

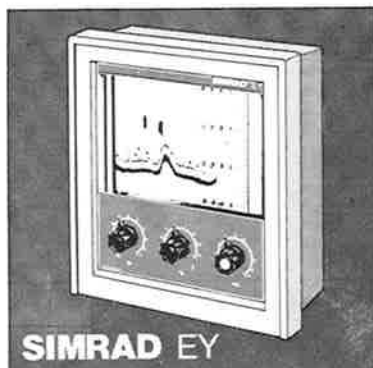
- EL MINISTRO DE TRABAJO, EN LA CASA DEL MAR DE CARTAGENA
- VISITA EN LA COSTA LUCENSE DEL PRESIDENTE DEL I. S. M.
- EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS, IMPORTANTE DECRETO-LEY



**LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA
EXTIENDE A 200 MILLAS SUS
AGUAS JURISDICCIONALES**

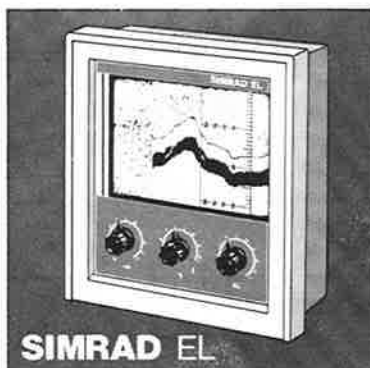
ESPAÑA INICIA CONVERSACIONES PARA
RESOLVER EL PROBLEMA DE NUESTRA
FLOTA, AFECTADA POR ESTA MEDIDA

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



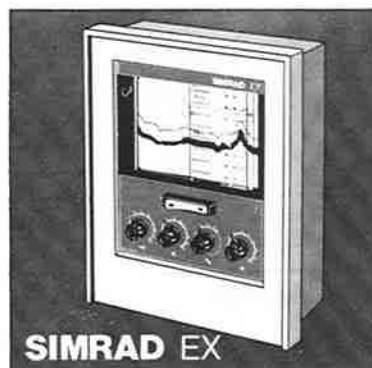
SIMRAD EY

Eficiente detector para la pesca de superficie, trasmallo y arrastre en aguas poco profundas. 8 escalas hasta 180 brazas. Dynaline y TVG que proporcionan registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



SIMRAD EL

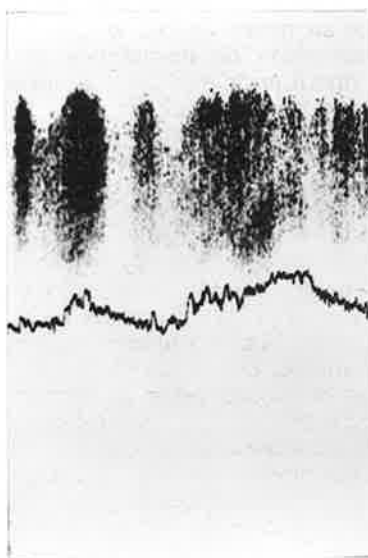
Detector ideal, de precio razonable para pesca de cerco y superficie en general (bonito, sardina, anchoa...). Ocho escalas hasta 360 brazas. Dynaline y TVG que proporciona registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



SIMRAD EX

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

CON LA CALIDAD DE SIEMPRE



J. MUSTAD, S. A.
SIMRAD — ESPAÑA
Gral. Alvarez de Castro, 41
Tel. 447 80 21 — MADRID

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

BARCELONA: YAMOSA
Tel. 310 74 00

ALICANTE: Sr. Sánchez
Tel. 20 33 97

AGUILAS: Sr. Espinosa
Tel. 41 10 14

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

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

ALMERIA: Sr. Ríos
Tel. 23 00 09

MALAGA: Hnos. Martín
Tel. 21 38 59

ALGECIRAS: Sr. López
Tel. 66 39 41

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

Distribuidores y Puntos
de SERVICIO TECNICO
en España:

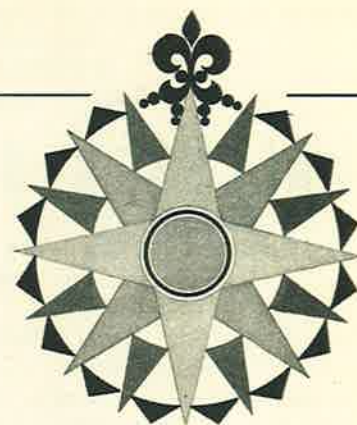
HUELVA: Sr. Bastos
Tel. 21 22 57

AVILES: Sr. Dinten
Tel. 56 59 70

BERMEO: Sr. Arin
Tel. 688 07 28

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD



EXPORTACION DE DORNAS

E

N caballero, creo que irlandés de nación, que escribe sobre celtas y vikingos en un periódico gallego, refiriéndose a la embarcación de las Rías Bajas, la famosa dorna, a la que atribuye —inexperto en naves, ignoro si con razón— características de embarcación de normandos, sugiere que los carpinteros de ribera podrían tener trabajo construyendo dornas para exportar, especialmente al Canadá, donde hay mares y lagos en los que la dorna podría probar su absoluta perfección formal. En definitiva, si he entendido bien, se trata de transformar o, mejor dicho, utilizar la dorna como embarcación deportiva. En la costa gallega se ha considerado la dorna como embarcación muy antigua, quizá la más antigua del mar occidental. Galicia, se ha dicho alguna vez, es un pueblo más bien ahistórico. Generalmente algo muy antiguo —una torre, las murallas de Lugo, un puente, etcétera—, se dice que fueron construidos por los **mouros**, por los moros, gente extraña, poseedora de tesoros, que un buen día desaparecieron, dejándonos esas muestras de sus trabajos. Nadie ha dicho si había habido matrimonios entre esos **mouros** y la gente gallega, aunque todo hace suponer que no. Un día, los **mouros** se fueron, y ya solamente queda alguno que otro, misteriosamente escondido en un castro o en una fuente, guardando algo de oro que, inevitablemente, un día cualquiera va a ser hallado. Tampoco nadie ha dicho que el **mouro** fuese marinero, ni por lo tanto usase la dorna antigua, que ya existía cuando él poseía en el país. Eso que el gallego conoció verdaderamente al moro histórico en el mar, a los piratas berberiscos o argelinos que todavía en el siglo XVIII aparecieron sobre la villa de Cangas en la ría de Vigo, depredando, quemando, robando, violando: viuda de un muerto por mano de moro fue María Soliña, la bruja del arenal cangués, que tuvo que ver con la Inquisición. Una bruja que hablaba con las olas del mar y detenía con la mirada el vuelo de las gaviotas. Gracias a nuestros historiadores románticos y a las “queixumes dos pinos”, a las voces lamentables de los pinos, los gallegos ocupamos, en lo que toca a antepasados, el espacio que dejaron los moros por la gente celta. Ahora hay en Galicia muchas cosas —y no solamente las prerromanas— que son celtas. Todo lo encontrado escondido, los tesoros que se guardan en nuestros museos, el de A. Golada, el de Caldas, la diadema de Ribadeo o los grandes torques de Burela y otras partes, son celtas. Celta es la gaita, el humor de Wenceslao Fernández Flores y de Julio, la muñeira y hasta he de decir que esa costumbre modernísima de la quema de aguardientes tras almuerzo o cena, que llaman “a queimada”, lo que llevaría a creer que el celta antiguo, el hijo o nieto de Breogán, ya sabía destilar el **bagazo** u orujo, habiendo inventado la alquitarra. Aunque ahora se diga que la dorna puede tener rasgos característicos de embarcación vikinga, en la imaginación marinera del país, el celta dorado, en las brumosas mañanas de las rías, salía a saludar el océano más allá de las islas —Sálvora, Ons, las Cies—, en la alegre, rápida, maniobrera dorna.

Pero, ¿cómo se llamaba la dorna en los días de los celtas, si es que había tal barca? ¿Cómo se llamaba la dorna en los siglos XII y XIII, cuando los trovadores gallegos andaban por las playas orillamar o iban a las romerías marineras? La primeras menciones de dorna en gallego no se refieren a una embarcación, sino a una medida de capacidad. (Perdonen la fácil erudición. Las encuentro en las “anotaciones” del profesor Ramón Lorenzo al “Diccionario Etimológico”, del portugués Machado. “La meatade del vino que Deus y der a la dorna”, en 1256, y “quarta de viño cada ano mole de doma de dorna de XVI azumbres”, en 1347.) La palabra dorna significa, primeramente, cuba para pisar la uva, y en Asturias, duerna significa hoy una artesa de madera, generalmente circular, que sirve para pelar y preparar el cerdo después de matarlo, para dar de comer al cerdo, para amasar la torta, para recoger la sidra que se exprime en el lagar, etcétera. Véase Corominas, “Diccionario Crítico Etimológico”, tomo II, página 204. En gallego-portugués, dorna se usa en Portugal para designar un recipiente empleado en la vendimia, y en el Alentejo hay adorna, una cueva en el centro de la bodega para depositar el mosto. Que la dorna es un recipiente, no hay duda, y Corominas se pregunta si será casual que en las documentaciones más antiguas siempre se emplee la dorna para contener vino. Aunque más tarde, en asturiano y en muchos lugares de Francia, duerna, dorne, dornée, dounado en el provenzal de Mistral, sirva para designar recipientes de diverso uso agrario... Dorna, pues, en castellano duerna, es recipiente para diversos usos domésticos, o medida de capacidad, y concretamente en la lengua, la dorna es nombre de embarcación, medida de capacidad usada en principio o exclusivamente para vino.

De duerna a dorna viene **dornajo**. En el “glosario” de El Escorial, es una artesa pequeña en la que se da de comer a los lechones, un artesón que sirve para fregar, y también aparece en el “Quijote” y en Covarrubias, y lo vamos a encontrar en “Divinas palabras”, de don Ramón del Valle-Inclán. Es el carrito en que llevan al Idiota por ferias y romerías: “La Mari-Gaila rueda el dornajo y dice donaires”. El idiota, Laureaniño, poco antes de morir aún se encandila viendo acercársele la niña que “deja sobre el dornajo guindas y roscos”. Unos minutos más y Laureaniño morirá. En el dornajo, abandonado con el cadáver en la noche, Laureaniño será comido por los cerdos.

Duerna, adorna, dornajo, dorna del vino... bien lejos están de la dorna del mar. Y nadie sabe decir de dónde le vino el nombre a esta barca tan hermosa de las Rías Bajas gallegas, que ahora alguien quiere que exportemos a los lagos del Canadá. Yo amo ver la dorna ligera en el mar de Arosa, cuando van desde Sálvora, boca de la ría, para Villagarcía, como dice el cantar. Un poeta español le preguntaba a Dios una vez: “Señor, quién te enseñó el perfil de la azucena?”. Habría que preguntarle ahora, en la claridad dorada de la tarde, quién le enseñó a Dios el perfil y el navegar de la dorna. Céltica o no, da igual. ■

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

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y REPUESTOS DE
LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOOR Y STORK
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, cabullería, pinturas,
ferretería naval, etcétera

Suministros a la Marina en general
Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

CAMBIOS DE DOMICILIO

Con frecuencia hemos incluido en HOJA DEL MAR notas explicativas sobre cómo han de proceder los suscriptores que cambien de domicilio para poder continuar recibiendo la revista. Hemos dicho que deben comunicarnos la nueva dirección, pero también la antigua, a efectos de dar de alta a aquella y de baja a ésta. A pesar de los repetidos comunicados en este sentido, continuamos recibiendo notificaciones de cambio de domicilio sin los requisitos dichos. Hemos de advertir, al efecto, que en estos casos no podemos atender la petición de cambio ni mantener correspondencia sobre tales situaciones.

EL "ANGELOTE" Y EL PASO DEL TIEMPO

SI uno se pone a hablar del "angelote", ustedes a lo mejor suponen que nos estamos refiriendo a un ángel de esos que aparecen en la arquitectura del rococó sonrosados o gordezuelos sosteniendo cornisas y cenefas.

Pues nada de eso. Nos referimos a un pez. Ni más ni menos que a un pez que el Diccionario de la Lengua define de esta terrible forma: "Pez marino del orden de los selacios, aplastado, de color azul oscuro y blanco, cabeza redonda y aletas pectorales y abdominales muy grandes". Por la definición de nuestra primera autoridad lingüística da la impresión que el "angelote" debe ser una cosa muy seria. Y sí lo es, porque el lector, de darse una vuelta por la lonja, muelle de pescadores o mercado de abastos de cualquier puerto pesquero de nuestro litoral del Estrecho, se asombrará al comprobar la exactitud de la descripción del diccionario y de las considerables dimensiones del protagonista marino, tema central de nuestro artículo de hoy, ya que, como suele decirse, es más feo que lo pintan.

Por eso, cuando los marrajeros que sumergen sus palangres en el Estrecho para pescar la rica "aguja palá" —el pez espada— o la exquisita sama, tenían la desgracia de izar uno de estos "angelotes" a bordo de sus modestas embarcaciones, se tiraban de los pelos, ya que, además de una cosa improductiva, era señal de mal fario, toda vez que el pescado de marrras no tenía ninguna aceptación en el mercado, porque nadie quería comer su carne blanca y blanduzca. Así que lo más práctico y lo que solían hacer los patronos de las pequeñas trañas era volver a arrojarlo al agua y colocarse la boina al revés para ahuyentar la mala suerte.

—Pero los tiempos cambian, amigo —me dice don Román Caro Vallejo, marrajero—, y lo mismo que hoy hay aviones que alcanzan velocidades supersónicas, según dicen, los "angelotes" que hace muy pocos años se despreciaban van a parar ahora con todos los honores a la plancha de los restaurantes y de los bares.

Nuestro hombre es un típico pescador del palangre. Un modesto productor de la mar que se echa cada noche en brazos del Estrecho, donde tienen su imperio los peces espada, los "goraces", parecido al besugo, pero mucho más grande y que se diferencian de éstos por dos marcas que tienen a ambos lados del lomo, junto a la cabeza, y que según dicen los pescadores de por aquí abajo son las huellas de los dedos de Jesús cuando hizo la multiplicación y repartición de los peces; los juguetones delfines y los grandes petroleros. Y los marrajos, el pez de más mala fama que se puede echar uno a la cara, después del tiburón. Las anchas y rudas manos de nuestro amigo, con los dedos cortos y gordezuelos, como perritos pichones en miniatura, son un fiel exponente de su rudo trabajo, nunca recompensado ni agradecido en su justa medida. De pelo entre amarillo y ceniciento y blando cansancio en los ojos, don Ramón espera ya de un día a otro su jubilación, su merecido descanso, y pronto la mar será para él solamente un viejo re-

cuerdo azul donde le arrojó por la borda medio siglo de su vida. Pero sigamos también con nuestro protagonista el "angelote".

—Mire usted, yo recuerdo que antes tampoco se comía la "aguja palá". El pez espada entró en los fogones y las cazuelas de las casas después de la última guerra. Estaba ahí, como el "angelote", pero nadie le hacía caso. Hubo de venir la necesidad en su ayuda para hacerse querer. Recuerdo que en el año cuarenta un kilo de pez espada costaba seis reales y hoy llega a las trescientas pesetas. Y se aprovecha hasta la cabeza para hacer patatas en amarillo.

—¿Y cómo hasta hace relativamente tan poco tiempo no fue apreciado el "angelote"?

—Esta clase de pescado lo descubrieron para el mercado los del gremio de hostelería, encontrando en él un bocado exquisito y muy cotizado. Ya le digo que los tiempos cambian.

Hablando hablando hemos subido por la rampa del muelle de pescadores y nos hemos metido en la plaza, donde en la planta baja tienen su asiento los pescadores. Vemos sobre un mostrador a nuestro principal protagonista.

—¿Sabe usted que la piel del "angelote" se usaba como lija? —me dice el señor Román.

Nos apostamos junto al mostrador, donde dormía su sueño eterno, con los ojos abiertos y las espinas frías, el pescadito en cuestión. Un "angelote" grande y pesado. Y feo como la madre que lo desovó, con la mirada de ogro y la boca atiburonada. Yo pensé: "Ahí se va a quedar, por feo". Pues no, mire, en menos que lo cuento, el pescadero desembotó sus cuchillos y comenzó con una destreza digna de elogio a despojarlo de su vestimenta, lo troceaba, le quitaba entrañas y espinas y lo ponía limpio y morondo a la venta. Y la gente hacía cola para llevárselo.

—Vea usted lo que son las cosas. Antes no se comía y hoy... ¿Quién sabe cuántos productos tiene la mar todavía para subsistir que no sabemos aprovechar?

Verdaderamente es cierto lo que apunta nuestro hombre. El mar es una despensa donde está la reserva alimenticia del futuro, de un mundo superpoblado. Sabemos que actualmente se están llevando a cabo ensayos por varios países sobre el plancton, alimento de los peces, como futura fuente de nutritivas energías para el hombre. Lo mismo ocurre con las algas. Por eso no es de extrañar que el "angelote" haya brincado desde el oscuro anonimato al primer plano de la actualidad hotelera, cafeteril y hogareña. Y, por lo mismo, cuando en un bar o en una cafetería nos lo sirven a la plancha para empapar un buen rijoja, incluso nos lo cuelean por pez espada, sin ser siquiera pariente lejano de éste.

Aunque algunos tienen sus remilgos y como todavía no se han familiarizado con el "angelote", cuando se lo ponen en la concha de cristal como el aperitivo de turno, solicitan amablemente que se lo cambien por otra cosa.

Por un trozo de "pescado de corral", por ejemplo, porque ahí sí que no hay engaños. ■ ANTONIO FERNANDEZ MARQUEZ. Ceuta.

GUIA SANITARIA A BORDO

MANUAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

**PROXIMA
APARICION**

EL Instituto Social de la Marina tiene en impresión dos importantes obras. La GUIA SANITARIA A BORDO ha sido preparada por personal especializado del organismo, principalmente de la Inspección General de Servicios Sanitarios, y es un manual práctico en el que se recogen, con abundancia de grabados, la reglamentación, documentación y trámites sanitarios, normas higiénicas, primeros auxilios, transporte de enfermos y accidentados, consultas radiomédicas, botiquines, enfermería, etcétera. EL MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR es un volumen de hojas cambiables, cuyo contenido se renovará periódicamente, el cual ofrece, de modo sistemático y completo, la exposición de las normas que regulan el contenido material del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Oportunamente informaremos a nuestros lectores de la fecha de publicación de estas dos obras y forma de adquirirlas.



Por
**NESTOR
LUJAN**



LA TARAMOSALATA

UNA vez más he andado por el puerto del Pireo, el gran puerto de Atenas. Y una vez más he entrado en las húmedas y profundas bodegas y tabernas, oliendo el aroma anisado de los aperitivos, viendo cómo se servía el vino resinado —es bueno el blanco, sobre todo si es de tonel y no de marca—, comiendo anchoas en salazón y fritadas de pescado con aceite. El pescado de roca de los mares griegos sigue siendo el primero entre los pescados mediterráneos.

Como en tantas otras cosas, Grecia ha sido maestra de Occidente en el arte de cocinar y aportó a nuestra civilización una serie de ingredientes y fórmulas básicas para la gastronomía, como es la elaboración del pan —sobre todo del pan de trigo— y la de los vinos, aunque en la época griega no estaba este zumo de vid en el estado de pureza del vino, según el concepto moderno, concepto que data de finales del siglo XVIII. (En la composición de los vinos entraban muchos ingredientes. Ante todo, al beberlo, se le echaba más o menos agua y a veces agua de mar. Luego, los arqueólogos han encontrado frasquitos de vidrio sellados y depositados en algunas tumbas y ánforas, herméticamente cerradas en los fondos marinos, y el análisis de los vestigios de los vinos que contuvieron ha permitido saber que el vino griego estaba compuesto de miel, tomillo, mirra, bayas de mirto, un sinfín de otras hierbas aromáticas, desde el ajeno hasta los piñones, y en muchas ocasiones, agua de mar.) Griegos fueron los primeros tratadistas de cocina y griegos fueron los cocineros que marcharon hacia la Roma Imperial para cocinar la suntuosa y descomunal cocina de los Césares y patricios. Luego, sobre las venerables tierras y sobre los mármoles ilustres, se abatieron infinidad de desdichas y la cocina griega ha llegado a ser escueta y sobria, muy esquematizada y también, por qué no decirlo, muy vituperada. Un escritor francés ha llegado a negar el mínimo de genio culinario en los griegos modernos. Esto es notoriamente exagerado, pero el citado escritor creía que sólo es gastronomía el refinamiento de las grandes invenciones de las cocinas aristocráticas. Y aquella cocina vieja de dos mil quinientos años, que fue adoptada por Roma y luego por los bizantinos, no es, desde luego, la estricta cocina de hoy.

Pero refirámonos a la "taramosalata", que es palabra que imagino debe intrigar al lector. La "taramosalata" es una ensalada de huevas de mújol mojadas con aceite de oliva, un poco de zumo de limón y un hilillo de vinagre. Hay quien mezcla a ello también cebolla, pero yo no soy partidario de este añadido. La "taramosalata" quiere decir exactamente ensalada

de huevas de mújol, porque "taramo" es mújol, el Mugil Capito de los científicos. Con los huevos de mújol se hace "taramosalata", o la "bottarga" italiana, o la "boutarque" de Francia y Túnez, o la putago de Turquía. Esta pasta de huevas de mújol, como el caviar, son conocidos desde muy antiguo. El buen Rabelais, en el capítulo LX de su "Pantagruel", datado en 1552, afirma que los "gastrolatres sacrifient a leur dieu Ventripotent", en los días de ayuno, "caviat a boutargues", es decir, huevas de esturión y de mújol, estas últimas ahumadas tal como las toman aún hoy en Provenza.

Nuestros autores antiguos confundían, al contrario de Rabelais, el caviar, que son huevas de esturión y "boutarque" que es esta pasta hecha con huevas de mújol o de otros pescados. Así, Pero Tafur en sus "Andanças e viajes por diversas partes del mundo abidos" (1435-1439), escribe: "Este río de la Tana es cosa bien extraña de ver e las naciones que en torno dél viven; mueren allí unos pescados que llaman 'merona' e dicen que son mucho grandes, e de los huevos de aquellos finchen toneles e traenlos a vender por el mundo, especial por la Grecia e la Turquía, e llamanlos 'caviar', e son a punto como xabon prieto, e ansi, lo toman, como está blando, con un cuchillo, e lo pesan como aca el xabon, e si lo echan en las brasas, fazese duro e muéstrase como son huevos de pescado; es cosa muy salada".

La "taramosalata" —este jabón prieto de Pero Tafur— sirve para el aperitivo y va acompañada muchas veces con alcaparras, con aceitunas griegas que son excelentes y un huevo duro. Se bebe con ouzo, que es un aguardiente de vino aromatizado con anís estrellado. Dos aguardientes son los que disputan el gusto de los griegos: Este "ouzo", que se toma enturbado con agua o actualmente "on the rocks", y el "mastika", al cual se le añade la goma del lentisco. Este último proviene de la isla de Chios y es algo más peculiar y sorprendente. Porque el ouzo está dentro de la teoría de la absenta o del pastís, de las "palomitas" de nuestra costa de Levante. Liga el gusto de anís con el mar salado, sus vientos y sus aromas, con sus productos. El mundo del aperitivo griego, aceitunas y alcaparras, anchoas en salazón y "taramosalata", las almejas y los calamares fritos. Todo un mundo que es muy nuestro porque entre el Oriente y el Occidente del Mediterráneo existe un fondo de hermandad, de una identidad entrañable, profunda y delicada, propia de los viejos países de este mar que tiene al apolíneo delfín, destellante y bello, como símbolo. ■

NOMBRAMIENTOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina han sido efectuados los siguientes nombramientos: Don Antonio Puente Rodríguez, jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social. Y don José María García-Casillas, jefe de la Inspección General de los Servicios Administrativos, asumiendo a su vez las funciones de jefe de la sección de Delegaciones Provinciales y Locales, cargo que venía desempeñando en la actualidad. Tanto el señor Puente como el señor García-Casillas son funcionarios del cuerpo técnico del organismo.

Don Antonio Puente sustituye en el cargo a don José Llorca Pérez, recientemente jubilado, el cual, en su larga carrera administrativa (era funcionario del cuerpo técnico del Instituto desde 1946), ha desempeñado, sucesivamente, los cargos de delegado provincial del organismo en Almería, director de los Servicios Provinciales y de Inspección, director de la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores y jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social. El señor Llorca aportó a todos estos destinos sus reconocidos conocimientos profesionales y las altas cualidades humanas que le han granjeado el respeto y la amistad de todos los funcionarios del Instituto.

DON FRANCISCO JAVIER PEÑA ABIZANDA, DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARITIMAS

MADRID.—El ministro de Obras Públicas, Leopoldo Calvo Sotelo y Bustelo, tomó juramento de su cargo al nuevo director general de Puertos, Francisco Javier Peña Abizanda, en un acto celebrado en el mencionado Ministerio.

Al acto asistieron los ex ministros Juan Miguel Villar Mir, Antonio Valdés y González Roldán y Alfonso Morales y altos cargos del Ministerio de Obras Públicas.

El señor Calvo Sotelo hizo un sentido recuerdo del anterior director general, Sabas Marín (fallecido), y dijo que el señor Peña Abizanda traería al Ministerio de Obras Públicas "experiencias de su propia vida profesional, que a mi me parecen nuevas y útiles para el camino nuevo que España ha emprendido, y cuya meta está ya muy próxima", y trae también "experiencias de su vida pública como concejal del Ayuntamiento de Málaga y director del Instituto Nacional de Urbanización".

El ministro manifestó que "las obras públicas —como todas las necesidades humanas— progresan con la paz", al referirse a un Decreto



to de 1868, de Ruiz Zorrilla, y que le parecía válido hoy.

Por su parte, el señor Peña Abizanda, tras agradecer la confianza para el cargo, dijo que "la grandeza de un oficio es, antes que nada, servir a los hombres" y explicó que la misión en los puertos hay que comprenderla en las tres dimensiones de obras, explotación y gestión de los organismos autónomos pertinentes, y terminó: "Las puertas de mi despacho estarán siempre abiertas para aquellos subordinados que deseen plantearme, como amigos incluso, sus preocupaciones personales, cualesquiera que éstas sean".

DON VÍCTOR ARROYO ARROYO, DIRECTOR GENERAL DE SANIDAD

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 29 de octubre, a propuesta del ministro de la Gobernación, fue nombrado director general de Sanidad don Víctor Arroyo Arroyo.

Abogado en ejercicio por el ilustre Colegio de Madrid, consejero del Banco de Crédito Industrial y de la Sociedad Española de Radiodifusión. Presidente, consejero y asesor jurídico de diversas sociedades privadas. Miembro de honor de los Colegios de Médicos. Miembro correspondiente del Instituto Superior de Investigaciones Sociales de Argentina. Ha sido gobernador civil de Málaga y ha desempeñado diversos cargos en la Organización Sindical, entre ellos presidente del Sindicato Nacional de la Piel, presidente del Sindicato Nacional del Combustible y agregado laboral en Buenos Aires. Ha sido procurador en Cortes en cuatro Legislaturas.

DELEGADO DEL ESTADO EN LA TRANSMEDITERRANEA

MADRID.—Ha tomado posesión de su cargo el nuevo delegado del Estado en la Compañía Trasmediterránea, José Ramón Aymerich Fuster, recientemente nombrado por el Consejo de Ministros.

Asistieron al acto, que se celebró en la sede de la mencionada compañía, el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, y el director general de Navegación, el delegado saliente, José Poblaciones, así como altos cargos de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de la delegación del Estado en la empresa.

Por parte de la compañía Trasmediterránea se encontraron presentes el vicepresidente de su Consejo de Administración, Víctor Mendoza Oliván, miembros del citado consejo y el comité de dirección de la empresa en pleno.



EMBAJADOR EN LA CONFERENCIA DEL MAR

Don Eduardo Ibáñez y García de Velasco, que fue designado embajador jefe de la delegación de España en la Conferencia Internacional del Mar, por el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 12.

EN DIVERSAS LOCALIDADES COSTERAS

IMPOSICION DE MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

SEGUN hemos venido informando en números sucesivos de "Hoja del Mar", en diversas provincias costeras se celebran los actos de imposición de las Medallas al Mérito Social Marítimo, en sus diversas categorías, que concedió el Consejo General del Instituto Social de la Marina, en sesión celebrada el pasado mes de junio. A continuación incluimos la reseña de varios de estos actos, que tuvieron lugar durante el mes último.

LAS PALMAS: DOS PESCADORES JUBILADOS



El almirante jefe de la Zona Marítima de Canarias, en el momento de imponer la medalla a don Cipriano Sánchez.



El delegado de Trabajo impone a don Casimiro Martín la medalla de bronce al Mérito Social.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—En la Casa del Marino tuvo lugar el acto de imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de bronce, a los pescadores jubilados de esta provincia, don Cipriano Sánchez Pérez y don Casimiro Martín Morera. Presidió el acto el almirante-jefe de la Zona Marítima de Canarias, don José Ramón Caamaño Fernández, que estaba acompañado del delegado de Trabajo, don Felipe Armán de la Vega; presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Manuel de la Cueva y Fernández; delegado provincial de dicho organismo en esta provincia, don Antonio Betancort González; comandante accidental de Marina, capitán de fragata don Fernando

Gómez-Pardo y López, y vicepresidente del Consejo Provincial del Instituto, don Andrés Perdomo Torres.

También se encontraban presentes otras representaciones, miembros del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina y familiares de los condecorados. Hay que hacer constar que estos dos pescadores, uno residente en Gran Canaria y otro en la isla de Lanzarote, son los primeros distinguidos con la medalla del Mérito Social Marítimo por esta provincia.

DON JAIME MAYOR, QUE FUE PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE AGUILAS

CARTAGENA.—En sencillo y emotivo acto le fue impuesta la medalla al Mérito Social Marítimo a don Jaime Mayor Robles, hasta hace poco —y desde más de veinte años atrás— patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Águilas. Con la distinción se ha querido premiar su continua defensa de los intereses de los pescadores. Representación de éstos, de



los cabildos de las Cofradías de San Pedro del Pinatar, Águilas, Mazarrón y Cartagena estuvieron presentes en el acto que registró la presencia de las siguientes autoridades: almirante García-Parreño Kaden, jefe del arsenal; delegado provincial de Trabajo, don Enrique Rodríguez Pérez; delegado provincial de Mutualidades, don Angel Pérez Beltrán; director provincial del INP, don Francisco Martínez Ladrón de Guevara; inspector jefe de Trabajo, don José Arnáiz; delegado del Instituto Social de la Marina, don Juan Oliva Cervantes, así como la totalidad de los vocales de este Instituto, cuyo consejo provincial celebró reuniones permanentes, pleno ordinario y pleno extraordinario, este último con motivo de la imposición de la citada medalla al señor Mayor Robles, que también recibió un premio en metálico de 30.000 pesetas.



La medalla le fue impuesta al doctor Alarcos por el delegado provincial del ISM en Cádiz.

DOCTOR ALARCOS, MUCHOS AÑOS EN TERRANOVA

En la Casa del Mar de Cádiz le fue impuesta al doctor don José Luis Alarcos, hasta hace poco médico del Instituto en St. Pierre et Miquelon (Terranova), la medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata.

El acto fue presidido por el delegado de Trabajo, don Francisco Esteban Hanza, al que acompañaban el presidente del Consejo Provincial del ISM, almirante Gener; comandante militar de Marina, don Ricardo Jara, y el delegado provincial de aquel organismo, don José Manuel Álvarez.

El señor Álvarez, que efectuó la imposición, tomó la palabra a continuación para describir la ingente labor que desde hace doce años, en que ingresó en el Instituto procedente del Hospital Provincial de San Sebastián, donde era médico interno, ha llevado a cabo en Terranova don José Luis Alarcos, donde fue enviado para organizar una adecuada atención médica a los pescadores de la flota bacaladera. Del primitivo miniambulatorio logró pasar, no sin muchos esfuerzos, al dispensario y Hogar del Marino Español de la actualidad.

El doctor Alarcos organizó también sistemas de consultas médicas por radio, que han merecido los mayores elogios por parte de la Organización Mundial de la Salud, y el Gobierno francés también ha reconocido su esfuerzo otorgándole, entre otras condecoraciones, las de Ciudadano de Honor de la Isla y la Orden Nacional del Mérito.

