

hoja del mar

NUMERO 180

AÑO XVI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • SEPTIEMBRE 1980



EL F.R.O.M. ★ PESCA EN SEYCHELLES ★ PRORROGA CON NORUEGA ★ TERRANOVA



FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radares
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1. Teléf.: 225 74 83/Telex: 22884 MOCUR-E
O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO®
SU SEXTO SENTIDO

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

Editor:

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

Redacción y Administración:

Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.

Tels. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR

Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Eugenio Sánchez Guzmán. Cartagena: José Manuel Masip. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: David León Herrero. La Coruña: Mario Otero Iglesias. 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: Valentín Pedraza. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

En el extranjero: Amberes: M. A. Peña de la Torre. Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

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

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.

ACUERDO PESQUERO CON LAS ISLAS SEYCHELLES

MADRID.—En unas 20.000 toneladas de atún al año se calcula la capacidad de pesca de la flota española que en fecha breve podrá faenar en aguas de las islas Seychelles, una vez firmado el acuerdo pesquero entre España y aquella República africana.

Seychelles es un conjunto de islas situadas al Norte y muy cerca de la isla de Madagascar, frente a las costas de Somalia y debajo de la península Arábiga; su situación, según expertos en materia pesquera, en la parte Norte del océano Índico, permitirá a la flota atunera española acceder a una de las zonas más ricas del mundo en recursos de este pescado.

LAS POSIBILIDADES

La flota atunera de caña en nuestro país es en la actualidad de 226 buques, con unas capturas anuales del orden de las 29.000 toneladas. Esta flota podrá trasladarse en parte —veinticinco embarcaciones— a pescar en aguas de las mencionadas islas, lo que permitirá casi una duplicación del volumen anual de capturas de este tipo de pescado. El valor de las 20.000 toneladas anuales que está previsto capturar en dichas aguas se evalúa en unos 1.500 millones de pesetas anuales.

El acuerdo pesquero con Seychelles será firmado de forma definitiva dentro de unos meses. Entre tanto, las conversaciones mantenidas por autoridades de aquel

país con sus colegas españoles han desembocado en un acuerdo de principio, gracias al cual diversos pescadores españoles han inspeccionado la zona. Al parecer, según fuentes próximas al Ministerio de Transportes, las impresiones obtenidas han sido bastante positivas en cuanto a potencialidad pesquera de las aguas de las islas Seychelles.

A raíz de las conversaciones mencionadas, que se desarrollaron en el mes de junio, ambas partes convinieron en que cuatro pesqueros españoles faenarían en aquellas aguas, dentro de los límites marítimos del país. Las capturas que obtengan serán comercializadas libremente por los pesqueros españoles a través de una empresa estatal local.

EL FUTURO ACUERDO

Una vez transcurrido este período de seis meses de prueba se firmará el acuerdo definitivo, cuyo contenido ha sido negociado ya en sus aspectos más importantes. De conformidad con estos acuerdos previos, los buques españoles podrán capturar, libres de cualquier pago, sus primeras cuatrocientas toneladas anuales.

les, estableciéndose un canon del 2 por ciento para las capturas comprendidas entre las cuatrocientas y las seiscientas toneladas, y del 5 por 100, a partir de las seiscientas toneladas.

La flota atunera podrá disponer de un buque congelador nodriza para el tratamiento de las capturas; por otra parte, la flota española se compromete a embarcar a tres súbditos del país durante los dos primeros años de vigencia del acuerdo, y dos más, durante el tercer año. Finalmente, el Gobierno de la República de Seychelles se reserva el derecho de adquirir el atún capturado por la flota española, o parte de él, para manufacturarlo en el país, comprándolo a precios del mercado internacional, deducidos los costes de transporte.

Según fuentes del Ministerio de Transportes, este acuerdo puede abrir el camino en el océano Índico para la flota pesquera española, y se trata de un espacio que, "por estar alejado de los mercados internacionales y por haber sido zona de influencia británica, no tiene una flota de pesca a distancia y guarda aún importantes existencias de pescado potencialmente capturable". En estos momentos hay entabladas conversaciones en esta misma línea con países de la zona como Omán, Somalia, Kenia y Tanzania.

Estudios realizados por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación (FAO) estiman que en la zona del océano Índico existen unas reservas del orden de las 200.000 a las 400.000 toneladas de atún de superficie que no se capturan. ■

Presidente de la Asociación Bacaladera Vasca

"EN OCHO AÑOS, NUESTRA FLOTA BACALADERA SE HA REDUCIDO A LA TERCERA PARTE"

BILBAO.—El presidente de la Asociación Bacaladera Vasca, señor Lasa, ha declarado que "la flota bacaladera de nuestra región, en sólo ocho años, ha quedado reducida a una tercera parte de sus barcos y todavía sobran la mitad de las 33 unidades con que cuenta en la actualidad".

Respecto a la crisis que atraviesa la flota bacaladera vasca manifestó "que es consecuencia de una importante disminución de las capturas en los caladeros tradicionales, por la reducción de los cupos asignados por los Gobiernos correspondientes a la flota española, especialmente en aguas jurisdiccionales de Canadá".

DOSCIENTAS MILLAS

"Hasta hace tres años —ha agregado—, en que se establecieron las 200 millas jurisdiccionales, la flota bacaladera vasca no tenía, en realidad, tope de capturas, realizándose tres mareas en aguas de Canadá, con capturas de hasta 200.000 toneladas anuales".

Sobre las consecuencias de la crisis, señaló: "Actualmente, el cupo fijado

por las autoridades canadienses a la flota española es sólo de 20.000 toneladas, de las que se han capturado ya 15.000. Esta situación del sector bacaladero está llevando al paro a un importante número de tripulantes de estos barcos, con la consiguiente preocupación en el sector".

PERDIDA DE EMPLEO

Desde 1972, en que se contaba con una flota bacaladera vasca de 86 unidades, se ha pasado a 33 barcos, lo que supone que en los últimos ocho años, 1.272 hombres de este sector han perdido su empleo.

Por último, el señor Lasa manifestó que una expedición de industriales bacaladeros se iba a desplazar a Canadá para tratar problemas propios del sector.

"En esta entrevista —agregó—, los representantes del sector español pedirán a los industriales canadienses que medien ante su Gobierno para que se aumente el cupo a los pescadores vascos y gallegos". ■

PRORROGADO HASTA 1986 EL ACUERDO PESQUERO CON NORUEGA

Los barcos españoles que faenan en aguas noruegas podrán seguir pescando hasta el 31 de diciembre de 1986, según establece el convenio pesquero que delegaciones de ambos países firmaron en Madrid.

El acuerdo establece la posibilidad de que buques españoles tengan acceso a los excedentes de capturas noruegas dentro de la zona económica exclusiva de dicho país a partir de las doce millas, en lugar de las cincuenta, que era el límite actual.

Adicional al convenio de pesca, según informa Efe, se ha firmado un acta anexa por la que las autoridades noruegas conceden a España la posibilidad de cuotas para el año 1981 de mil toneladas de la especie gallineta y 5.000 toneladas de cefalópodos, especie a la que hasta ahora no habían dirigido sus actividades los barcos españoles en aguas noruegas.

Respecto a la especie bacaladera, la delegación noruega ha señalado que no se repartirán excedentes de bacalao durante 1981. No obstante, sigue abierta la posibilidad para los barcos españoles de capturar dicha especie, tanto fuera del límite de las doscientas millas jurisdiccionales noruegas como en la zona del archipiélago de Spitzbergen. ■



Familiares de los tripulantes del pesquero "Galdomir"—en su mayoría esposas de los mismos—visitaron al presidente del Gobierno en su residencia veraniega de "La Atlántida", en Vigo, para exponerle su preocupación por la situación que aquéllos pueden correr. La fotografía de Europa Press recoge a estos familiares al término de la entrevista.

MAYOR PLANIFICACION CIENTIFICA PARA EL C.E.N.I.P.

MADRID.—El Comité de Dirección del Centro Nacional de Investigaciones Pesqueras (CENIP) ha hecho público un comunicado en el que considera indispensable la planificación de la política científica española, con un sensible aumento de la partida de los presupuestos del Estado que se dedica actualmente a la investigación, y la definición de una política pesquera clara y coherente.

Cree el CENIP que, siendo España un país tradicionalmente pesquero y abierto al mar, la creación y conservación de recursos marinos debe llevar emparejada una auténtica y profunda labor investigadora, por encima de cualquier circunstancia, labor que se ve enturbiada por la falta de colaboración eficaz entre diferentes grupos de investigadores.

MAR MENOR.—Por otra parte, los problemas derivados del abandono de bancos de pesca podrían ser reparados en parte con las nuevas técnicas de la acuicultura, para la cría de peces en cotos marinos controlados, entre ellos el mar Menor, según recientes estudios.

Esta técnica, muy adelantada ya en el Japón, donde el 30 por 100 del pescado de consumo se consigue a través de estos métodos aplicados a la piscicultura, consiste en la cría de especies piscícolas en jaulas marinas, depositadas en el fondo.

En España, y más concretamente en el mar Menor, se está realizando una serie de estudios a cargo de la empresa Acuigrup, con las especies más interesantes, analizando su patología y alimentación, así como un estudio económico de la dieta alimenticia para, caso de que los resultados sean positivos, aplicar estas modernas técnicas de la piscicultura. ■

PUBLICADO EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PESCA DE LA BALLENA

MADRID.—El convenio internacional del 2 de diciembre de 1946 para la regulación de la pesca de la ballena apareció publicado el 22 de agosto en el "Boletín Oficial del Estado".

Este convenio fue firmado en Washington por Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Reino Unido, Sudáfrica y la Unión Soviética.

El "BOE" publicó además un anexo, revisado para incluir las enmiendas aprobadas en Tokio en diciembre de 1977, y el protocolo al convenio internacional para la reglamentación de la pesca de la ballena, aprobado en Washington el 19 de noviembre de 1956, con las modificaciones adoptadas.

España notificó su adhesión al convenio enmendado por el protocolo de 1956. La adhesión fue recibida el 6 de julio de 1979 y entró en vigor ese mismo día.

CUPO SUPERADO

Por otra parte, la Sociedad Gallega de Historia Natural asegura que España ha superado ya el cupo de capturas de ballenas concedido por la comisión ballenera internacional.

Según los datos de esta sociedad, del 8

de mayo al 30 se capturaron un total de 28 ballenas; del 31 de mayo al 30 de junio, 141; del 1 de julio al 23, 45 por el "Ibisa III" y 47 por el "Carrumeiro". A partir del 18 de julio se suma el "Lobeiro", que hasta el 23 realiza nueve capturas.

"El total de piezas capturadas hasta el 23 de julio —dice la SGHN— fue de 270; en esta fecha se reunió la comisión, y en ella los delegados españoles, tras negociaciones, consiguieron incrementar el cupo de 143 a 220 para la presente temporada, cupo que ya había sido sobrepasado por las capturas realizadas desde el comienzo de la temporada".

Denuncia también la referida sociedad que la flota de tres balleneros es auxiliada por dos remolcadores, que transportan las ballenas capturadas a las dos factorías de tierra, "siendo esta actividad ilegal ante la OBI y la legislación española".

Finalmente, la SGHN exige la suspensión de las actividades balleneras por esta temporada en nuestras costas, denuncia la "total ausencia de control oficial" y apunta que teme que se hayan superado ampliamente las 300 capturas, con una media de cuatro diarias, "como viene sucediendo en años anteriores, que se llegaban a capturar alrededor de 400 a 500 ballenas por temporada". ■

CONVERSACIONES CON MAURITANIA

MADRID.—Durante el mes de septiembre, delegaciones de España y Mauritania van a celebrar en aquel país conversaciones que conduzcan a la firma de un acuerdo pesquero entre ambos países.

Según manifestó el director general de Pesca, Gonzalo Vázquez, representantes del Ministerio de Pesca mauritano que estuvieron recientemente en España se han comprometido, al regresar a su país, a fijar una fecha para el comienzo de las conversaciones durante el mes de septiembre. ■

Seis astilleros nacionales firmaron el contrato

PESQUEROS PARA MEXICO

MADRID.—Seis astilleros nacionales firmaron en fecha reciente un importante contrato para la construcción de 18 barcos arrastreros destinados a la flota pesquera mexicana.