Tras continuar describiendo el arriesgado trabajo que en muchas ocasiones ha tenido que realizar el doctor Alarcos, trasladándose en casos de extrema gravedad y con grandes marejadas y temporales en una lancha o en un helicóptero para realizar, en las más precarias condiciones clínicas, operaciones que no admitían demora, el señor Álvarez terminó diciendo que ante el enorme éxito conseguido, el Instituto le enviaría a promover la instalación de centros similares en otros países.

Emocionado, el doctor Alarcos expresó a continuación su agradecimiento y manifestó que su único deseo es que se siga ayudando a los pescadores del bacalao. ■ CRISTIAN.

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 Eguizábal de la Serena. Arrecife de Llanza: 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 Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: 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, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

GRAVE AMENAZA PARA NUESTRO SECTOR PESQUERO

LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA EX-TIENDE A 200 MILLAS SU "ZONA DE PESCA"

El 30 de octubre pasado, la Comunidad Económica Europea tomó la decisión de extender a doscientas millas marinas la "zona de explotación económica". Los nueve ministros de Asuntos Exteriores de los países que forman la Comunidad decidieron en su reunión de La Haya imitar a otros países, tales como los Estados Unidos, Canadá e Irlanda, que prefirieron no esperar a que la Conferencia del Mar o las Naciones Unidas se pronunciasen sobre tan controvertida cuestión.

Las consecuencias que se derivan para nuestro país de la decisión comunitaria son gravísimas, como han expresado en las últimas semanas representantes de los armadores, conserveros, pescadores de altura y miembros de la Administración.

No puede decirse, en cambio, que la decisión haya cogido desprevenidas a las autoridades españolas. La Comunidad había anunciado a últimos de septiembre que la cuestión sería estudiada lo antes posible. La Comisión Europea, con sede en Bruselas, había aconsejado, por su parte, la adopción de esta medida. Sólo Irlanda se oponía radicalmente, y fue necesario pactar con este país una serie de compromisos para que su representante terminara aceptando el proyecto.

PESCA PARA LOS "NUEVE"

Según la resolución aprobada en La Haya, cada país del Mercado Común sigue guardando una "soberanía histórica" de doce millas, donde sólo estarán autorizados a pescar los buques nacionales. Las doscientas millas de "zona comunitaria de pesca" estarán reservadas a todos los pescadores de los "nueve" (países de la CEE), que repartirán las riquezas pesqueras en cupos anuales. Queda, por tanto, prohibida la pesca en esta zona a los barcos de países que no pertenezcan a la Comunidad.

Los tres puntos fundamentales del Plan Comunitario sobre ampliación de doscientas millas pueden resumirse así:

1.º Todos los pescadores de la Comunidad tendrán acceso a la zona económica de 200 millas, donde las capturas se repartirán en cuotas.

2.º Este régimen comunitario no se aplicará a las doce primeras millas costeras reservadas a los ribereños y a los titulares de los derechos históricos.

3.º Los cupos anuales para la zona de doce a doscientas millas tendrán en cuenta el volumen anterior de capturas y de las concesiones recíprocas, negociadas con los países "terceros". Los cupos se disminuirán en un porcentaje destinado a reconstituir los recursos marinos. Por otra parte, los pescadores de los Estados miembros del Mercado Común, que deberán conceder sus derechos históricos a irlandeses y británicos, verán aumentar sus cupos.

La decisión de La Haya entrará en vigor a partir del 1 de enero de 1977.

TRES RONDAS DE CONVERSACIONES

Durante la citada reunión comunitaria en Consejo de Ministros, la CEE concedió un mandato a la Comisión Europea para que iniciase, a partir del 3 de noviembre, conversaciones con Islandia, Noruega y Canadá. La primera tanda de conversaciones con los Estados Unidos se abrió en Bruselas los días 8 y 9 de noviembre.

A esta primera ronda de conversaciones seguirán otras —cuya fecha todavía no ha sido fijada— con la Unión Soviética, Polonia y República Democrática Alemana. En una tercera fase, la Comisión negociará con España, Portugal, Yugoslavia, Senegal y otros países africanos.

Antes siquiera de que se fijase fecha para las negociaciones pesqueras hispano-comunitarias, un grupo de armadores de nuestro país se trasladó a Bruselas para mantener conversaciones con el vicepresidente de la Comisión, responsable de asuntos de pesca, el danés Finn Olav Gundelach. Los armadores en cuestión mantuvieron contactos asimismo con el Sindicato Patronal Pesquero de la Comunidad, cuya sede también se encuentra en Bruselas.

Una alta personalidad de la Administración española declaró a la prensa madrileña que "si la flota pesquera española se ve obligada a abandonar el área del Gran Sol en virtud de la extensión a doscientas millas de las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea, el hecho no dejará de ser una explotación".

Estas palabras expresan una preocupación creciente, tanto a nivel estatal como privado. De llevarse a cabo sin que medie negociación alguna los designios de la Comunidad, España dejaría de ser una potencia pesquera y miles de personas quedarían en paro.

La Federación Española de Armadores de Buques fue la primera en reconocer que era imposible entablar negociaciones bilaterales con Irlanda o Gran Bretaña —como sucedió en Canadá recientemente—, porque de ahora en adelante estas negociaciones deben realizarse a través de los organismos comunitarios. La Federación opina que los derechos históricos adquiridos por nuestro país no pueden desaparecer a través de un acuerdo como el adoptado por el Mercado Común. El hecho de que más del 90 por 100 de los barcos que faenan en las aguas del Gran Sol sean españoles y lo hayan sido en los últimos años así lo avala.

¿UNA RETIRADA PAULATINA?

La Comunidad Económica Europea sugiere ahora la retirada gradual y paulatina de los barcos españoles que faenan en la nueva demarcación. Por su parte, la Federación de Armadores desea que esta retirada se demore lo suficiente como para que se abra un periodo negociador. Este periodo es tanto más importante cuanto que hay unos mil buques que actualmente faenan en esas aguas y se calcula en una tercera parte del total de las capturas logradas por pesqueros españoles las conseguidas allí.

Victor Moro, director general de Pesca, ha enumerado con ocasión del conflicto con la Comunidad las bazas que España puede presentar a la hora de una negociación. "En primer lugar existen bases teóricas que vienen marcadas por la historicidad y tradición de nuestra flota en estas aguas, razones indiscutibles y que deberán pesar a la hora de entablar negociaciones. Por otro lado, existe la recomendación de la Conferencia del Mar en el sentido de tener en cuenta los prejuicios que la medida de extender a doscientas millas las aguas jurisdiccionales puede acarrear a terceros países. Por último, y si las altas jerarquías españolas y europeas son auténticas en sus declaraciones, la proximidad de las negociaciones últimas entre España y la Comunidad Económica Europea deben ser base suficiente como para permitir un acuerdo alternativo durante el periodo en que puede demorarse nuestra integración en la zona de los nueve".

Para el director general de Pesca "hay que enfocar el tema pesquero con una óptica más amplia y comenzar las negociaciones con el Mercado Común al máximo nivel económico y político".

NOTICIAS INQUIETANTES

Mientras se producían estas declaraciones comenzaban a llegar noticias inquietantes. Más de doscientos buques coruñeses, por ejemplo, tendrán que buscar otros caladeros una vez que entre en vigor el nuevo dictamen de la Comunidad Europea. En Vigo, la preocupación era similar. Portavoces de los armadores gallegos hicieron saber que "es previsible que todo el mundo siga los pasos de la CEE".

Dicho y hecho. Días después, Marruecos —país con el que España no ha dejado de tener problemas por cuestiones pesqueras desde hace cinco años, tras la proclamación de un "dahir" (decreto) en el que se aumentaba la zona de pesca a 70 millas— anunciaba su decisión de extender, como la Comunidad Europea, a doscientas millas la "zona de explotación económica". Según reconocieron fuentes oficiales, esta cuestión y otras también relacionadas con la actividad de los buques españoles en las proximidades de Marruecos, fueron discutidas por los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países —se-

(Pasa a la pág. 8)

Las que se constituyen en asociación con otras extranjeras

REGULACION DE LAS EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS

Por un Real Decreto de 8 de octubre de 1976, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" de 9 de noviembre, se regulan las empresas pesqueras conjuntas, especialmente en lo que se refiere a aportación y venta de buques españoles a empresas extranjeras y a la entrada en territorio nacional de las capturas efectuadas en las mismas. El texto íntegro de la disposición, de relevante interés, dice así:

La necesidad de asegurar un nivel adecuado de suministro de pescado, destinado tanto al consumo como a la industrialización y comercio exterior, aconsejó promulgar la Ley ciento cuarenta y siete/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, sobre Renovación y Protección de la Flota Pesquera, a fin de disponer de una flota eficiente y moderna, apta para realizar abundantes capturas con mínimos costos.

Debido a esta política pesquera, las capturas de nuestra flota de pesca a distancia llegaron a satisfacer en gran medida los objetivos pretendidos por la Ley; sin embargo, la reciente evolución internacional hace necesario, con miras al futuro, establecer las medidas adecuadas para garantizar con nuestras capturas procedentes de los caladeros sometidos a la nueva jurisdicción, el abastecimiento nacional de proteínas de origen marino.

Por ello, resulta necesario regular los efectos de la inversión de capitales españoles en países pesqueros, mediante la participación en empresas pesqueras conjuntas, especialmente en lo que se refiere a aportación y venta de buques españoles a dichas empresas y a la entrada en territorio nacional de las capturas efectuadas por las mismas.

En su virtud, a propuesta del ministro de Comercio, de conformidad con los de Hacienda y Trabajo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día treinta de julio de mil novecientos setenta y seis.

DISPONGO:

Artículo primero.—A los efectos del presente Real Decreto se entenderá por empresa pesquera conjunta aquella que, en un país extranjero y conforme a su legislación, constituyan las empresas pesqueras españolas definidas como tales con arreglo a la Ley ciento cuarenta y siete/mil novecientos sesenta y uno, sobre Renovación y Protección de la Flota Pesquera, en asociación con personas físicas o jurídicas de dicho país y, en su caso, de otros países, con la finalidad de aprovechar conjunta-

mente los recursos pesqueros del mar.

Artículo segundo.—Uno. Los expedientes para autorizar la inversión en las empresas pesqueras conjuntas definidas en el artículo anterior, se iniciarán y tramitarán por la Dirección General de Transacciones Exteriores.

Dos. Para gozar de los beneficios previstos en el artículo tercero, será preceptivo el informe favorable de la Dirección General de Pesca Marítima, que lo emitirá en base a un proyecto técnico-económico que deberá acompañar al expediente.

Este proyecto habrá de considerar, entre otros aspectos, la aportación de tecnología pesquera nacional a las empresas que se pretenda constituir; los niveles de empleo a mantener para tripulantes de la nacionalidad española y las previsiones de aportación y/o venta de buques de pesca de bandera española, en explotación, propiedad del inversor español.

Artículo tercero.—Las empresas pesqueras españolas que participen al menos en un cuarenta por ciento del capital social de una empresa pesquera conjunta, a la que hayan aportado o vendido buques españoles en explotación inscritos en la Lista Tercera del Registro de Matricula de Buques al menos el uno de enero de mil novecientos setenta y seis, gozarán, previo el informe favorable de la Dirección General de Pesca Marítima, a que se refiere el artículo anterior, de los beneficios siguientes:

a) Crédito a la exportación de buques de pesca españoles en explotación, conforme a las normas vigentes.

b) Cobertura de los riesgos no comerciales de las inversiones, de acuerdo con la Orden del Ministerio de Hacienda de veinte de enero de mil novecientos setenta y seis ("Boletín Oficial del Estado" número treinta y dos).

c) Inclusión de cupos de las capturas realizadas por las empresas pesqueras conjuntas en cuyo capital participen, en convenios acordados, con fines de regulación de mercado,

(Pasa a la pág. siguiente)

LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA, EXPULSADA DE ANGOLA

MADRID (Redacción).—A cuatro mil millones de pesetas anuales asciende el valor de la pesca capturada por barcos españoles en aguas de Angola que habrá que dar por perdidas, a partir del mes pasado, tras el requerimiento de las autoridades de aquel país para que nuestra flota abandone sus aguas jurisdiccionales.

Nuestros barcos —sesenta y dos en total— han abandonado ya la zona y se han dirigido (en espera de que pueda solucionarse el conflicto) a la zona comprendida entre Gabón y Congo-Brazza.

INTENTOS DEL GOBIERNO ESPAÑOL

Hace ya algún tiempo, desde la instalación del nuevo régimen angolés, que los empresarios pesqueros con barcos en aquellas aguas habían recibido noticias de esta medida producida por la decisión del Gobierno angolés de ampliar sus aguas marinas a 200 millas.

El Gobierno español ha intentado en alguna ocasión negociar el tema, aunque se ha encontrado con serias dificultades motivadas por la falta de relaciones diplomáticas, a pesar de que España ha reconocido oficialmente a la antigua colonia portuguesa.

PREOCUPACION

Entre los armadores de Vigo, Huelva y Cádiz la noticia ha causado alarma. Algún portavoz empresarial ha comunicado que las capturas en esas aguas ascendían anualmente a más de 11.000 toneladas de marisco, principalmente gambas, que eran destinadas al consumo español.

De otra parte se estima que esta medida de Angola afecta a 2.000 trabajadores.

C. E. E.: 200 MILLAS

(Viene de la pág. anterior)

ñores Laraki y Oreja— en Madrid durante hora y media. Pero no se llegó a ningún acuerdo efectivo.

UN "MODUS VIVENDI"

Al tradicional problema con Marruecos se añadió también en las últimas semanas la expulsión de todos los buques españoles que faenaban en aguas angoleñas. El Gobierno de Luanda decidió impedir que los buques de pesca de otros países (salvo los cubanos y soviéticos) pescaran en sus "zonas económicas". Y España, que desde tiempo atrás mantenía en aquella región africana bastantes buques, debió abandonar los riquísimos caladeros.

La representación diplomática española ante la Comunidad Económica Europea presentó a primeros del mes de noviembre una nota en la que se pedían negociaciones urgentes, dada la gravedad de las consecuencias derivadas de la ampliación de la "zona económica". Medios diplomáticos de Bruselas indicaban que España pretendía conseguir un *modus vivendi* o una solución transitoria que le permitiera negociar su eventual ingreso en la Comunidad y mientras tanto mantener a su flota pesquera de altura en el Gran Sol.

Aunque la Comunidad Económica Europea ha aceptado la sugerencia negociadora presentada por el embajador Ullastres (su sucesor, señor Bassols, deberá hacer sus "primeras armas" en este enojoso asunto), la cuestión no será solventada con prioridad, porque a la CEE le preocupa ante todo negociar con Islandia, en cuyo límite de doscientas millas pescan varias flotas de países de la Comunidad al tiempo que los buques islandeses no pueden pescar en los límites de la Comunidad Económica Europea. En la escala de exigencias inmediatas para estas negociaciones se encontrarían también otros países que "tienen algo que ofrecer", tales como Noruega y los Estados Unidos. Por último le tocaría "a los países que han adquirido derechos tradicionales de pesca, pero que no tienen nada que ofrecer a cambio de una excepción". España se encuentra, desgraciadamente, entre estos países.

EL TURNO

Mientras todo este batiburrillo negociador se planea, nuestro país no parece dispuesto a declarar "zona económica exclusiva" las doscientas millas, porque dentro de este límite no se registra actividad pesquera importante, mientras que nuestros principales caladeros se encuentran en aguas alejadas de nuestro territorio. Con Canadá y los Estados Unidos, las posibilidades de negociación son mayores que con otros países, y las conversaciones están en marcha. El próximo viaje a Ottawa del ministro de Asuntos Exteriores español, señor Oreja, servirá, sin duda, para aclarar muchas dudas.

Con Marruecos, algunas fuentes próximas a la Subsecretaría de la Marina Mercante han señalado que el aumento a doscientas millas de su zona económica no resulta más preocupante que los problemas actuales. Las mismas fuentes indican que muy probablemente el contencioso pesquero con el vecino país pueda resolverse mediante la firma de un tratado antes de terminar el año. Las negociaciones con Marruecos giran en torno a la fórmula de asociación conjunta mediante la constitución de sociedades mixtas, integradas por intereses nacionales y marroquíes que aseguren el mantenimiento de la actividad.

Hay quien asegura que Sudáfrica, en cuyas proximidades marinas hay también bastantes buques españoles, podría en el futuro inmediato imitar a la Comunidad Económica Europea, con lo cual nuestras autoridades deberían incluir a este país en la nómina de futuras negociaciones junto con Argentina, Uruguay, Angola y Mozambique. En la actualidad, España tiene suscritos convenios con Canadá, Mauritania, Senegal y Noruega, y tramita sus negociaciones con Marruecos, Estados Unidos y Chile.

Volviendo al tema del Mercado Común Europeo, es opinión generalizada que la negociación actual que permita un *modus vivendi* no puede ser satisfactoria, sino como método para ganar tiempo. La solución de este y otros problemas está en la integración pura y simple de nuestro país en la CEE como miembro de pleno derecho. ■ ALBERTO MIGUEZ.



JORNADAS NACIONALES DE MARKETING EN LA PESCA, CELEBRADAS EN VIGO

● IMPORTANTES CONCLUSIONES SOBRE LA COMERCIALIZACION DE LAS ESPECIES.

El ministro de Comercio, durante su intervención en la sesión inaugural de las primeras jornadas de "marketing" en la pesca. (Foto: MAGAR.)

(Viene de la página anterior)

con la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, previo informe de la Dirección General de Pesca Marítima, al amparo de lo previsto en el artículo cuarto del Decreto tres mil setecientos cincuenta y seis/mil novecientos setenta y dos.

La Dirección General de Pesca Marítima fijará anualmente dichos cupos, atendiendo a la capacidad de capturas de los buques aportados o vendidos por las empresas pesqueras españolas a las empresas pesqueras conjuntas, así como a su área de actividad prevista.

Artículo cuarto.—Podrán gozar también de los beneficios establecidos en el artículo tercero las empresas pesqueras españolas que, reuniendo las restantes condiciones establecidas en dicho artículo, participen con menos del cuarenta por ciento del capital en una empresa pesquera conjunta, siempre que exista un efectivo control de la gestión de aquella y haya sido expresamente autorizada para el disfrute de dichos beneficios por el Consejo de Ministros.

Artículo quinto.—El Ministerio de Comercio verificará la pertenencia a las empresas pesqueras conjuntas de los buques de pesca aportados o vendidos por el inversor español, así como la permanencia de la participación española en el capital social de dichas empresas y cuantos otros datos se estimen pertinentes.

Artículo sexto.—Los buques de pesca españoles aportados o vendidos a las empresas pesqueras conjuntas que se acojan a algunos de los beneficios señalados en el artículo tercero no podrán ser ofrecidos como baja para nuevas construcciones con crédito oficial o sin él.

Artículo séptimo.—Los españoles

que pasen a trabajar en una de las empresas conjuntas a que se refiere este Real Decreto, si las mismas tienen nacionalidad extranjera, lo harán, en todo caso, y a los efectos de su seguridad social, como pertenecientes a una de las empresas españolas participantes en aquéllas, debiendo figurar, en consecuencia, dados de alta en el Régimen Especial de Seguridad Social de los trabajadores del mar y tener cubierta en forma legal la contingencia de accidentes laborales y enfermedades profesionales, sin perjuicio de lo que pueda resultar de los tratados internacionales suscritos por España.

DISPOSICION TRANSITORIA

A partir de la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto, las empresas pesqueras conjuntas constituidas con anterioridad a su publicación podrán solicitar del Ministerio de Comercio la aplicación de los beneficios concedidos, acreditando que cumplen los requisitos establecidos por esta disposición.

DISPOSICION FINAL

Por los Ministerios de Hacienda, Trabajo y Comercio se dictarán las normas complementarias que requiera el desarrollo del presente Decreto, el cual entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado", quedando igualmente facultados dichos Ministerios para resolver las dudas que puedan suscitarse en su aplicación.

Dado en Madrid a ocho de octubre de mil novecientos setenta y seis.

JUAN CARLOS

El Ministro de Comercio,
JOSÉ LLADO FERNANDEZ-
URRUTIA

CONSIDERAN URGENTE LA CREACION DE UN MINISTERIO DE PESQUERIAS

VIGO (De nuestro corresponsal).—La necesidad de crear un Ministerio de Pesquerías, o al menos uno que englobe a este sector primario y al agrícola, es una de las conclusiones que fueron elaboradas a lo largo de los tres días de duración de las Primeras Jornadas de Marketing en la Pesca, celebradas, con rango nacional, en esta ciudad, en la penúltima semana de septiembre.

Esta conclusión de gran importancia fue obtenida en una mesa de trabajo posterior al coloquio que dio fin a la ponencia "La pesca en la economía española", presentada por don Valentín Paz-Andrade.

EL MINISTRO DE COMERCIO PRESIDIO LA SESION INAUGURAL

Las jornadas fueron inauguradas el 20 de septiembre por el ministro de Comercio, don José Llado Fernández-Urrutia, a quien acompañaban el director general del Instituto de Reforma de las Estructuras Comerciales (IRESCO) y el director general de Pesca Marítima, con las primeras autoridades provinciales y locales.

El señor Llado, en su discurso de apertura, destacó la importancia prioritaria que su Departamento concede a este sector primario, como "recurso inestimable de nuestro desarrollo económico y bienestar social". Respecto a la consecución de convenios bilaterales de pesca, destacó la actividad desplegada por su Ministerio, a fin de resolver la continuidad de las pesquerías españolas de larga distancia. Manifestó que actualmente se mantienen negociaciones con Canadá, Marruecos, Senegal, Estados Unidos y Chile, entre otros.

En cuanto a las jornadas, señaló que representan una ambiciosa tarea en el aspecto de la comercialización del pescado en España, prometiendo que la faceta del comercio exterior pesquero sería considerada por su Departamento con el mayor interés.

Se refirió el ministro de Comercio a la próxima creación del Fondo de Regulación y Ordenación de Mercados de Productos de la Pesca (FROM), del cual afirmó que "constituirá un instrumento de gran eficacia coordinadora, a través del cual cada uno de los sectores pueda considerar sus problemas, para, de modo conjunto, establecer una coordinación de objetivos comunes".

CONCURRIERON CIENTO SETENTA JORNADISTAS

Ciento setenta personas han concurrido a estas I Jornadas Nacionales de Marketing en la Pesca, que fueron organizadas por el Club de Dirigentes de Marketing de Vigo, con el patrocinio del Instituto para la Reforma de las Estructuras Comerciales (IRESCO), la Dirección General de Pesca Marítima, Ayuntamiento de Vigo, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de esta ciudad y la Federación Española de Marketing.

Los jornalistas procedían de los más importantes puertos pesqueros españoles; a la cabeza de los cuales figura, como se sabe, el de Vigo, y de las poblaciones de mayor consumo de pescado.

16.000 FAMILIAS, PENDIENTES DE LA CRISIS DEL MEJILLON

En la jornada inaugural, y tras la sesión de apertura, el ministro se reunió en la Cámara de Comercio viguesa con los principales representantes de los sectores pesqueros, conservero y comercializado, en sesión de trabajo, cuyo principal tema fue la crisis del mejillón. De su resolución dependen 16.000 familias.

En el cambio de impresiones mantenido, un exportador señaló la disminución en el volumen de envíos, como consecuencia de que el molusco ha de salir del país ya depurado, con lo que es casi imposible que llegue a sus países de destino (principalmente Italia y Francia) vivo, dejando de esa manera vía libre a otros países exportadores, como Inglaterra u Holanda.

5.000 BARCOS ANTICUADOS SERAN DESGUAZADOS EN BREVE

Intervino don Víctor Moro, director general de Pesca, para hacer un estudio de la problemática expuesta y manifestar que en breve saldrán tres disposiciones procedentes del Consejo de Ministros celebrado en julio en La Coruña: una, referida a primas por desguace, que permitirá la eliminación de cinco mil unidades anticuadas; otra, sobre sociedades mixtas, y la tercera, la puesta en marcha del FROM, o fondo de regulación de mercados.

OTRAS CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS

A lo largo de las sesiones fueron muchas las conclusiones obtenidas tras las ponencias presentadas. A continuación las resumimos.

— Respecto a "La pesca y su aporte a la alimentación", ponencia presentada por el profesor López Capont y don Javier Varona, se planteó la necesidad de una estricta vigilancia en el mantenimiento de las temperaturas que señala el Código Alimentario, desde las cámaras de congelación de los barcos hasta los arcones de los detallistas. Se convino también en la urgencia de promocionar productos de nuestra plataforma pesquera nacional.

— En cuanto a "La pesca en la economía nacional", tema expuesto por don Valentín Paz-Andrade, se pide también además de un Ministerio de Pesquerías, como ya queda dicho, la explotación de los puertos mediante concesión a alguna entidad integrada por el usuario y la supresión del arbitrio del 2,08 por 100 del valor de las ventas, sustituyéndolo por una tarifa que contemple la clase y el peso del pescado.

— En lo que se refiere a "Comercialización de la pesca congelada", tema desarrollado por don Tomás Rodríguez Zapata, figura entre las conclusiones la insistencia en el recurso ante el Supremo contra la resolución de julio acerca de márgenes (Sigue)

NUEVA REVALORIZACION DE PENSIONES

Con independencia de la revalorización que estableció la Orden Ministerial de 22 de abril de 1976, referida a un 14 por 100 de las pensiones causadas con anterioridad al 1-5-76 y de la que pueda producirse el año próximo, el Real Decreto de 8 de octubre de 1976, y una Orden de igual fecha han dispuesto la revalorización de pensiones del sistema de la Seguridad Social, así como los subsidios por invalidez provisional, con efectos del 1 de noviembre, mejora que es aplicable a los pensionistas del régimen especial de los trabajadores del mar.

En virtud de esta revalorización, se mejoran todas las pensiones causadas antes del 1 de noviembre de 1976 en un 10 por 100 respecto a las causadas hasta el 31 de mayo de 1976 y por sextas partes correspondientes las causadas entre esa fecha y el 1 de octubre último.

MINIMOS GARANTIZADOS

Se aplican a los pensionistas de nuestro régimen los mínimos establecidos en el Real Decreto y Orden citados, pero prescindiendo de toda discriminación por edad que no se ha tenido en cuenta en relación con los pensionistas

de jubilación e invalidez permanente absoluta, aunque sí afecta a los beneficiarios de invalidez permanente total.

Dichos mínimos son los siguientes:

	Ptas.
1) Pensiones de jubilación ...	7.700
2) Pensiones de invalidez permanente total de pensionistas con sesenta y cinco años o más	7.700
3) Pensiones de invalidez permanente absoluta	7.700
4) Pensiones de gran invalidez	11.550

LA COMISARIA DE ABASTECIMIENTOS Y TRANSPORTE OLVIDA A LOS ARMADORES ESPAÑOLES

MADRID.—El contrato para el transporte de carne congelada argentina, que es comercio de Estado y, por tanto, debe hacerse en buques nacionales, ha sido concedido por la CAT a un buque escandinavo, han informado a Cifra fuentes bien informadas.

Las 10.000 toneladas de carne congelada argentina deben trasladarse a España durante tres meses: 3.000 toneladas en octubre, 4.000 en noviembre y 3.000 en diciembre.

Los pliegos para el concurso establecido por la CAT se repartieron a partir del día 7 de octubre, y las condiciones se debían entregar al día 11.

El 13 de octubre se facilitaban los resultados del concurso, pero en los momentos actuales, para disponer de un buque frigorífico que vaya a la Argentina es preciso un período de veinte días, por lo que la primera fase del transporte de 3.000 toneladas debía retrasarse algo.

El concurso fue convocado, pues, demasiado tarde, debido a la poca capacidad de previsión de organismos oficiales.

Consecuentemente, la CAT, por razones de urgencia, contrató un barco escandinavo, olvidando a la flota nacional, que se encuentra en estos momentos en dificultades.

La flota española de frigoríficos se halla al borde del colapso y a falta de otro trabajo se dedica en gran parte al transporte de jurel hacia Nigeria, labor menos rentable que el transporte de la carne

congelada y que genera menos divisas que las que se van a pagar a un buque de bandera exterior. Entre los propietarios de buques frigoríficos reina notable alarma por la falta de previsión de las autoridades, que originan unos difíciles momentos al sector.

Debido a estas dificultades, la flota española está en progresiva liquidación. En los últimos tiempos se han vendido a armadores extranjeros los siguientes buques frigoríficos:

"Plencia", con capacidad para 3.500 toneladas de carne congelada.
"Portugaleta", para 3.500 toneladas.
"Artico", para 2.700 toneladas.
"Monte Arucas", para 1.700 toneladas.
"Rio Nansa", para 1.000 toneladas.
"Frimar", para 1.000 toneladas de capacidad de transporte de carne.

Los armadores de buques frigoríficos están un tanto desconcertados, puesto que han de construir sus buques en España, aun cuando las ofertas exteriores son más baratas, y no gozan, recíprocamente, de una política naval que les haga rentable la explotación del buque.

Según han señalado a Cifra fuentes de los armadores, una compañía española ha mandado construir cuatro frigoríficos en nuestro país, y el precio que ha tenido que pagar es superior en un 80 por ciento, aproximadamente, al que hubiese pagado de hacer los buques en Japón.

ella concluyeron los jornalistas en la necesidad de reestructurar los canales comerciales para que sean más operativos, en la utilización de canales paralelos que aproximen el productor-armador al consumidor final, sin prescindir de los exportadores. Otro de los objetivos del sector es una nueva regulación de las lonjas pesqueras y la conveniencia de una colaboración del sector extractivo en la presentación y selección de los productos puestos a la venta.

— La última ponencia de las jornadas trató de "Comercialización exterior de la pesca" y fue expuesta por don Francisco Alemany Torres. Respecto a este tema se llegó a la conclusión de que es necesario poner en juego acciones individuales o colectivas para la conquista o mantenimiento de mercados, aconsejando la organización de misiones comerciales, la asistencia a ferias y la creación de comisiones mixtas de hombres de negocios.

Representantes de sectores que han participado en estas jornadas han establecido contactos para que las mismas tengan continuación mediante seminarios y otras actividades en diversos puertos españoles. ■ J. R. A.

5) Pensiones de viudedad ...	5.000
6) Pensiones de orfandad ...	2.200
Si la orfandad es absoluta, en vez de las 2.200 pesetas, el mínimo será	5.000
De haber varios beneficiarios, se percibirán por todos por partes iguales esas 5.000 pesetas.	
7) Pensiones en favor de familiares (cada beneficiario)	2.200
No habiendo pensión de viudedad u orfandad por razón del mismo causante:	
a) Si el familiar beneficiario es uno sólo, el mínimo será	5.000
b) Si los familiares beneficiarios son varios, cada uno de ellos percibirá el mínimo de 2.200 pesetas y además 2.800 pesetas más repartidas entre todos a partes iguales.	

Las pensiones de invalidez permanente total, cuyos beneficiarios no tengan cumplidos los sesenta y cinco años en 1 de noviembre de 1976 no están sujetas a mínimo alguno, y una vez revalorizadas habrá de estarse a la cuantía que resulte, sea cual fuere.

Asimismo, se han mejorado, conforme a lo dispuesto en el artículo 6.º del Real Decreto y Orden Ministerial, las pensiones a cargo de la Seguridad Social española, según convenios internacionales, aplicando la revalorización proporcionalmente, y a aquella parte de la pensión que está a cargo de la Seguridad Social española. Por lo que se refiere a las pensiones SOVI, no común, las de vejez y las de invalidez, que son de 4.800 pesetas, pasan a ser de 5.300 pesetas, y las de viudedad, que eran de 3.600 pesetas, quedan fijadas en 4.000 pesetas.

SUBSIDIO DE INVALIDEZ PROVISIONAL

Se mejoran las prestaciones periódicas por invalidez provisional, causadas con anterioridad al 1 de noviembre de 1976.

Las causadas antes del 1 de junio de 1976 se incrementan en un 10 por 100 y las posteriores, en las partes correspondientes.

MINIMOS GARANTIZADOS

Los subsidios por invalidez provisional no podrán ser inferiores a 5.300 pesetas para los trabajadores por cuenta ajena y de 4.000 pesetas para los trabajadores por cuenta propia.

LAS MARINAS MERCANTES DEL COMECON PRACTICAN EL "DUMPING"

MADRID.—Las Marinas Mercantes de los países del COMECON están practicando "dumping" en el mercado de fletes, con tarifas que se sitúan hasta un 50 por 100 por debajo de las internacionales, declara "Ibertanques".

De esta forma, las flotas del COMECON han llegado a ser el 16 por 100 del tonelaje mundial, mientras que su comercio es sólo el 5 por 100 del total mundial.

La Marina Mercante rusa ha multiplicado su tonelaje por cinco durante los últimos diez años, crecimiento que es el máximo del mundo en este periodo de crisis del mercado de fletes.

En el último número de "Ibertanques" se señala que la reciente compra de petróleo ruso —unos dos millones de toneladas de crudos— presentará un serio problema para la flota española.

Los puertos rusos tienen limitación de tamaños que los hacen impracticables para los petroleros modernos, lo que incide en que el transporte de este petróleo será caro.

DECRECE EL VOLUMEN DE BARCOS AMARRADOS

MADRID.—El volumen de buques tanques amarrados ha comenzado a descender. De 48 millones de toneladas al 1 de agosto, se ha llegado a 42 millones al comenzar septiembre, dice el informe semanal de "Fletamar".

Desde 1974, época del comienzo de la crisis de fletes, se han destinado a la chatarra 18 millones de toneladas, de los que 7,5 millones corresponden a este año: a partir de este verano, parece que el aluvión de buques designados a tal fin parece decrecer.

Referente a la huelga de tripulaciones anunciadas en Gran Bretaña, el informe de "Fletamar", dice que producirá, como otros casos anteriores, un desequilibrio en el tráfico europeo, que se ha de traducir en beneficios para los armadores del continente.

COMITE MIXTO NAVIERO-USUARIOS

MADRID.—En la Oficina Central Marítima (OFICEMA) se ha celebrado una reunión de armadores de líneas regulares y de representantes del Consejo de Usuarios.

El objeto de la reunión ha sido considerar la situación de ambos sectores, tan estrechamente vinculados en sus actividades.

Se acordó constituir un comité mixto de navieros-usuarios para estudiar los problemas que puedan surgir de la mutua relación en orden a facilitar el desarrollo de los servicios marítimos necesarios para la importación y exportación.

De este acuerdo, logrado en términos de la mejor armonía, se ha dado cuenta a las autoridades de las Subsecretarías de Comercio y Marina Mercante.

JORNADAS NACIONALES DE MARKETING

(Viene de la pág. anterior)

comerciales, que no se considera dentro de la legalidad vigente. Se pide también libertad de precios para la merluza congelada y es aspiración del sector la normalización de la clasificación de la pescadilla. Finalmente, se espera de la Administración una exigencia en materia de calidad para las importaciones igual a la que se impone en las especies capturadas por la flota nacional.

— El señor Jaén Vergara desarrolló la ponencia "Comercialización de la pesca fresca". Se concluyó en una necesidad de ampliación funcional de la central de información; tipificación de la pesca; adecuación física y técnica de las jornadas de puertos más importantes; establecimiento de unos mínimos técnicos a los puntos de venta al detall y control público de cámaras frigoríficas en puertos y mercados centrales.

— Sobre "Comercialización de la pesca de bajura y el marisco" trató la ponencia leída por el procurador en Cortes por las Cofradías de Pescadores, don Baldomero Fernández Calviño. En torno a

MEJORIA EN EL MERCADO DE FLETES

MADRID.—Los informes de Marítima Internacional y Fletamar coinciden en la apreciación de que se está registrando una cierta mejoría en el mercado internacional de fletes durante las últimas fechas.

Las mejoras corresponden a los distintos tipos de carga y coinciden con una época —finales de año— que tradicionalmente registra una buena evolución para los armadores.

Por otra parte, la acumulación de órdenes, muchas de ellas ya inmediatas, junto con la próxima aparición de otras, hacen prever unas mejoras sensibles para nuestro cabotaje, sobre todo teniendo en cuenta la excesiva parquedad de meses anteriores.

La pena —indica Fletamar— es que estos esperados logros pueden ser solamente coyunturales, ya que es muy arriesgado vaticinar un tono sostenido, ni siquiera a un plazo medio.

Mientras se levantan gigantescos astilleros de construcción

NO SE HA ATENDIDO AL SECTOR DE REPARACIONES DE BUQUES

Madrid.—“La situación geográfica española permitía que una de las fuentes de divisas del país fuesen los ingresos por reparaciones de buques, pero este sector ha quedado olvidado, en tanto que se construían gigantescos astilleros que hoy se ven amenazados por falta de trabajo”, señala Carlos Barreda, director gerente de “Ibertanques”, en el boletín de esta Asociación de Propietarios de Petroleros.

Mientras en Portugal existe un activo centro de reparaciones de buques, que es una fuente saneada de divisas y de mano de obra para el país, en España la industria naval, más ambiciosa, se dedicó a levantar astilleros de construcción gigantes (que hoy representan un serio problema y que será necesario reestructurar), mientras no se atendía debidamente el sector de reparaciones.

Como consecuencia de esta política, los diques para reparar grandes buques se han construido muy recientemente y aún no cuentan con los servicios más elementales para su utilización, como son las estaciones de desgasificación para los tamaños de buques que son capaces de reparar.

La crítica ha de endurecerse a la hora de juzgar los precios y los días empleados en reparar y en algunos casos, que podemos citar, la calidad de los trabajos.

En cuanto al tiempo se refiere, son muy frecuentes los retrasos de quince días, especialmente en buques petroleros. Dos buques de una misma naviera sufrieron retrasos de 26 y 20 días, respectivamente. Otro, cuyo periodo de reparación se estimó veinte días, tardó cincuenta y dos en salir, y posteriormente un buque que esperaban terminar en el plazo de treinta y cinco días, estuvo ciento diez días.

En estas condiciones, las pérdidas ocasionadas a las navieras por el precio de la estancia y la inactividad, y la economía nacional por la imperiosa necesidad de fletar un buque extranjero, pagado en divisas, para que pudiera sustituir al que se está reparando, han sido y siguen siendo muchas y muy cuantiosas.

Las compañías navieras españolas, que obligatoriamente han de reparar en astilleros nacionales, se ven con esta situación seriamente perjudicadas económicamente y mermadas en su capacidad de competitividad con los buques extranjeros que reparan en astilleros fuera de España, de mayor efectividad, y aun con aquellos buques que reparan en España puestos que, en este caso, el Estado les prima con una desgravación fiscal que, paradójicamente, no reciben los españoles, concluye “Ibertanques”.

SE CONSTITUIRÁ LA FEDERACION NACIONAL DE COFRADIAS DE PESCADORES

MADRID.—Para potenciar la gestión económico-social del sector pesquero se constituirá la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, según ha sido acordado en una reunión celebrada por los presidentes de las Federaciones Provinciales en el Sindicato Nacional de Pesca.

En la reunión, que estuvo presidida por el titular del Sindicato Nacional de Pesca, señor Bárcena Reus, se formó una comisión gestora provisional presidida por el procurador en Cortes en representación de las Cofradías, señor Fernández Calvino, y una comisión de estudio para la redacción de las normas estatutarias y para el estudio orgánico y funcional de las Cofradías y Federaciones.

PETICION DE DOS MILLONES DE TONELADAS EN NUEVOS BUQUES

MADRID.—Las solicitudes de buques acogidas al concurso para la construcción de nuevos navíos por armadores nacionales han alcanzado unos dos millones de toneladas de desplazamiento para más de 200 buques.

La demanda potencial neta, una vez efectuada la cifra de solicitudes, superará, en todo caso, la cifra de un millón de toneladas, que es mayor que el objetivo previsto al promover el concurso en junio pasado.

La demanda efectiva —la entrada en vigor de los contratos de construcción— sólo podrá conocerse cuando sea instrumentado de forma práctica el acceso a la financiación privada y oficial planteada en la disposición legal que abrió la convocatoria del concurso.

La cifra de dos millones de toneladas de nuevas peticiones es consecuencia de planteamientos individuales de empresarios del sector naviero, por lo que en al-

gunos casos se darán propuestas repetidas de atender determinados tráficos.

El problema se presentará con menos frecuencia para transporte marítimo en la modalidad de línea y no tiene por qué darse en caso de tráfico tramp. Será, en cambio, más frecuente en los casos de abastecimiento industrial de materias primas.

Como consecuencia, afectará más a buques grandes que a medianos y pequeños, por lo que las cifras de flota realmente demandada serán resultado de minorar la suma de solicitudes en una proporción importante en cuanto a tonelaje y en pequeña medida en número de buques.

Por otra parte, deberán ser estudiadas las limitaciones económicas en cuanto a la viabilidad de explotación de los proyectos, así como el cumplimiento de formalidades administrativas, de forma que se garantice la competencia de mercado de las operaciones planteadas.

Para los buques pesqueros

SE ESTABLECEN PRIMAS ESPECIALES AL DESGUACE

Por Real Decreto de la Presidencia del Gobierno, de 30 de octubre, publicado en el “Boletín Oficial del Estado”, de 16 de noviembre, se establecen primas al desguace de buques pesqueros. A continuación, y dado su interés, reproducimos el texto íntegro de la disposición:

La obsolescencia de un gran número de buques de la flota pesquera nacional influye en forma sumamente desfavorable en la productividad y en el rendimiento económico del conjunto de la flota y muy principalmente en la flota de fresco, a la que pertenecen la gran mayoría de tales buques, por cuya razón es ineludible una acción encaminada a sanear la estructura de este sector de la flota de trascendente importancia. Por otro lado, la vejez e ineptitud de los buques comporta un mayor riesgo para la vida humana en la mar, es perjudicial para las pesquerías de nuestro litoral y su falta de rentabilidad económica incide directamente en los salarios de sus tripulantes, los cuales no perciben una remuneración digna que les compense los riesgos de la profesión de pescador.

Es necesario, pues, eliminar de nuestras pesquerías el mayor número posible de buques que hayan cumplido los veinticinco años de edad; los arrastreros menores de treinta y cinco toneladas de registro bruto bajo cubierta que faenen en el Mediterráneo y región sudatlántica, y los menores de cien toneladas de registro bruto bajo cubierta que operan en el Cantábrico, Noroeste y Canarias, al amparo de la disposición transitoria primera del Reglamento para la pesca con artes de arrastre remolcados, aprobado por Orden ministerial de siete de julio de mil novecientos sesenta y dos; y, finalmente, los buques que utilizan fuel-oil como combustible, los cuales, debido al precio del mismo y al bajo rendimiento del sistema de propulsión, se consideran de muy baja rentabilidad.

Para conseguir esta finalidad sin lesionar gravemente los intereses del sector pesquero afectado, la acción que cabe al Gobierno es la de establecer, con carácter extraordinario, unas primas especiales al desguace y cese de actividad de los buques mencionados. Con esta acción se conseguirá, además, una notable restricción en el consumo de los combustibles utilizados por la flota pesquera y una sustancial economía en la subvención concedida por el Estado a los combustibles de dicha flota que, en cierto modo, compensará el gasto que ha de realizarse para primar el desguace de los buques.

En el ámbito laboral será necesario adoptar ciertas medidas tendentes a corregir los efectos que puedan producirse sobre las tripulaciones de los buques que se desguacen, arbitrándose los medios necesarios que incidan en el natural desempleo de dichas tripulaciones por cese de actividad de los buques afectados.

En su virtud, a propuesta de los ministros de Hacienda, de Trabajo y de Comercio, oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día treinta de julio de mil novecientos sesenta y seis,

DISPONGO:

CAPITULO PRIMERO

Primas al desguace de buques

Artículo primero.—Los armadores que deseen desguazar los buques pesqueros de su propiedad que se mencionan en el artículo siguiente serán indemnizados con una prima especial por desguace, que se les concederá, con carácter extraordinario, en las condicio-

nes y cuantía que se determinan en esta disposición.

Artículo segundo.—Los buques a cuyos armadores se concederá la mencionada prima especial serán los siguientes:

Dos punto uno.—Los buques inscritos en la Tercera Lista, de cualquier tonelaje, que hayan cumplido los veinticinco años de edad antes del uno de enero de mil novecientos sesenta y seis, contados a partir de la fecha de la inscripción provisional en su asiento.

Dos punto dos.—Los buques de arrastre, cualquiera que sea su edad, menores de treinta y cinco toneladas de registro bruto bajo cubierta, que ejercen su actividad en el Mediterráneo y región sudatlántica, y los buques de arrastre menores de cien toneladas de registro bruto bajo cubierta que faenen en las regiones Cantábrica, Noroeste y Canarias, al amparo de la disposición transitoria primera del “Reglamento de la pesca con artes de arrastre remolcados por embarcaciones”, aprobado por Orden del Ministerio de Comercio de siete de julio de mil novecientos sesenta y dos.

Dos punto tres.—Los buques inscritos en la Tercera Lista que utilizan fuel-oil como combustible para su máquina propulsora, cualquiera que sea su edad, tonelaje y actividad pesquera.

Artículo tercero.—En todo caso será preciso que los buques mencionados en el artículo anterior hayan estado en actividad con posterioridad al uno de abril de mil novecientos sesenta y cuatro y que el peticionario sea propietario del buque con anterioridad al uno de enero de mil novecientos sesenta y seis.

Artículo cuarto.—La cuantía de la prima especial por desguace de los buques mencionados en el artículo segundo será la que, para cada caso, se especifica en el siguiente cuadro:

	Prima por TRB	Pesetas
Arrastreros		
Menores de 35 TRB:		
Hasta veinticinco años	20.000	
Mayores de veinticinco años . .	18.000	
De 35 a 100 TRB:		
Hasta veinticinco años	18.000	
Mayores de veinticinco años . .	16.000	
Barcos de fuel-oil		
Menores de 100 TRB:		
Hasta veinticinco años	18.000	
Mayores de veinticinco años . .	16.000	
De 100 a 250 TRB:		
Hasta veinticinco años	16.000	
Mayores de veinticinco años . .	14.000	
De 250,01 a 500 TRB:		
Hasta veinticinco años	14.000	
Mayores de veinticinco años . .	12.000	

(Pasa a la pág. 12)

EL F. R. O. M. CONTARA CON CREDITOS DE LOS PRESUPUESTOS DEL ESTADO

MADRID.—Para el cumplimiento de sus funciones, el FROM (Fondo de Regulación y Organización de Mercado de la Pesca y Cultivos Marinos) contará con créditos consignados en los presupuestos generales del Estado, el rendimiento de la exacción parafiscal sobre las transacciones de pescado en primera venta y el rendimiento de la exacción denominada "derechos compensatorios", establecida por la Orden del 13 de febrero de 1975, del Ministerio de Comercio.

Así se determina en el proyecto de Ley de creación del FROM, que será debatido en su día en las Cortes Españolas.

Los aspectos más destacados del proyecto de Ley enviado a las Cortes, según fuentes bien informadas, son los siguientes:

El Fondo tenderá a potenciar las agrupaciones de productores, tanto Co-fradías Sindicales de Pescadores como otro tipo de agrupaciones sindicales dedicadas a la actividad extractiva o de cultivos marinos, facilitándoles medios financieros para reforzar sus posibilidades de defensa de precios en primera venta.

Facilitará créditos de campaña a las pesquerías estacionales de litoral, para mejorar el desarrollo de esta actividad, con medios financieros apropiados que permitan acceder al proceso de primera venta en ventajosas condiciones de competitividad.

También desarrollará funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado nacional, mediante la realización de acuerdos intersectoriales.

Favorecerá la consecución de contratos previos entre productores, transformadores y distribuidores, referentes a calidades, cantidades y precios. Se propiciará el establecimiento de precios de campaña, singularmente para pesquerías estacionales.

El Fondo propondrá a organismos competentes la realización de acciones precisas para reducir las diferencias entre los precios de producción y los finales al consumidor. También propondrá acciones de propaganda del consumo de productos pesqueros, y realizará otros asuntos que se le encomienden.

El FROM utilizará el conducto del Ministerio de Comercio para formular propuestas al Gobierno.

Los órganos del FROM serán el presidente, el Consejo General, el Comité Ejecutivo, el administrador general y el secretario general.

El presidente será nombrado por Decreto, a propuesta del Ministerio de Comercio; el administrador se designará por Hacienda, y el secretario, por Comercio.

El Consejo General está constituido por el presidente, cuatro representantes del Ministerio de Comercio, tres de Ha-

PRIMAS ESPECIALES AL DESGUACE

Mayores de 500 TRB:

Hasta veinticinco años	10.000
Mayores de veinticinco años ..	8.000

Otros barcos mayores de veinticinco años

Menores de 100 TRB	16.000
De 100 a 250 TRB	14.000
De 250,01 a 500 TRB	12.000
Mayores de 500 TRB	8.000

Artículo quinto.—Los armadores de los buques afectados por esta disposición que deseen acogerse a sus beneficios presentarán en las Comandancias de Marina de su residencia instancia dirigida a la Subsecretaría de la Marina Mercante (Dirección General de Pesca Marítima), acompañada de copia certificada del asiento de inscripción del buque y certificado de actividad del mismo.

Artículo sexto.—Corresponderá a la Subsecretaría de la Marina Mercante (Dirección General de Pesca Marítima) resolver si procede la concesión de la prima especial por desguace en cada caso y fijar la cuantía de la misma a tenor de lo dispuesto en el artículo cuarto de esta disposición.

Artículo séptimo.—El pago de la prima especial por desguace, en la forma que determine el Ministerio de Hacienda, se hará a través del Crédito Social Pesquero, teniendo en cuenta lo siguiente:

Siete punto uno.—Se abonará el veinte por ciento del importe de la prima cuando la Dirección General de Pesca Marítima acredite que el peticionario ha entregado la documentación del buque a la autoridad de Marina correspondiente.

Siete punto dos.—Se abonará el ochenta por ciento restante cuando dicha dirección General acredite la ejecución del desguace del buque.

Artículo octavo.—El buque quedará inactivo a partir de la fecha en que se entregue su documentación a la autoridad de Marina y para efectuar su desguace se concederá a su armador un plazo de diez meses, contados a partir de la mencionada fecha.

Artículo noveno.—Transcurrido dicho plazo sin que el armador presente el certificado de desguace se entenderá que renuncia al ochenta por ciento de la prima que le corresponde, sin que este hecho le autorice a utilizar el buque en actividad pesquera o de cualquier otra naturaleza.

Artículo décimo.—Uno. El beneficio que se obtenga por el desguace del buque, los equipos y efectos recuperables del mismo y los gastos que pueda ocasionar tal desguace corresponderán a su armador.

Dos. Los mencionados equipos y efectos recuperables firmes al casco, la máquina

principal y las máquinas auxiliares de cualquier clase y utilización que se obtengan por el desguace de los buques a los cuales se refiere esta disposición, no podrán ser empleados para su instalación y utilización en buques pesqueros de nueva construcción.

Artículo undécimo.—Uno. Los buques que se desguacen al amparo de este Decreto no podrán ser ofrecidos ni haber sido ofrecidos como baja en la Tercera Lista para acceder a nuevas construcciones ni para acceder a la concesión de crédito oficial para la construcción o adquisición de embarcaciones.

Dos. Los buques comprendidos en este Real Decreto que no sean desguazados durante la vigencia del mismo cesarán de percibir las subvenciones a los combustibles utilizados por la flota pesquera a partir de la fecha en que finalice la vigencia de esta disposición.

CAPITULO SEGUNDO

Medidas de carácter laboral

Artículo duodécimo.—Los ceses de personal que se produzcan como consecuencia del desguace de buques que establece el capítulo primero de esta disposición serán autorizados, en todo caso, por la autoridad laboral competente y se someterán a los procedimientos legales que rijan en la materia. Previamente a la iniciación del expediente deberá justificarse por medio de la autoridad competente que la embarcación se encuentra acogida a los beneficios establecidos en dicho capítulo.

Los trabajadores afectados podrán percibir los beneficios establecidos en los siguientes artículos, siempre que estén comprendidos en las resoluciones que apruebe la autoridad laboral, en cada caso, al respecto.

Artículo decimotercero.—Los trabajadores que estén cotizando por la contingencia de desempleo se beneficiarán del subsidio de desempleo con cargo al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de acuerdo con la normativa general aplicable y, en su caso, tendrán preferencia de trato en lo que se refiere a las prestaciones graciables que, para supuestos de desempleo, se prevean en las Ordenes de ejecución de los Planes de Inversiones del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, que en cada momento resulten de aplicación.

Artículo decimocuarto.—Los trabajadores que no coticen por la contingencia de desempleo se beneficiarán por iguales períodos de tiempo que los que correspondan a los comprendidos en el artículo anterior de un auxilio extraordinario por inactividad, consistente en el setenta y cinco por ciento del salario base fijado en la Ordenanza o Reglamentación de Trabajo que les sea de aplicación, que será sufragado con cargo al Tesoro, a cuyo efecto se habilitarán los créditos necesarios a tal fin,

los cuales serán puestos a disposición del Instituto Social de la Marina, quien hará el reconocimiento del derecho y controlará y abonará materialmente a los beneficiarios este auxilio extraordinario.

Mientras estén percibiendo el referido auxilio, los trabajadores inactivos serán considerados en situación asimilada a la de alta para todas las contingencias protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que les afecten, de conformidad con el grupo a que pertenecían a efectos de cotización.

Artículo decimoquinto.—Los trabajadores a quienes les falten cinco años como máximo, aplicándose los coeficientes reductores, para poder alcanzar la jubilación reglamentaria podrán beneficiarse de la jubilación anticipada, para lo cual el Fondo Nacional de Protección al Trabajo aportará el cincuenta por ciento de esos cinco años como máximo, siendo aportado el resto por las empresas donde presten servicios los mismos, si bien, en los casos en que justificadamente no puedan aportar las empresas esa cuantía se abonará la totalidad por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

Artículo decimosexto.—Se facilitará al máximo, con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo, la formación profesional y el perfeccionamiento de cuantos deseen continuar capacitándose en las profesiones marítimo-pesqueras, así como la de cuantos de entre aquéllos deseen orientar sus vidas hacia otras profesiones de quedarse sin puesto de trabajo en la flota.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. El plazo para acogerse a los beneficios establecidos en el capítulo primero de esta disposición tendrá una vigencia de dos años, cantados a partir de la fecha de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Segunda. Por el Ministerio de Hacienda, a propuesta de los Ministerios de Comercio y de Trabajo, en el ámbito de sus respectivas competencias, se habilitarán los créditos necesarios para el cumplimiento de lo preceptuado en el presente Real Decreto.

DISPOSICION FINAL

Los ministros de Hacienda, de Trabajo y de Comercio, dentro de sus respectivas competencias, podrán dictar las normas que estimen convenientes para el mejor cumplimiento de este Real Decreto.

Dado en Madrid, a treinta de octubre de mil novecientos setenta y seis.

JUAN CARLOS

El ministro de la Presidencia del Gobierno,
ALFONSO OSORIO GARCIA

cienda, uno de Industria, el presidente del Instituto Social de la Marina, tres representantes de los trabajadores del sector, seis de los empresarios, uno de los consumidores, dos del sector transformador y dos del comercializador.

En el Comité Ejecutivo figurarán el presidente, vicepresidente, administrador, tres representantes de Hacienda, seis de los sectores privados y el secretario general.

El presidente será director del organismo, convocará y presidirá las reuniones del Consejo y el Comité y elevará al ministro competente las propuestas e informaciones sobre ejecución de medidas fundamentalmente.

El administrador general será encargado de los servicios financieros y el secretario desempeñará la secretaría del Consejo y del Comité y dirigirá los asuntos administrativos, además de redactar

la Memoria anual y otros informes.

Anualmente, el Comité Ejecutivo y Financiero formulará un plan de actuación financiera para el ejercicio. Lo elevará al Consejo General, y éste, con informe del Ministerio de Comercio, lo remitirá al de Hacienda para su informe y posterior aprobación por el Gobierno.

El plan debe comprender las previsiones de recursos de que va a disponer para el año el FROM (incluso saldos del ejercicio anterior) y las dotaciones máximas que se asignan para cubrir las necesidades del ejercicio, entre las que ha de figurar una partida de imprevistos.

El Ministerio de Comercio podrá autorizar transferencias entre las dotaciones del plan financiero, durante el transcurso del ejercicio, con conocimiento de Hacienda. El Fondo funcionará circunscrito a los presupuestos anuales que se establezcan, y en ningún caso su funcio-

namiento originará otras obligaciones que las que se pueden financiar con sus recursos.

En los presupuestos generales del Estado, dentro de la sección del Departamento de Comercio, han de figurar los créditos necesarios para los gastos de funcionamiento del FROM, con exclusión de los originados por los organismos autónomos con él relacionados, que seguirán el régimen de administración autónoma vigente.

El FROM se creará para un período inicial de cinco años. Al término del mismo podrán hacerse las rectificaciones o mejoras oportunas.

El Ministerio de Comercio quedará autorizado para transferir al FROM los saldos existentes en la CAT, por rendimientos de los derechos compensatorios variables a la importación de productos pesqueros. ■



Aspecto del salón de actos de la Biblioteca Municipal de Burela, en donde tomó posesión de su cargo el nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

- **DON JOSE LUIS TABOADA DIO POSESION AL DELEGADO PROVINCIAL DE LUGO, DON ANTONIO NORES, EN ACTO CELEBRADO EN BURELA.**

- **PLAN COORDINADO DE ASISTENCIA SANITARIA ENTRE EL I. N. P. Y EL I. S. M.**

- **SE CREARA UN SERVICIO DE RADIO-CONSULTA ENTRE LOS BARCOS DE ALTURA Y GRAN ALTURA.**

- **CELEBRO REUNIONES DE TRABAJO EN RIBADEO, RINLO, FOZ, BURELA, SAN CIPRIAN, GILLERO Y VICEDO.**

"EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ESTA EN LA COSTA"

LUGO (De nuestro enviado especial).—"Venimos a la costa porque es donde ha de encontrarse el Instituto Social de la Marina", con estas palabras, el presidente del ISM, don José Luis Taboada García, comenzó en Burela unas intensas jornadas de trabajo durante su visita, del 13 al 15 de octubre, a la provincia marítima de Lugo, acompañado del vicesecretario general del organismo, don Gerardo Harguindey Banet.

Anteriormente, el señor Taboada García mantuvo una reunión en la capital con los funcionarios del ISM en esta provincia, en la que les animó a proseguir en su afán de servicio a los trabajadores del mar y sus familias, finalidad que engloba toda la acción del Instituto.

En Burela se llevó a efecto la toma de posesión del nuevo delegado provincial, don Antonio Nores Quesada, y al acto asistieron los delegados provinciales de Trabajo y Sindicatos, señores Tejeiro y Panero, respectivamente; delegado del INP, el comandante militar de Marina de El Ferrol, el Consejo Provincial en pleno del ISM, alcaldes, cabildos de las Cofradías de Pescadores y autoridades locales de Vicedo, Xove, Cervo, Foz, Barreiros y Ribadeo, así como una nutrida representación empresarial y social de las empresas pesqueras de la costa lucense.

Tras la toma de posesión del señor Nores Quesada, don José Luis Taboada pronunció unas palabras en las que resaltó la preocupación del ministro de Trabajo —del que les transmitía un especial saludo— por los problemas del sector marítimo pesquero. "No llegamos a la costa lucense para hacer un rosario de promesas —indicó después—, sino, por el contrario, para ver

sus palabras agradeciendo al delegado saliente (a petición propia), don José Luis Rivas, el trabajo que había realizado y depositando su confianza en el entrante y en que pondrá sus reconocidas cualidades humanas y profesionales al servicio de los trabajadores del mar de Lugo.

REUNION DE TRABAJO

A continuación tuvo lugar una reunión de trabajo, abierta por el señor Taboada, para conocer los principales aspectos que constituyen la problemática que afecta al sector pesquero de la provincia. Durante la misma, autoridades locales, cabildos de las Cofradías y pescadores expusieron las necesidades más acuciantes. Principalmente, la urgente necesidad de que se preste protección económica a la flota para impedir que la crisis haga materializar su recesión; la adecuación de la asistencia sanitaria para un mejor servicio a los 4.500 trabajadores del mar del litoral lucense; la construcción de viviendas para los pescadores, e impartir mayor número de cursos de formación profesional. En otro orden de cosas, también mostraron su preocupación por la deficiente comercialización del pescado en nuestro país —sólo beneficia a los intermediarios—, la tendencia de muchos países a extender sus aguas jurisdiccionales y la necesidad de una adecuada investigación de



Don Antonio Nores Quesada, delegado provincial del ISM en Lugo.

la realidad de la acción social y asistencial del Instituto en esta provincia y tratar con la colaboración de todos de mejorarla y superar las deficiencias que existiesen en el camino". Finalizó

(Sigue en la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

las riquezas pesqueras de nuestro litoral.

El señor Taboada García contestó, en diálogo abierto, a todas las cuestiones planteadas, deteniéndose en las que son competencia del organismo que preside y prometiendo su apoyo ante las autoridades competentes en donde el Instituto no tenía capacidad de acción.

ACCION COORDINADA

I. S. M.-I. N. P.

Refiriéndose a la asistencia sanitaria, el presidente del ISM indicó que no debería presentar ningún problema en cuanto las Casas del Mar previstas estén en funcionamiento, lo que será en breve plazo. Informó, asimismo, de que se realizará plenamente el plan establecido en abril de 1970 por el Ministerio de Trabajo para dotar a Galicia de instalaciones sanitarias adecuadas (Lugo es la provincia más necesitada) y extender su asistencia a toda la región.

En dicho plan, el Instituto Nacional



Presidencia de la reunión de trabajo mantenida en Burela por el presidente del ISM con las autoridades locales y cabildos de las Cofradías de Pescadores de todas las localidades costeras lucenses.

VISITA A LA COSTA LUCENSE DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

de Previsión y el Instituto Social de la Marina, de forma coordinada, van a dirigir su acción hacia los siguientes puntos:

a) Reforzar la asistencia sanitaria de la capital, adecuando la antigua residencia Hermanos Pedrosa para aumentar la capacidad de hospitalización de los enfermos de la Seguridad Social, dependientes de los sectores de Agricultura, Pesca, Industria y Servicios, así como construir un nuevo ambulatorio y dos consultorios periféricos.

b) Crear un centro de hospitalización en la zona Norte de la provincia para que, en régimen de coordinación ISM-INP, pueda ser utilizado por los trabajadores del mar residentes en la costa lucense, evitando así los largos y arriesgados desplazamientos a la capital. Es esta una sentida aspiración del Instituto Social de la Marina.

Para asistencia ambulatoria, el ISM tiene actualmente clínicas locales, con servicio de Medicina General, en Cillero, San Ciprián, Burela y Foz.

Actualmente se está construyendo la Casa del Mar de Cillero, que contiene una nueva clínica local, con servicios de Medicina General, Pediatría-Puericultura de zona, Odontología y Análisis Clínicos.

En proyecto están las Casas del Mar de Ribadeo y Burela. La de Ribadeo llevará una clínica local con servicios análogos a la de Cillero, y la de Burela contará con un Centro de Formación Profesional, con laboratorios de electricidad, biología, química y física; talleres, seis aulas, biblioteca, hospedería con veintiséis plazas, zona de bienestar (bar, cafetería, sala de juegos, clubs) y adecuados servicios sanitarios, en coordinación con el Instituto Nacional de Previsión. Precisamente antes del comienzo de la reunión, en Burela, el presidente del ISM firmó la escritura de cesión del terreno del Ayuntamiento para la construcción de esta Casa del Mar.

FOMENTAR LAS VOCACIONES MARINERAS

Tras prometer que el Instituto Social de la Marina acogerá con el máximo interés todas las iniciativas de las autoridades locales para construir las viviendas que sean precisas para los pescadores, don José Luis Taboada se detuvo en dejar claro que ninguno de los proyectos previstos serviría de nada si no se presta atención a lo principal: la acción formativa. "El hombre es lo fundamental —dijo—, y cometeríamos un grave error si, cara al futuro, no nos preocupásemos de su formación profesional y humana. De esta acción saldrán las verdaderas vocaciones marinerías, los futuros profesionales de la mar".