Según informó el boletín de Construnaves, el valor global de la operación es del orden de los 41 millones de dólares, unos 2.900 millones de pesetas.

Los buques, de 250 toneladas de registro bruto, serán construidos por los astilleros Gondán y Ojeda, de Asturias; Astilleros de Mallorca; Construcciones Navales P. Freire, de Vigo; Astilleros Aniceto, de Asturias; Construcciones Navales de Santo Domingo, de Vigo, y Marítima de Axpe, de Bilbao.

La construcción de estos 18 pesqueros implica una carga de trabajo del orden de un millón doscientas mil horas, lo que supone un considerable alivio, dada la situación apurada de algunos de los citados astilleros.

El mencionado contrato ha sido posible —informa la Asociación de Constructores Navales Españoles— "gracias al eficaz apoyo de nuestras autoridades y al prestigio y competitividad internacional de la industria de la construcción naval pesquera española". Por otra parte, se espera que se puedan llevar a cabo otras operaciones parecidas a esta, a tenor de las buenas relaciones que mantienen España y México.

"ERRADICAREMOS LAS SITUACIONES MONOPOLISTICAS EN LA COMERCIALIZACION DEL PESCADO"

Todo llega y, al fin, el sector marítimo-pesquero de nuestro país ha visto plasmado en el "BOE", en forma de Ley, una vieja aspiración por la que ha venido luchando desde hace tiempo: la creación del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM). Con esta Ley, publicada el pasado 21 de junio, se pretende conseguir una racional organización y aprovechamiento comercial de los productos del mar en beneficio del sector extractivo (los pescadores); los consumidores (la sufrida ama de casa) y, por qué no, de los canales de distribución. Cuando el FROM no tenía nombre —no existía—, los pescadores, que sabían perfectamente lo que querían, empezaron solicitando "un FORPPA" para la pesca...

El FROM ya está en marcha, y de su creación, estructura y la filosofía que lo animará damos información en esta misma "Hoja del Mar", con la publicación íntegra de la Ley que venimos mencionando. Pero es obvio que en toda obra humana lo importante es la capacidad, el trabajo y la ilusión de los hombres que la han de llevar a cabo. Y es por esto que hemos acudido al presidente de este nuevo organismo autónomo de la Administración del Estado, don Lázaro Rosa Jordán, para conocer sus planes de actuación, sus objetivos y, en definitiva, su tarea.

Don Lázaro Rosa es un hombre joven, por su edad, y jovial por temperamento. De trato cordial y humano, se aprecia en su talante, en su forma de decir las cosas y en su manera de mirar como "hacia el porvenir", el ambicioso propósito de llevar a cabo la labor que tiene por delante. Su "currículum" avala el conocimiento del terreno que pisa: hasta este nuevo cargo venía desempeñando el de subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos; es funcionario técnico del Instituto Social de la Marina y fue delegado de dicho organismo durante bastantes años en Ceuta, Málaga y Bilbao, y su ascendencia familiar es la de unos modestos armadores de bajura de la región catalana. Conoce la mar, su familia sigue siendo marinera, y es y ha sido trabajador del sector: a los catorce años, en la empresa pesquera familiar, y ahora, en la empresa común de todo un sector que lucha por sacar adelante uno de nuestros recursos básicos: la pesca. Cumple sobradamente el requisito que señala el artículo 4.º de la Ley del FROM, en el que se puntualiza que: "El presidente y el secretario general deberán ser nombrados entre personas que tengan acreditada notoria experiencia en el ámbito de la pesca costera o de litoral".

"EL PEZ SE CONVIERTE EN PESCADO"

Abierto al diálogo, interesado en que el sector pesquero conozca que está dispuesto a trabajar, el señor Rosa Jordán comienza a contestarnos:

—La labor del FROM es exclusivamente de ordenación comercial de los productos marinos. Explicándolo llanamente, a mí me gusta decir que nuestro trabajo comienza cuando "el pez se convierte en pescado". Naturalmente, eso no quita para que estemos englobados en la política general de los organismos de la Administración que se dedican al sector, y mantenemos con ellos la relación debida para una mayor y mejor atención a los trabajadores de la mar. Lo importante es el hombre y nos preocupan sus problemas humanos y sociales. En este caso, los trabajadores del mar están en dichos aspectos perfectamente atendidos por el Instituto Social de la Marina, organismo con el que deseamos mantener una estrecha colaboración.

—Sí, pero, ¿por qué ha nacido el FROM?

—Como usted conoce, ha sido una aspiración del sector pesquero de bajura y de litoral el crear un instrumento legal y financiero que pueda defender sus intereses en conjunto, y que

pueda ofrecer a sus pequeñas empresas el apoyo suficiente, tanto económico como administrativo, que les permita vencer la situación de desventaja en que se encuentra la oferta ante una demanda, más o menos organizada, pero en cualquier caso especulativa. En esta línea se concibe y se crea el FROM.

—De acuerdo, pero la comercialización de cualquier producto tiene siempre un origen y un destino. ¿Qué pueden esperar del FROM los consumidores?

—Con la creación del FROM no sólo se pretende potenciar al pescador, sino, y de forma muy importante, acercar los precios entre la lonja y el mercado. Este organismo ha nacido para lograr una adecuada y racional comercialización de los productos del mar, y qué duda cabe que uno de los importantes destinatarios de esta labor son (somos) los consumidores. La Ley de creación del FROM recoge esta filosofía, y en su Consejo General existirá representación de los consumidores.

LOS INTERMEDIARIOS

—Por lo que he entendido, el FROM tratará de acercar los precios entre el origen y el destino de los productos de la mar, y si es así, la labor no parece fácil. ¿Cuál será el camino para conseguirlo?

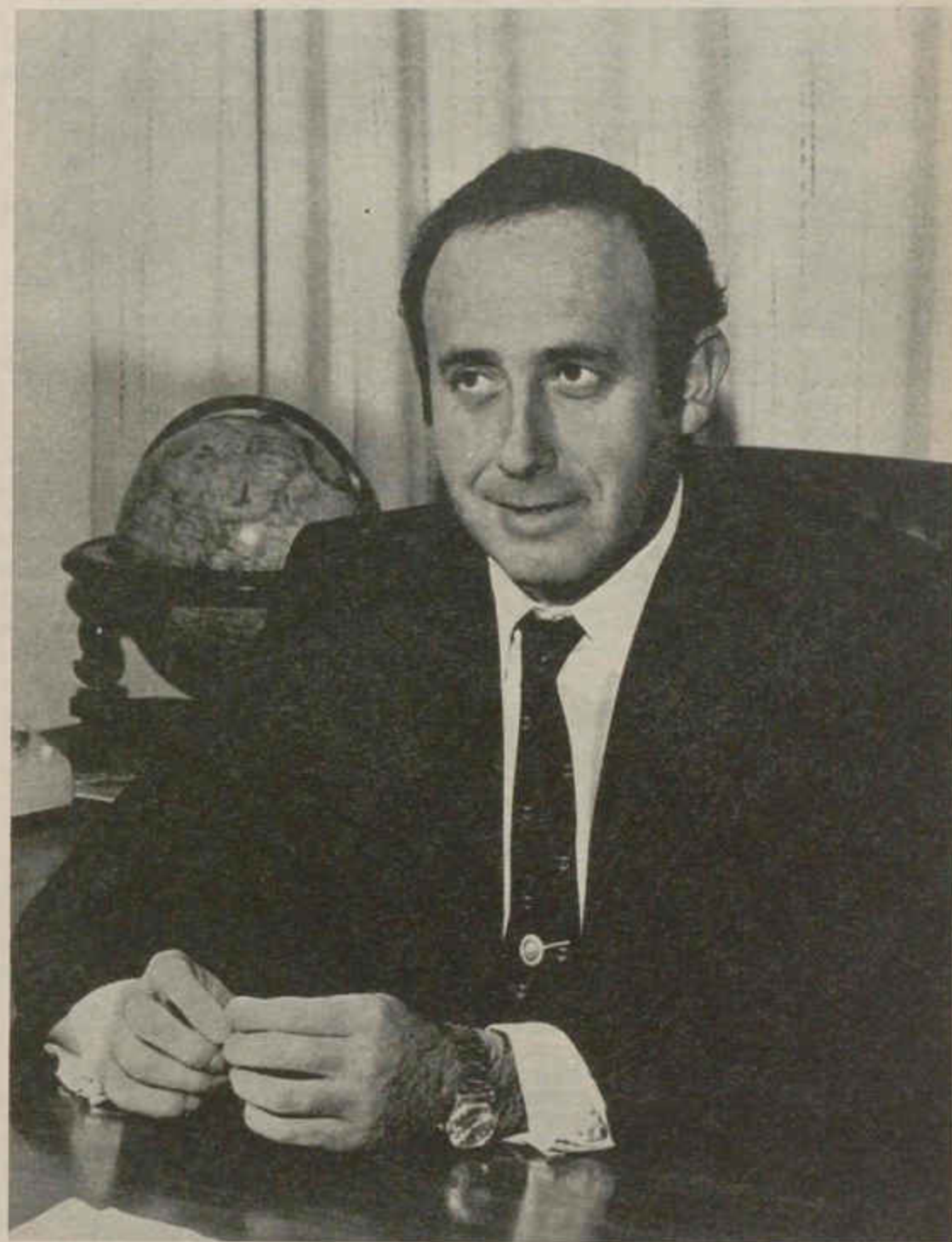
—Efectivamente, ese es uno de los puntos básicos, aunque no el único, que abordaremos. ¿Cómo conseguirlo? Tratando de ordenar el mercado. Existe una red de distribución que ha-

● UN ORGANISMO NACIDO PARA LOGRAR LA ADECUADA COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS DE LA MAR

ce posible el abastecimiento de pescado a nuestras tierras del interior. Esa red es provechosa para el consumidor y para el productor —pues de no tenerla se perdería el mercado interior de enorme consumo de pescado—, por lo que nosotros no iremos contra eso. Si iremos, en cambio, contra la especulación y el abuso que se ha hecho posible hasta ahora por la falta de organización en el sector extractivo y la falta de competencia en los sistemas de distribución que, en muchos casos, han sido casi de monopolio. Contra eso lucharemos.

—Bien, la filosofía está clara, pero la "praxis", no tanto. Repetimos. ¿Cómo...?

—La Ley nos exige la erradicación de situaciones monopolísticas y cualquiera de las prácticas que encarecen el mercado, y precisamente por eso también nos autoriza a proponer medidas de control y vigilancia de precios y calidades en las lonjas. Por tanto, en cumplimiento de la Ley, utilizaremos este camino cuando sea necesario; si bien nuestra actuación, en una economía libre de mercado como la nuestra, tenderá fundamentalmente —y también conforme a



la Ley — a potenciar la oferta mediante la comercialización directa, créditos, subvenciones, etcétera; medios de financiación suficientes: lucha contra el monopolio; apoyos especiales para favorecer la acción exportadora; informar las importaciones de pescado y marisco proponiendo las medidas necesarias para evitar el desequilibrio del mercado interior; preparación de planes de campañas de propaganda de consumo; estudiaremos los circuitos de mercados para hacer el análisis de costes y escandallos de precios. Como se puede apreciar, es todo un programa, muy definido, que estamos ya tratando de poner en marcha, y que en poco tiempo producirá las ventajosas consecuencias que esperamos.

LA PESCA DE LITORAL

—Las líneas de actuación por usted señaladas anteriormente, ¿en qué afectarán a la pesca de bajura o de litoral?