Finalizó sus palabras el presidente del ISM mostrando su identificación con la preocupación por la deficiente comercialización del pescado, y animó a las Cofradías y pescadores a buscar solución al problema por la vía del cooperativismo, para lo que el Instituto les ayudaría en todo lo posible.

POR LA COSTA

En las jornadas sucesivas, los señores Taboada y Harguindey recorrieron las localidades costeras de Lugo y mantuvieron en las Cofradías de Pescadores de Ribadeo, Ríno, Foz, San Ciprián, Cillero y Vicedo sesiones de trabajo con los cabildos, autoridades locales y pescadores.

En todas las reuniones celebradas, la asistencia de los trabajadores del mar fue masiva, y en las mismas, de forma rotunda y clara le fueron expuestos todos sus problemas al presidente del ISM. Al margen de estas reuniones, los altos cargos del Instituto visitaron en todas las localidades las realizaciones llevadas a cabo por el organismo y estudiaron los distintos proyectos en marcha.

En cuanto a la problemática ex-

puesta por los pescadores, se puede concretar, fundamentalmente, en lo siguiente: servicios de la Seguridad Social, con mejores instalaciones y asistencia; viviendas, que sean adecuadas para los pescadores; escuelas y cursos de Formación Profesional; mejoramiento de las pensiones y adelantar la edad de jubilación para los trabajadores del mar.

Por localidades, los asuntos tratados se pueden resumir de la siguiente forma:

RIBADEO

● Se habló de que se pondría en marcha la Escuela de Formación Profesional y nos encontramos con la venturosa circunstancia de que en el momento de aparecer "Hoja del Mar" ya se han anunciado las obras.

● La ubicación de la Casa del Mar será en el antiguo Juzgado Municipal del pueblo. Se trata de un excelente edificio y emplazamiento. Será, por supuesto, sin merma de las actividades específicas de la Cofradía, como es la lonja, que tiene su emplazamiento indiscutible en el puerto. En las conversaciones con el alcalde se convino que el Instituto Social de la Marina enviará a la Corporación, para su conocimiento, las características del proyecto.

● Le fueron expuestos al señor Taboada los problemas de instalaciones que tiene pendientes la Cofradía para la mejor comercialización de sus productos, y han solicitado la ayuda de aquellas entidades de las cuales se interesará su financiación.

● Se trató también de cómo superar los impedimentos que existían para poder construir un grupo de 36 viviendas, para las que existe terreno y el proyecto está ya realizado.

(Pasa a la pág. 34)

EL MINISTRO DE TRABAJO, EN SEVILLA:

"HACIA UNA MODERNA Y FLEXIBLE POLITICA DE EMPLEO"

● Han quedado inauguradas 2.800 Oficinas de Empleo en toda España.

SEVILLA.—"El afán de instaurar en nuestro país una moderna y flexible política de empleo no depende de las servidumbres de la crisis actual, sino de las características de modelo de sociedad que queremos construir", ha señalado en Sevilla el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo Calderón, quien desarrolló en esta capital una intensa jornada de trabajo.

OFICINAS DE EMPLEO

El ministro se reunió, en primer lugar, con todos los magistrados de Trabajo de Andalucía Occidental, en compañía de los cuales inauguró la nueva sede de la Magistratura de dicha capital.

Posteriormente, el señor Rengifo Calderón procedió a la inauguración de las oficinas de empleo de Sevilla, y simbólicamente de las 2.800 oficinas de este tipo existentes en toda España. En dicho acto el ministro pronunció unas palabras en las que afirmó que una política social humanista no puede ser neutral respecto al funcionamiento del empleo, puesto que el hombre debe imponer su soberanía sobre la materia. "No queremos —agregó— que la falsa solución de los problemas planteados consista en caer en una economía colectivista, fuertemente intervenida, que haga imposible la libertad".

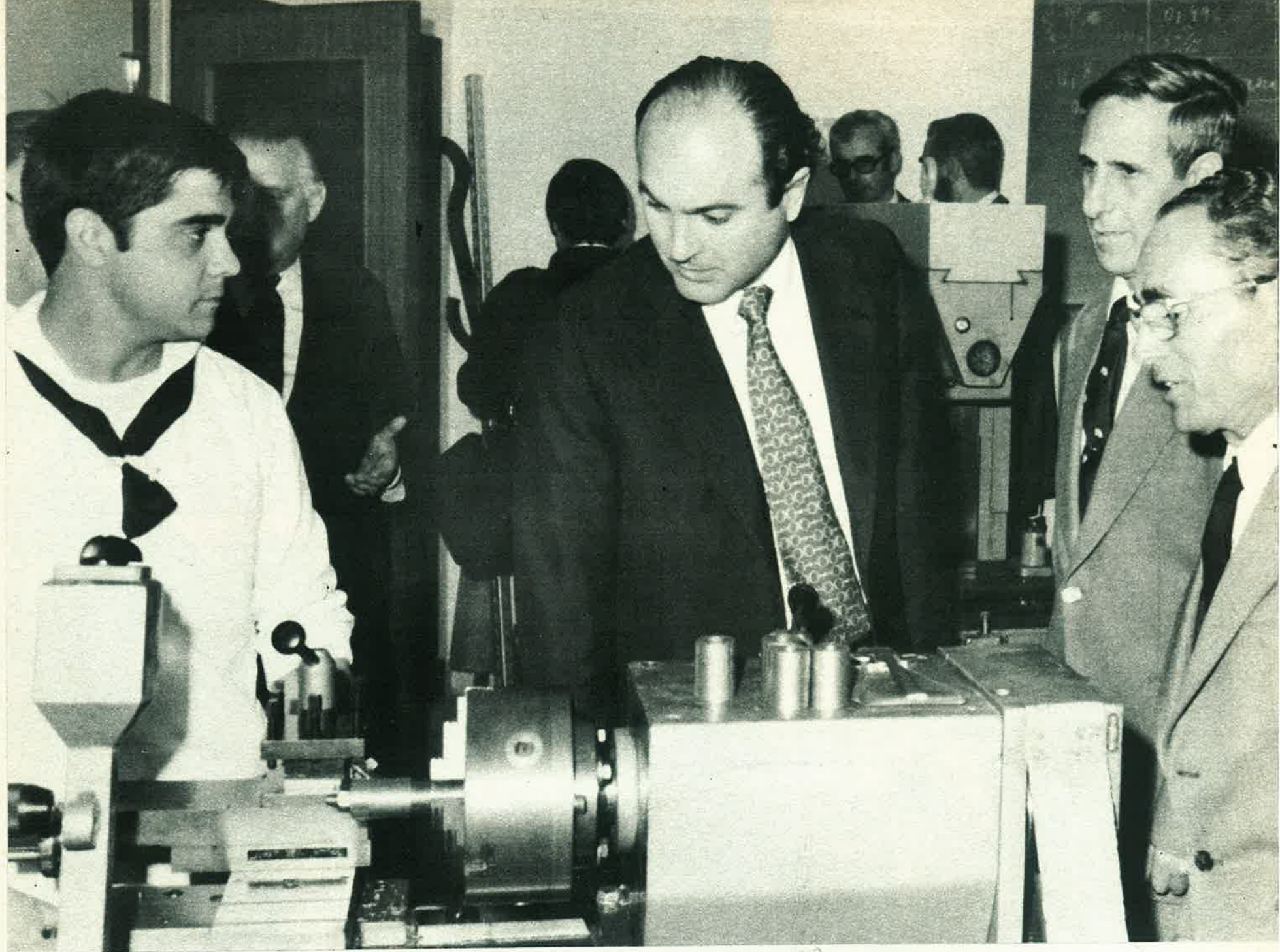
Finalizado el acto, el ministro se trasladó al Instituto Territorial de Higiene y Seguridad en el Trabajo para visitar sus instalaciones. También visitó el Centro Nacional de Homologaciones, celebrando en el mismo una reunión de trabajo con los delegados de su Ministerio, los jefes de Inspección, los directores del Instituto Nacional de Previsión y los gerentes de SEAF-PPO de Andalucía Occidental.



El ministro, durante su visita a la Casa del Mar de Cartagena. Le acompañan el presidente del Instituto Social de la Marina (a su derecha) y el del Consejo Provincial del organismo.

EL MINISTRO DE TRABAJO, CON LOS HOMBRES DE LA MAR DE CARTAGENA

En su visita a la provincia de Murcia, el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo, dedicó una jornada a Cartagena, y dentro de ella, a la visita a la Casa del Mar, propiedad del Instituto Social de la Marina, que ya lleva algo más de un año de funcionamiento. El ministro recorrió sus instalaciones muy detenidamente y celebró una reunión con el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, en el que se abordaron temas de gran interés. En páginas sucesivas ofrecemos el reportaje de esta visita del ministro, que ha dejado huella entre los hombres del sector.



EL MINISTRO DE TRABAJO, EN LA CASA DEL MAR D

En el transcurso de su viaje a Murcia, el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo Calderón, visitó el pasado 20 de octubre la Casa del Mar de Cartagena. Le acompañaban el gobernador civil de la provincia, don Federico Gallo; secretario general técnico del Ministerio, don Fernando Sánchez Creus; director general de Trabajo, don José Morales Abad; jefe del Gabinete Técnico del ministro, don Camilo Sueiro, otras personalidades del Departamento y autoridades provinciales y locales.

El ministro fue recibido en la Casa del Mar por el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García; delegado provincial de Trabajo, don Enrique Rodríguez Pérez; comandante militar de Marina, capitán de navío don José Luis Martínez Pellicer, y delegado provincial del ISM, don Juan Oliva Cervantes. En compañía del señor Taboada visitó detenidamente todas las instalaciones de la Casa, propiedad del Instituto, que se encuentra en pleno funcionamiento desde hace algo más de un año.

A continuación el señor Rengifo presidió una sesión extraordinaria del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina. Abrió el acto y manifestó su complacencia por encontrarse junto a auténticos hombres de la mar y porque ha podido comprobar que en el Instituto Social de la Marina se trabaja con eficacia. Hizo patente su satisfacción por en-

contrarse en la Casa del Mar de Cartagena y reunido con el consejo provincial del ISM y felicitó a los presentes por la importante labor realizada.

El presidente del ISM dio la bienvenida al ministro y le presentó a los miembros del Consejo Provincial. Señaló que a través del presidente de este Consejo conocería las acciones que el Instituto lleva a cabo en Cartagena y expresó su agradecimiento al ministro por el interés vivo que demuestra hacia los problemas del sector, en cuya línea se enmarcó el hecho de que, en aquellos momentos, se encontrara en la Casa del Mar y reunido con los trabajadores.

Por su parte, el presidente en funciones del Consejo Provincial, don Fernando Rodríguez Ruiz, pronunció un discurso, en el que tras dar la bienvenida al ministro de Trabajo explicó, a grandes rasgos, la evolución que ha experimentado el Instituto Social de la Marina en Cartagena, tanto a nivel funcional como en el ámbito de las realizaciones. Expuso las características del colectivo marítimo-pesquero, su cobertura por el régimen especial de la Seguridad Social y la actividad peculiar del ISM en orden a la promoción social, en cuanto se refiere a formación profesional, becas, viviendas, asistencia social, tanto individual como de grupo; bienestar del marino, cursos de promoción de la mujer, etcétera.

Seguidamente, el ministro de Trabajo invitó a los consejeros a que expusieran

● **Presidió una sesión extraordinaria del Consejo Provincial del ISM, donde se le plantearon las siguientes cuestiones:**

- **Rebaja en la edad de jubilación.**
- **Creación de un centro de reumatología en el Mar Menor.**
- **Alta siniestralidad del trabajo marítimo.**

sus principales problemas y aspiraciones, en diálogo abierto. Siguió un animado debate sobre diversos aspectos del trabajo en la mar y la asistencia social del marino. A grandes rasgos, los temas principales tratados fueron la alta siniestralidad que tiene esta actividad, quizá la mayor dentro del mundo del trabajo, y a este respecto el señor Rengifo hizo un inciso, para indicar que se estudia un proyecto de Ley sobre actividades laborales especiales, en el cual entra, por supuesto, la marítima, y afronta este pro-

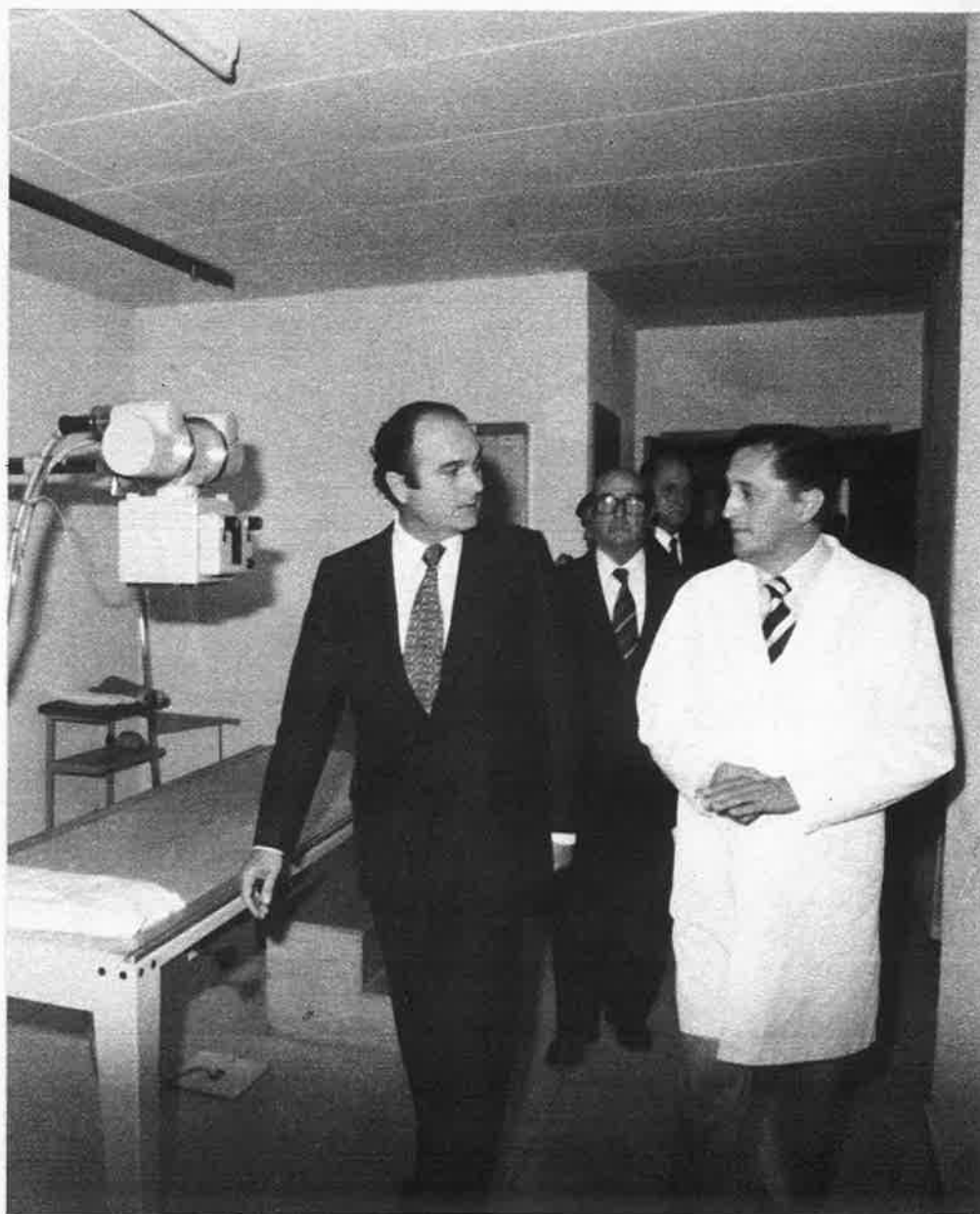
blema. Un consejero, tras exponer asimismo la dureza del trabajo a bordo, que, otras cosas, llevó al legislador a establecer la edad de jubilación a los sesenta y sesenta y cinco años, según unos baremos determinados, pidió que se estudie la posibilidad de una mayor rebaja en esta edad de jubilación, lo cual sería de justicia para el trabajador, pero también eficaz para la propia rentabilidad del faenar a bordo, pues las características de la actividad marítima hacen necesaria la intervención en ella de hombres



EL MINISTRO, EN CARTAGENA

En la misma jornada de Cartagena, el ministro de Trabajo presidió los siguientes actos: recepción en el Ayuntamiento; visita a la sección de trabajadores portuarios, donde saludó a los componentes de la Junta local; en la base de submarinos, visita a los centros de promoción profesional de la Marina e imposición de la medalla del Trabajo al almirante don José Luis Rodríguez y Rodríguez de Torres; visita al centro de educación especial Primitiva López; visita a la residencia del Pensionista, donde almorzó con los pensionistas, y en la Casa Sindical, reunión con los presidentes de UTT y de Uniones de Empresarios.

La estancia en Cartagena del ministro de Trabajo tuvo amplia resonancia. Y por lo que respecta a su visita a la Casa del Mar, fue especialmente grata. Estaban allí presentes numerosos trabajadores del mar, tanto de la Marina Mercante como de pesca, que hicieron objeto al señor Rengifo de una cálida bienvenida. El ministro, en su recorrido por las instalaciones, se interesó por las características de las mismas; departió con el personal de los servicios, con varios de los enfermos que se encontraban en las consultas de la instalación sanitaria, y también, en la escuela de formación profesional, con los alumnos, muchos de los cuales se encuentran en Cartagena haciendo su servicio militar y compaginan el cumplimiento de sus deberes militares con la asistencia a los cursos. Don Alvaro Rengifo se interesó por las enseñanzas que se imparten, cambió impresiones con el profesorado y felicitó a todos por la importante labor que la escuela realiza. Puede que la visita a la misma fuera de las más detenidas que el ministro hizo en su recorrido por la Casa del Mar. La sesión del Consejo Provincial tuvo una tónica de cordialidad y fue una verdadera reunión de trabajo, donde el diálogo suplió al discurso y se estableció una comunicación directa entre el ministro y los representantes de los trabajadores, muy eficaz, por cuanto las aspiraciones de éstos se plantearon con fluidez y tuvieron el tratamiento adecuado. ■



Tres momentos de la visita a la Casa del Mar de Cartagena de don Alvaro Rengifo. A la izquierda, foto grande, en la escuela de formación profesional. En las restantes fotografías, en las instalaciones sanitarias y durante el Consejo Provincial del ISM, cuya reunión de trabajo presidió. (Fotos: DAMIAN, blanco y negro y color.)

E CARTAGENA

jóvenes y en todo caso en plena forma física. Otro consejero propuso la creación de un centro de reumatología en el Mar Menor, para así aprovechar las condiciones privilegiadas de sus aguas, ricas en yodo y con características termales. Alvaro Rengifo prometió estudiar todos estos asuntos con el máximo interés.

LA CASA DEL MAR

La Casa del Mar de Cartagena está situada próxima al muelle de Alfonso XII, en una parcela de algo más de 3.000 metros cuadrados. Consta de cinco plantas, semisótano y áticos, con una superficie total de 6.376 metros cuadrados.

Entró en funcionamiento en abril de 1975 y dispone de los siguientes servicios e instalaciones:

- Instalación sanitaria, en régimen abierto, con consultorios de Medicina general y pediatría, y demás especialidades; servicio de recuperación y rehabilitación para accidentados de trabajo e internado transitorio.
- Escuela de formación profesional, con talleres mecánicos y de electrónica, y seis aulas, una de ellas aula-puente.
- Biblioteca.
- Hospedería, con treinta y una plazas para transeúntes.
- Hogar del marinero, con barcafetería.
- Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.







EL MINISTRO, EN LA CASA DEL MAR

En el reportaje gráfico de estas páginas ofrecemos una vista general de la Casa del Mar y el ministro, acompañado de personalidades, en una de las terrazas de la misma, que quedan frente a los muelles del puerto. En la página contigua, de arriba abajo, un momento de la reunión del Consejo Provincial, el ministro durante su recorrido por las instalaciones sanitarias y en el transcurso de su visita a la hospedería de la Casa.



Comatisa

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

F L O T A

"Horus"

92.000 pies cúbicos

"Lago Negro"

90.000 pies cúbicos

Cádiz:

Avda. Generalísimo, 2. Tels. 27 46 50-27 46 54.

Cables: Comatisa. Telex: 76036 OSA.

Puerto Santa María:

Muelle comercial, s/n. Tel. 86 27 93.

Cables: Comatisa. Telex: 76036 OSA.

a mal tiempo buena cara

FURUNO hace realidad esta popular frase con sus Equipos de Navegación.

No solo ante la adversidad meteorológica sino también ante la económica.

Los tiempos difíciles exigen grandes soluciones, **FURUNO** las tiene para Vd.

FURUNO

Ahorro. Rentabilidad. Seguridad



RADIOGONIOMETRO ADF-5



RADAR FRM-60



RECEPTOR LORAN LA-5



RECEPTOR FACSIMIL FAX-142
(Para cartas meteorológicas)

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles

DESDE LA BRETAÑA

Eran las diez de la noche del 24 de septiembre de 1976. En el Puerto del Son (ría de Muros), uno de los más hermosos pueblos de Galicia, había llovido torrencialmente durante todo el día. Las pequeñas lanchas pesqueras del Son no habían podido salir a la mar debido a los fuertes vientos que soplaban por toda la zona y al temporal que desde hacía varios días azotaba las costas gallegas. Las luces de situación del espigón del muelle se habían fundido. En las calles del pueblo apenas se veía un alma. Los hombres estaban en sus casas disponiéndose a cenar o charlando tranquilamente en los bares del pueblo. ¿Quién podía imaginar que en esos momentos precisamente un hombre, un navegante solitario, estaba luchando desesperadamente contra un fuerte oleaje que lo llevaba contra las rompientes? Sin poder ver las luces del muelle, David Webb, el joven profesor y diseñador británico de treinta y cuatro años, atento al ruido de las rompientes —único medio de orientación del que disponía— dirigía su pequeño "kayak" esquimal hacia lo que él suponía debía ser una playa. Las olas, de cinco metros algunas, lo levantaban sobre sus crestas y lo llevaban, como en volandas, hacia una amenazadora costa que no podía distinguir. Llevaba sesenta días navegando en su "kayak" de cinco metros de eslora por unos sesenta centímetros de manga; una piragua monoplaza, de fibra de plástico, copia exacta de los "kayaks" de cuero de los esquimales. Había salido de Roscoff, al Norte de la Bretaña francesa, el 17 de julio. Desde entonces venía navegando, siempre a la vista de la costa, por todo el golfo de Vizcaya, acercándose al ponerse el sol a la orilla en busca de alguna playa abrigada donde poder pasar la noche; durmiendo sobre la arena y comiendo la pesca que lograba obtener durante el día, o los productos que compraba cuando tenía la suerte de arribar a algún pueblo costero. Se había visto en mil situaciones de peligro. Había estado a punto de volcar por el choque de una violenta ola; se había perdido en medio de la niebla, había tiritado de frío bajo la lluvia que empapaba su saco de dormir... Pero nunca como ahora se había visto en una situación tan peligrosa ante el fortísimo viento del SW y el gran oleaje sobre el que tenazmente remaba, buscando en la negrura de la noche la playa amiga en la que encontrar refugio. Llevaba diez horas remando, paleando con los canales esquimales de su embarcación. Ya no sentía sus piernas, por la postura en que tenía que colocarlas, y su cuerpo chorreaba agua por todas partes, a pesar del cubrebateras de goma que desde el pecho lo cubría completamente. Hombre y piragua formaban una misma pieza, un objeto flotante del que a veces sólo se veía la cabeza, sobresaliendo entre la espuma de las olas, con la boca abierta para oír mejor el ruido de las rompientes. Su sentido del oído y su extraordinario dominio del "kayak" eran los únicos recursos que tenía para sobrevivir en medio del temporal. Solo, entre las olas, sin medios para pedir auxilio o para no hundirse en caso de rotura de la piragua, David Webb estaba reviviendo una navegación que muchos cientos de años antes realizaban los esquimales por las costas de Escandinavia, llegando incluso hasta Escocia (1). Este era el motivo principal que lo había impulsado a emprender una navegación semejante. Demostrar que en la Prehistoria los hombres del Norte habían podido navegar en sus naves de cuero: "kayaks", "umiaks" (barcos de cuero de gran tamaño que utilizan los esquimales) (2) o "currachs" (barcos de cuero irlandeses) (3), a lo largo de las costas atlánticas europeas, navegando siempre a la vista de la costa para poder descansar por las noches en algún lugar abrigado, conseguir comida y reparar las posibles grietas de las pieles o cubrirlas con nuevas capas de grasa. David Webb había decidido emplear un "kayak" de plástico en lugar de cuero, no porque fuera más seguro que este último, sino para evitarse la molestia de tener que dar cada cuatro días una nueva capa de grasa animal a los cueros, tal y como hacen los esquimales aún en nuestros días. Le interesaba también poder demostrar que un hombre en solitario podía sobrevivir en las condiciones de vida que él se veía obligado a soportar sin apenas abrigo, con la comida indispensable, que hacía una vez al día nada más, pues durante las horas de navegación sólo bebe agua o mordia algo de chocolate para reponer fuerzas.

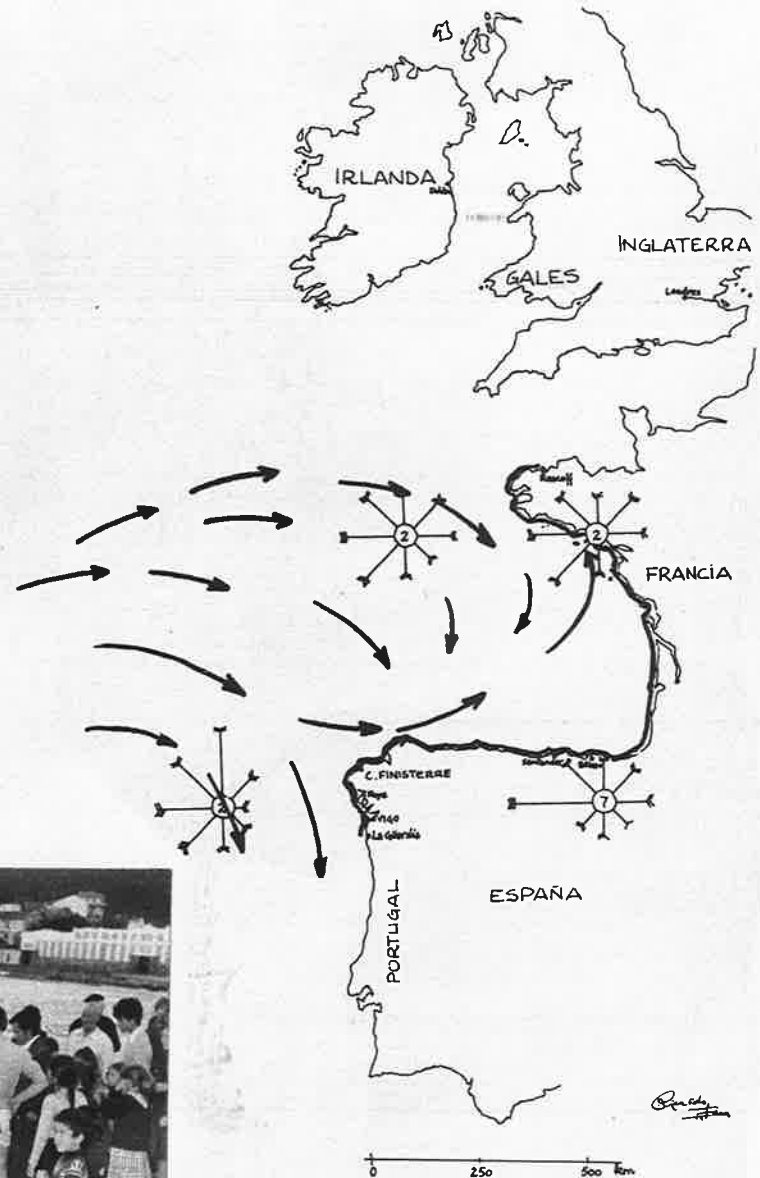
Una ola gigantesca lo levantó furiosa hacia la negrura del cielo. "Es el fin", pensó David mientras se sentía llevar hacia lo alto con toda la fuerza de un volcán en erupción. Pero logró conservar el equilibrio, y con hábiles movimientos de los canales se fue manteniendo en la cresta de la ola, entre el vacío y el agua, deslizándose como una gaviota en un prolongado despegue hasta que la ola se fue debilitando poco a poco, depositándolo en aguas menos tormentosas. Las rompientes se oían amenazadoramente cerca, pero David no veía nada. A tientas, palpando la oscuridad de la noche con

A FRANCESA A GALICIA EN UN KAYAK ESQUIMAL



David Webb zarpa de puerto del Son, rumbo a La Guardia.

sus oídos irritados al máximo, se fue aproximando a la orilla. Se dirigió al lugar donde le parecía que el mar era menos ruidoso. Al cabo de un rato, por entre unos girones de niebla vio una tira negruzca que le pareció la costa a apenas unos metros, y unas lucecillas en lo alto. Luego sintió cómo la piragua se deslizaba rozando sobre la arena hasta quedar varada. Vio que un hombre corría hacia él y lo ayudaba a salir del "kayak". No le entendió nada de lo que decía. Le dio rabia no saber español para agradecerle lo que hacía. Estaba calado hasta los huesos. Entumecido, tiritando de frío y cansancio. Se pasó una mano por la frente para secar su rostro barbudo empapado de sal y agua. El hombre quería sacarlo de la playa llevándolo cogido del brazo. David le dio a entender que no podía abandonar la piragua. Vinieron más personas y entre todos se llevaron a David y a su embarcación. Le ayudaron a cambiarse de ropa. Le hicieron comer algo y le prepararon una cama en la pensión Vázquez para que repusiera sus fuerzas. Creían que era un superviviente de algún yate que había naufragado por las cercanías. Al día siguiente ya se había enterado todo el pueblo de la llegada del inglés. Pronto apareció un voluntario para hacer de intérprete: Agapito Carballo, que había navegado varios años en buques británicos. David preguntó el nombre del que lo había ayudado a salir del "kayak", Ramón Queiruga —le dijeron—, y te ha guardado la piragua en su almacén". David, acompañado de Agapito, le fue a visitar. Agapito tradujo sus palabras. La mirada brillante, sincera de David fue más expresiva que la traducción. Todo el pueblo quería ver a David. Nadie daba crédito a la historia que contaba Agapito. "No es posible venir desde la Bretaña en esa piragua", decían los curtidos marineros del Son. Pero era cierto, tan sorprendentemente cierto como el viaje de sir Francis Chichester alrededor del mundo en solitario. David quería continuar su viaje, pero los marineros del Son lo convencieron de que debía esperar a que se calmase un poco el temporal. "¿Por qué no va usted a Noya a ver el barco de mimbres y cuero que están haciendo unos estudiantes?". "¿Cómo? ¿Un barco de cuero aquí?", preguntó David sorprendido. Había dedicado varios meses a estudiar las primitivas embarcaciones de cuero y sabía que en Galicia ya no existían estas primitivas naves. En el Museo del Hombre, en Ottawa, y en el Museo Británico le habían informado detenidamente de las zonas del mundo donde aún se continuaban utilizando los barcos de cuero. David les había hablado de su propósito de llegar hasta Galicia navegando en un "kayak" esquimal. El proyecto les había parecido demasiado fantástico como para arriesgarse a colaborar económicamente en semejante empresa. "Si fuera en un 'kayak' de cuero... Intentaríamos ayudarlo", le dijeron. David se cansó de buscar patrocinadores para su empresa y se lanzó a la aventura sin apenas dinero. Llegó al Son con menos de 2.000 pesetas. No le hicieron falta para nada. No le dejaron pagar en ningún sitio. Hasta incluso le dieron comida para que pudiera continuar. "En esta tierra me han tratado como si fuera un rey. No lo entiendo bien". David es un hombre sorprendente. Acaba de realizar costearo el viaje más largo de la Historia que se ha hecho jamás en un "kayak" y se asombra del interés de la gente por su persona. Y lo curioso es que él mismo no se da realmente cuenta de lo que ha hecho. Cree que todo hombre con decisión lo puede realizar y



La ruta de navegación de David Webb desde Roscoff (Bretaña) hasta La Guardia (Galicia).

soportar como soportó él, sin sufrir el menor resfriado o malestar, todos los rigores de una travesía tan espeluznante. ¿Qué hay detrás de esa mirada noble, de ese rostro enrojecido por el mar y el viento? ¿Qué fuerza misteriosa puede impulsar a un hombre a una aventura semejante y dotarlo de ese valor, ese tesón y paciencia que David tiene? Cuando le preguntaron si se sentía solo, respondió que sí, que cuando se toma una decisión se está siempre solo. Y él había tomado la decisión de navegar en "kayak" desde Bretaña hasta Galicia.

Allí, en medio del mar, saltando de ola en ola, empapándose de sal y viento hasta la médula, la vida tiene un significado distinto. La línea distante de la costa es un mundo lejano que nada tiene que ver con la existencia a bordo del "kayak". Las gentes, el mundo de 1976 que vivimos, sus problemas y dificultades, son algo tan irreal, tan artificial, que parece que sólo existen en el recuerdo o en la fantasía del hombre que solo, terriblemente solo, lucha por sobrevivir entre el cielo y el mar, preguntándose muchas veces a sí mismo por la razón de ese tesón, de esa fuerza atroz que lo aprisiona a la vida, aunque ésta sea nada más que un vacío infinito entre un cielo inmenso y un mar insondable. "Si pudiera elegir dónde vivir, elegiría esta tierra", me dijo un día David al comentar la humanidad de las gentes del Son, que tan bien lo habían tratado. Se debe de echar mucho de menos en el mar ese mundo humano que tuvo la suerte de conocer David. Si pudiéramos hacer que siempre fuera así, como lo vio David el día de su arribada al Son, se llenaría ese vacío inmenso, ese abismo sin límites, que como un profundo océa-

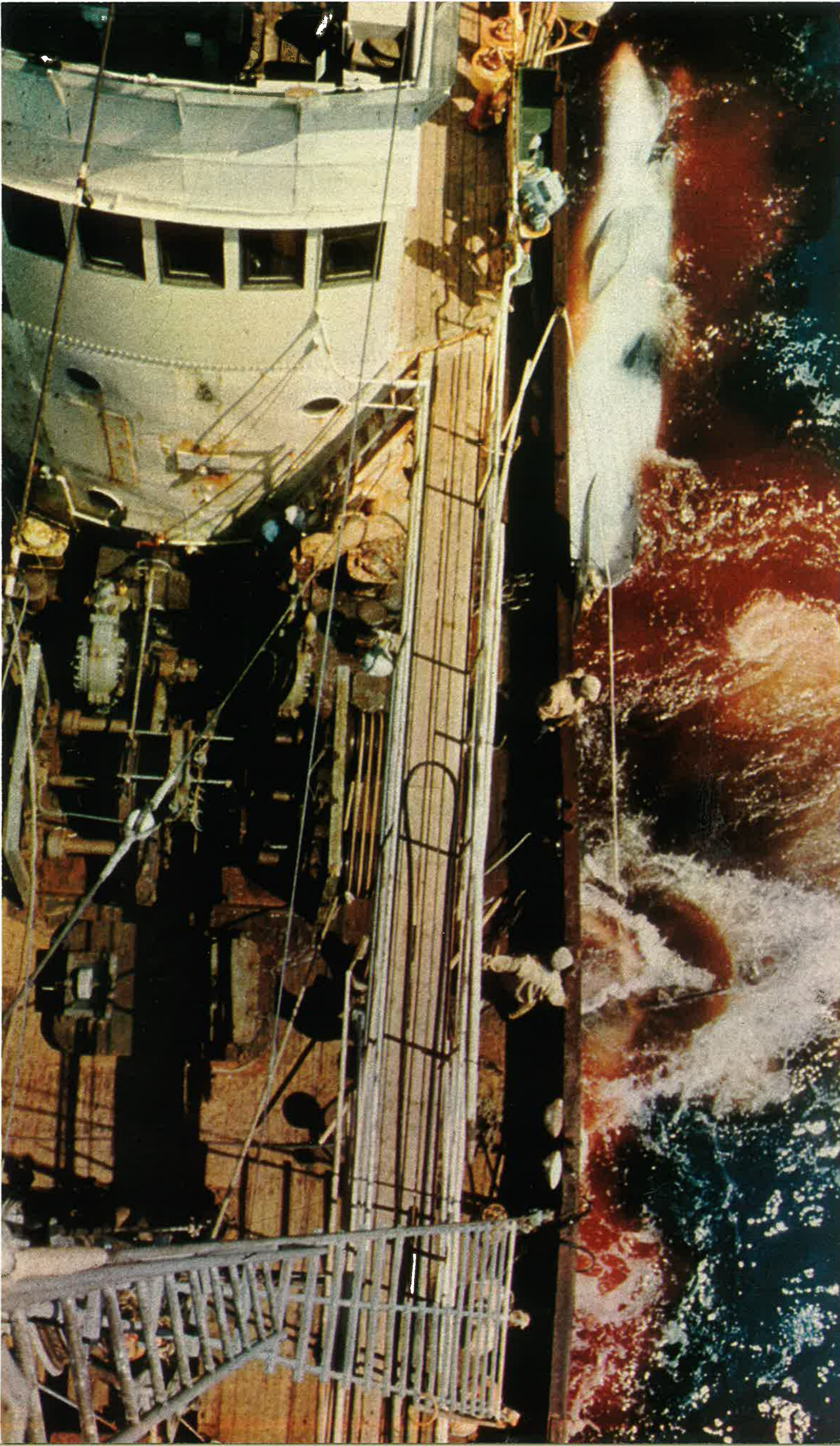
no habita en las almas de tantos seres humanos, que sin salir de la costa navegan continuamente buscando una costa amiga en la artificiosa sociedad que les ha tocado vivir.

Se pueden sacar muchas enseñanzas de la proeza que David Webb ha realizado. Para las gentes que no han tenido la suerte de conocerlo, David Webb quedará siempre grabado en su recuerdo como un ejemplo de hombre, de ser humano extraordinario que pasará a la Historia como navegante solitario. Para los conocidos y los amigos del Son, David será siempre ese hombre alto, barbudo, de rostro enrojecido, bonachón y afable que surgió de entre las olas un día de tormenta y se marchó una mañana en una piragua apenas más grande que su cuerpo.

FERNANDO ALONSO ROMERO

BIBLIOGRAFIA

- (1) Tappan, Edwin, and Chappelle, I.: *The bark canoes and Skin Boats of North America*. United States. National Museum. Smithsonian Institution. Washington, DC 1964.
- (2) Lethbridge, T. C.: *Umiak. The European Ancestry of the "Women's Boat"*. "Mariner's Mirror", núm. 24, 1938.
- (3) Johnstone, P.: *A Medieval Skin Boat*. *Antiquity*, XXXVI, 1962.
- Marstrander, Sverre: *Stfols Jordbruckeritninger Skjeberg*. Universitetsforlaget Oslo, 1963.
- (3) Hornell, J.: *The Currachs of Ireland*. "The Mariner's Mirror", núm. 23, 1937.
- Alonso Romero, Fernando: *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación*. Editorial Numen. Vigo, 1976.



BALLENAS EN LAS C DEL BRAS

En el reportaje de Contifoto en las dos siguientes se incluyen llamativa caza de la ballena. "¡llega desde lo alto del mástil, y ¡vidad, cuyo momento culminant en la carne del cetáceo y el expl misma. Informada por el radar (Maru" habrá marcado la ruta. sus últimos y desesperados cole del buque, para subirla a bordo y do... (Texto en páginas siguientes



S OSTAS SIL

que ofrecemos en estas páginas y
varias instantáneas de la siempre
¡¡ Ballena por la proa...!!! El grito
tras él empieza una frenética acti-
e es aquel en que el arpón se clava
sivo actúa demoledor dentro de la
derecha), la tripulación del "Koyo"
La enorme criatura, muerta tras
tazos, es atraída hasta el costado
y en cubierta proceder a su trocea-
es.)





Cuando la pieza
es de gran tamaño
se utiliza
el arpón
con carga de dinamita.

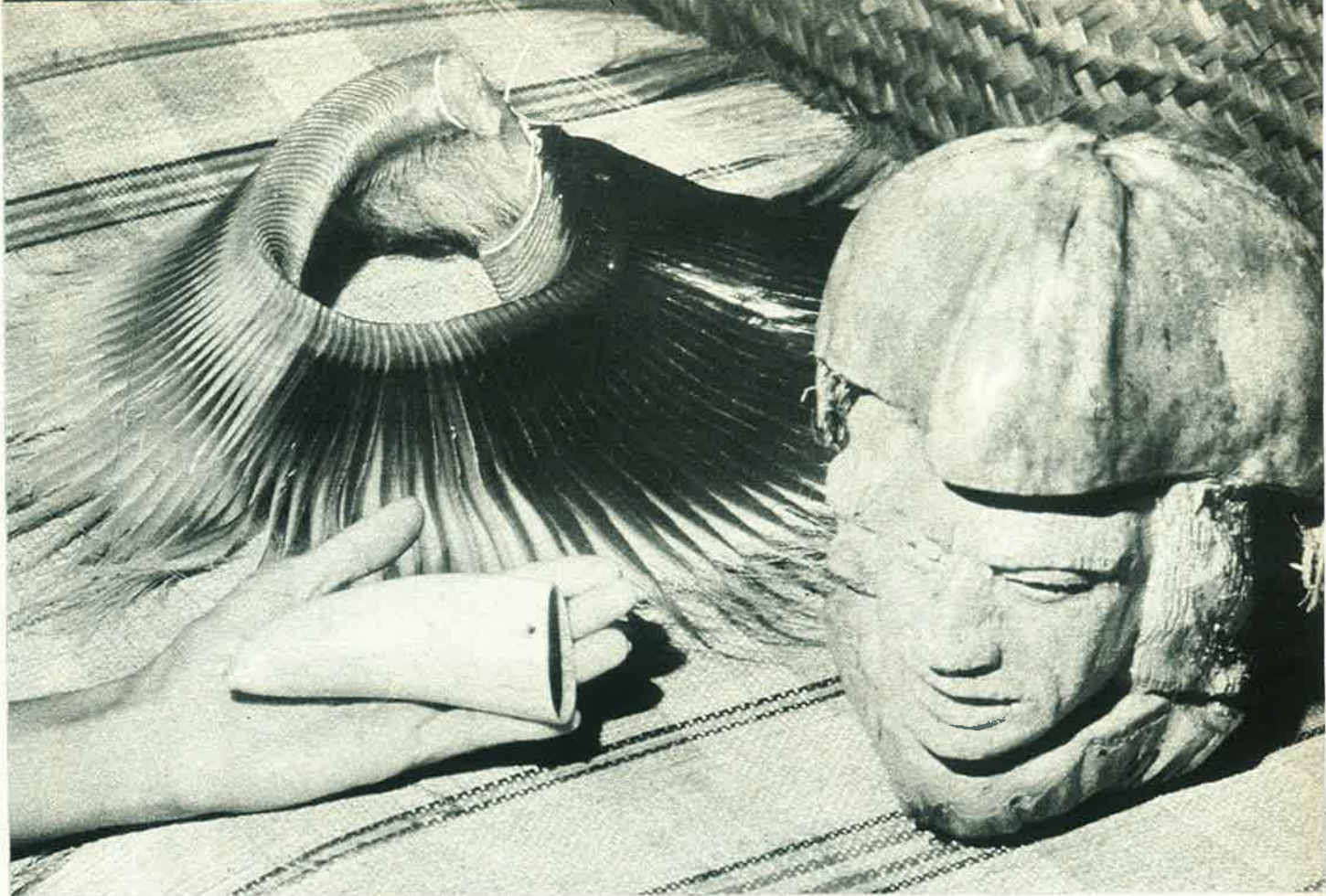
LA CAZA DE LA BALLENA FRENTE A LAS COSTAS DE BRASIL

BALLENA por la proa...". El grito llega de repente desde lo alto del mastil; el ballenero japonés Koyo Maru, que está pescando en el océano increíblemente azul, no lejos de las costas de Brasil. Con el grito empieza una frenética actividad entre la tripulación del ballenero, una mezcla de japoneses y brasileños. Un enorme monstruo gris con el vientre blanco, que lanza en el aire un chorro de agua de unos seis metros de altura.

Kuroishi y los más importantes miembros de la tripulación preparan cuidadosamente su arpón. El arpón tiene alrededor de un metro de largo y está hecho de acero con tres garfios en la parte final, garfios que se abrirán una vez dentro del cuerpo del animal. En la parte superior de los garfios está colocada una carga de dinamita que hace explosión en el cuerpo de la ballena cuando el animal es excepcionalmente grande. Al otro extremo del arpón va atada una gruesa y muy resistente cuerda de nylon, que sirve para agarrar la ballena una vez que ha sido arponada.

En las aguas brasileñas existen tres diferentes tipos de ballenas. La "Mink", la más común, que mide unos ocho metros de largo y que pesa alrededor de unas diez toneladas. La "Espadate", de unos quince metros de largo, y la "Cachalote", que a pesar de tener unos dientes muy afilados, mide a veces hasta más de diecisiete metros.

Koroishi apunta bien, apreta el gatillo y de pronto en el agua, hasta entonces tranquila, se desencadena un infierno. El arpón ha hecho un tiro perfecto, justo detrás de la cabeza de la ballena, donde había apuntado, y salta de alegría. El animal se sumerge profundamente en el agua, mientras aparece en la su-



Estas figuras y adornos se han hecho con piezas de ballena. Todo se aprovecha en estos cetáceos para muy diversos fines.

perficie una enorme mancha de sangre e intenta librarse de los dolorosos garfios que han penetrado en su carne haciendo los más increíbles regates, girando y corriendo a una asombrosa velocidad, saltando fuera del agua y, aunque parezca imposible, el animal grita, sus lamentos se pueden oír claramente a bordo del barco. ¿Llora de dolor, o porque sabe que está a punto de acabar su libertad, o porque sabe que está a punto de morir?

Después de un cierto tiempo, mortalmente herido, cansado, debilitado por la pérdida de sangre, ya no puede seguir resistiendo. Entonces se empieza a tirar

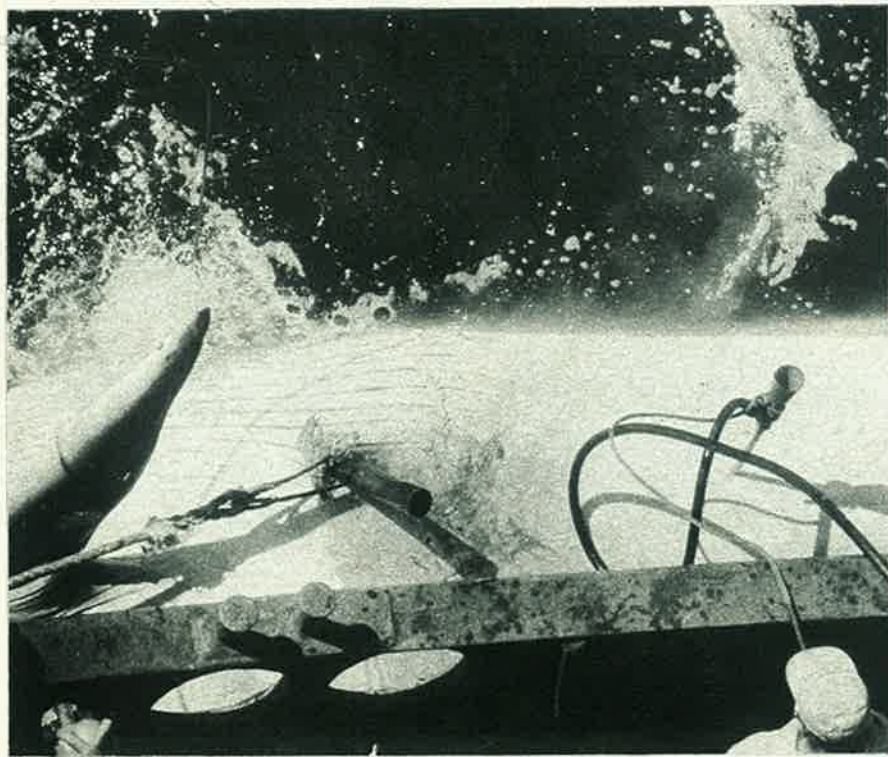
lentamente del agonizante animal hacia un lado del barco donde esperan dos miembros de la tripulación con un largo palo de bambú que tiene una aguja hipodérmica en uno de sus extremos, aguja que está unida, por medio de un largo tubo de goma, a una bomba de aire; accionando esta bomba, los dos pescadores introducen aire en los pulmones de la ballena, hasta hacerlos explotar y matando así definitivamente al animal.

Después de esta operación, el cuerpo de la ballena es inflado con aire, y flota en la superficie del océano, con la boca abierta, de la que salen chorros de sangre. Una vez que la ballena ha echado una suficiente cantidad de sangre, sale de su boca una enorme bola, de un color rojo brillante: es su lengua, completamente inchada de aire... Un tercer miembro de la tripulación está esperando, preparado con un cuchillo muy afilado colocado al final de un largo palo, con el que corta la lengua del animal formando un verdadero lago de sangre, que, junto con la que sale del cuerpo de la ballena, produce una enorme mancha roja en el océano. La caza llega al final cuando el capitán, informado de que la operación ha llegado a buen término, da la orden a la tripulación de empezar la búsqueda de otra víctima.

El siguiente paso consiste en izar la ballena o las ballenas a bordo del barco, operación que se realiza con unas enormes grúas. Las ballenas son colocadas en una bodega, especialmente preparada con el objeto de cortar el cadáver de los animales, donde un equipo de expertos carniceros japoneses empiezan en seguida a

separar la carne de la grasa —que es usada para hacer aceite—, de los dientes, de los huesos, de las aletas: todas estas cosas son usadas para fabricar una serie de subproductos muy solicitados en todo el mundo y cuya venta está siempre garantizada. La ballena se vende cuando está aún en la bodega. Por la carne de las ballenas se obtienen precios muy altos.

Cada diecisiete minutos, durante la temporada de caza, muere uno de estos enormes animales, siendo el principal objeto de esta matanza la producción de cosméticos, de margarina, de aceite y de alimentos; el 90 por ciento de las ballenas son cazadas por los rusos y los japoneses. A pesar de que los Estados Unidos hayan querido durante muchos años establecer una prohibición internacional sobre la caza y la matanza de las ballenas, no se ha logrado ningún resultado positivo. En la reunión de este año, en Londres, de la Comisión Internacional de la Caza de Ballenas, surgió la posibilidad de imponer por la fuerza pública esta prohibición, que hubiese dado una tregua a las ballenas. Absolutamente necesaria. Hace unos años existían alrededor de cuatro millones y medio de ballenas, mientras ahora su número, después de las constantes matanzas, es solamente de algunos centenares de millares, y está disminuyendo cada día de manera alarmante. A menos que no se haga algo, y rápidamente, existe el peligro de que estos animales lleguen a extinguirse completamente, algo que probablemente no desea ninguna nación del mundo... ■



Una vez muerta, la ballena es arrastrada y amarrada al costado del buque, hasta que todo a bordo está dispuesto para iniciar su troceado. Entonces subirán al animal a cubierta.



Casa del Mar de Estepona
y una vista del pueblo desde
una de las arcadas del edificio.



Casa del Mar de Llansá.



Casa del Mar de Morro Jable, en la isla de Fuerteventura.





Casa del Mar de Bermeo,
que ha entrado en funcionamiento
este mes de noviembre.



Colegio-residencia
de Panjón (Pontevedra).

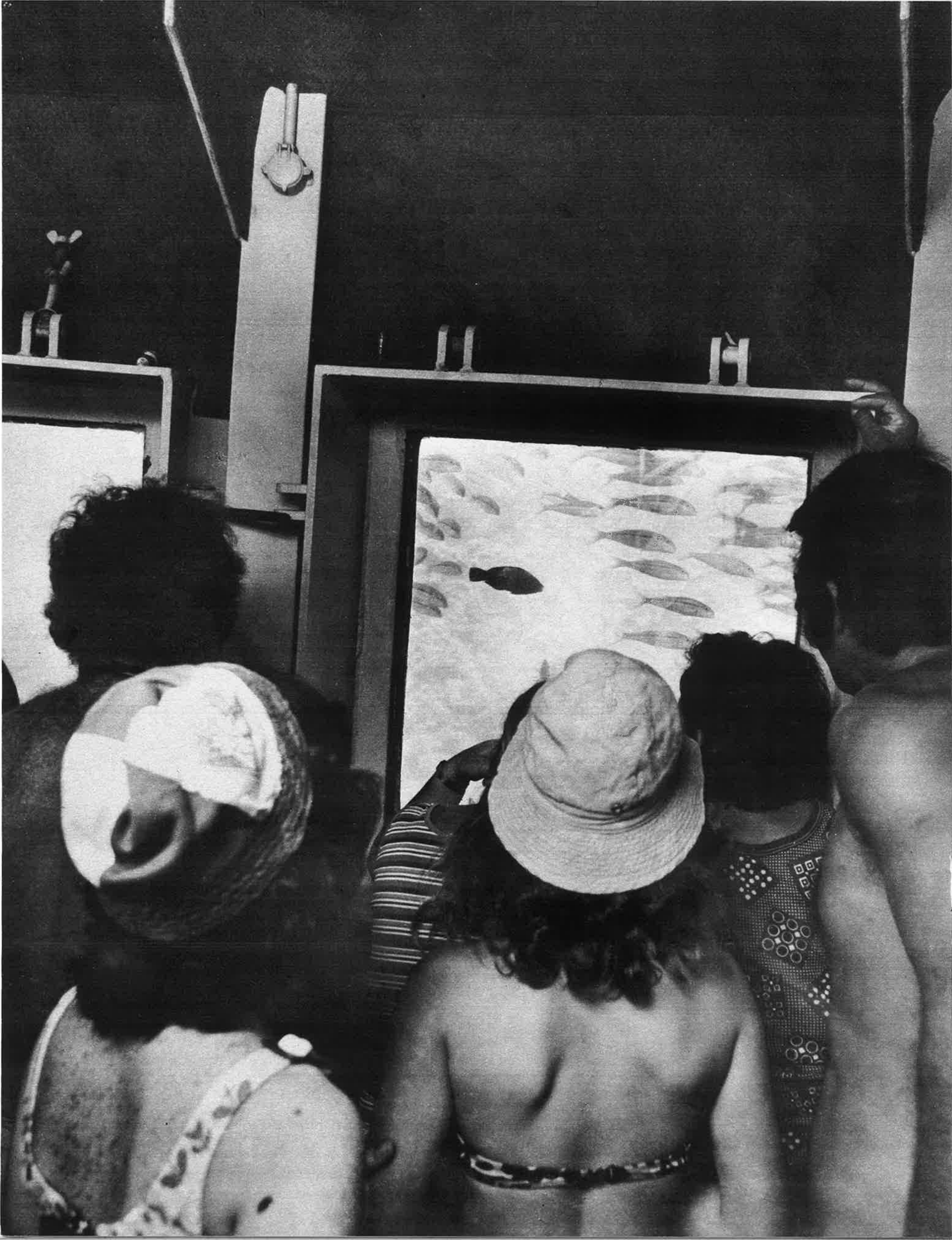


Casa del mar
de Lepe (Huelva).



NUEVAS REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA COSTA

Continuando con la información gráfica cuya publicación iniciamos en el pasado número, recogemos en esta doble página algunas de las realizaciones que el Instituto Social de la Marina pone en servicio en la costa. No son, por supuesto, todas las que están en funcionamiento. Las que aparecen hoy en HOJA DEL MAR se suman a las que aparecieron en la edición de octubre y a las sucesivas que iremos incorporando mes a mes, para que los lectores puedan tener una visión global de las instalaciones que el organismo pone al servicio de los trabajadores del mar.



UN "OJO" DE ISRAEL, BAJO EL MAR

EL FASCINANTE MUNDO DE CORAL DE EILAT



Eilat, en las playas del mar Rojo, en el extremo más septentrional del golfo de Aqaba.

Israel se ha convertido en la tierra prometida para los buceadores de superficie y los estudiosos de la vida marina más rara e incluso para los simples turistas que se sienten fascinados por el color y la complejidad de una gigantesca pecera de... y son pocas las personas que no se sientan atraídas por tal espectáculo. En la pacífica playa del golfo de Aqaba, en el extremo más septentrional del mar Rojo, un grupo de edificios abovedados modernistas y un largo muelle con un extremo circular atraen a gentes de todo el mundo, que acuden allí para contemplar el observatorio marino único allí existente.

El mundo del coral, todo el complejo del que es propietaria y administra la compañía

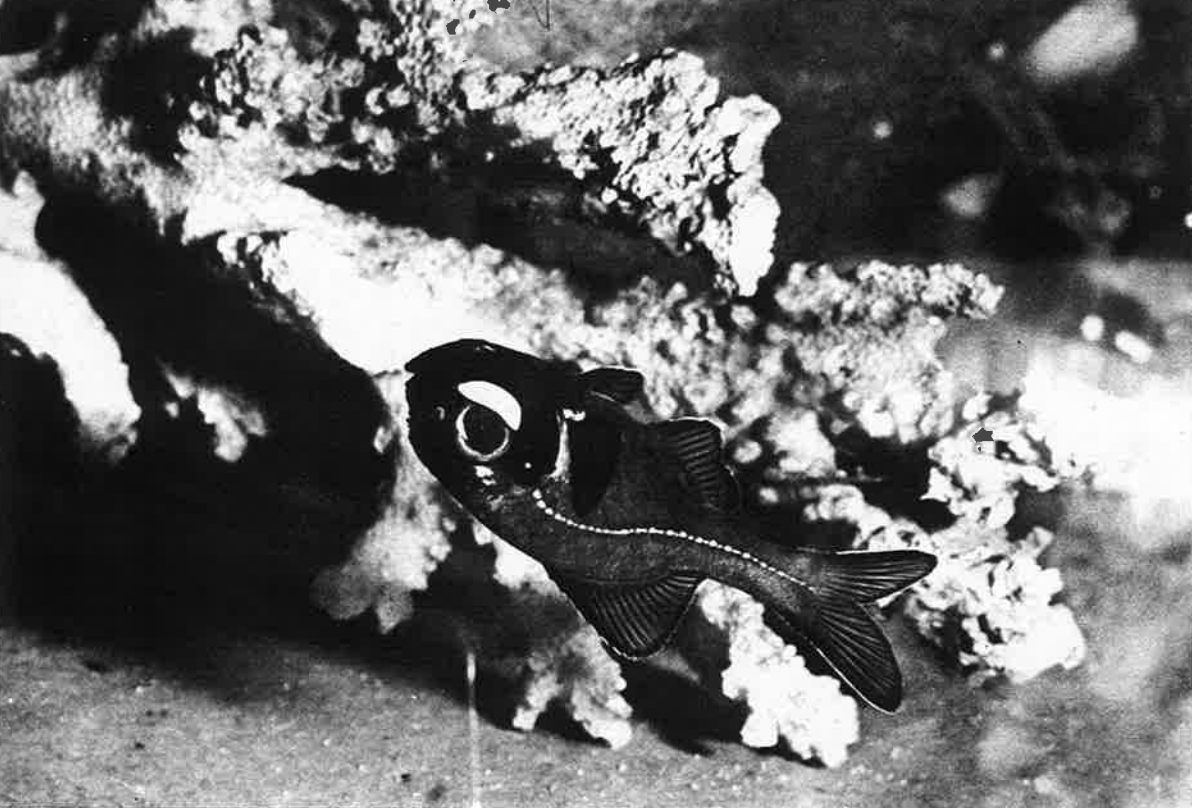
(Sigue en la pág. 31)

Fotografías de Werner Braun.
(Camera Press, Londres-Agencia Zardoya.)

Es su ambiente: espectadores jóvenes y no tan jóvenes se agolpan junto a la ventana de observación que, a la manera de una pantalla de televisión, revela el espectáculo viviente de un banco rutilante de pequeñas lisas o de peces-cabra, con dibujos delicadamente trazados.



Panorama submarino del mundo de coral de Eilat: Esta sección, enteramente circular, muestra el fascinante acuario geodésico de cúpulas gemelas. Se afirma que este observatorio es único en el mundo, pues su campana submarina, una de las seis que únicamente existen en el globo, no se ve afectada por tormentas y corrientes, como ocurre en las cinco restantes.



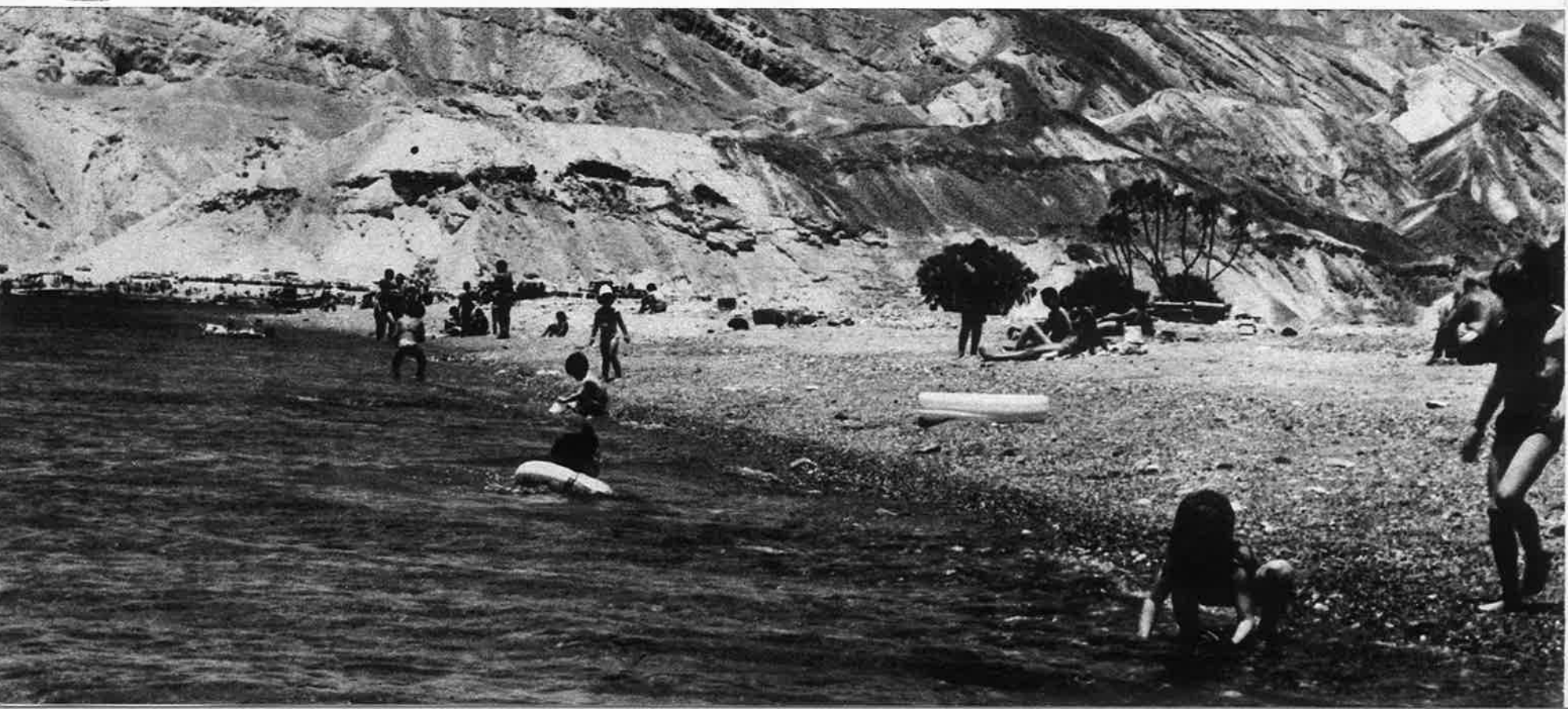
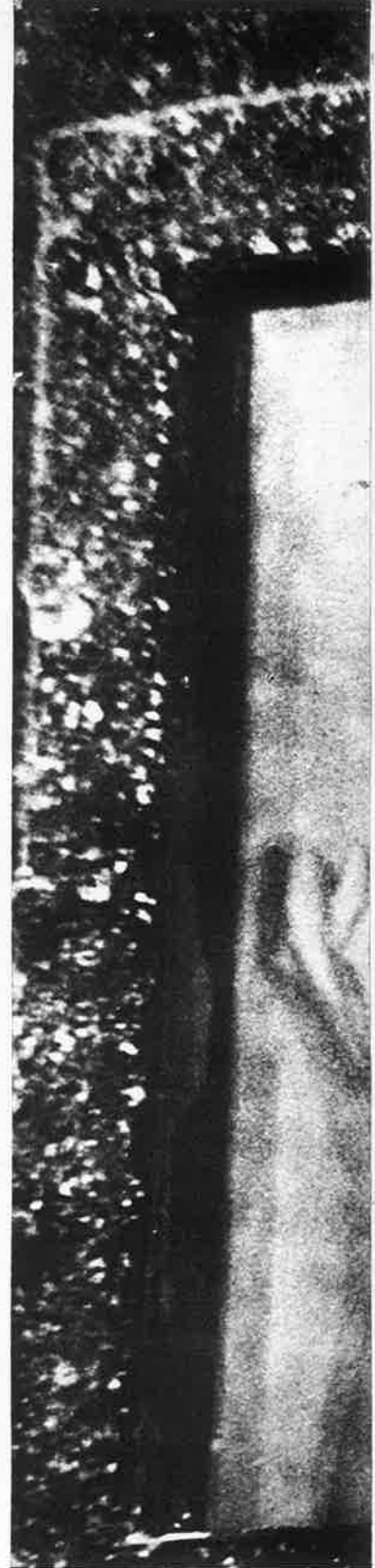
La otra cara de la maravilla: vistas desde el exterior, las caras asombradas de estos muchachos en el mundo de coral de Eilat, deben resultar tan extrañas a los peces como para aquellos la extraordinariamente afilada Fistularia o Boca Aflautada, que se mueve en su propio medio, al otro lado del cristal.