—Lo señalado anteriormente es una línea general de actuación del FROM en cuanto a la

comercialización de las pesquerías de nuestro país. Ahora bien, nuestra pesca de bajura o de litoral tiene unas peculiaridades que también hemos contemplado —y la Ley recoge— y que se pueden fijar en los siguientes puntos de actuación. Primero: Se proveerá a las Cofradías de Pescadores, Cooperativas y Asociaciones extractivas de medios financieros para conseguir el mantenimiento de precios mínimos en primera venta; para ello se prevé que en caso de que el sector lo solicite, también se reglamentará el sistema de subasta al alza. Segundo: Se facilitarán créditos de campaña a fin de favorecer la actividad del sector y acceder al proceso de primera venta en condiciones de mayor competitividad. Y tercero: Se desarrollarán funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado interior, propiciando la consecución de contratos previos intersectoriales (productor, transformador y distribuidor) referentes a las cantidades, precios y calidades.

CULTIVOS MARINOS

Casi sin solución de continuidad, el señor Rosa Jordán nos empieza a hablar de los cultivos marinos. Hasta su nuevo destino él ha sido, desde su puesto de subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos, el protagonista del relanzamiento de esta actividad pesquera, con grandes posibilidades para nuestro país por su clima y geografía litoral.

(Pasa a la pág. siguiente)

DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DEL FROM

(Viene de la pág. anterior)

—Pero, ¿qué tiene que ver el FROM en todo esto?

—Muchísimo. Tenga usted en cuenta que, al igual que la pesca de bajura, los cultivos marinos dependen exclusivamente de nuestro territorio y, por tanto, de nuestra voluntad. Potenciar lo que tenemos en casa siempre será, a la larga, más rentable que depender de otros. Pero, además, es que, como está ocurriendo en todo el mundo, la investigación sobre cultivos marinos se está desarrollando a marchas agigantadas, y sería una pena que con nuestras condiciones climatológicas y marítimas no los aprovechásemos. No me gusta hacer profecías, pero la década de los ochenta será la de "la explosión de los cultivos marinos". Con estas perspectivas, la labor del FROM en esta tarea puede ser fundamental.

LOS PESCADORES, PROTAGONISTAS

—Nos ha hablado de fines, ideas, planes de trabajo, pero también nos gustaría que nos dijese algo sobre los "destinatarios" del FROM y de qué forma contarán con ellos.

—Los "destinatarios", como usted los llama, somos todos, y en beneficio del bien común vamos a trabajar; ahora bien, como fiel reflejo de la mayoría de afectados por este organismo, dentro de él estarán representados, democráticamente, los pescadores (a través de las centrales sindicales y de las Cofradías de Pescadores), las Asociaciones extractivas, órganos de la Administración relacionados con el trabajador del mar; el sector comercializador, Cooperativas del Mar y, como ya le he dicho antes, dos representantes de los consumidores.

SUS RECURSOS

La tarea, como se puede ver, es apasionante. El señor Rosa Jordán así lo transmite, pero, ¿con qué recursos cuentan para llevarla a cabo?

—En estos momentos estamos empezando y habrá que esperar al desarrollo de la Ley que indica que el FROM contará con créditos de los Presupuestos Generales del Estado; los derechos compensatorios; préstamos que se acuerden por el propio organismo y subvenciones.

—Bien, esa es la teoría, pero en dinero "constante y sonante", ¿con cuánto...?

—A eso no le puedo contestar en estos momentos, si bien podríamos indicar que esperamos que estén en consonancia con el valor de la renta generada por el sector pesquero; como, por ejemplo, lo tienen organismos similares en el sector agropecuario.

—Al hablar usted de otros organismos que actúan en el sector agropecuario entendemos que se refiere al FORPPA. ¿Es el FROM el FORPPA de la pesca?

—No, rotundamente, no. Aunque el profano pueda encontrar una cierta similitud entre el FORPPA y el FROM, lo cierto es que ni por la naturaleza de sus acciones, ni por los objetivos, ni por los medios que el sector de la pesca necesita, el FROM puede titularse el FORPPA de la pesca.

Hay que entender que la agilidad y la rapidez de reacción en determinadas acciones del FROM depende en ocasiones de horas, pues el pescado es un producto sumamente perecedero y los problemas que comporta su comercialización son específicos y no tienen paralelismo con cualquier otro sector.

Pero es que, además, los objetivos que persigue el FROM tienen como filosofía la "organización" y no la ordenación, pues, curiosamente, la ordenación del pescado en España puede decirse que es la mejor de toda Europa..., aunque a muchos les cueste creerlo.

En ningún país de Europa se consume pescado fresco en el interior, y resulta obvio decir que en Madrid, Zaragoza, Valladolid o cualquier capital de provincia del interior, se consume pescado fresco de tan buena calidad como puedan hacerlo en La Coruña, Bermeo o el Puerto de Santa María.

Quede claro, por tanto, que las únicas coincidencias que tiene el FROM con el FORPPA son aquellas de nivel funcional, que lógicamente deben enmarcarse dentro de un similar ordenamiento administrativo. ■ MAURO RODRÍGUEZ.

LEY DE CREACION DEL FONDO DE REGULACION DEL MERCADO DE PRODUCTOS DE LA PESCA Y CULTIVOS MARITIMOS

MADRID (Redacción).—Por una Ley aparecida en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 27 de junio se ha creado el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marítimos; más conocido como el FROM. Dada la importancia de la mencionada Ley, la publicamos a continuación íntegramente.

Ley 33/1980, de 21 de junio, sobre creación de un Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marítimos (FROM).

DON JUAN CARLOS I, REY DE ESPAÑA.

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

Artículo primero

Uno. Se crea en la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como organismo autónomo de la Administración del Estado de carácter comercial, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marítimos, que se regirá por la presente Ley, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria, por las normas que regulan las entidades estatales autónomas y demás disposiciones complementarias. Podrá designarse con el anagrama FROM.

Dos. Es función esencial del FROM el fomento y la asistencia a las asociaciones, cooperativas y empresas extractivas de cultivos marinos, a la flota que habitualmente ha venido faenando en pesca de bajura y a la que, con las mismas características, realiza pesca costera o de litoral.

Artículo segundo

Serán funciones del FROM:

Uno. Proponer a los organismos competentes la realización de acciones de propaganda del consumo de productos pesqueros y su promoción, tanto en el mercado interior como en el exterior, mediante las acciones que se estiman oportunas.

Dos. Proponer a los organismos competentes la realización de las acciones precisas para erradicar las situaciones monopolísticas y cualesquiera prácticas que encarezcan el mercado, y reducir las diferencias entre los precios en primera venta y los precios finales al consumidor.

A estos efectos podrá proponer medidas de control y vigilancia de precios y calidades en las lonjas.

Tres. Acordar apoyos, en su caso, independientemente de los estímulos a la exportación en vigor, para, en circunstancias especiales, favorecer la acción exportadora.

Cuatro. Informar las importaciones de pescado y marisco proponiendo las medidas que sean necesarias para evitar el desequilibrio del mercado interior.

Cinco. En relación con la pesca costera o de litoral:

a) Proveer a las Cofradías de Pescadores, cooperativas y asociaciones extractivas de medios financieros, bajo forma de créditos, subvenciones y ayudas, para conseguir el mantenimiento de precios mínimos en primera venta.

Reglamentariamente se establecerán las condiciones en que a petición del sector extractivo podrá establecerse el sistema de subasta al alza.

b) Facilitar créditos de campaña al sector pesquero y marisquero y de cultivos marinos, a fin de favorecer su actividad y acceder al proceso de primera venta en condiciones de mayor competitividad.

c) Desarrollar funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado interior, propiciando la consecución de contratos previos intersectoriales (productor, transformador y distribuidor) referentes a las cantidades, precios y calidades.

Seis. En general, desarrollar cualquier tipo de acciones que, dentro del ámbito de la función del FROM, le encomiende el Gobierno a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo tercero

El FROM estará regido por:

— El presidente.
— El Consejo General.
— El Comité Ejecutivo y Financiero.
— El secretario general.
— El administrador general.

Artículo cuarto

Uno. El presidente será nombrado por Decreto, a propuesta del ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dos. El administrador general será designado por el ministro de Hacienda.

Tres. El secretario general será nombrado por el ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta del presidente.

Cuatro. El presidente y el secretario general deberán ser nombrados entre personas que tengan acreditada notoria experiencia en el ámbito de la pesca costera o de litoral.

Artículo quinto

Uno. El Consejo General estará constituido de la siguiente forma:

a) El presidente.
b) Tres representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de los cuales dos con categoría de director general, de los que uno asumirá la vicepresidencia del Fondo.
c) Un representante del Ministerio de Hacienda.
d) Un representante del Ministerio de Comercio.
e) Un representante del Ministerio de Economía.
f) Un representante del Ministerio de Industria y Energía.
g) Un representante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
h) Un representante del Ministerio de Agricultura.
i) Un representante del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.
j) Un representante del Instituto Español de Oceanografía.
k) Cinco representantes de las Cofradías

de Pescadores, elegidos por los patrones mayores de las mismas de entre ellas.

l) Cuatro representantes de las asociaciones extractivas, elegidos por los presidentes de las mismas de entre ellas.

m) Un representante de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar.

n) Siete representantes de los trabajadores, de los cuales cuatro del sector extractivo, dos del sector transformador y uno del comercializador de los productos comprendidos dentro del ámbito del FROM.

ñ) Dos representantes de los consumidores.

Dos. Cada uno de los representantes será designado por los Ministerios, corporaciones, federaciones, asociaciones, cooperativas y centrales sindicales, en la forma que reglamentariamente se determine.

Artículo sexto

Uno. El Comité Ejecutivo y Financiero estará constituido en la siguiente forma:

a) El presidente.
b) El vicepresidente.
c) El administrador general.
d) Un representante del Ministerio de Hacienda.
e) Un representante del Ministerio de Comercio.
f) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
g) Seis representantes de los sectores privados, dos de las Cofradías de Pescadores, uno de las cooperativas del mar, uno de las asociaciones del sector extractivo y dos de los trabajadores de dicho sector, elegidos por las centrales sindicales.
h) El secretario general.

Dos. Los vocales comprendidos en los apartados d), e), f) y g) serán elegidos o designados de entre los que forman parte del Consejo General en los términos que se determinan reglamentariamente.

Artículo séptimo

El presidente del FROM, que asumirá la dirección del organismo, tendrá las siguientes atribuciones:

a) Ostentar su representación y la dirección de todos los servicios.
b) Convocar y presidir las reuniones del Consejo General y del Comité Ejecutivo y Financiero, fijar el orden del día de las mismas y dar cuenta del desarrollo, ejecución de los acuerdos adoptados.
c) Elevar a los ministros competentes las propuestas oportunas e informarles sobre la ejecución de las medidas aprobadas, de acuerdo con las propuestas del Comité Ejecutivo.
d) Disponer la debida publicación y divulgación de los acuerdos del Consejo General y del Comité Ejecutivo Financiero.
e) Velar por el cumplimiento de los acuerdos, cuando sean ejecutivos.
f) Ordenar los gastos del organismo.
g) Nombrar, a propuesta del Comité Ejecutivo y Financiero, los componentes de las Comisiones que por acuerdo del Consejo se constituyan para la preparación de los asuntos que hayan de ser conocidos y resueltos por el Pleno.
h) Cualesquiera otras que expresamente se le confieran.

ION Y ORGANIZACION DEL ULTIVOS MARITIMOS (FROM)

Artículo octavo

Corresponde al secretario general:

- Desempeñar la Secretaría del Consejo General y del Comité Ejecutivo y Financiero.
- Asumir la dirección de todos los servicios por delegación del presidente, incluidos los administrativos de información y personal.
- Preparar los estudios e informes que el presidente le encomiende.
- Redactar la Memoria anual.
- Las demás que se le atribuyan reglamentariamente o que le encomiende el Consejo General, el Comité Ejecutivo y Financiero y el presidente.

Artículo noveno

Corresponde al administrador general:

- Dirigir los servicios financieros.
- Confeccionar los proyectos de presupuesto propio.
- Proponer al Comité la distribución de los recursos financieros.
- Gestionar el cobro de los ingresos previstos y ordenar los pagos.
- Las demás funciones que se le atribuyan reglamentariamente o se le encomienden por el Consejo General, el Comité Ejecutivo y Financiero y el presidente.