◀ La principal atracción: este es el Fotoblevaron; un cultivo bacteriano que produce la luz que emana de potentes órganos luminosos situados bajo los ojos. El pez se muestra activo tan sólo en la oscuridad, y por esta razón se exhibe en una zona oscura del acuario. En su ambiente natural, evita a los depredadores apagando las luces y cambiando de posiciones en las tinieblas.



Un sugestivo encargado de la limpieza: el Heniochus o Idolo Morisco, de marcas extrañas. Sirve, por naturaleza como pez limpiador del acuario. Se mueve altanero, en tanto que sus hermanos más pequeños zigzaguean de un lado a otro, a distancias respetables, en ese ambiente, cuidadosamente construido, que simula la Naturaleza.

EL MUNDO DE CORAL DE EILAT





(Viene de la pág. 29)

Empresas Submarinas Eilat, es la realización de un sueño originado durante seis años por Maurice Kahn, nacido en Africa del Sur. Hay atracciones exóticas en gran número en el acuario geodésico, de cúpulas gemelas y en el museo marítimo; pero la pieza principal es la campana de observación, hundida en un arrecife de coral fantasmalmente bello, a cinco metros bajo la superficie del agua. Los visitantes caminan a lo largo de este puente, semejante a un dique, hasta una torre circular y luego descienden por una escalera espiral para contemplar, con los ojos abiertos por el asombro, las raras especies de peces llenos de color, generalmente accesibles tan sólo a los hombres rana expertos. Aunque hay grandes acuarios y museos marinos en otros lugares del mundo y otras cinco cámaras de observación sumergidas, el observatorio Eilat puede alardear de ser el único cuyas atracciones no se ven afectadas durante el año por torman-

(Sigue en la pág. 32)



El ámbito recreativo de Eilat parece como si no fuera a terminar nunca. Esta playa, próxima al observatorio, es bañada por las mismas aguas, transparentes como el cristal, que permiten la excelente observación submarina, y es un paraíso tranquilo, que supone una auténtica delicia para los niños.



La imagen del observatorio de Eilat es futurista, desde un plano aéreo. Su ramo de cúpulas y su largo puente, a manera de dique, llevan a la atracción principal: la torre que alberga la campana de observación sumergida, a la que se accede por una escalera en espiral.

EL FASCINANTE MUNDO DE CORAL DE EILAT

(Viene de la pág. 31)

tas, corrientes o firmamentos cubiertos...; a diferencia de los otros cinco, situados en el Japón, Australia y Kenya. Las aguas frente a Coral Beach, Eilat, no son solamente cálidas y tranquilas, sino además extraordinariamente claras, y la playa es muy popular entre los nadadores y también entre los buceadores, que disfrutan de un campo casi sin paralelos para explotar las estructuras de coral y contemplar la vida marina. Hay una escuela de hombres rana que goza de gran prestigio en Eilat.

Existen unas 80 especies de vida marina que pueden contemplar los visitantes en el observatorio, y hay planes para incrementar esas especies por lo menos a 150. Van desde peces infinitamente diminutos, de un color púrpura brillante, a la terrible lobina o pez roca, cuyo camuflaje es tan hábil que a los visitantes les resulta difícil descubrirlo. El coral

forma un marco pintoresco... que incluye la variedad tropical luminosa, extraordinariamente rara, que se conserva en una habitación a oscuras para que puedan contemplarla los visitantes. En torno al observatorio submarino patrullan buceadores de aspecto fantasmal a diario a fin de mantener limpios los alrededores... e informar de la posible contaminación debida a los petroleros. Habrá pronto allí la posibilidad de la observación nocturna, con focos centrados sobre la campana hundida. Maurice Kahn y sus socios se hicieron cargo del Museo Marítimo de manos del municipio de Eilat, y Kahn dice que tuvieron que luchar con doce instituciones, incluidos los Ministerios de Hacienda, Turismo e Interior, antes de que este sueño atrevido se hiciera realidad. La inmensa popularidad del mundo de coral revela que sus esfuerzos no han sido vanos. ■



VIGO

LAS COFRADIAS PIDEN GUARDACOSTAS ARMADOS

VIGO.—La Junta Directiva de la Agrupación de Cofradías de Pescadores de la ría de Vigo acordó solicitar de la autoridad de Marina exámenes para la provisión de guardapescas jurados y la gestión del permiso de armas para dos guardapescas en ejercicio.

Esta petición de las Cofradías de Pescadores está motivada por las infracciones que se vienen registrando en la ría y que vienen causando daños de consideración en importantes viveros de la ría.

En la reunión también se decidió solicitar de la autoridad de Marina que ordene a la Ayudantía de Redondela que ejerza una intensa vigilancia en la zona redondelana, a la vista de datos que reflejan la extracción masiva de almeja de tamaño no comercializable. ■

TERMINAL DE TRANSBORDADORES

VIGO (De nuestro corresponsal).—La Junta del Puerto y Ría ha anunciado el concurso-subasta para la contratación de las obras de una terminal de transbordadores en el puerto vigués, por un importe de 227,3 millones de pesetas, que fueron aprobadas en el Consejo de Ministros celebrado en julio en La Coruña.

Esta terminal será contruida al Sur del puerto, en terrenos de Bouzas-Alcabre, ganados al mar, y dispondrá de dos muelles de 150 a 200 metros. Las obras han de ser ejecutadas en un plazo de treinta meses.

El terreno ganado al mar estará dividido en siete zonas. Las tres primeras dispondrán de superficie suficiente para el aparcamiento de 504 unidades de semi-remolques. Las cuatro y cinco, con un total de 36.300 metros cuadrados, permitirán el estacionamiento de vehículos construidos en esta ciudad para su embarque con rumbo a países del Mercado Común en barcos del tipo "roll-on, roll-off". En un futuro inmediato ello permitirá la exportación diaria de hasta mil vehículos.

La zona número seis, de 7.500 metros cuadrados, albergará la nave de manipulación de semi-remolques. Y la número siete irá destinada a dependencias de la Junta del Puerto y Ría.

Es de destacar que en esos terrenos donde será construida la terminal de transbordadores los calados pueden alcanzar de 20 a 40 metros, lo cual abre una gran puerta al futuro de este puerto, cuyo presente ya es de por sí importante. ■ J. R. A.

MOAÑA

OSTRAS MUERTAS EN LA RIA

VIGO.—Gran cantidad de ostras, de viveros de la zona de Moaña, han sufrido daños que se atribuyen a vertidos por limpieza de las bodegas de un buque.

Las ostras dañadas suponen una pérdida de más de tres millones de pesetas y diversas muestras han sido enviadas al Centro de Investigaciones Biológicas del Plan Marisquero de Galicia, en Villajuan, donde serán examinadas para determinar las causas de la muerte del citado marisco.

Algunas versiones señalan que la mortandad de las ostras pudo producirse como consecuencia de operaciones de limpieza de bodegas efectuadas por algún barco en las proximidades de los viveros. ■

EL GROVE

LOS MEJILLONEROS QUIEREN AGRUPARSE

VIGO.—Una comisión gestora provisional compuesta por productores mejilloneros promovió una reunión el pasado día 23 de septiembre en los locales de la Cofradía de Pescadores de El Grove con el objeto de cambiar impresiones sobre el momento de verdadero desastre económico del sector productor mejillonero. Asistió gran número de interesados, llegando a ser insuficiente el local. Informó sobre la forma de constituirse en Agrupación sindical el economista de la organización de Sindicatos, don Pedro Fernández, prometiendo entregar un borrador con los estatutos para someterlos a estudio por los industriales mejilloneros y, en caso de llegarse a un acuerdo, redactar el reglamento definitivo y pasar a constituirse como Agrupación o, en caso de reformarse la Ley Sindical, formarse como Sindicato de Mejilloneros.

Comentó el economista señor Fernández las diversas posturas que hay sobre soluciones al exceso de producción, recomendando como mejor fórmula la apertura de nuevos mercados y la introducción del mejillón en los numerosos pueblos de nuestra geografía, ya que prácticamente sólo se consume en las grandes capitales. Catalogó el problema actual como de difícil solución, recomendando la unión del sector productivo para defender sus intereses.

Por parte del miembro de la junta gestora provisional, señor Rodríguez Aguiño, se indicó que aunque la misión primordial de la Agrupación será la de defender los precios, también servirá para hacerse oír ante la Administración en los casos de catástrofes naturales y ante obras de puerto para recabar las mejoras que necesitan nuestros muelles. ■

MARIN

CORONA DE LAUREL AL MAR EL DIA DE LA PATRONA

MARIN (Pontevedra).—El día de la patrona de Marin, Nuestra Señora del Puerto, después de la Misa mayor, las

autoridades y público se trasladaron al muelle comercial, donde fue rezado un responso, procediéndose seguidamente por el presidente del Grupo de Armadores, don



Eduardo Santiago Rosales, y por el armador don Fernando de Castro a arrojar al mar una corona de laurel en memoria de los marineros del puerto de Marin fallecidos en la mar. Este acto se organiza todos los años por el grupo de armadores. ■

VILLAGARCIA DE AROSA

LAS LLUVIAS, CAUSANTES DE LA "PULGA DE MAR" DEL MEJILLON

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Tras los muestreos realizados en la ría de Arosa, se ha encontrado el agente que causaría la toxina del mejillón, según se ha sabido en Villagarcía de fuentes dignas de crédito.

Miembros del Instituto Español de Oceanografía (el director del laboratorio de dicho Instituto en La Coruña, doctor Miguel Torre Cervigón, con asistencia de biólogos) han procedido a la toma de una serie de muestras de agua y de mejillón en diversas zonas de la ría de Arosa. Se ha procedido al estudio de parte de las mismas y ahora las muestras que se han estudiado registran la presencia del organismo causante de la toxina del mejillón. Este organismo planctónico es una especie denominada "gonyaulax", que crea la toxina cuando aparece en gran cantidad en el agua.

La toxina se puede acumular en los bivalvos, es decir, además de en el mejillón, en las ostras, berberechos, almejas, etcétera. ■

"PULGA DE MAR"

La "marea roja" o "pulga de mar" se ha producido en la ría de Arosa como consecuencia de la modificación de la estabilidad y de un nuevo aporte de la riqueza de las aguas ocasionado por las lluvias.

Por ello, y según informes técnicos, el citoplancton sufre un proceso que origina las toxinas que tiene el mejillón.

Los informes técnicos indican también que la toxina ya no está en el mar.

El jefe provincial de Sanidad ha manifestado, asimismo, que los casos de intoxicación registrados son: catorce en Francia, cuatro en Santa Eugenia de Ribeira (La Coruña), dos en cierta significación en El Grove (Pontevedra), en donde también se registraron otros veinte casos leves, uno en Marin (Pontevedra) y otro en Segovia.

La "marea roja" es un fenómeno frecuente cada diez o quince meses, y los mariscadores dejan siempre de servir este producto cuando aparece. En esta ocasión, la "marea roja" pudo haberse producido el último día de septiembre, y probablemente debido a las aguas turbias no se pudo detectar.

En la industria mejillonera de la ría de Arosa se registra paro total, ya que por orden de la Jefatura Provincial de Sanidad se prohíbe la comercialización del mejillón mientras no se lleve a cabo una rigurosa inspección en depuradoras, fábricas y cocederos. ■

Organizados por el Instituto Social de la Marina TURNOS DE VACACIONES PARA TRABAJADORES Y PENSIONISTAS DEL MAR

MADRID (Redacción).—Para pensionistas y trabajadores de la mar, el Instituto Social de la Marina ha organizado una serie de turnos de vacaciones que se celebrarán en los lugares y fechas que a continuación se indican:

SAN LORENZO DE EL ESCORIAL: Primer turno, del 1 al 15 de diciembre (para pescadores); segundo turno, del 1 al 15 de marzo (para marinos mercantes), y tercer turno, del 16 al 30 de mayo (para pensionistas).

SAN PEDRO DEL PINATAR (MURCIA): Del 16 al 30 de abril (pensionistas).

CALARATJADA (P. DE MALLORCA): Primer turno, del 16 al 30 de abril (pesca y Marina Mercante), y segundo turno, del 1 al 15 de mayo (pensionistas).

PUNTA UMBRIA (HUELVA): Del 1 al 15 de mayo (pensionistas).

Se celebrarán, además, otros tres turnos en los lugares y fechas que oportunamente se informará.

Don José Luis Taboada, con el alcalde de Cervo y autoridades locales, en su visita a Burela.



VISITA A LA COSTA LUCENSE DEL PRESIDENTE DEL I. S. M.

(Viene de la pág. 14)

RINLO

● En la Cofradía de esta pequeña localidad (76 trabajadores en activo y 76 pensionistas) se presentaron dos asuntos: la necesidad de viviendas y la asistencia de un practicante. El presidente del ISM dejó sentado de que el problema del practicante lo diesen por resuelto desde ese mismo momento (así como el de contar con un ATS), y en lo concerniente al de viviendas, dijo que se estudiaría, pero que por parte del Instituto no habría ningún problema en construir las necesarias, siempre que —como se está haciendo en todos los sitios— se le ofrezcan los terrenos necesarios.

SAN CIPRIAN

● Se analizó la gran transformación que se está produciendo en esta población, donde con el sector pesquero tradicional aparece el complejo industrial, como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto y la salida por mar de la producción de alumina-aluminio. Esto hace que haya que tener en cuenta las instalaciones concernientes a esta expansión.

● Se presentó el problema de la posible contaminación por fluor de la futura fábrica de alumina-aluminio, aunque se piensa que hay medios para que esto no se produzca y, por tanto, la industrialización sea un complemento de las riquezas naturales de la zona: "La industria es para el hombre, no contra el hombre", indicaría don José Luis Taboada.

● Se pidió la colaboración del presidente para agilizar la construcción de 50 viviendas, que están pendientes de la Obra Sindical del Hogar.

● Se construirá una Casa del Mar. A este fin se está en contacto con el Ayuntamiento para la cesión de unos solares, que sean aptos para la citada construcción.

BURELA

● Como ya hemos señalado, en esta localidad el señor Taboada firmó la escritura de cesión de terrenos que ha donado el Ayuntamiento para la construcción de la Casa del Mar. El presidente visitó el lugar y destacó el excelente emplazamiento del terreno donado, lo que demostraba la sensibilidad de la Corporación Municipal, que quiere que Burela cuente con una Casa del Mar con características perfectamente adaptadas a la pujanza de la flota pesquera.

● En esta localidad, el señor Taboada García fue informado por el alcalde del Ayuntamiento de Cervo, doctor don Jaime Costas Rodríguez, de que van a solicitar de la Dirección General de Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social la construcción de una Residencia Sanitaria en su término municipal para los municipios de Vicedo, Vivero, Osol, Jove, Cervo, Ferreire del Valle de Oro, Alfoz, Foz, Lorenzana, Mondoñedo, Trabada, San Cosme de Barreiros y Ribadeo. Esto beneficiará a unas 70.000 familias, contando con el colectivo de la zona industrial que se está construyendo.

● Burela contará también con una guardería infantil (está incluida en el Plan 1976/79 del ISM).

FOZ

● La reunión aquí se centró, fundamentalmente, en analizar la mejor forma de distribuir justamente las prestaciones de la Seguridad Social, denunciándose, por los propios pescadores,

el fraude que permanentemente se hace a la misma por absentismo laboral y los gastos inútiles que se realizan en fármacos. Ante este hecho, el señor Taboada García resaltó que ese fraude se realizaba a los verdaderos trabajadores, y que el sentido de la justicia social exigía que ellos mismos fuesen colaboradores eficaces para acabar con tal lacra, que cuesta un dinero (muchos millones): "El atajar este mal —dijo— ha de repercutir en un mejor servicio asistencial de la Seguridad Social".

CILLERO

● En una masiva reunión en la Cofradía, el presidente del ISM dialogó —sobre los problemas que se le plantearon— con todos los pescadores de Cillero. Es de resaltar el perfecto orden en que se desarrolló la misma y la precisión y ponderación con que se expusieron los problemas. Comenzó con un informe del patrón mayor (que es el párroco de la localidad), en el que expuso con perfecta concisión y claridad las necesidades de la flota, agrupándolas en los siguientes apartados:

1. **Necesidades de tipo humano:** Escasa cuantía de las pensiones de viudedad y las de vejez e invalidez.

2. **Guardería infantil:** Establecimiento de una guardería infantil que pueda facilitar el trabajo de las mujeres de la localidad en la industria conservera. La Cofradía cooperaría económicamente en la compra del solar para su construcción. Beneficiaria a unas cuatrocientas mujeres.

3. **Casa del Mar:** Ya se está construyendo. Solicitan que se instalen algunas camas para hospitalización urgente, en tanto que en el litoral no se cuente con algún centro hospitalario. En este sentido se le informó que ya estaba ello previsto por los servicios médicos del Instituto.

4. **Viviendas:** Agilizar los trámites de construcción de las 64 viviendas en proyecto, cantidad no suficiente para la intensa demanda de las mismas, dado el número de puestos de trabajo que continuamente incrementan su flota (la única en el Norte de España que trabaja todo el año sin desenrolar a su tripulación).

5. **Asistencia social y sanitaria:** Estudiar, informar y vigilar por los medios precisos para que sea más justa y equitativa y conforme a las necesidades reales de los asegurados.

6. **Cooperativa para la fábrica de hielo:** La Cofradía ha constituido una cooperativa de promoción industrial con la finalidad de construir una fábrica de hielo para potenciar la flota. El importe de dicha instalación se eleva a 35 millones de pesetas, estando en trámite la obtención del crédito del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Se pidió en este sentido la colaboración del Instituto para obtener lo más rápidamente posible este préstamo.

● También se puso de manifiesto la conveniencia de adelantar la edad de jubilación de los pescadores ante la dureza de su labor.

El señor Taboada se hizo eco de todos los temas y prometió la ayuda del Instituto para lograr cubrir las necesidades expresadas.

VICEDO

● Se trataron, además de los problemas comunes de asistencia sanitaria (se estudió la necesidad de construir una clínica local, para lo que el Ayuntamiento ofreció su apoyo) y formación profesional de toda la costa lucense, los siguientes temas: viviendas, que se construya el grupo de cincuenta que lleva algún tiempo pendiente, y que por parte del ISM se dé una mayor información sobre las becas que concede, y el porqué de la concesión, para que públicamente se vea la justicia en la distribución de las mismas.

● El señor Taboada explicó que ya se podía firmar la escritura para la construcción de las viviendas, e insistió en que para la construcción de otras es preciso, como condición previa, que al Instituto le sean ofertados los solares necesarios.

● En cuanto a la distribución de becas, explicó el procedimiento objetivo que se seguía en su concesión, y que consiste en obtener con los datos facilitados por el solicitante (revisados por la Delegación y Consejo Provincial del ISM en la provincia respectiva), en cuanto a situación académica, familiar y económica. Dicho baremo —que se aplica a escala nacional— indica la justa distribución de las concesiones disponibles, por lo que la resultante puede ser que en unas poblaciones haya menos becas que en otras, aunque estas sean de censo más numeroso. Cabe señalar que para la obtención de dichos baremos se emplea un programador, lo que hace que no pueda ser más objetivo y aséptico el sistema de concesión. De cualquier forma, indicó el señor Taboada, a partir de ahora serán publicadas las listas, con las correspondientes puntuaciones, en cada localidad marítima.

En Vicedo finalizó el presidente del Instituto Social de la Marina este su primer viaje oficial a la costa lucense, y el día 15 de octubre, tras despedirse de las autoridades provinciales, abandonaba Lugo. ■ M. RODRIGUEZ

LA CORUÑA



A LA ENTRADA DE LA RIA SE HUNDIO EL MERCANTE NORUEGO "RYTTERHOLM"

LA CORUÑA.—A las nueve y media de la mañana del 12 de octubre, el barco noruego "Rytterholm", de 5.713 toneladas de registro bruto, se hundió frente a la ensenada de San Amaro, a la entrada de la ría coruñesa. En el siniestro desapareció uno de los 35 tripulantes del buque, sumergido junto con el navío.

CORRIMIENTO DE CARGA

La historia de este naufragio comenzó sobre la una de la madrugada: El consignatario del "Rytterholm" comunicaba a la Comandancia de Marina que el buque había sufrido un corrimiento de la carga (fertilizantes) y con una escora de 23 grados solicitaba autorización para entrar en puerto y reestibar el cargamento. Dadas las desfavorables condiciones de visibilidad y el mal estado del mar, se decidió retrasar la maniobra para cuando se hiciese de día, para no correr riesgos.

CUARENTA GRADOS DE ESCORA

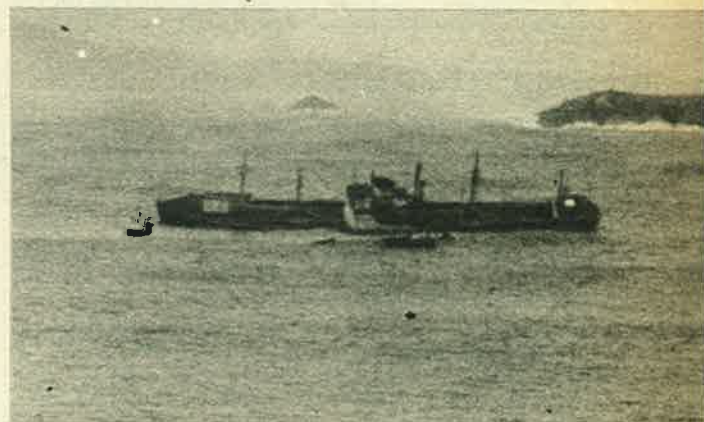
El capitán del "Rytterholm", en espera de la amanecida, echó el ancla, fuera del canal de entrada a puerto, pero hacia las siete y media de la mañana un golpe de mar provocó un nuevo corrimiento de la carga, llegando la escora a los cuarenta grados, para ir en paulatino aumento. Ya habían acudido a las proximidades del lugar dos pesqueros, la lancha de

salvamento de la Cruz Roja del Mar, la embarcación de Prácticos del Puerto y una "fuera borda" auxiliar de la "Blanca Quiroga". Sin embargo, el buque había empezado a pedir auxilio a las cuatro de la madrugada.

HUNDIMIENTO

El hundimiento del carguero noruego sucedió en pocos minutos. Desde las embarcaciones que lo rodeaban se animaba a los tripulantes a que se tiraran al agua, pues la situación se agravaba de segundo en segundo. Sólo cuando el barco se ladeó completamente, entonces se decidieron los tripulantes a saltar a las aguas, y así fueron recogidos por las embarcaciones citadas: "Blanca Quiroga", de la Cruz Roja del Mar; rastrero del día "Touro"; pesquero de Mera "Sabugo"; la "fuera borda" tipo Zodiac, auxiliar de la primera embarcación, y la lancha de prácticos. Cada una de estas embarcaciones fue recogiendo a los hombres que había en el mar, casi todos provistos del chaleco salvavidas. A las nueve menos cuarto llegaban los remolcadores "Sertosa Nueve", "Ponte Naya" y "Sertosa Diez", de base en La Coruña, pero ya nada podían hacer, puesto que el "Rytterholm" estaba dando la vuelta y el vuelco era inminente. A las nueve y veinticinco el buque, con la quilla hacia arriba, iniciaba su total hundimiento, cosa que sucedería escasos minutos después.

(Pasa a la pág. siguiente)



En las fotografías, varias imágenes, tomadas con teleobjetivo, del carguero noruego "Rytterholm", a punto de hundirse en la bahía coruñesa. El cocinero —que no había querido abandonar el barco— pereció en el naufragio.

HUNDIMIENTO DE UN MERCANTE NORUEGO

- **Pereció el cocinero, que se negó a abandonar el barco.**
- **Tras el rescate, los naufragos fueron atendidos en la Casa del Mar de La Coruña.**

(Viene de la pág. anterior)

TODOS MUY MOJADOS

Al poco rato, las embarcaciones que habían acudido en auxilio del barco noruego regresaban a puerto con 34 tripulantes rescatados: nueve en lanchas de prácticos, once en el pesquero "Sabugo" y el resto en las embarcaciones de la Cruz Roja del Mar.

Al llegar a tierra, los naufragos fueron pasando por la Comandancia de Marina y después a la Casa del Mar para ser alojados provisionalmente. Todos llegaban muy mojados y hubo que reanimarlos en algunos casos con coñac y café caliente. Al cuarto maquinista, de nacionalidad malaya, hubo que trasladarlo directamente del puesto de la Cruz Roja del Mar hasta el hospital Militar, pues había tragado mucha agua y tenía síntomas de asfixia. El desaparecido, chino de nacimiento, era cocinero de los maquinistas.

FICHA TECNICA

El "Rytterholm" era un barco construido en 1951, en el astillero Kockums de Malmoe, siendo su número de identificación el 537 8153. Matriculado en Egersund (Noruega) había tenido anteriormente otros dos nombres: "Ventura" (hasta el año 1965) y "Martin Bakke" (hasta el 1972), cambiando en esta última fecha al nombre que actualmente llevaba y que pertenece a la casa armadora Arne Teigen and Jens Hetland. Su ficha técnica es la siguiente: 5.713 toneladas de registro bruto, 3.219 toneladas de registro neto y 9.225 toneladas de peso muerto; 462 pies de eslora, 61 pies de manga, 29 pies de puntal y 26 pies de calado máximo; tenía cuatro bodegas y dos motores que le proporcionaban una potencia de seis mil caballos, permitiéndole una velocidad de crucero de 15 nudos.

FERTILIZANTES

En el momento del siniestro el "Rytterholm" se dirigía desde Porsgrunn (Noruega) hacia Bangkok (Tailandia), con 9.713,100 toneladas de abonos y fertilizantes conocidos por la fórmula NKP 15 15 15 y NKP 14 14 21, viajando al mando del capitán Per D. Rosand.

Según nos afirmaron representantes de la casa consignataria del buque, dichos fertilizantes son inofensivos y no tienen toxicidad alguna.

El barco se hundió con la proa hacia la costa, a unos trescientos metros del cementerio de los Moros, la popa hacia Mera, frente a la ensenada de San Amaro y en un fondo de unas treinta brazas, fuera del canal del Oeste, de entrada al puerto de La Coruña.

SERA REFLOTADO

Las exploraciones en torno al casco y demás partes del buque hundido comenzaron en seguida, esperando que el mercante pueda ser reflotado en corto espacio de tiempo. Si tenemos en cuenta lo que se tardó con el "Urquiola", el salvamento del "Rytterholm" será mucho más fácil. Varios son los motivos: la carga que conducía el referido carguero noruego no contamina las aguas como ocurría con el petróleo crudo del "Urquiola"; el "Rytterholm" tiene su casco intacto, lo contrario al petrolero mencionado, que tenía brechas en la proa; el tonelaje de registro bruto del mercante escandinavo es diez veces menor que el del "Urquiola" (5.690 toneladas, frente a las 53.000 y pico del petrolero). Por eso reina gran optimismo entre las partes interesadas al considerar que el buque en ningún momento puede darse por perdido. Ojalá sea así. ■



Arriba, los naufragos del carguero noruego, en la Casa del Mar de La Coruña, donde fueron alojados tras el accidente. Junto a estas líneas, foto de archivo del "Rytterholm", de 10.000 toneladas, fotografiado en las cercanías de Oslo. El buque transportaba fertilizantes desde Noruega a Bangkok. Treinta y cinco miembros de la tripulación pudieron ser rescatados. Uno pereció.

TRECE TRIPULANTES DEL BUQUE "LA CARTUJA" LLEVAN NUEVE MESES SIN COBRAR

LA CORUÑA.—Los tripulantes del buque "La Cartuja" llevan nueve meses sin cobrar, según se dio cuenta en el transcurso de una rueda de prensa celebrada en la sede del Apostolado del Mar, de La Coruña.

Los trece tripulantes del mencionado buque, después de estar abandonados ciento dos días en el puerto nigeriano de Lagos, sin víveres ni provisiones, llevan ahora nueve meses sin cobrar sus haberes. Según se informó, los afectados se desplazaron en avión el pasado 12 de agosto desde Abidjan a Las Palmas, en donde procedieron a presentar una demanda ante la Magistratura del Trabajo a consecuencia de no haber cobrado esos salarios.

El barco, cuyo propietario es José Medina Anaya, se encuentra en la actualidad trabajando en Lagos, y por ser puerto extranjero, no procede el embargo.

Los tripulantes que no cobraron sus haberes habían sido contratados por el armador verbalmente, y en el tiempo que permanecieron en Lagos tuvieron que comer carne cruda de tiburón.

Parece ser que ninguno de los tripulantes ha percibido cantidad alguna de dinero desde que salieron del puerto de La Luz el 11 de marzo. Carlos Fernández, de veinticuatro años, natural de Ares, y Francisco Yáñez, de cincuenta y siete años, de La Coruña, son dos de los seis tripulantes gallegos afectados por el caso del "Cartuja" y que participaron en la rueda de prensa, en la que señalaron que ellos dejaron de percibir en concepto de salarios unas 700.000 pesetas.

PERCIBEN EL DESEMPLEO

En la actualidad, todos estos tripulantes se encuentran acogidos al seguro de desempleo y, por lo mismo, están recibiendo las prestaciones correspondientes de la Seguridad Social, abonadas por el Instituto Social de la Marina. ■

UN PESQUERO ENCUENTRA UNA CARGA DE PROFUNDIDAD DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

LA CORUÑA.—Una carga de profundidad ha sido encontrada por el pesquero "Peña de Burela", de base en La Coruña, al virar el aparejo cuando faenaba en aguas del Gran Sol.

El artefacto está cargado de trilita fundida, pero le falta el multiplicador con la espoleta. Se supone que debió ser lanzado por un minador durante la segunda guerra mundial.

El artefacto ha sido entregado a las autoridades de Marina. ■

EL YATE YUGOSLAVO "KLI-KLI", EN PUERTO

LA CORUÑA.—El yate yugoslavo "Kli-Kli", que durante varios días acaparó la atención de los medios marímeros, al no conocerse su paradero, llegó al puerto de La Coruña.

El "Kli-Kli" fue sorprendido por un fuerte temporal en el golfo de Vizcaya y allí pudo capearlo y llegar al puerto coruñés sin novedad.

La embarcación la tripulan cuatro miembros de la familia yugoslava Kojadinovic, que pretenden continuar viaje a Brasil vía Lisboa y Dakar. ■

EL FERROL

EMBARGADO UN BUQUE PANAMEÑO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El buque panameño "Mistral", con cinco mil toneladas de bobinas de hierro, ha sido embargado por el Juzgado Marítimo Permanente número 6.

El citado buque panameño sufrió un accidente en la noche del 11 al 12 de octubre, al encallar en las proximidades de Estaca de Vares. El buque fue auxiliado por varias embarcaciones y remolcado hasta el puerto ferrolano.

El Juzgado Marítimo decreta su embargo provisional hasta que se fije la fianza y se señalen las cantidades que corresponden a la reparación y gastos derivados del auxilio prestado al buque.

En fecha próxima llegarán a El Ferrol representantes de la casa armadora para solucionar el problema planteado por el mencionado buque. ■

ASTANO ENTREGA EL PETROLERO "TEXACO SOUTH AMERICA", DE 274.000 T. P. M.

EL FERROL.—El superpetrolero "Texaco South America", de 274.000 TPM, ha sido entregado el día 8 de octubre en la factoría de El Ferrol del Caudillo de Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A., a sus armadores, Texaco Panamá Inc.

El "Texaco South America" es el último de una serie de tres buques idénticos, contratados por Astano con destino a Texaco Inc., de los Estados Unidos, siendo los otros dos el "Texaco Spain" y el "Texaco London". Estos tres buques, construidos por Astano, son los mayores de todos los que componen la flota internacional de Texaco.

Las características principales del buque son las siguientes: Eslora total, 346,45 m.; manga, 53,60 m.; puntal, 26,40 m.; peso muerto, 274.075 tm.; capacidad de tanques de carga, 334.471 m³, potencia, 32.000 SHP; RPM, 90, y velocidad en pruebas a plena carga, 16,13 nudos.

El buque cuenta con una sola cubierta corrida, sin castillo ni toldilla, una hélice accionada a turbinas, proa de bulbo, popa de espejo y timón tipo Simplex. Tiene cinco tanques centrales y ocho laterales, dos de los cuales se utilizan como tanques de decantación de residuos. Cuenta, asimismo, con dos tanques para lastre limpio. A fin de evitar el riesgo de explosiones e incendios en el interior de los tanques de carga, se ha instalado un completo sistema de gas inerte.

La automatización se realiza a bordo de tal forma que el sistema propulsor pueda operar sin atención manual por un periodo de veinticuatro horas de navegación normal. ■

CONCURSO PERIODISTICO SOBRE EL "URQUIOLA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Sobre el tema "Urquiola: lecciones de una catástrofe", el periódico "Ferrol Diario" y el Banco de Bilbao han convocado el VI Certamen Periodístico, dotado con 25.000 pesetas.

Los trabajos podrán ser publicados en cualquier diario o revista española hasta el 30 de noviembre próximo. La extensión de los trabajos no será superior a cinco folios ni inferior a dos. Los trabajos habrán de ser enviados a "Ferrol Diario", Carretera Alta del Puerto, s/n.; apartado de Correos 104 de El Ferrol.

La recepción de los trabajos por triplicado y con la indicación de fecha y medio en que hayan sido publicados, terminará el 15 de diciembre de 1976. ■

TRECE PERMISOS DE INVESTIGACION DE HIDROCARBUROS EN EL CANTABRICO

MADRID.—Han sido solicitados trece permisos de investigación de hidrocarburos en el mar Cantábrico, tras el compás de espera que se produjo a raíz de las prospecciones de Shell-Campsa y a la vista de la resolución del concurso de otras áreas en toda la cornisa cantábrica, según la publicación "Petróleo".

Además de Shell-Campsa han solicitado permisos las compañías norteamericanas Phillips Petroleum Company Spain y Getty Oil Company Of Spain.

Los permisos solicitados se denominan "Vizcaya D-E-F-G-H-I-J" y "Mar Cantábrico N-O-P-Q-R-S", y se extienden a unas zonas de más de un millón de hectáreas en total. ■

SANTANDER

EN PRIMAVERA SE INAUGURARAN EL INSTITUTO OCEANOGRAFICO Y EL MUSEO NAVAL

SANTANDER.—Para la primavera próxima se espera la inauguración de las dos edificaciones gemelas que se están construyendo en el promontorio de San Martín, en el puerto santanderino, junto a la Escuela de Náutica, y que han de albergar el Instituto Oceanográfico y el Museo Naval de Cantabria.

Las obras han sido visitadas por el director general del Instituto Español de Oceanografía, José María Turnay Turnay, y por el subdirector de este mismo centro, señor Oliver.

En el Instituto Oceanográfico, que dispondrá de laboratorios, biblioteca, acuario y otras dependencias, se estudiará todo lo concerniente a las pesquerías y a las especies migratorias; en el Museo de la Marina de Cantabria, todo cuanto haga historia a la vocación marinera de esta región, entre lo que figurará la célebre "balsa" utilizada por el navegante montañés Vital Alsar. ■



NAUFRAGOS DANESES A SALVO

ONDARROA.—Estos son los tres súbditos daneses —dos hermanos y la esposa de uno de ellos— que fueron rescatados por un pesquero de Ondarroa cuando se encontraban a la deriva, agarrados a la quilla de su yate, que zozobró a causa de un temporal. Habían zarpado de un puerto francés y se dirigían a Bilbao.

SAN CARLOS DE LA RAPITA

JUBILACION DEL SECRETARIO DE LA COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES, DON LUIS MILLAN ROCA

En sesión extraordinaria se reunió el Cabildo de la Cofradía Sindical de Pescadores bajo la presidencia de don Gonzalo de la Peña García, presidente del Sindicato Provincial, con el patrón mayor don Miguel Sancho Fibla, actuando como secretario don Juan Hugas Mestre, del Sindicato de la Pesca, al objeto de conceder el cese por jubilación voluntaria a don Luis Millán Roca, secretario de la Cofradía.

Don Gonzalo de la Peña agradeció la presencia del señor ayudante militar de Marina, teniente de Navío don Luis Barrios González, y glosó la labor del señor Millán desde 1934, primero como maestro de la Escuela Nacional de Orientación Marítima, después componente de la primera Junta Rectora del Pósito Pescador y luego secretario de la Cofradía; sus trabajos publicados sobre la pesca y su participación en el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (FAO) en Roma, en el Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo y en el Consejo Económico Social Sindical de Cataluña, lamentando la de-

cisión que privaba a la organización pesquera de su gestión, si bien esperaba que esta dedicación de por vida seguiría en su nueva situación.

El patrón mayor, don Miguel Sancho, agradeció la dedicación del señor Millán, lamentando quedar privada la Cofradía de su concurso, si bien esperaba seguir contando con su experiencia y consejo.

El señor Millán agradeció las pruebas de amistad recibidas, manifestando que cuarenta y dos años de ejercicio justificaban su decisión y expuso en breve síntesis la evolución de la Cofradía desde aquella primera Junta Rectora, cuya acta de constitución en agosto de 1939 fue leída y de cuyos componentes quedaba ya solo él mismo en activo.

El señor Millán ha recibido con este motivo numerosas pruebas de afecto.

• • •

El señor Millán ha cesado también, por jubilación, en el puesto de delegado local del Instituto Social de la Marina, que venía desempeñando desde el año 1949.

La comisión permanente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Tarragona, acordó en su sesión del pasado día 28 que constara en acta el unánime reconocimiento de las excepcionales condiciones y caballería del señor Millán Roca, así como su total entrega y buen hacer en el desempeño de su cargo, y el testimonio de la más cordial felicitación del Consejo por su jubilación, así como los mejores deseos corporativos para el futuro.

Don Luis Millán, corresponsal de HOJA DEL MAR, ha dedicado su vida al servicio de los trabajadores del mar y ha desempeñado cargos importantes, entre otros la secretaría del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, y ha participado en asambleas y congresos pesqueros celebrados en el extranjero. Esperamos que esta merecida jubilación —un bien ganado descanso tras muchos años de trabajo— no le apartarán de sus habituales colaboraciones en la revista, a la que ha aportado importantes servicios.

LA PLATAFORMA PETROLIFERA "MEDUSA", EN AGUAS DE CASTELLON

MADRID.—La plataforma petrolífera "Medusa", tras llegar a perforar hasta 4.029 metros de profundidad en el sondeo "Barcelona E-1" sin resultado positivo, se ha desplazado a aguas de Castellón, según el "Boletín del Club Español del Petróleo".

La nueva perforación se hará al Sur del yacimiento de Amposta, en la concesión de explotación "San Carlos III", siendo la profundidad de las aguas en aquella zona de unos setenta metros.

En la concesión "San Carlos III" se produjo un descubrimiento de gas natural, si bien los nuevos datos —según las mismas fuentes— parecen indicar la existencia de crudo.

Participan en el permiso Shell, INI, Coparex, Campsa, Total Hispania, Asesa y Ciepsa. ■

EXCURSION A BARCELONA DE PENSIONISTAS DE LA MAR

CASTELLON.—Organizada por el Instituto Social de la Marina se ha celebrado durante los días 10, 11 y 12 de octubre una excursión a Barcelona, a la que asistieron 45 pensionistas de los puertos de Burriana, Grao-Castellón, Peñíscola y Benicarló.

Se visitó el monasterio de Montserrat, la ciudad de Barcelona y Tarragona.

Dicha excursión ha constituido un éxito rotundo entre los citados pensionistas, que instaron a que este tipo de actividades se desarrollaran con mayor frecuencia. ■

CAPTURA DE UN PEZ ZORRO

La embarcación "Rosa Mary Elorz" de esta base y matrícula, en sus habituales faenas pesqueras de arrastre, capturó un pez zorro, del orden de los squaliformes, a unas treinta millas de la costa y en una profundidad de unas sesenta y siete brazas.

Llevado a Lonja, dio un peso de noventa y cinco kilos, atrayendo la atención de pescadores y compradores por el original aspecto de su cola. ■



CRUZ DEL MERITO NAVAL A DON JOSE LUIS CAMARASA

Don José Luis Camarasa Monge, delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Alicante, ha recibido de manos del comandante militar las insignias de la Cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo blanco, que el ministro le ha concedido.

El acto se celebró en la Comandancia de Marina, y al mismo asistieron compañeros, amigos del condecorado y las autoridades provinciales, entre las que se encontraban, además del comandante y autoridades de Marina, el delegado provincial de Sindicatos, inspector jefe de Trabajo y representaciones tanto de la Marina de Guerra como Mercante y deportiva. ■

EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO, EN CASTELLON Y VALENCIA

MADRID (Redacción).—En los últimos días del mes de octubre, don Antonio Chozas Bermúdez, subsecretario del Ministerio de Trabajo, ha efectuado sendas visitas a las provincias de Castellón y Valencia.

En Castellón, el señor Chozas Bermúdez inauguró el nuevo edificio de la Sección de Trabajos Portuarios, en el que se han invertido más de 14 millones de pesetas.

Al acto asistieron las autoridades castellonenses y los trabajadores portuarios, y en el transcurso del mismo hicieron uso de la palabra un representante de los trabajadores, el delegado provincial de Trabajo y el subsecretario.

En la actualidad, figuran censados alrededor de cien especialistas portuarios en turnos de

trabajo, y se manipulan alrededor de 75.000 toneladas mensuales. El volumen de salarios semanal fluctúa sobre el millón y medio de pesetas.

EN VALENCIA

El subsecretario de Trabajo posteriormente viajó a Valencia, con el fin de visitar distintas dependencias de los trabajadores portuarios.

En Valencia inspeccionó el edificio de la Escuela Nacional de Estibadores Portuarios, edificada en la zona de El Saler, que fue inaugurada privadamente y, por la tarde, giró una visita al ambulatorio de la Seguridad Social que funciona en El Grao. ■

CAMPEON DE VELA, CATEGORIA 420

JAVEA.—En aguas de este litoral, y durante cuatro días consecutivos, se han celebrado las regatas del XI Campeonato Nacional de Vela, clase 420. Resultó vencedora la embarcación "Anduriña", del club Sanjento-Masnou, patronada por el olímpico Campos, con Santana como proel. A continuación se clasificaron "Tximbo III" y "Anemone Nina".

En la fotografía, el gobernador civil de Alicante hace entrega a Campos del trofeo de campeón, cuarto que este atleta recibe de la clase "vaurient". ■



ALGECIRAS

INAUGURACION DE LA TERMINAL DE "CONTAINERS"

ALGECIRAS (Cádiz).—El nombre de Sabas Marín García ha sido impuesto a la terminal de contenedores de la Sea-Land, inaugurada en el puerto algecireño, y que une directamente América y Europa por medio de buques contenedores.

La rotulación de la terminal con dicho nombre ha sido decidida como reconocimiento al empeño y apoyo para conseguir la instalación en Algeciras de esta terminal del que fuera director general de Puertos y Señales Marítimas Sabas Marín García, recientemente fallecido a consecuencia de un accidente de carretera.

Al acto de inauguración oficial de la terminal han asistido el gobernador militar del Campo de Gibraltar, general Oliete Sánchez; el ingeniero director del puerto de Algeciras, en representación del ministro de Obras Públicas; el alcalde y otras autoridades y personalidades. Por parte de Sea-Land se encontraban presentes altos cargos de la misma, entre ellos el director para Europa y el representante de la firma en España.

Esta terminal, que ya se encuentra en funcionamiento, está ubicada en el muelle "Isla Verde", de Algeciras, y tiene una zona de 55.000 metros cuadrados, en las que realiza sus operaciones sobre veintidós barcos mensualmente, sirviéndose de dos grúas portainerpaceco, de 30 toneladas cada una.

Hasta ahora, el mayor buque de contenedores llegado a Algeciras ha sido uno de 50.000 toneladas, si bien el muelle algecireño puede recibir buques de hasta 200.000 toneladas. ■

DETENCION DE UN CARGUERO PANAMEÑO POR CONTRABANDO

ALGECIRAS (Cádiz).—Las lanchas del servicio de vigilancia fiscal "Albatros" y "Milano" han detenido y conducido al puerto de Algeciras al carguero de bandera panameña "Cumulus", de 399 toneladas.

Su detención obedece a que el buque panameño, que se encontraba en aguas próximas a Ceuta, llevaba en sus bodegas una importante cantidad de mercancías de contrabando.

Se cree que transportaba unas 5.000 cajas de cartones de tabaco rubio, 8.000 cajas de whisky escocés y un cargamento clandestino de aceite de soja.

El valor exacto de la mercancía aprehendida se calcula que ha de superar la cantidad de 150 millones de pesetas. ■

PUERTO REAL

VISITA DEL VICEMINISTRO RUSO DE COMERCIO A LOS ASTILLEROS

PUERTO REAL (Cádiz).—La factoría naval de Puerto Real de Astilleros Españoles, S. A., ha sido visitada por el viceministro de Comercio ruso, Alexis Nikolalevich Manshulo, y miembros de la delegación comercial de su país.

El viceministro ruso, que se interesó por la capacidad de los centros de Astilleros Españoles en la bahía de Cá-

diz, visitó después el gran dique, donde se construyen dos petroleros de 260.000 toneladas de peso muerto.

Posteriormente visitó el taller automático de bloques planos, mostrando gran interés por todas las instalaciones del mismo, que vió en funcionamiento normal.

Una vez visitado el taller, emprendió viaje de regreso a Jerez de la Frontera. Su visita duró una hora y media aproximadamente. ■

CADIZ

LABORATORIO DE CULTIVOS MARINOS

CADIZ.—Un laboratorio de cultivos marinos en Cádiz y un criadero de moluscos en Huelva se propone construir la comisión ejecutiva del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Suratlántica, según acuerdo tomado por este organismo, en reunión celebrada en la Casa del Mar de esta ciudad.

El importe de ambas obras asciende a 45 millones de pesetas, y el correspondiente anteproyecto lo elaborará próximamente la citada comisión ejecutiva del Plan.

Por otra parte, también con cargo al Plan de Explotación Marisquera, se han concedido ayudas económicas a 91 mariscadores de Huelva, por un importe de 50.000 pesetas cada una de ellas.

Finalmente, se informa que en plazo breve se pondrá en marcha la explotación de tres criaderos experimentales de almejas finas en las localidades onubenses de Isla Cristina, Lepe y El Rompido, y que se van a iniciar igualmente en plazo corto los trabajos para instalar otros dos criaderos similares en aguas del litoral gaditano. ■

EL CENTRO DE REPARACIONES DE MATAGORDA, CONVERTIDO EN TALLER DE DESGUACE

CADIZ.—Según rumores no confirmados, el centro de reparaciones navales de Matagorda será convertido próximamente en taller para el desguace de buques y quedará a cargo de un grupo de armadores.

La Junta Sindical de Matagorda ha expresado con este motivo su preocupación por la posible desaparición de un buen número de puestos de trabajo debido a dicha transformación, la cual se da como probable, pese al favorable resultado económico del anterior ejercicio, que superó los 70 millones de pesetas de beneficios.

Según la indicada Junta Sindical laboral, los mercados de Matagorda y Astilleros Españoles, S. A., en Cádiz no pueden hacerse competencia debido a que los tipos de buques con menos de 150 metros de eslora que se reparan en el dique de Matagorda no son rentables para el moderno centro de Astilleros en Cádiz.

Por otra parte, dada la avanzada edad de la plantilla de productores de Matagorda, no se da como posible el pase de personal de los talleres de reparaciones a la nueva factoría. ■

HUELVA

NAUFRAGO EL PESQUERO "PEPITO GONZALEZ"

HUELVA.—Una importante vía de agua en la sala de máquinas, precedida de un fuerte ruido, parece haber sido la causa del naufragio del pesquero "Pepito González", según una nota hecha pública por la Comandancia Militar de Marina de Huelva.

De acuerdo con la nota, el "Pepito González" navegaba hacia su zona de pesca cuando ocurrió el suceso, y ante la imposibilidad de salvar el barco por la importancia de la vía de agua, la tripulación se puso inmediatamente a

salvo en una balsa, mientras el capitán recogía todos los certificados de navegabilidad, abandonando también el buque.

Poco después la llamada de socorro lanzada por radio, acudió al lugar el "Playa de Calpe", que recogió a los naufragos para trasladarlos al pesquero "La Cañi", que los condujo a Huelva sin novedad. ■

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

AMPLIACION DE ASTILLEROS CANARIOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Ya está elaborado el proyecto para la ampliación de los astilleros canarios, que suponen una inversión de dos mil millones de pesetas.

En el mismo se incluye una idea totalmente inédita para la elevación de buques a dique seco, que triplica el servicio de los hasta ahora conocidos. Se trata de un sistema que viene a ser como un enorme ascensor que mide 280 metros de largo, capaz de elevar barcos de los mayores tamaños.

También se ha previsto la ejecución de 400 metros lineales de muelle para la reparación a flote.

Con estas novedades, Astilleros Canarios estarían capacitados para poner en seco unos 150 buques anuales.

El plazo previsto para la realización de las obras sería de unos dos años, y la mano de obra no sería inferior a 500 personas.

Como es sabido, Astilleros Canarios pertenece un 50 por 100 a la Bazán, empresa del Instituto Nacional de Industria; un 40 por 100 a la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, y el resto de las acciones a particulares isleños. ■



REGRESA PESQUERO ESPAÑOL APRESADO

Llegó al puerto de Cádiz, tras ocho días de retención en Tánger, el pesquero español "Grazalema", cuyo patrón ha manifestado que cuando se encontraban el pasado día 3 a 24 millas frente a la costa Sur de Rabat, recibieron orden de una lancha patrullera marroquí de poner rumbo a Tánger. Allí les decomisaron las capturas, aparejos y artes de pesca. Los miembros del pesquero —a quienes prohibieron que bajaran a tierra— han dicho que en todo momento fueron bien tratados por parte de las autoridades marroquíes. En la fotografía pueden verse los tripulantes del pesquero. ■

EL "REGUEIRIÑA" SE HUNDIO EN LA ZONA DE PEÑA GRANDE

LAS PALMAS.—La ola de accidentes marítimos en las costas de Africa continúa: a las pérdidas del pesquero "Nuestra Señora del Pino" y del buque de cabotaje "Garbi" tenemos que añadir ahora una nueva unidad, el pesquero "Regueiriña", que con 11 tripulantes a bordo se incendió en la zona de Peña Grande, hundiéndose posteriormente. Las primeras noticias que llegaron fueron captadas por la Estación Costera Radiotelefónica de Las Palmas, a través de un mensaje que pasó el pesquero "Ciudad Crista". En dicha información se decía que acababan de recoger cinco naufragos del pesquero "Regueiriña", que se había incendiado y después se había hundido. Que el pesque-

ro "Pescapuerta I" había encontrado también otra balsa con seis hombres más, que igualmente pertenecían a la tripulación de la unidad siniestrada. Que la totalidad de los naufragos estaban muy afectados. Apenas hablaban y se encontraban muy excitados.

TRES DIAS EN UNA BALSA

Este mensaje fue captado a las 14,25 horas, e inmediatamente se dio cuenta a la autoridad de Marina, quien ordenó que la totalidad de los 11 naufragos fueran transbordados en un buque que viniera para puerto. Como se podrá apreciar a través de la precedente información, los naufragos estuvieron a bordo de dos balsas a lo largo de tres días en la mar, ya que no pudieron lanzar ni un nuevo mensaje de socorro con el fin de que pudieran acudir en su ayuda. El lugar donde fueron recogidos los 11 hombres del "Regueiriña" fue en la posición 25° 00' Norte y 16° 10' Oeste.

Los 11 naufragos fueron transbordados al buque-factoría "Maypesca Dos", unidad que los traería hasta Las Palmas, donde fueron atendidos en la Casa del Marino, del Instituto Social de la Marina, en la que permanecieron alojados, y donde se les facilitó ropa y cuanto necesitaban.

El pesquero "Regueiriña" era una unidad con base en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y se dedicaba a la pesca del fresco. ■

ARRECIFE DE LANZAROTE

SE MODERNIZARA Y RECONVERTIRA LA FLOTA CORVINERA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Se proyecta realizar un vasto plan de modernización y reconversión de la flota corvinera lanzaroteña, a cuyo fin las viejas unidades serían sustituidas por otras de nueva construcción, adaptadas a los tiempos actuales, según ha manifestado un portavoz de la Cofradía de Pescadores de Arrecife.

Una comisión de dicha Cofradía fue recibida en Madrid por el director general de Pesca, Víctor Moro Rodríguez, en una reunión que duró cerca de tres horas. El señor Moro solicitó se le enviara con urgencia un estudio económico y técnico del tipo de embarcación más idóneo para Lanzarote, que se estima sea la llamada "polivalente".

Esta modalidad está preparada para la captura de distintas especies, no sólo como hasta ahora, en aguas próximas a Canarias, sino para los más lejanos países africanos.

En algunos casos, el crédito oficial para la reconversión de la flota lanzaroteña alcanzaría el 100 por 100 del valor total de los barcos que se construyesen.

Los comisionados de la Cofradía de Pescadores mostraron su optimismo respecto al futuro convenio de pesca con Marruecos, ya en avanzado período de elaboración, que reportará ventajas a ambos países, al crearse nuevas sociedades industriales mixtas hispano-marroquíes y al otorgarse por Marruecos licencia de pesca a un importante contingente de pesqueros españoles.

También manifestó el portavoz que, según el señor Moro Rodríguez, dentro de un mes comenzará a elaborarse un plan regional pesquero para Canarias, como el que ya tienen otras regiones marítimas españolas, que implicará considerables ventajas en cuanto a la fijación y racionalización de bancos de pesca, sistemas de captura, orientación a los pescadores, protección a las especies, así como la creación de un Comité Ejecutivo regional, que será consultado por el organismo gubernamental correspondiente, cada vez que se proyecte legislar sobre materia de pesca, en actividades que afecten a las islas Canarias.

Los comisionados lanzaroteños estuvieron acompañados en Madrid por el presidente de la Mancomunidad provincial de Cabildos Insulares, Lorenzo Olarte, y por el delegado provincial de Sindicatos, Manuel Fernández. ■

CAMPAÑA OCEANOGRÁFICA "GALICIA III", DEL COORNIDE DE SAAVEDRA

Por Eugenio LABARTA FERNANDEZ

Los estudios realizados sobre los recursos pesqueros de la plataforma costera de Galicia a lo largo de estos seis últimos años han permitido una aproximación al conocimiento de la situación actual en que se encuentran.

Los datos obtenidos a través de numerosas campañas de prospección a bordo de barcos comerciales, alquilados con este fin, y de las campañas GALICIA I y GALICIA II, realizadas, al igual que ésta, a bordo del "B/O Cornide de Saavedra", han servido para determinar las distribuciones geográficas de individuos jóvenes de las especies comerciales más importantes capturadas con artes de arrastre en distintas épocas del año. También se ha calculado la abundancia de cada una de estas especies y a partir de los datos de la campaña GALICIA II se ha obtenido una estimación de la población de merluza.

ESENCIALMENTE PESQUERA

Para completar el conocimiento de la situación actual de las poblaciones de especies demersales de Galicia se ha planteado la campaña GALICIA III, en una época del año todavía no estudiada completamente.

Esta campaña ha sido esencialmente pesquera con un complemento de recogida de datos oceanográficos.

Los estudios pesqueros consistieron en una prospección de las poblaciones demersales de interés comercial para establecer su abundancia actual, con la localización de las áreas de mayor densidad de los inmaturos y de ejemplares de la primera clase anual. Para ello se ha calculado el número de individuos de cada especie por milla de arrastre en cada pesca, así como la distribución de frecuencias de tallas de cada especie por milla de arrastre, lo que permitirá hacer un cálculo de las poblaciones por el método del área, lo que siempre

significa una estimación mínima de la misma.

También nos permiten estos estudios conocer las fluctuaciones anuales en la abundancia del reclutamiento de cada especie.

La metodología de trabajo empleada para proyectar esta campaña ha sido la de **prospecciones aleatorias estratificadas**, ya realizada en la campaña GALICIA II, y descrita en el trabajo de LOPEZ VEIGA et al. (en prensa).

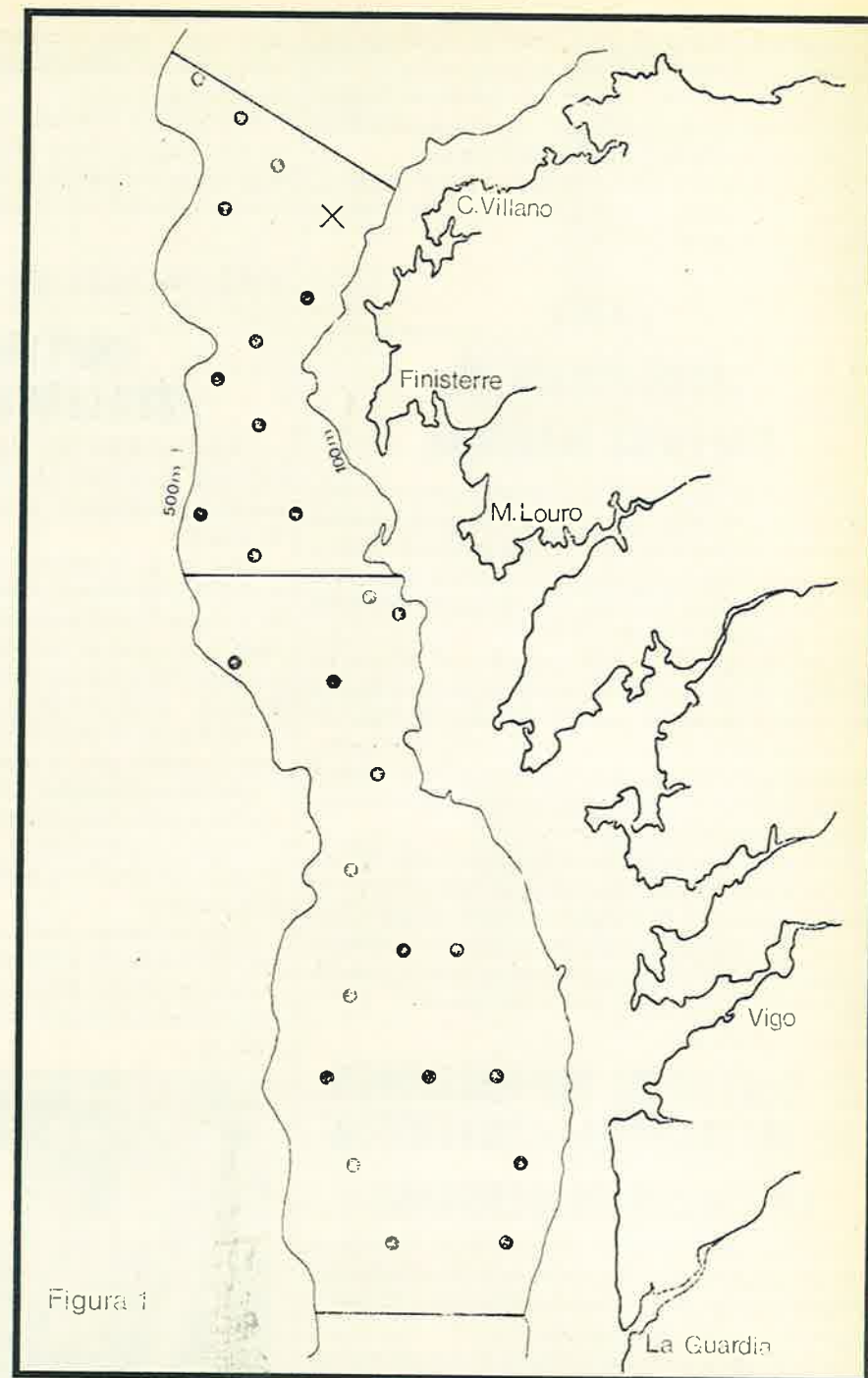
ASI FUE EL TRABAJO

Por otro lado, el sistema de trabajo a bordo fue el siguiente:

Las caladas realizadas con un arte de "baca" tenían una duración efectiva de una hora, lo que suponía un recorrido entre 2,5 y 3,5 millas. Se pesaba el total de cada calada y luego de seleccionadas las 18 especies comercialmente más importantes se procedía al peso de cada una de ellas y a la medición de sus ejemplares. De cada especie se seleccionaban una serie de individuos para el estudio pez por pez en el laboratorio de biología del buque, tomándose de cada individuo, además de la talla, su peso entero y desviscerado, determinándose el sexo, la maduración gonádica y la repleción estomacal, extrayendo el estómago y los otolitos para su estudio posterior en el laboratorio.

Se prepararon muestras de masa muscular de peces para el estudio de su posible contaminación por organoclorados en el laboratorio, completando de esta forma, y en distinta época, el realizado a partir de los datos obtenidos en la campaña GALICIA II.

En las estaciones hidrográficas se han realizado tomas de muestras de agua con botellas de inversión provistas de termómetros basculantes protegidos y no protegidos, a las profundidades de 0, 10, 20, 30, 40, 50, 75, 100, 125, 150, 200, 250, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 1.000, 1.200



y 1.500 metros, determinándose la salinidad con un salinómetro de inducción, el oxígeno por el método de Winkler y el pH.

También se han tomado muestras de agua superficial en cada una de las estaciones hidrográficas para el análisis de contenido en hidrocarburos que pudieran estar presentes a raíz del suceso del petrolero "Urquiola" en la ría de La Coruña.

La situación de las estaciones de pescas se determinó, al igual que en la campaña GALICIA II, dividiendo la costa de Galicia en cuatro estratos entre las isobatas de 100 y 500 metros, y a su vez dividiendo cada estrato en cuadrículas de 3' de latitud por 2' de longitud, eligiendo las pescas en cada una de ellas de forma aleatoria, con la condición de que elegida una de ellas quedaban excluidas las 9 cuadrículas colindantes.

Las estaciones hidrográficas

fueron determinadas según alineaciones radiales seleccionadas a lo largo de la costa en diferentes profundidades.

Los datos de cada calada, el peso total, el peso de cada especie y el número de individuos de cada clase de talla en cada calada fueron transcritos a fichas perforadas, para su utilización en el ordenador IBM 1130 a bordo.

DESARROLLO DE LA CAMPAÑA

Se inició la campaña el día 2 de junio saliendo del puerto de Vigo, terminando en el mismo puerto el 29 del mismo mes. El tiempo a lo largo de la campaña fue bueno, con lo que se facilitó el plan de trabajo.

El plan de pescas de la campaña se realizó en un 81 por 100 de lo proyectado, realizándose un total de 65 pescas válidas y computables para los cálculos científicos.