Artículo diez

El Consejo General asumirá la competencia genérica que al FROM se le reconoce en esta Ley. El Consejo Ejecutivo y Financiero ejercerá las que, dentro de aquélla, se le atribuyan reglamentariamente.

Artículo once

Uno. Las condiciones de funcionamiento del Consejo serán las establecidas por su Reglamento de Régimen Interior.

Dos. El régimen de acuerdos del Consejo General y del Comité Ejecutivo y Financiero será el que se determine en los artículos noveno al quince, ambos inclusive, de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo doce

Para el cumplimiento de sus funciones, el FROM contará con los siguientes recursos:

- Los créditos consignados en los Presupuestos Generales del Estado.
- El rendimiento de la exacción denominada "derechos compensatorios", establecida por la Orden de trece de febrero de mil novecientos setenta y cinco, del Ministerio de Comercio.
- Los préstamos cuya contratación apruebe el Comité Ejecutivo y Financiero.
- Las subvenciones, donaciones, legados y cualesquiera otros recursos que pudieran atribuirsele.
- Los que legalmente puedan establecerse en su favor.

Artículo trece

Uno. Corresponde al Comité Ejecutivo y Financiero la formulación de un plan anual de actuación financiera, de cada ejercicio y antes del comienzo del mismo, que elevará al Consejo General, el que, con informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los remitirá al de Hacienda para su informe y posterior aprobación por el Gobierno.

Dos. El referido plan deberá comprender:

- Las previsiones de aquellos recursos de que podrá disponer cada año el FROM, incluyendo, en su caso, los saldos que resulten del ejercicio anterior.
 - Las dotaciones máximas que se asignen para cubrir todas las necesidades que se señalen para el ejercicio, entre las que deberá figurar una partida en concepto de imprevistos o eventualidades.
- Tres. Durante el transcurso del ejercicio, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a propuesta del Consejo General, podrá autorizar transferencias entre las dotaciones del plan financiero, siempre que no exijan incremento de sus recursos, poniéndolo en conocimiento del ministro de Hacienda.

Cuatro. El Fondo funcionará circunscrito en el orden económico a los presupuestos anuales que se establezcan y en ningún caso su funcionamiento originará otras obligaciones que las que pueda financiar con los recursos del artículo doce anterior.

Cinco. El Comité Ejecutivo y Financiero dará cuenta al término de cada ejercicio al Consejo General del Estado de sus cuentas con justificación de las subvenciones, créditos y transferencias de cualquier tipo efectuadas.

Artículo catorce

Uno. El presidente elevará, previa iniciativa del Comité Ejecutivo y Financiero, el proyecto de plantillas del organismo al ministro de Transportes y Comunicaciones, quien, con su aprobación, le dará la tramitación correspondiente.

Dos. El personal que sirva las plantillas aprobadas se regirá por la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, sobre Entidades Estatales Autónomas, y su Estatuto de veintitrés de julio de mil novecientos setenta y uno, y, en su caso, si se tratase de funcionarios de carrera de la Administración Civil del Estado, por la Ley de siete de febrero de mil novecientos setenta y cuatro.

Tres. En los Presupuestos Generales del Estado, y en la sección correspondiente al Departamento de Transportes y Comunicaciones, se harán figurar los créditos necesarios para los gastos que origine el funcionamiento del FROM.

DISPOSICION TRANSITORIA

En el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, por los Ministerios de Hacienda y de Comercio se adoptarán las medidas necesarias para transferir al FROM los saldos existentes en la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, por rendimientos, hasta la fecha, de los derechos compensatorios variables a la importación de productos pesqueros.

DISPOSICION ADICIONAL

Las atribuciones que se encomienden al FROM en la presente Ley se entienden sin perjuicio de las competencias que ostenten las comunidades autónomas por los correspondientes Estatutos de Autonomía.

DISPOSICION FINAL

Quedan facultados los ministros de Hacienda y Transportes y Comunicaciones para dictar, conjunta o separadamente, en su caso, las disposiciones precisas para el desarrollo de la presente Ley.



MURIO EL ALMIRANTE FONTAN

El almirante Fontán ha muerto. El óbito ocurrió el pasado mes de agosto, en El Ferrol, como consecuencia de una larga enfermedad.

No será preciso, en estos momentos, avivar recuerdos ni exponer la extensa y ejemplar biografía del almirante, pues todo el mundo marítimo-pesquero español le conoce. El almirante Jesús Fontán Lobé, durante los años en que desempeñó la presidencia del Instituto Social de la Marina, dedicó de forma incansable y verdaderamente ejemplar todo su esfuerzo a conseguir la promoción social de los trabajadores del mar.

Viajó a todos los puertos, visitó los hogares de las familias más humildes, intensificó la creación de centros de promoción y asistencia. Durante su mandato en el organismo se dio un fuerte impulso a la construcción de las Casas del Mar, como ente, que son, de la promoción globalizada de las gentes del sector. Paralelamente reestructuró el Instituto, dotándole de mayor funcionalidad operativa, y dedicó especial atención a las tripulaciones que habitualmente se desplazan a faenas a caladeros lejanos.

Pero sería mutilar la semblanza del almirante si no resaltáramos también la enorme humanidad que le caracterizaba y que posiblemente fue el auténtico motor que le llevó a impulsar aquella tarea, que fue de verdadera envergadura y ha tenido una enorme proyección. De ello dejó constancia en cuantos puestos ocupó —todos de especial relevancia— y, por supuesto, en el Instituto Social de la Marina y en el sector marítimo-pesquero.

Acaso esta etapa de su vida al frente del ISM sea la que desarrolló el almirante en mayor plenitud, y él mismo, cuando por razones de edad fue relevado en el cargo de presidente, conservaba de ella, según nos consta, una gran añoranza. Es significativo que entre las numerosas condecoraciones que le fueron impuestas en su vida, tanto civiles como militares, e incluso de países extranjeros, el almirante se sintiera especialmente orgulloso de la medalla de oro al Mérito Social Marítimo, que le fue concedida por el Consejo General del ISM.

Nos complace resaltar ahora que "Hoja del Mar" también se vio ampliada en su difusión y contenido por el impulso que dio a todo el organismo el almirante Fontán. Durante su etapa se intensificaron los viajes a los puertos base de nuestras flotas en el extranjero, que tuvieron el puntual reflejo en reportajes cuyo contenido de alguna manera conmovieron a la opinión pública nacional, y muy especialmente a la del sector.

Trabajó intensamente y dejó la impronta de su bondad en todos cuantos le tratamos. Vivirá siempre en nuestro recuerdo. Creemos interpretar el sentir de todos los trabajadores del mar al transmitir su sentimiento de pesar a la viuda e hijos del almirante Fontán. ■

NO HABRA FACILIDADES PARA LOS BUQUES OCEANOGRÁFICOS SOVIÉTICOS

MADRID.—Mientras existan discrepancias de interpretación que den lugar a abusos en algunos puntos del actual convenio de pesca hispano-soviético, las autoridades españolas no darán facilidades para el atraque de buques oceanográficos de la URSS en los puertos canarios, informaron fuentes diplomáticas.

Estos comentarios se produjeron después de que el buque científico "Cosmonauta Yuri Gagarin" no recibiese autorización del Ministerio de Asuntos Exteriores para el atraque en el puerto canario, según fuentes de la Comandancia de Marina de Las Palmas, donde estuvo fondeado a 22 millas del puerto. Este tipo de buques pueden dedicarse, se ha sabido, a estudios científicos de los fondos marinos, alzado de litoral y aspectos que, según las fuentes consultadas, interfieren en problemas de seguridad nacional. ■

EL PETROLERO "ASTORGA", VENDIDO A UNA NAVIERA GRIEGA

ASTORGA (León).—El petrolero "Astorga", hasta ahora propiedad de la empresa Cepsa, ha sido adquirido por una naviera griega, con sede en Gibraltar, que lo retirará del transporte de crudos y lo empleará como gabarra en el puerto de El Pireo.

En cuanto al pendón que había regalado la corporación astorgana a la tripulación del buque cuando éste fue botado al mar, en 1960, fuentes de Cepsa confirmaron que se encuentra en buenas condiciones y que pasará a engrosar los motivos ornamentales de la sala de congresos de la empresa. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

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

ALZA DE PEDIDOS EN NUESTROS ASTILLEROS

MADRID.—Al comenzar la segunda mitad del año, la cartera de pedidos de los astilleros nacionales ascienden a 1.608.730 toneladas de registro bruto, equivalentes a 1.452.846 toneladas compensadas, informó el boletín de información de Construcción Naval.

De las 1.608.730 toneladas de registro bruto, 892.551 corresponden a buques contratados por armadores extranjeros. También conviene señalar que solamente el 38 por 100 de la citada cartera corresponde a buques cuya construcción aún no ha sido iniciada.

En el transcurso del primer semestre del presente año, la actividad productiva de los astilleros nacionales se mantuvo a un ritmo muy bajo, habiéndose entregado únicamente 37 buques, con 104.550 toneladas de registro bruto y 201.033 toneladas de registro bruto compensadas, de los que

nueve buques, con 14.282 toneladas de registro bruto fueron para exportación.

En el mismo periodo se contrataron cuarenta buques con 505.155 toneladas de registro bruto y 332.058 toneladas de registro bruto compensadas, correspondiendo nueve buques con 424.890 toneladas de registro bruto y 176.270 toneladas de registro bruto compensadas a contratos para exportación. Sin embargo, la actividad contractual ha sido y está siendo obstaculizada por la detención del mecanismo de concesión de primas que persiste desde el principio del presente año.

Esta situación, indican fuentes de Construcción Naval, constituye un serio elemento de inquietud para los astilleros nacionales, quienes, ante la necesidad de obtener pedidos se ven obligados a progresar en sus negociaciones comerciales sin previa confirmación de la ayuda oficial y de su cuantía.

Por parte de los astilleros españoles

ESTUDIO PARA LA RECONVERSION DE LOS MOTORES DE PETROLEROS

MADRID.—Representantes de diversos astilleros españoles mantienen consultas con miembros de la Administración y de las empresas petroleras a fin de estudiar la posibilidad de que la reconversión a motores de las plantas de turbinas de la flota petrolera española se realice en industrias españolas.

Estas conversaciones surgieron a raíz de la contratación a los astilleros japoneses Hitachi, del buque "Valencia", propiedad de Cepsa. Este buque —informó el boletín "Enerpress"—, es un petrolero de 175.000 toneladas de peso muerto, construido por la Empresa Nacional Bazán hace tres años, formando una serie de siete unidades gemelas.

El barco fue equipado de origen con una planta propulsora Bazán-Kawasaki de turbinas a vapor, que desarrollaban una potencia de 32.000 caballos. Ahora se procederá a sustituir la planta de turbinas por otra formada por dos motores Man, engranados a un solo eje, con una potencia total instalada de 25.300 CV. Esta potencia se considera suficiente para asegurar una velocidad de quince nudos, y conseguir un sustancioso ahorro de combustible, estimado en un principio en 53 toneladas de fuel al día.

Otras modificaciones mecánicas que se llevarán a cabo en el barco serán, por un lado, la sustitución de la hélice por otra de

mayor tamaño y menor velocidad de giro, aumentando con ello el rendimiento propulsor. De otra parte, aprovechando los gases de escape, se instalará un turbocompresor que accionará un rotor, el cual proporcionará la energía eléctrica necesaria para las necesidades de los diferentes servicios del buque.

Instalaciones similares a la descrita podrían ser desarrolladas igualmente en los petroleros "Lérida" y "Puertollano", pertenecientes a las empresas Cepsa y Enpetrol, respectivamente.

AHORRO DE CONSUMO

Como consecuencia de la transformación que se está llevando a cabo en su mecánica, el "Valencia" podrá disminuir apreciablemente su consumo. Hay que tener en cuenta que el consumo específico de los motores Diesel es de 145 gramos de fuel por caballo y hora y el de las turbinas llega a 200. Contando con que los días de navegación de estas unidades oscilan entre los 220 y 230 por año, el ahorro de combustible en este periodo de tiempo puede alcanzar las 300.000 toneladas de fuel.