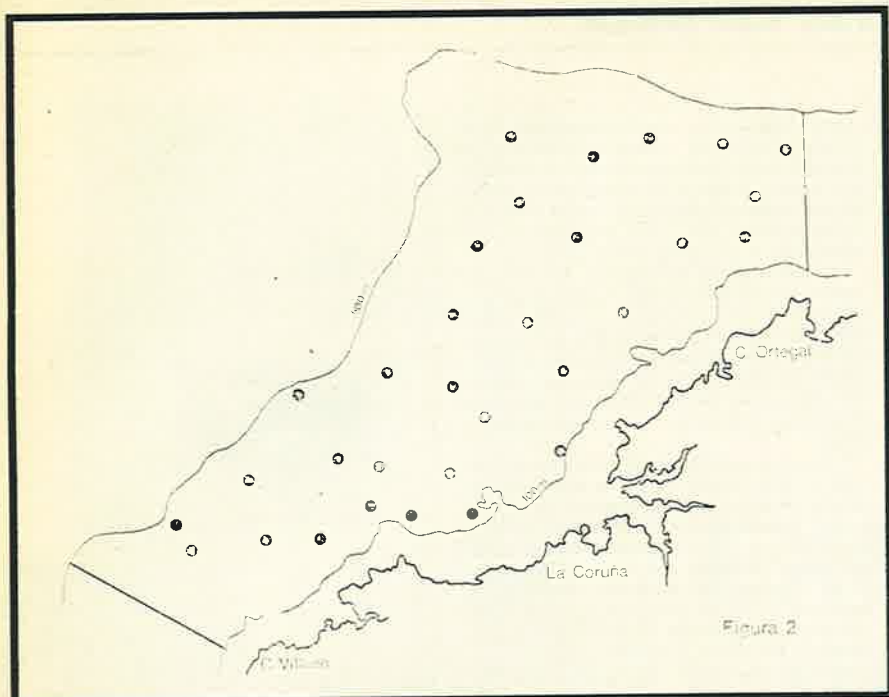


Figura 2

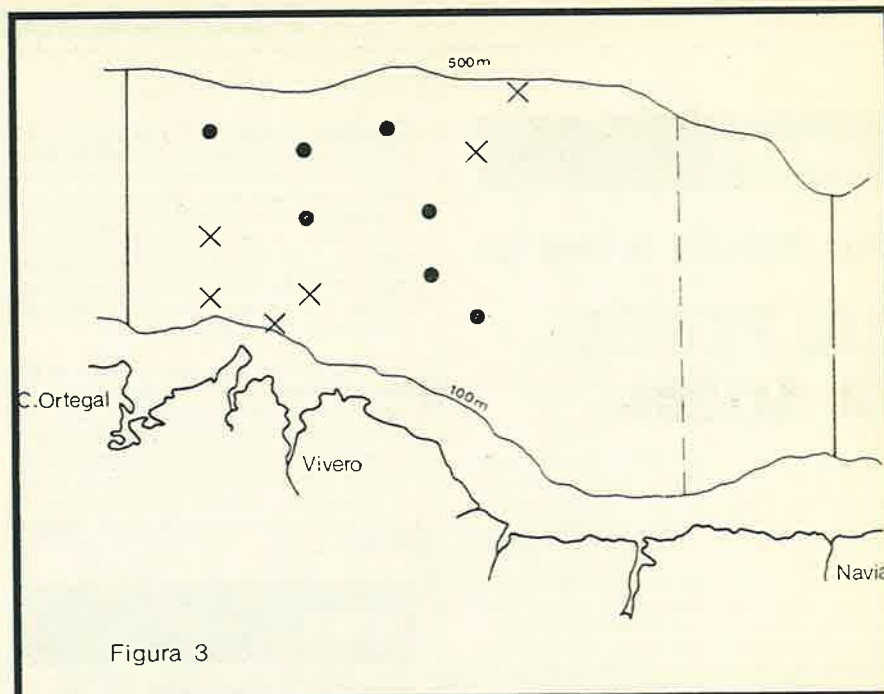


Figura 3

ficos, y otras cuatro invalidadas por ruptura del copo durante la operación de pesca. Según esto, los estratos de las Rías Bajas, Finisterre y La Coruña se cubrieron en su totalidad, mientras que en el de Ribadeo tan sólo se realizaron 6 de las 18 pescas proyectadas. Esto fue debido a que los fondos de este estrato son poco aptos para la pesca de arrastre, y más cuando ésta se realiza de acuerdo a una distribución aleatoria de las pescas, con lo que los artes sufrieron rupturas sucesivas, por lo que se decidió, en vista del peligro que había de inutilizar todos los artes de pesca disponibles, abandonar la zona.

Las pescas proyectadas y que debido a la naturaleza de los fondos no pudieron realizarse aparecen señaladas en las figuras 1 y 3 con un aspa, al igual que las cuatro pescas en las que el arte sufrió rupturas.

Las especies estudiadas han sido las siguientes: Merluza (*Merluccius merluccius*), jurel (*Trachurus trachurus*), bacaladilla (*Micromesistius poutassou*), gallo (*Lepidorhombus bosci*), faneca (*Trisopterus luscus*), gallo (*L. whiffiagonis*), gallineta (*Helicolenus dactilopterus*), rubio (*Aspitrigla cuculus*), besugo (*Pagellus bogaraveo*), rubio (*Eutrigla gurnardus*), lenguado (*Solea solea*), caballa (*Scomber scombrus*), cigala (*Nephrops norvegicus*), rape (*Lophius piscatorius*), bogón altura (*Argentina sphyraena*), mouvento (*L. boudegassa*), pulpo blanco (*Eledone cirrosa*), pota (*Todaropsis eblanae*), pota picuda (*Ommatostrephes sagittatus*) y calamar (*Loligo vulgaris*).

Se extrajeron otólitos a un total de 1.250 ejemplares, y estómagos, a 945, y se tomó la talla a un total de 45.788 ejemplares.

En la figura 4 aparecen locali-

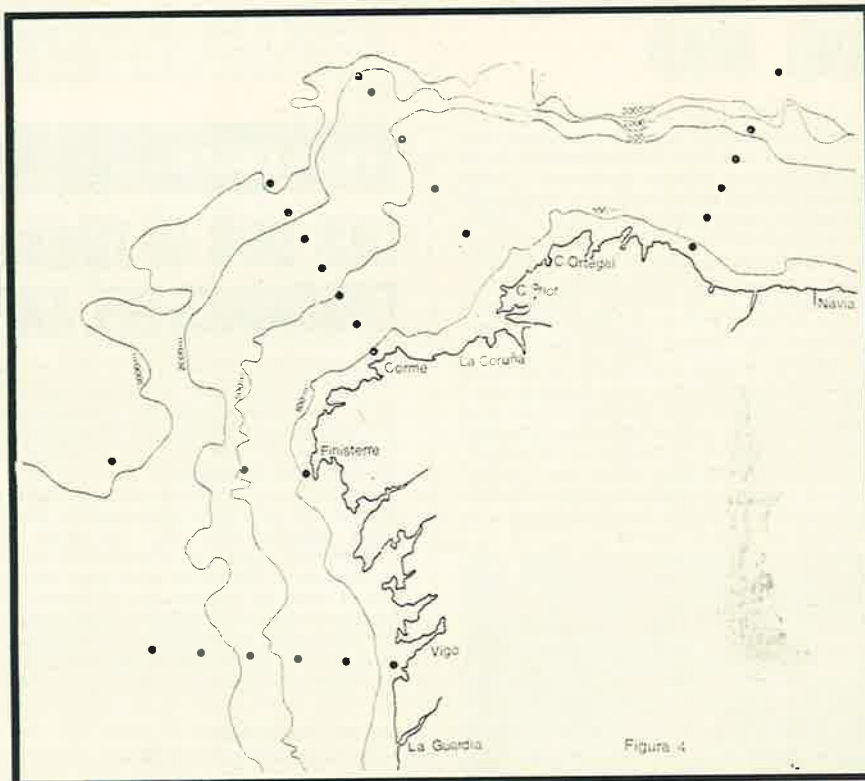


Figura 4

zadas las estaciones hidrográficas llevadas a cabo.

RESULTADOS

Dado el volumen de datos conseguidos durante la campaña, se necesita un tiempo para poder obtener unos resultados completos que cuantifiquen y amplíen la serie de impresiones que recogemos en este informe preliminar.

El volumen de capturas obtenido a lo largo de la campaña ha sido escaso en relación con las campañas realizadas en otras épocas de años anteriores, y, aunque si bien es cierto que el potencial de los recursos pesqueros de Galicia está sensiblemente disminuido en relación con lo que podría rendir, parece ser que esta escasez de pescado a lo largo de la campaña no sea debida tanto a un mayor deterioro de la si-

tuación de las poblaciones, sino más bien a la época del año en la que, según parece, todavía no se ha completado el reclutamiento de un gran número de especies a la pesquería de arrastre, siendo los casos más significativos los de merluza y bacaladilla.

La distribución de juveniles de las distintas especies estudiadas se ha completado para una nueva época del año. Esta época es particularmente significativa en el caso de la merluza, puesto que, como se suponía, es en esta época cuando comienza el reclutamiento de los individuos nacidos este año a la pesquería de arrastre. Probablemente el paso de la fase pelágica a la demersal de los individuos de merluza comienza en los meses de abril y mayo, no estando todavía, probablemente, completo en el mes de junio, lo que podría ser una explicación de

la escasez de carioica (merluza del grupo de edad 0), que ha sido observada en esta campaña. La clase de talla modal para las distribuciones de frecuencias de talla de merluza en todos los estratos ha sido de 10 cm., y los estratos que presentaron un mayor índice de abundancia han sido el de las Rías Bajas y el de La Coruña, respectivamente 1 y 3. En cuanto a la distribución según los fondos, se ha repetido lo ya observado en campañas anteriores: la carioica se concentra entre los 100 y los 200 metros, si bien es necesario tener en cuenta que en profundidades menores de 100 metros no se han realizado prospecciones.

En cuanto a la bacaladilla, segunda especie más importante en cuanto a su abundancia, encontramos dos clases modales en su distribución de frecuencias de tallas, una alrededor de los 14 cm. y otra entre los 24 y 26 cm. Las mayores concentraciones se encuentran en los estratos 1 y 2 (Rías Bajas y Finisterre). En relación con los fondos, las mayores abundancias se encuentran entre los 150 y 170 metros de profundidad.

El jurel, especie abundante en la pesquería, se encuentra distribuido a lo largo de toda la costa de Galicia de forma más o menos uniforme, con la particularidad de una clase modal bien definida en el estrato 3 (La Coruña), que se encuentra alrededor de los 155 mm.

También destaca en los estratos 3 y 4, este último parcialmente muestreado, una mayor abundancia de gallos. Por lo que respecta a las demás especies, su abundancia es escasa, en consonancia con la explotación a la que se encuentran sometidas. ■

E. L. F.

LIBROS

PIO BAROJA Y EL MAR (3)

LOS PILOTOS DE ALTURA

En seis partes, una introducción y un prólogo divide Pio Baroja esta tercera novela de su tetralogía sobre el mar. Igual que en las demás, también parte aquí del pueblo de Lúzaro, que es como la raíz de su vida literaria y marinera.

En esta ocasión, basándose en cierto relato del historiador Cincunegui, Baroja nos contará, sobre todo, las numerosas aventuras de Ignacio Embil (el viejo), natural de la villa de Elguea, nacido cuando la guerra de la Independencia, hijo de un capitán de barco muerto en el Perú a consecuencia de unas heridas de metralla. Siendo niño, Embil huiría de su casa como grumete de la quechemarin *Virgen de Begoña*, con destino a Bilbao y, después, Málaga, Tarragona y Barcelona. Más tarde, en Cádiz, se embarcaba en *El Rayo*, barco correo que iba a La Habana, iniciando, de esta forma, el interesante diario de su azarosa vida como piloto de altura. Sería en la barca española *Mosca*, con destino a los Estados Unidos, donde Ignacio Embil conocería al otro personaje importante del libro (y especialmente de la novela número cuatro de la tetralogía), el capitán Chimista, también natural de la villa de Elguea.

De forma esquemática y brillante, Baroja nos resumirá el origen de este famoso capitán, llamado también *Bizargurri*. En los inicios del siglo XIX, a raíz de la batalla de Trafalgar, naufragaría en el Cantábrico, frente a Elguea, un barco inglés, del que, a duras penas, pudo salvarse el marinero Federico Temple, recogido en la casa solariega de los hidalgos de la villa. El marinero se enamoraría de la hija del pescador Chimista, a quien, antes de partir, le dejaría un hijo (nuestro capitán). Chimista se criaría con su abuelo, de quien aprendería el amor y la afición a la mar, en unión de sus amigos infantiles Juan Tricu y Chispín Cigardi, a los que, más tarde, encontraremos también como sus camaradas de navegación. Chimista "tenía un perfil aristocrático, una efigie para moneda, la nariz como un tajamar, la mirada atrevida y segura, la barba un poco cuadrada".

PIRATAS Y NEGREROS.—A bordo de la *Rosina*, que mandaba el capitán Oyarbide, descubrieron, por primera vez, cerca de las Bermudas, la bandera encarnada del *Relámpago*, uno de esos terribles barcos piratas del siglo XIX. "Cogí mi antejo—escribe Embil—, miré y vi con sorpresa un barco negro como el ébano, de unas doscientas toneladas, con varias piezas de artillería nuevas, y en el palo mayor una bandera roja con una calavera blanca y dos tibias".

Después comenzaría para el piloto Embil la apasionante aventura de la trata de negros desde las costas de África. Es muy curioso el estudio exhaustivo que Baroja hace de los negreros, tema que debió interesarle mucho, y de las condiciones en que se desarrolló este sucio y horrible negocio humano. "Quizá la idea de la trata partió de los españoles—dice— a raíz de la conquista de América, por un sentimentalismo a favor de los indios, a quienes consideraban como raza débil, pero todos los países del Atlántico, hasta la misma Dinamarca, participaron en ella, comenzando, como hemos dicho, por los ingleses. Luego éstos se retiraron y quedaron como los más activos negreros los franceses, los portugueses, los brasileños y los españoles de Cuba".

Embil repetiría numerosas veces esta aventura del ébano (como se conocía a la trata en la jerga marinera), embarcando sucesivamente en el bergantín portugués *Leopardo* (que mandaba el capitán Sousa), en la *Sultana*, en la *Africana*, en la *Sirena* o en la

Clemencia, si bien, económicamente, fue nula su suerte, ya que casi siempre fue apresado por los ingleses, quienes perseguían de forma implacable este tráfico indigno.

Al final de sus incontables viajes y aventuras, Embil se encontraría de nuevo con Chimista, quien ejercía de médico entre los negros, relatándole una serie de historias increíbles y pintorescas sobre la vida y las creencias de los negros africanos.

LA NOVELA.—Puede que sea esta de *Los pilotos de altura* una de las novelas más interesantes de las que escribiera don Pio, donde se sigue, paso a paso, el supuesto diario del piloto Ignacio Embil, con las incidencias y avatares de un hombre que, de manera incansable, intenta repetidamente la gran aventura de la vida. ■ JOSE ASEÑO SEDANO.

CINE

FESTIVALES DEL MAR

La problemática de los festivales cinematográficos ha sido ampliamente discutida e incluso "contestada" en los últimos años. La doble faceta de muestra comercial y de elemento cultural ha hecho estallar en algunas ocasiones estos certámenes, que se vieron en dura crisis a finales de los años sesenta y comienzo de esta década, hasta el punto de provocar la desaparición de uno de los más importantes, el de Venecia, precisamente aquel en el que la carga cultural era más fuerte y más evidente para todos.

Ahora, con el auge general que disfruta el cine en todo el mundo, en un momento en el que las recaudaciones siguen subiendo y las gentes vuelven a llenar las salas—en parte porque se sienten hastiados de las vulgaridades y mediocridades televisivas—, los festivales cinematográficos renacen y vuelven a alcanzar cotas altas de popularidad y de eficacia de cara al mercado.



El "Mermoz", sede del certamen "Arte, Mar y Cine", en el Mediterráneo.

Incrustados en el conjunto general de festivales, aparecen en todo el mundo, y también en nuestro país, certámenes especializados en temas concretos, muestras de facetas interesantes, localistas o simplemente curiosas que son como una especie de complemento a los grandes festivales que acogen cintas sin discriminación de temas, asuntos o tratamiento de sus autores.

Así también, relacionados con el mar, uniendo los dos campos cinematográfico y marítimo, tenemos en España algunas muestras de pruebas y certámenes de cine del mar, recogiendo esa profunda dualidad de ambos medios que ha hecho a través de los años eficazmente popular el cine marítimo.

La Semana Internacional de Cine Naval y del Mar que se celebra en Cartagena a comienzos de noviembre cobra ya tonos de veteranía y solidez en esta ya su quinta edición, corroborando un éxito cierto en anteriores ediciones y constituyendo un sólido bastión en las muestras internacionales de cine del mar. Del 7 al 13 de este mes de noviembre, una serie de cortos y largometrajes pasarán por Cartagena, confirmando y ha-

ciendo realidad la meta que se fija en su propio reglamento: "Hacer una llamada de atención hacia esa amplia y profunda temática donde la mar o las aguas continentales actúan como protagonistas, como escenario o simplemente como telón de fondo de cualquier vida o cualquier acontecimiento".

La Semana de Cartagena, con sus premios a los mejores largometrajes, su premio especial a cortometrajes, impulsa ciertamente ese cine al que se dedica y supone un esfuerzo notable por su difusión, constituyendo un sólido punto de apoyo para el cine del mar, como se corrobora por las cinco ediciones celebradas con continuidad y éxito.

Junto a la veteranía del certamen de Cartagena, este año el otoño ha visto el nacimiento de otro curioso certamen: Arte, Cine y Mar, primer festival de la película de arte, celebrado en pleno Mediterráneo a bordo del barco "Mermoz" del 25 de septiembre al 9 de octubre. De iniciativa francesa, la muestra ha tenido una participación internacional, otorgándose los premios según las distintas temáticas o géneros: biografía, documental, reportaje, pedagogía, arquitectura.

Así, con festivales del mar y hasta en el mar—como éste a bordo del "Mermoz"—nuevamente se han unido cine y mar, en aproximación feliz de dos medios importantes para el hombre. ■ JUAN FABIAN DELGADO.

FILATELIA

LAS DOS ULTIMAS EMISIONES DEL AÑO

El programa de emisiones de 1976 se cierra con tres sellos, de los cuales, uno está dedicado a la Asociación de Inválidos Civiles, con fecha de emisión del 23 de noviembre, valor de tres pesetas y tirada de 6.000.000 de ejemplares.

Los otros dos se refieren a Pablo Casals y Manuel de Falla, con nominales de tres y cinco pesetas, cada uno con tirada de 6.000.000, y a ponerse en servicio el día 29 de diciembre. Hacemos notar que en este año la serie de "Personajes españoles" ha tenido un número amplio de efectos, pues en total son cinco los aparecidos. Los tres mencionados y los dedicados a Churruga, Elcano y Requens, emitidos en el mes de marzo.

SELLOS DEDICADOS A LA TEMÁTICA DE LA MAR

La República Argentina, una vez más, a través de los sellos, afirma su posesión sobre las islas Malvinas, y para ello ha hecho un seis pesos donde figura un mapa de dichas islas y la fragata "Heroína", que fue enviada allí por el Gobierno de Buenos Aires nada más conseguida la independencia, en 1820, al mando del capitán de Navío David Jewet.

También, y al igual que otros años, para el Día de la Armada, hace un 12 pesos donde figura la goleta "Río de la Plata", según una acuarela de Emilio Biggeri.

Por su parte, Brasil, y en relación con la pasada Olimpiada, hizo una serie de 1, 1,40 y 5,20 cruzeiros, figurando en el segundo un balandro. Estos sellos han sido dibujados por una mujer, cuyo nombre es María del Carmen Ferreira.

Otro país americano, Paraguay, y para el 200 aniversario de los Correos de los Estados Unidos, tiene una serie de ocho sellos, donde figuran distintos medios de locomoción, y en el cuatro guaraníes figura un buque mixto de vapor y vela, movido por ruedas colocadas a ambas bandas.

Finalmente, Gran Bretaña dispone de un nuevo aerograma, en el cual se muestra una embarcación vikinga.

ROL DE FILATELISTAS

Incluimos dentro de la lista que vamos publicando poco a poco a don Dionisio de Céspedes, con residencia en Narváez, 37, Madrid-9. Colecciona: España, Meteorología y Ferrocarriles.



OFERTA DE SERIES

SAMOA: Tradiciones (284/87), 68. Navidad 1971 (288/91), 94. Décimo aniversario de la Independencia (292/96), 58. Navidad 1974 (345/48), 64. Naufragio del Jovita (353/57), 108. Olimpiada de Montreal (Nov.), 123. Navegante Jacob Roggeveen (301/04), 70. Pesca (372/75), 80. Boy-Scouts (319/22), 42. Pablo VI (274/75), 51. Folklore (280/83), 42. Flores (349/52), 94. Conferencia Judicial del Pacífico (296), 17. Organización Mundial de la Salud (324/27), 72. Independencia (258/61), 75. Navidad 1970 (270/73), 94. Comisión del Pacífico Sur (297/300), 36. Navidad (254/57), 76. Navidad 1976 (Nov.), 124. Navidad 1972 (315/18), 62. Navidad 1973 (328/31), 62. Tortuga (323), 277. Pez espada (336), 510. Pájaros (dos y cuatro dólares), 787. Tradiciones (337/40), 80. Juegos Deportivos de la Comunidad Británica (332/35), 94. Industria de la madera (276/79), 94. Serie general (305/14), 255. Navidad (363/66), 58. Independencia de Estados Unidos (367/71 y HB 10), 240.

SANTA ELENA: UPU (269/70), 58. Boda princesa Ana (263/64), 42. Viaje de James Cook (273/74), 50. Sellos y buques (Nov.), 75. Sables (259/62), 58. Santa Elena (243/46), 102. Serie general (195/209), 510. Vistas de Santa Elena (Nov.), 418. Armas (253/56), 55. Churchill (271/72), 57. Fauna y flora (275/76), 66. Emisión de billetes (279/80), 56. Vistas de Santa Elena (Nov.), 454. (Siendo este grupo distinto al antes referenciado.)

SANTA LUCÍA: Tocados indígenas (328/31), 50. Napoleón (251/54), 60. Centenario del Correo Marítimo (318/21), 48. Navidad 1972 (322/25), 48. Semana Santa 1972 (310/13), 58. Churchill (366/67), 43. Serie general (259/72), 470. Día Nacional (306/09), 42. Navidad 1973 (343/46), 44. Isla de Santa Lucía (349), 382. Edificios públicos (314/17), 42. Escudo (340/42), 17. Semana Santa 1974 (350/53), 90. Navidad 1971 (302/05), 44. Semana Santa 1971 (288/91), 53. Buques de vela (332/35), 106. Boda princesa Ana (347/48), 38. Navidad 1974 (362/65), 96. Agricultura y navegación (336/39), 51. Personalidades (358/61), 100. Monedas (354/57), 80. Semana Santa 1975 (368/71), 74.

Los pedidos deberán hacerse directamente al redactor de esta sección: Luis M.ª Lorente, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30, acompañando en el giro postal 12 pesetas para gastos de envío. ■



FERNANDO MEDINA

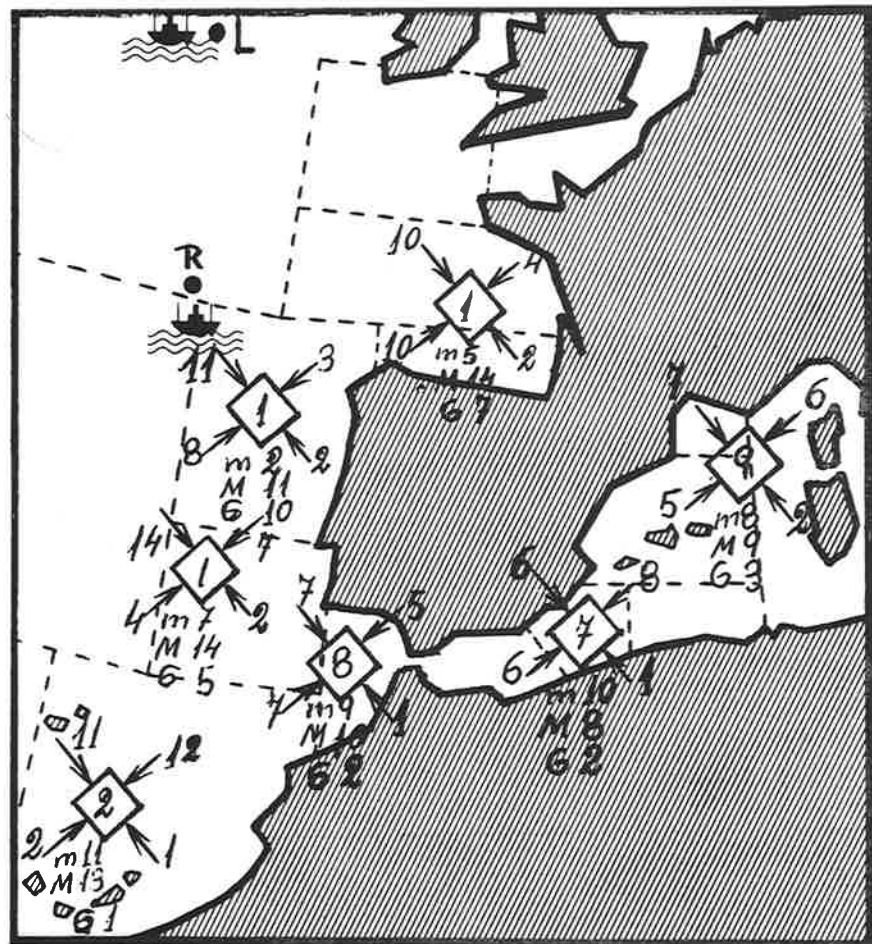
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE NOVIEMBRE

En el presente comentario faltan —como podrán observar si son habituales lectores de él— los mapas de olas más significativos de los trazados, durante el pasado mes de octubre, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. La omisión es totalmente voluntaria. Y la razón es que no hemos sido capaces de elegir los más importantes. Los menos, seguramente sí. Pero los verdaderamente significativos son tantos que hemos optado por no incluirlos. Y es que durante el último mes se han sucedido con machacona insistencia las situaciones de mal tiempo y, por ende, de mares encrespadas y atemporaladas por todas nuestras zonas marítimas de responsabilidad española. No ha habido zona que no haya registrado temporal, si bien los más frecuentes e intensos han correspondido a las del Norte y Noroeste de la Península,

la, amén de las Azores. En las mediterráneas, los más frecuentes han correspondido al golfo de León, Nordeste de Baleares y región del Estrecho. En la última decena de octubre, han sido frequentísimas las mares gruesas y hasta arboladas en Gran Sol, Vizcaya, Finisterre y mitad septentrional de Azores.

Por lo que a pronóstico se refiere, da la sensación de que el presente noviembre no va a quedar muy a la zaga del pasado. A este respecto figuran en el grabado los mapas habituales de nuestro comentario y que ya para nuestros lectores no sólo son perfectamente comprensibles, sino hasta facilones.

El primero muestra el estado previsto del viento y de la mar, en las distintas zonas, durante este mes de noviembre. Como siempre, el número que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los distin-



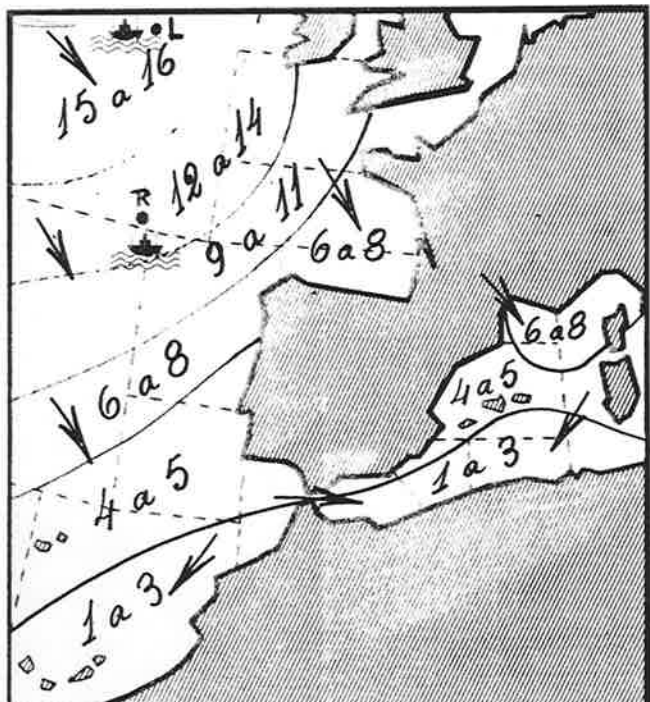
MAPA NUMERO 1.—Estado —previsto— de la mar y del viento (valores medios) para el presente mes de noviembre.

tos lados del rombo, indica el número MEDIO de días en que, para la correspondiente área, la mar provendrá del cuadrante de procedencia. La cifra del centro de cada rombo expresa el número de días de mar llana. Los que, al sumar, faltan hasta completar los treinta de que consta noviembre, corresponden a mares confusas. Por otro lado, debajo de cada rombo figura la media prevista mensual de días de marejada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m";

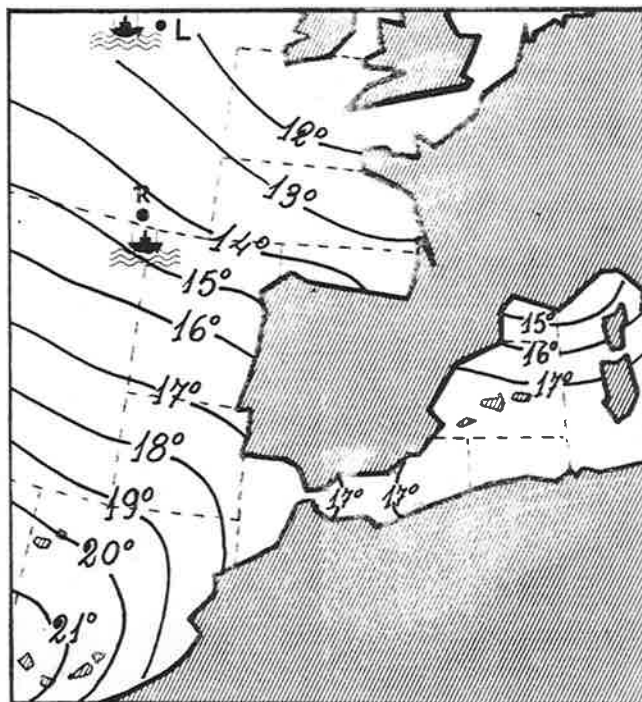
de marejada a fuerte marejada (olas de dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (olas de cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí hay que sobrentender cuanto antes les decíamos respecto a la media de direcciones e intensidades de viento y mar, es decir, que los días que —también al sumar— faltan hasta completar los treinta que corresponden al mes de noviembre, pertenecen a oleajes intermedios.

El segundo mapa esquematiza el número de DIAS en que, para nuestras distintas zonas marítimas, se prevé temporal (o ráfagas atemporaladas) a lo largo del presente mes de noviembre. Es decir, días de vientos de fuerza 7 o más en la escala de Beaufort. Si nos apuran un poco diríamos que aumentan considerablemente los días de temporal con respecto al pasado octubre. La dirección dominante del viento —en los días de temporal— es la que indican las flechas que figuran en el correspondiente mapa.

Por fin, el mapa número 3 da una clara idea del reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar para el presente mes de noviembre, las cuales —como bien saben— suelen ser ligeramente superiores a las de la capa de aire situada inmediatamente por encima. Solamente en pleno verano —y no siempre— ocurre al revés. Ni qué decir tiene que las isotermas van rotuladas en grados centígrados.



MAPA NUMERO 2.—Días de temporal —previstos para el mes de noviembre en curso— en las distintas zonas marítimas de responsabilidad española.



MAPA NUMERO 3.—Isotermas medias (SST) del agua del mar en superficie previstas para este mes de noviembre. Van rotuladas en grados centígrados.



Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Almería.