La operación de reconversión de plantas motrices de los grandes petroleros puede suponer, para los astilleros españoles, un cierto alivio dentro de la generalizada crisis del sector. ■

LA COSECHA DE CEREALES REACTIVARÁ EL MERCADO DE FLETES

MADRID.—Las perspectivas sobre las cosechas de cereales en los principales países productores y consumidores, con los cálculos sobre necesidades de los países "clientes" y las disponibilidades de los países productores, pueden influir decisivamente en una reactivación del mercado de los fletes marítimos.

En estos momentos, cuando ya está próxima la recolección, productores y clientes echan las cuentas sobre sus respectivas necesidades de exportar e importar, respectivamente, lo cual puede resultar beneficioso para los navieros españoles, ya que el movimiento masivo de cereales que se espera, animará decididamente el mercado de contratación de fletes.

En particular, según un informe de la Compañía Marítima Internacional, se espera con atención las necesidades de importar cereales que tenga Rusia, ya que en años precedentes, los fletes contratados por este país ha sido básico para encarrilar el mercado durante una larga temporada.

Dados los diferentes informes internacionales, se sabe que la cosecha en los Estados Unidos puede resultar más bien deficitaria, a consecuencia de la enorme sequía que se ha producido en muchos Estados de la Unión. En cambio han sido abundantísimas las cosechas de los países de la Comunidad Económica Europea, Península Escandinava y Canadá, en tanto que se pueden calificar de buenas las de Australia y Argentina.

El trasvase de cereales entre los diferentes países contribuirá al mantenimiento o incluso al auge del mercado de fletes, que por el momento mantiene una tendencia de estabilización. ■

CREDITO PARA TRABAJOS PORTUARIOS

MADRID.—Un proyecto de Ley de concesión de dos suplementos de crédito a presupuesto en vigor del Organismo Autónomo de Administración de Trabajos Portuarios ha tenido su entrada en la secretaría del Congreso de los Diputados.

Los suplementos de crédito, por un importe global de aproximadamente 56 millones de pesetas, se destinan a sufragar obligaciones derivadas de pensiones de jubilación y pensiones a familiares. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

LUBRICANTES, CABLES CABALLERIA, PINTURAS, FERRETERIA NAVAL, ETCETERA

Suministros a la Marina en general

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

CADIZ

NUEVO GOBIERNO ESPAÑOL, PRESIDIDO POR ADOLFO SUAREZ

MADRID (Redacción).—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el pasado día 9 de septiembre el nombramiento de los nuevos ministros designados por el Rey a propuesta del presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, quien despachó por la tarde con el monarca y a continuación se reunió con el comité ejecutivo de Unión de Centro Democrático para informarle de la formación del nuevo Gabinete.

Las notas más destacadas de este quinto Gobierno de Suárez son: el cese de Fernando Abril Martorell y Marcelino Oreja, "fijos" hasta ahora en todos los Gabinetes de Suárez; el regreso de "barones" tan destacados como Fernández Ordóñez, Pío Cabanillas y Rodolfo Martín Villa en las carteras de Justicia y Desarrollo Constitucional, adjunto al presidente y Administración Territorial, respectivamente; así como la ausencia de representantes del sector liberal.

Tras la remodelación, la lista oficial del nuevo Gobierno ha quedado así:

Presidente, **Adolfo Suárez**.

Vicepresidente primero para Asuntos de la Seguridad y Defensa Nacional, **Manuel Gutiérrez Mellado**.

Vicepresidente segundo, encargado de Asuntos Económicos: **Leopoldo Calvo Sotelo**.

Ministro de Estado de Asuntos Exteriores, **José Pedro Pérez Llorca**.

Ministro de Estado de Hacienda, **Jaime García Añoveros**.

Ministro de Estado de Justicia, **Francisco Fernández Ordóñez**.

Ministro de Estado de Interior, **Juan José Rosón**.

Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, **Jesús Sancho Rof**.

Ministro de Estado de Educación, **Juan Antonio Ortega y Díaz Ambrona**.

Ministro de Trabajo, **Félix Manuel Pérez Miyares**.

Ministro de Industria y Energía, **Ignacio Bayón**.

Ministro de Estado de Agricultura, **Jaime Lamo de Espinosa**.

Ministro de Transportes y Comunicaciones, **José Luis Álvarez**.

Ministro de Cultura, **Iñigo Cavero**.

Ministro de Sanidad y Seguridad Social, **Alberto Oliart**.

Ministro de Estado de Administración Territorial, **Rodolfo Martín Villa**.

Ministro adjunto sin cartera para las Relaciones con la CEE, **Eduardo Punset Casals**.

Ministro de Estado de Economía y Comercio, **Juan Antonio García Díez**.

Ministro de Investigación y Universidades, **Luis González Seara**.

Ministro de Estado de la Presidencia, **Rafael Arias Salgado**.

Ministro de Estado de Defensa, **Agustín Rodríguez Sahagún**.

Ministro de Estado adjunto al presidente, **Pío Cabanillas**.

Ministro adjunto para la Administración Pública, **Sebastián Martín Retortillo**.



Adolfo Suárez.

BIOGRAFIA DE LOS MINISTROS



Manuel Gutiérrez Mellado.

MANUEL GUTIERREZ MELLADO.—Nació en Madrid en 1912. A los diecisiete años ingresó en la Academia Militar de Zaragoza y fue promovido al empleo de teniente de Artillería. Tomó parte activa en la contienda civil con el citado grado y con el de capitán, al que ascendió en 1936. Ascendió a general de Brigada en 1970; en este puesto prestó servicios en el CESEDEN (Centro Superior de Estudios para la Defensa Nacional). En 1973 fue promovido para el empleo de general de División y se le destinó al Estado Mayor, donde estuvo hasta 1975, en que fue nombrado comandante general de Ceuta y delegado del Gobierno en dicha plaza. En marzo de 1976 pasa a la VII Región Militar como capitán general y en septiembre de ese mismo año es nombrado vicepresidente primero para Asuntos de Defensa.

LEOPOLDO CALVO SOTELO.—El nuevo vicepresidente segundo del Gobierno para asuntos económicos nació en Madrid y tiene cincuenta y cuatro años. Ingeniero de Caminos, trabajó durante veinticinco años en la empresa privada, especialmente en el sector químico. Desde 1963 perteneció al Consejo de Administración de Unión Española de Explosivos. En el 72 accedió a la presidencia de

Sodiga (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia) y dos años más tarde fue nombrado presidente de la Comisión de Industrias Químicas del Plan de Desarrollo Económico y Social del Ministerio de Planificación y Desarrollo. Con anterioridad había sido presidente del Consejo de Administración de Renfe durante 1967 y 1968, y en julio de 1970 fue nombrado consejero delegado de Unión de Explosivos Riotinto.

Con otras personalidades de la vida política fundó Unión Española, uno de los primeros intentos asociacionistas del anterior régimen. Del 71 al 75 fue procurador en Cortes en representación de los empresarios de industrias químicas. En ese último año participó en la fundación de Fedisa, donde coincidió con Fraga, Arellano, Fernández Ordóñez y Pío Cabanillas, entre otros. En el primer Gobierno de la Monarquía fue ministro de Comercio, y a partir de julio del 76 pasó a Obras Públicas, de donde dimitió para presentarse a las elecciones del 77. En febrero del 78 fue nombrado ministro para las Relaciones con las Comunidades Europeas, cargo que ha venido ocupando hasta el momento. Es diputado por Madrid y forma parte del consejo político de UCD.

JOSE PEDRO PEREZ LLORCA.—El nuevo ministro de Asuntos Exteriores nació en Cádiz y tiene cuarenta y un años. Licenciado en Derecho, diplomático y letrado de las Cortes, ha sido profesor encargado del curso de sistemas políticos contemporáneos en la Facultad de Ciencias Políticas de Madrid. Fue consejero de la delegación española en la XXI asamblea de la ONU.

De 1970 a 1977 estuvo ejerciendo la abogacía en su despacho profesional. Es diputado por Madrid. En abril de 1979 fue nombrado ministro de la Presidencia y de Administración Territorial en enero de este año.

JAIME GARCIA AÑOVEROS.—Nació en Teruel el 24 de enero de 1932. Doctorado en Derecho, ha sido profesor de Hacienda Pública en la Facultad de Derecho de Sevilla en 1956 y 1961. Catedrático de Economía y Hacienda en esa misma Facultad. Optó por la cátedra de Derecho Financiero y Fiduciario en 1971. Asesor de los ex ministros Barrera de Irimo y Cabello de Alba, así como de varias entidades bancarias. Fue candidato centrista a la presidencia de la Junta de Andalucía. Candidato electo de UCD por Sevilla.

FRANCISCO FERNANDEZ ORDO-

(Pasa a la pág. siguiente)

Leopoldo Calvo Sotelo.





José Pedro Pérez Llorca.



Jaime García Añoveros.



Francisco Fernández Ordóñez.



Juan José Rosón Pérez.



Jesús Sancho Rof.



Iñigo Cavero Lataillade.



Alberto Oliart.



Rodolfo Martín Villa.



Eduardo Punset Casals.



Juan Antonio García Díez.

(Viene de la pág. anterior)

NEZ.—Nació en Madrid el 22 de junio de 1930. Está casado con María Paz García Mayo. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, con premio extraordinario de licenciatura. Diplomado por el International Tax Program en la Universidad de Harvard (Estados Unidos).

En 1954 ingresa en la carrera fiscal con el número 1 de su promoción, sirviendo la plaza de abogado fiscal en la Audiencia de Huelva hasta 1959. Ese año ingresa en el Cuerpo de Inspectores Técnicos Fiscales del Estado.

Ha desempeñado los cargos de secretario general técnico del Ministerio de Hacienda subsecretario de Economía Financiera del Ministerio de Hacienda, y presidente del Instituto Nacional de Industria, del cual dimitió por razones políticas en 1974.

Ocupó el cargo de ministro de Hacienda en el Gobierno que el presidente Suárez constituyó después de las primeras elecciones del 15 de junio de 1977, el cual ostentó hasta 1979.

Fue presidente y fundador del Partido Socialdemócrata, que se disolvió después de las primeras elecciones libres, integrándose en UCD. En las elecciones de 1977 fue elegido diputado por Madrid; en la actualidad es diputado por Zaragoza y presidente de la Comisión de Presupuestos.

JUAN JOSE ROSÓN PÉREZ.—Nació en 1932 en Becerreá (Lugo). Es licenciado en Ciencias Políticas y Económicas e interventor militar. Técnico en producción y programación de radio y televisión. Fue consejero nacional de Educación. Asimismo fue procurador en Cortes por la Organización Sindical Nacional del Espectáculo. Ocupó el cargo de gobernador civil de Madrid. Está casado y tiene cuatro hijos.

JESÚS SANCHO ROF.—Nació en Madrid en 1941. Doctor en Ciencias Físicas, es profesor agregado por oposición en la Facultad de Ciencias de la Universidad de Madrid, habiendo obtenido durante sus estudios los premios extraordinarios de Bachillerato, li-

cenciatura en Ciencias y doctorado. Ha ocupado diversos cargos representativos en el SEU, del que fue consejero nacional. Ha sido director del Colegio Mayor Santa María, y durante cinco años, director del Gabinete de Estudios de la Dirección General de Radiofusión y Televisión. Ha sido director nacional de la Obra Sindical de Formación Profesional. Procurador en Cortes por esta representación y secretario de la Comisión de Educación y Ciencia. Fue subsecretario del Ministerio del Interior, y anteriormente director general de Radiofusión y Televisión.

JUAN ANTONIO ORTEGA Y DÍAZ AMBRONA.—El nuevo ministro de Educación nació en Madrid y era desde mayo del presente año ministro adjunto para la Coordinación Legislativa. De ideología democristiana, perteneció a Izquierda Democrática, fue miembro del grupo Tácito y promotor y secretario general del Partido Popular, que posteriormente se integraría en UCD.

En septiembre del 77 fue nombrado subsecretario del Ministerio de Justicia, cargo que ocupó hasta mayo de 1979, en que pasa a ocupar la secretaría de Estado para el Desarrollo Constitucional.

Ha sido profesor encargado de Filosofía del Derecho en la Complutense, profesor de Fundamentos de Filosofía en el CEU y es profesor encargado de Teoría y Metodología de las Ciencias Sociales en la Facultad de Ciencias Políticas de la Complutense.

FELIX MANUEL PÉREZ MIYARES.—Nació en Nerva (Huelva) en 1936. Está casado y tiene cinco hijos. Estudió Derecho en Sevilla y Madrid, especializándose en Derecho Laboral y Cooperativo.

En 1965 ingresó por oposición en el Cuerpo de Letrados Sindicales. Posteriormente fue secretario del Consejo General de Trabajadores de Huelva y letrado de la UTT del Metal, Pesca, Construcción, Piel e Industrias Químicas.

Fue delegado provincial de la Organización Sindical en Jaén y Cádiz y de las AISS en Guipúzcoa.

Fundador de la Federación Social Independiente (FSI), integrada posteriormente en UCD, fue elegido diputado por Huelva, con el número uno de la candidatura de UCD, en los comicios electorales de 1977 y 1979.

Ha sido consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. Ponente de UCD en la Comisión que dictaminó el Estatuto de los Trabajadores, ha sido portavoz de UCD en la discusión en el Congreso de los Diputados de numerosas leyes laborales.

Desde el pasado mes de junio es presidente del comité regional de UCD de Andalucía.

IGNACIO BAYON MARINE.—Nació en 1944. Está casado y tiene cuatro hijos. Es doctor en Derecho y ha sido profesor de Derecho Financiero y Tributario. Es letrado del Consejo de Estado desde 1966 y letrado de las Cortes desde 1967. En 1974 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Obras Públicas y en 1975 fue designado subsecretario de Vivienda. También lo fue de Transportes y Comunicaciones. En marzo de 1978 fue nombrado presidente de Renfe. Está en posesión de diversas condecoraciones.

JAIME LAMO DE ESPINOSA.—Nació en Madrid hace treinta y siete años. Estudió ingeniero agrónomo, obteniendo el doctorado. También es licenciado en Ciencias Económicas. Es catedrático de Economía y Política Agraria. Fue director general de Industrias Alimentarias y subsecretario de Agricultura. Ya era ministro de Agricultura en el anterior Gabinete. Está casado y tiene cuatro hijos.

JOSE LUIS ALVAREZ ALVAREZ.—Nació en Madrid en 1930. Doctor en Derecho, hizo oposiciones a notario. Tiene diversos libros sobre temas de Derecho y Patrimonio Artístico. Perteneció al grupo Tácito y fue uno de los fundadores del Partido Popular, con Pío Cabanillas y Areilza, en 1976. Más tarde fue uno de los creadores de la coalición electoral Centro Democrático, que después se transformó en UCD. Fue el último alcalde de Madrid nombrado por Decreto y actualmente es concejal del Ayuntamiento. Perteneció al

sector democristiano del partido centrista. Está casado y tiene cinco hijos. Es diputado de UCD por Madrid.

IÑIGO CAVERO LATAILLADE.—El nuevo ministro de Cultura es natural de San Sebastián y tiene cincuenta y un años. Estudió Derecho y Economía en las Universidades de Deusto y Madrid. Desde 1955 pertenece como letrado ejerciente al Colegio de Abogados de Madrid. Formó parte de los comités directivos de Democracia Social Cristiana e Izquierda Democrática y participó en la fundación del Partido Popular Demócrata Cristiano, que se integraría después en UCD. En 1962 había sido confinado en la isla de Hierro por su participación en el Congreso del Movimiento Europeo de Munich.

En el ámbito docente pertenece al Cuerpo especial de Profesores Adjuntos de Universidad y está encargado de los cursos de Derecho Político I y II de la Universidad Complutense. Es miembro de la Asociación Católica de Propagandistas.

En las elecciones de 1977 fue elegido diputado por Madrid y ese mismo año pasó a ocupar la titularidad de la cartera de Educación y hasta ahora no ha abandonado el Gobierno, aunque en la remodelación de abril de 1979 pasó a ocupar la cartera de Justicia, en la que ha permanecido hasta hoy.

ALBERTO OLIAART.—Nació en Mérida (Badajoz) hace cincuenta años. Está casado con Carmen Delgado de Torres y tiene seis hijos.

Es licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona, con premio extraordinario. En 1953 ingresa en el Cuerpo de Abogados del Estado.

En 1963 es nombrado jefe del gabinete técnico de la Subsecretaría de Hacienda. En 1967 es nombrado secretario general de Renfe. En 1968 reingresa en el Cuerpo de Abogacía del Estado, siendo destinado al Tribunal Supremo. En 1973 es nombrado consejero director general del Banco Hispano Americano.

Tras las elecciones generales del 1 de junio de 1977, es nombrado ministro de Industria y



Juan Antonio Ortega y Díaz Ambrona.



Félix Manuel Pérez Miyares.



Ignacio Bayón Marín.



Jaime Lamo de Espinosa.



José Luis Álvarez Álvarez.



Luis González Seara.



Rafael Arias Salgado.



Agustín Rodríguez Sahagún.



Pío Cabanillas.



Sebastián Martín Retortillo.

Energía, cesando en dicho cargo en febrero de 1978. En la actualidad ejerce como abogado y es diputado de UCD por Badajoz.

RODOLFO MARTÍN VILLA.—Nace en Santa María del Páramo (León) el día 3 de octubre de 1934. Está casado con María del Pilar Peña Medina y tiene dos hijos.

Cursó el Bachillerato en el colegio de los padres agustinos, de León, y la carrera de Ingeniero Industrial en la Escuela de Madrid, como becario sindical, en su condición de hijo de ferroviario.

Pertenece, por oposición, al Cuerpo de Inspectores Financieros y Tributarios de la Hacienda Pública. Ha desempeñado diversos cargos en el plano político, como jefe del SEU, delegado de sindicatos de Barcelona, secretario general de la Organización Sindical y gobernador civil de Barcelona.

En las áreas económicas, ha sido director general del Ministerio de Industria, presidente del Banco de Crédito Industrial, consejero del Instituto Nacional de Industria y del Instituto de Crédito Oficial.

Ha sido ministro de Relaciones Sindicales en el primer Gobierno de la Monarquía y ministro de Gobernación y del Interior en los dos primeros Gobiernos presididos por Adolfo Suárez. Ha sido senador de designación real en las Cortes Constituyentes y actualmente es diputado por León, presidente de UCD en aquella provincia y miembro de la Comisión Permanente de UCD. Presidente de la Comisión de Industria y Energía del Congreso desde abril de 1979.

EDUARDO PUNSET CASALS.—Nació en Barcelona el 20 de noviembre de 1936. Está casado y tiene tres hijas. Licenciado en Derecho en 1958 por la Universidad de Madrid, cursó los estudios de Economía en la London School of Economics de la Universidad de Londres, en donde obtuvo también el título de Master en Ciencias Económicas.

Es diplomado de la sección financiera de l'Ecole Pratique d'Hautes Etudes de la Universidad de París. Después de un periodo de tres años como especialista en temas indus-

triales y económicos en la BBC, ingresó en 1965 en Renfe como asesor de su Dirección Financiera en temas de planificación y presupuestos con motivo del programa de modernización negociado con el Banco Mundial. Dos años después regresó a Londres como director económico en "The Economist".

En 1969 ingresó en el Fondo Monetario Internacional y participó en la negociación de créditos de esta institución a los Gobiernos de diversos países occidentales. En 1971 es nombrado representante del FMI en el Caribe, con sede en Puerto Príncipe (Haití). En 1973 se incorporó al Banco Hispano Americano como subdirector general de planificación y estudios económicos y financieros. En julio de 1977 fue designado para el cargo de secretario general técnico del Ministerio de Industria y Energía. Posteriormente ocupó el puesto de conseller de Economía y Finanzas de la Generalitat provisional.

JUAN ANTONIO GARCÍA DIEZ.—Nació en Madrid el 4 de agosto de 1940. Está casado y tiene dos hijas. Licenciado en Derecho y Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid.

En 1966 ingresa, por oposición, en el Cuerpo de Técnicos Comerciales del Estado, con el número uno de su promoción.

Sus primeros años de vida profesional (1961-1968) los dedica a la docencia, como profesor de Teoría Económica en la Universidad de Madrid.

En 1974 es nombrado secretario general técnico del mismo Departamento. Dos años después pasa a desempeñar la secretaría general de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe).

En lo político, perteneció al Partido Social Demócrata (PSD), partido que ingresó posteriormente en Unión de Centro Democrático.

Es designado titular de la cartera de Comercio y Turismo en los dos Gobiernos que preside Adolfo Suárez entre el 5 de julio de 1977 y el 3 de mayo de 1980.

Diputado de UCD por la provincia de Cádiz en la actual legislatura.

LUIS GONZÁLEZ SEARA.—El nuevo ministro de Universidades e Investigación nació en La Mezquita (Orense) el 7 de julio de 1936.

Estudió el Bachillerato en Orense y cursó la carrera de Derecho en la Universidad Complutense de Madrid.

Desde 1963 hasta 1969 fue director en funciones y secretario general del Instituto de la Opinión Pública.

En 1969 fue nombrado subdirector de Orientación Pedagógica del Ministerio de Educación, y en 1971 es decano de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología.

Presidente de Impulsa (editora de "Diario 16" y "Cambio 16") desde 1971 hasta mayo de 1977. Es diputado por la provincia de Pontevedra.

Casado con doña María del Carmen Llores. Tiene dos hijos.

RAFAEL ARIAS SALGADO.—Nació en Madrid en 1942. Licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid. Inició su carrera diplomática en 1965, estando actualmente en situación de excedencia como consejero de Embajada.

Ha sido consejero delegado de la revista "Cuadernos para el Diálogo". Fue miembro fundador del Partido Social Demócrata de Fernández Ordóñez. Desde la entrada de dicho partido dentro de la Unión de Centro Democrático, ha sido, sin duda, uno de los organizadores del partido centrista.

Fue secretario general de UCD.

AGUSTÍN RODRÍGUEZ SAHAGÚN.—Nació en Avila hace cuarenta y seis años. Es abogado del Ilustre Colegio de Madrid.

Licenciado en Ciencias Económicas, diplomado en Política y Economía por la Universidad de Caen, en Normandía.

Entre los cargos y actividades políticas desempeñadas, ha sido miembro de la Ponencia de la Productividad del Plan de Desarrollo, miembro de la delegación empresarial española en las reuniones de la OIT, promotor y

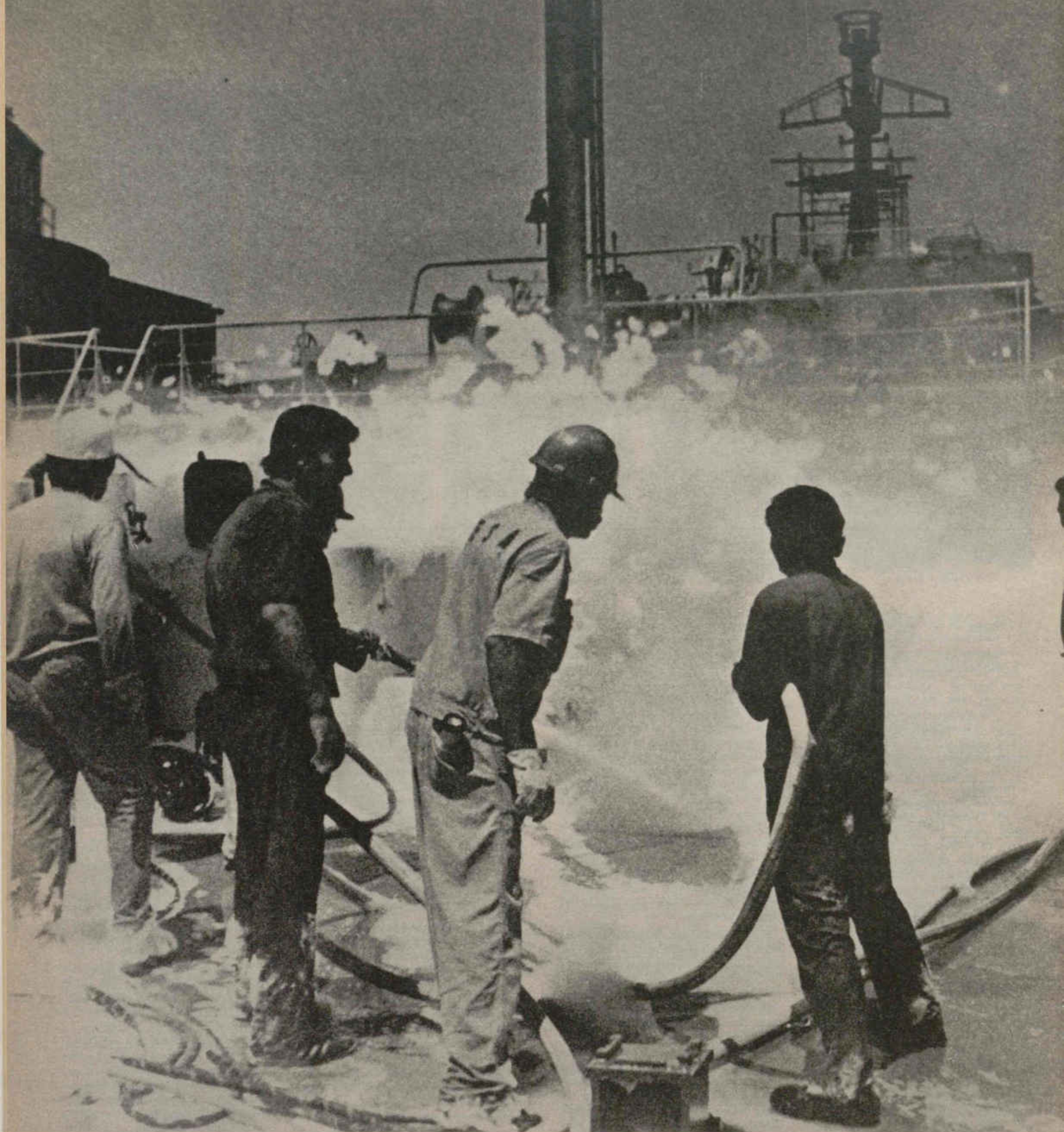
presidente de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME).

En las pasadas elecciones legislativas fue elegido diputado por la provincia de Vizcaya.

PIO CABANILLAS.—Nació en Pontevedra (Galicia) el 13 de noviembre de 1923. Casado con María Teresa Alonso García. Es padre de un hijo. Doctor en Derecho, académico de número de la Real de Jurisprudencia y Legislación. Registrador de la Propiedad, notario y letrado de la Dirección General de los Registros. En 1962 fue nombrado subsecretario de Información y Turismo. En 1967 accedió al Consejo del Reino, del que fue nombrado secretario.

En 1973, al formarse el primer Gobierno Arias, fue nombrado ministro de Información y Turismo, cargo del que fue cesado a los pocos meses por su "aperturismo". Miembro fundador de FEDYSA, fue promotor y máximo dirigente del Partido Popular, uno de los partidos que se integró en la coalición Unión de Centro Democrático en 1977. Diputado centrista por Orense en 1977, forma parte del comité ejecutivo nacional de UCD. Fue ministro de Cultura y Bienestar desde el 5 de julio de 1977 hasta abril de 1979. En la actualidad es diputado de UCD por Orense.

SEBASTIÁN MARTÍN RETORTILLO.—Nació en Huesca en 1921. Licenciado en Derecho por Zaragoza. Catedrático de Derecho Administrativo. Becado por las Fundaciones March y Humboldt, realizó estudios en Munich y Tubinga. En 1968 obtuvo la cátedra de Ciencias Económicas de la Universidad de Barcelona. Ha sido profesor invitado en numerosas Universidades de Europa y América. Es autor de varios libros de su especialidad y pertenece al Instituto de Estudios Políticos y al Consejo de Redacción de la Revista de Administración Pública. El 9 de enero de 1976 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Educación y Ciencia. En julio de ese mismo año fue designado subsecretario del mismo Ministerio y en septiembre de 1979 fue nombrado secretario de Estado para la Administración Pública.



SIETE VICTIMAS EN LA EXPLOSION DEL

● El buque estaba a punto de ser entregado a la naviera, en Sevilla.



Los bomberos (fotos de estas páginas) tratan de llegar a la bodega del "Frigo Asia", donde quedaron atrapados los trabajadores al producirse la explosión (fotos Efe y Europa Press).

SEVILLA.—Siete personas perecieron a consecuencia del incendio que siguió a la fuerte explosión registrada en la bodega del buque congelador "Frigo Asia", de 3.500 toneladas, cuarto de los seis que la factoría de Astilleros Elcano, de Sevilla, construye por encargo de la empresa naviera Transmar, de Madrid, y que iba a ser entregado pocos días después.

Por causas no concretadas aún, se produjo una tremenda explosión en la bodega del buque, que se encontraba en el muelle de armamento de los astilleros, en la que terminaban la puesta a punto seis trabajadores de la empresa Industria de Tuberías y Aislamientos, S. A. (ITASA), técnicos todos ellos en instalaciones y montajes de equipos frigoríficos.

Se especula con la posibilidad de que la causa del incendio haya podido ser a consecuencia de la utilización de los aparatos de soldadura autógena, ya que la cámara de la bodega del barco siniestrado está compuesta por espuma de poliuretano, poliéster y materias inflamables.

Uno de los trabajadores fallecidos salió por su pie minutos después de producirse la explosión, y en grave estado fue trasladado a la ciudad sanitaria Virgen del Rocío, de Sevilla, en cuya unidad de quemados quedó ingresado con quemaduras en el 60 por 100 del cuerpo, y donde fallecería posteriormente.

Sólo después de varias horas, debido a la intensísima humareda, finalizaron los trabajos de rescate de los cadáveres, tres de los cuales fueron encontrados en una especie de cuartito de la última de las tres plantas de que consta la bodega del barco.

Al parecer, tras la explosión, los tres trabajadores debieron intentar encontrar una salida, llegando hasta aquella dependencia, de la que ya no pudieron escapar. Los cadáveres no estaban calcinados y se hallaban en el suelo, abrazados unos a otros.

Otros dos cadáveres se encontraron en distintos lugares de la última planta de la bodega, uno de ellos en el centro de la misma, flotando en las aguas, y otro en un rincón.

El sexto y último cadáver en ser recuperado por los bomberos se encontraba en la planta intermedia, en un rincón cerca de una salida, pero completamente calcinado, hasta el punto de que sólo pudo ser reconocido tras la identificación de los demás.

En el momento del accidente se procedía al lastrado en hormigón del "Frigo Asia", a fin de poder operar en algunos puertos, trabajo al que se estaba procediendo cuando sobrevino el accidente.

Numerosas personas, familiares, compañeros y amigos asistieron en el cementerio de San Fernando de esta ciudad al sepelio

de los restos mortales de tres de las seis víctimas, y en todos los casos, los actos fúnebres constituyeron multitudinarias manifestaciones de pesar.

Por otra parte, tras dos semanas de esfuerzos médicos por salvar su vida, falleció Miguel Sánchez Izquierdo, la séptima de las víctimas, que sufrió quemaduras de carácter gravísimo en la explosión, y que trasladado al departamento de quemados de la ciudad sanitaria Virgen del Rocío, se le apreciaron quemaduras de segundo y tercer grados en el 60 por 100 de la superficie corporal, calificándose su estado de muy grave.

No obstante, y aunque en ningún momento pudo hablarse de que su estado experimentara notable mejoría, el mantenimiento de sus constantes vitales y la respuesta de su organismo al tratamiento recibido hicieron concebir alguna esperanza de que pudiera salir de su extrema gravedad, extremo que que no se vio confirmado, dado que el trabajador, finalmente, falleció a consecuencia de sus heridas y quemaduras.

Al parecer, se da la trágica circunstancia de que el día de la explosión había de ser el último de trabajo de Miguel, que tenía ya en su poder la cancelación de su contrato. ■

Vigo

LA "CALADA" DEL AÑO

VIGO.—La "calada" del año, conseguida en cantidad dineraria y en tiempo record, se ha vendido en la lonja de Vigo el día 4 de septiembre del presente año.

Cuando navegaba en aguas de la isla de Ons (boca de la ría de Marín), el barco sardinero "Vamos Indo", de la matrícula de Cambados (Vilagarcía), observó la presencia de un gran banco de lubina. Se largaron los aparejos, y en un afortunado lance metieron a bordo un total de 32.800 kilos del citado pez, y que se subastaron por un valor de 16.859.200 pesetas. La noticia fue objeto de todos los comentarios en los medios pesqueros del Berbés, barrio pescador vigués ■ VEIGA.

PATRON DE PESCA DESAPARECIDO

VIGO.—El pasado día 13 de agosto desapareció, cuando se encontraba faenando en alta mar, el patrón de pesca de la embarcación "Areasa Dos", don Manuel Fernández Melón. El citado marinero deja viuda y cinco hijos. ■

Villagarcía de Arosa

SUBE EL PRECIO DEL MEJILLON

VILLAGARCIA DE AROSA.—Cinco mil millones de pesetas pueden alcanzar las ventas de mejillón en la próxima campaña, según se desprende del informe que el presidente de la Federación Nacional de Mejilloneros, José Padín Montenegro, ofreció en la reunión de asociaciones y cooperativas del sector celebrada en esta localidad gallega.

En la reunión se acordó establecer un precio unificado para la próxima campaña.

Tras diversas discusiones se llegó al acuerdo de fijar el precio de 14 pesetas kilo limpio y de 15,50 pesetas en bruto.

Se analizaron las causas de las bajas que experimentan las ventas y se hizo una crítica a la Administración por su falta de apoyo a este sector. ■

Pontevedra

ESTUDIO SOBRE LA CONTAMINACION DE LA RIA

PONTEVEDRA.—En la Diputación provincial fue presentado el resumen de la primera fase del estudio sobre contaminación en la ría de Pontevedra.

Dicho informe es el resultado de un convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación provincial de Pontevedra, con el fin de aportar los medios necesarios para el estudio de contaminación en la ría pontevedresa, sus causas y sus posibles soluciones.

La urgencia de dicho estudio está fundada en el grave y acelerado proceso de contaminación de la ría, según indican los últimos análisis y estudios de la misma.

El director del estudio, doctor Felipe Fernández González, presentó a las autoridades de la Diputación y a diversos alcaldes un amplio resumen de esta primera fase del estudio, dirigido principalmente a modificar los vertidos, establecer controles internos en fábricas y municipios e instalar emisarios para verter los residuos en los puntos más adecuados. ■

MULTA A UN PETROLERO FINLANDES

LA CORUÑA.—La Comandancia militar de Marina de La Coruña impuso una multa de 500.000 pesetas, más gastos originados por la limpieza del petróleo vertido en la ría, al petrolero finlandés "Hugo", que procedió a la limpieza de sus tanques y posterior vertido de los residuos petrolíferos en la bahía coruñesa.

El petrolero finlandés "Hugo" había llegado el día anterior al puerto coruñés, procedente del puerto venezolano de La Salina, con un cargamento de 50.000 toneladas de hidrocarburos para la refinería de La Coruña, procediendo, una vez finalizada la descarga, a la limpieza de sus tanques dentro del puerto coruñés.

Una embarcación de vigilancia de la Comandancia militar de Marina de La Coruña detectó una mancha de petróleo en las inmediaciones del tercer pantalán de la terminal de San Diego, comprobándose que procedía del citado petrolero, que había realizado la limpieza de sus tanques en zona prohibida. ■

LIBRO SOBRE LA PESCA EN SADA

MADRID.—La Agrupación socialista de la localidad coruñesa de Sada ha editado recientemente un libro sobre la pesca en este pueblo y sus alrededores, cuyo autor es el profesor de la Universidad de Santiago de Compostela Fernando González Laxe.

En el trabajo se pone de manifiesto la disminución de la importancia de este puerto pesquero, que llegó a ser el segundo en importancia de la provincia, y que está viendo descender su flota y el volumen de capturas como consecuencia de la crisis del sector.

También se señala la necesidad de subir los actuales precios del pescado para poder mantener los beneficios de los pescadores sin aumentar el número de capturas, lo cual podría llevar a agotar las especies. ■

MARINERO INDIO TRASLADADO A TIERRA POR EL S. A. R.

LA CORUÑA.—El helicóptero del Servicio de Ayuda y Rescate (SAR) trasladó a tierra a un marinero de un barco indio que fue herido en una explosión a bordo.

La operación se realizó a 20 millas de las islas Sisargas y el marinero, en el momento del rescate, se encontraba inconsciente por las heridas y quemaduras sufridas. ■

El Ferrol

BAZAN CONSTRUIRA CINCO GUARDACOSTAS PARA ARGENTINA

EL FERROL.—Cinco guardacostas, de 900 toneladas de desplazamiento, serán construidos en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán para la República Argentina, informó "La Voz de Galicia".

Estos buques, que llevarán una dotación de 33 hombres, tendrán 65 metros de eslora, 10,50 metros de manga y 5,50 metros de puntal. Irán dotados de dos motores de 3.750 CV., que les permitirán alcanzar 20,5 nudos de velocidad. ■

VEINTE MIL MILLONES DE PESETAS PARA ASTANO

EL FERROL.—Los créditos para la construcción de buques en Astano podrían ascender a unos veinte mil millones de pesetas, nueve mil más que los anunciados recientemente en Santiago de Compostela por portavoces del Banco Exterior de España, si se consolidan unas gestiones anunciadas para la financiación de cuatro nuevos barcos, según informó el periódico "El Norte de Galicia", que cita "fuentes dignas de todo crédito".

De acuerdo con esta información, un armador norteamericano estaría dispuesto a suscribir un contrato para la construcción de cuatro naves, pero, para ello, es necesario que el astillero obtenga los créditos necesarios de pre y posfinanciación.

Las gestiones de Astano, dice finalmente el periódico, también se han orientado hacia el Banco Árabe-Español, especialmente para la fabricación de un petrolero. ■

Burela

EN CASI 23 MILLONES DE PESETAS, SUBASTADO EL BONITO DE DOS DIAS

BURELA (Lugo).—A un total de 22.994.500 pesetas se elevó el importe del bonito subastado en la lonja de Burela en un día de finales de agosto.

En total se subastaron 130.000 kilos y se cotizaron a un precio medio de 176,95 pesetas el kilo.

Entre los armadores de los barcos con base en este puerto se espera que esta temporada sea una de las mejores de los últimos tiempos. Por otra parte, armadores del puerto de San Ciprián (Lugo) se muestran disconformes con la presente temporada, ya que algunos de estos armadores del puerto han amarrado parte de su flota bonitera y han manifestado que la dedicarán a la captura del pez espada, ya que la costera del bonito les está dejando déficit, a consecuencia de las pocas y malas mareas que vienen capturando y el incremento del combustible, así como el alto costo de los pertrechos de pesca. ■

Tapia de Casariego

HOMENAJE A PESCADORES JUBILADOS

TAPIA DE CASARIEGO (Asturias).—Se celebró recientemente en esta localidad un homenaje a ocho jubilados del mar, organizado por la Cofradía de Pescadores.

Asistieron al acto, que viene celebrándose desde hace unos diez años, el gobernador civil de la provincia, el presidente de Renfe, el presidente de la Cofradía de Pescadores y el alcalde de Tapia, entre otros.

Hizo la presentación del acto el presidente de la Cofradía de pescadores, José Manuel Pena, quien alabó la dedicación al mar de los ocho jubilados. Seguidamente, la Cofradía ofreció una recepción a los homenajeados, a la que asistió todo el pueblo, en el curso de la cual se les hizo entrega de una placa de plata y de un reloj. ■

Santander

EXCEPCIONAL COSTERA DEL BONITO

SANTANDER.—La actual costera del bonito en Santander ha sido calificada de excepcional por representantes de las cofradías, dada la abundancia de capturas que se dan en la zona.

A pesar de esto, la cotización del bonito en lonja no descendió respecto a la temporada anterior, ya que se paga a 140 y 150 pesetas el ejemplar pequeño y entre 170 y 180 el grande, tanto para consumo en fresco como para las empresas conserveras.

En la zona de Santiña (Santander), los pescadores se encuentran con la dificultad de encontrar carnada y utilizan cebo vivo para capturar el bonito. ■

RESCATADAS CUATRO PERSONAS POR UN PESQUERO

SANTANDER.—Cuatro personas, que se encontraban en el agua al haberseles incendiado la embarcación en que viajaban al Norte de Punta Galea (Vizcaya), fueron rescatadas por el pesquero "Fuente De" y trasladadas al puerto de Santander.

Al parecer, según relataron los cuatro naufragos, una hora antes de ser rescatados, la embarcación de recreo "Ordago" se incendió y pronto el fuego alcanzó grandes dimensiones, dado que su casco era de poliéster.

Pocos minutos después, y pese a tratar de sofocar el incendio con extintores, la embarcación estaba totalmente envuelta en llamas, por lo que tuvieron que abandonarla, lanzándose al agua con los salvavidas. ■

Bilbao

CARO PARA LOS ISRAELIES EL PRECIO DEL CHICHARRO

BILBAO.—Al parecerles caro el precio del chicharro (12 pesetas el kilo), dos grandes congeladores de bandera israelí abandonaron de vacío el puerto de Bilbao.

Los israelíes llegaron una semana antes a esta ciudad para comprar chicharro o cualquier otro pescado azul capturado por los pesqueros vascos. Ofrecieron ocho pesetas por kilo, pero al mantener los pescadores el precio de 12 pesetas no hubo acuerdo. ■

INFORME AL REY SOBRE LAS DETENCIONES DE PESQUEROS

SAN SEBASTIAN.—El equipo de Redacción de "Onda Pesquera" ha realizado un completo informe sobre los últimos apremios efectuados a barcos pesqueros españoles por lanchas militares marroquíes, así como por las situaciones atravesadas por los pescadores durante sus largas estancias en puertos marroquíes.

En este informe, de más de 100 folios, complementado con películas, fotografías y grabaciones, se cuenta detalladamente, minuto a minuto, todo lo acaecido desde el momento del apresamiento hasta la puesta en libertad de los barcos.

El informe, firmado por los patrones y capitanes de los barcos apresados, será entregado próximamente a Su Majestad don Juan Carlos, que se ha mostrado vivamente interesado por el grave momento por el que atraviesan los pescadores españoles.

En la elaboración de este informe han trabajado más de 60 personas, entre pescadores, expertos en temas pesqueros y los miembros del equipo del programa "Onda pesquera". ■

Sigue CRONICAS NACIONALES
en página 31

EL MAR Y SUS GRANDES RESERVAS DE ENERGIA

■ **Los alambiques marinos de Julio César, antecedente de las modernas plantas desalinizadoras.**

■ **Nuestros mares contienen 4.000 millones de toneladas de uranio.**

Por GINES DE GEA

El mar, cubriendo las tres cuartas partes de la superficie terrestre, no ha despertado hasta muy recientemente el interés que merece como enorme fuente de reservas energéticas.

Si bien es cierto que desde las civilizaciones más antiguas el mar ha desempeñado un primer papel al servicio del hombre, éste ha tenido siempre preferencia por la diversidad de recursos que le ofrecía la parte sólida de nuestro planeta.

Y ha sido precisamente la crisis energética quien ha señalado al mar con un horizonte y esperanza de futuro.

LA PESCA, EL VIENTO Y EL AGUA DULCE

Los primitivos pueblos asentados en las orillas del mar, sacan de él la pesca y se entrenan en la aventura de la navegación. Más tarde consiguen la colaboración del viento, dando paso a la vela. Hace cuatro mil años se navegaba con velas hechas con pieles de animales, siendo la de caballo una de las más conocidas. Los persas, con las esteras de mimbre que confeccionaban para accionar sus molinos de viento, dan la oportunidad para llevar estos dispositivos al velamen de las embarcaciones.

Han de pasar muchos siglos para que el hombre descubra la forma de convertir el agua salada en potable. Tales de Mileto, seis siglos antes de nuestra era, se dedica a enseñar cómo el agua del mar, haciéndola pasar a través de la tierra, se filtra y puede ser bebida. Aristóteles, por su parte, maneja y divulga el procedimiento de la desalación por medio de la evaporación. Julio César, sabiendo que la sed es un arma que puede destruir sus ejércitos, les dota de alambiques para solucionar este problema.

La crisis de la energía que atraviesa el mundo ha relegado a un segundo plano la auténtica y alarmante crisis del agua. Los miles de millones de seres, para sí, para su agricultura y sus industrias, necesitan cada vez mayores dotaciones de agua. Se benefician las aguas de los ríos y lagos, y más tarde se recurre al agua del subsuelo. Pero la demanda sigue creciendo y los recursos disminuyen. La "Carta Europea del Agua", firmada en Estrasburgo en el año 1968, al aludir de manera directa a esta crisis, señala como amplio y generoso recurso la desalación masiva del agua del mar.

DOS ALTERNATIVAS MARINAS: HIDROGENO Y URANIO

Diversos equipos de científicos de países que están en posesión de altas tecnologías trabajan activamente para beneficiar esos dos poderosos recursos energéticos del mar, cual son el hidrógeno y el uranio.

Expertos en estos dos temas han señalado que, en cuanto a hidrógeno, en el mar hay posibilidad de obtenerlo en cantidades suficientes para atender a toda la Humanidad en un periodo de cien siglos. Por lo que se refiere al uranio, los cálculos hechos sobre los mares dan el resultado de unos 4.000 millones de toneladas. En este sentido hay que tener en cuenta que la proporción de uranio en el agua del mar es tan reducidísima que se necesitan treinta millones de metros cúbicos de agua para obtener un kilo de uranio.

Por lo general, cada equipo de investigación orienta sus trabajos de muy distinta forma. En cuanto al hidrógeno, por ejemplo, una Universidad norteamericana ha diseñado un electrodo de titanio que descompone el agua en sus dos fundamentales principios. Un Instituto de la República Federal Alemana viene trabajando en un sistema fotolítico, que con una superficie de captación de mil quinientos metros cuadrados puede rendir diez mil toneladas de hidrógeno al año. Han sido también científicos de este país —Alemania Federal— quienes han iniciado la obtención de uranio a partir de un tipo de algas que lo absorben, o bien de productos químicos que tienen la misma particularidad.

LAS FLOTAS DE "HIDROGENEROS"

Un informe hecho por encargo de EURATON combina las centrales nucleares con el hidrógeno. El proyecto elaborado consiste en centrales instaladas en lugares apartados del Pacífico, donde se obtendrían grandes cantidades de hidrógeno. El producto sería transportado por flotas de buques "hidrogeneros" hasta los puertos o lugares en que se pudiera conectar con las redes de gasoductos. El proyecto, desde luego, es ambicioso, pues se estima que con sólo siete grandes centrales nucleares se conseguiría todo el hidrógeno capaz de cubrir las necesidades energéticas del mundo.

La utilización del hidrógeno como alternativa energética está ya bastante desarrollada. Existen automóviles movidos por hidruro y la aviación trata de lograr un prototipo que utilizando hidrógeno pueda volar a 5.000 kilómetros por hora. El hecho en sí no tiene nada de fantástico, porque los cohetes que se fabrican para la puesta en órbita de los satélites utilizan este tipo de combustible. La producción actual de hidrógeno en todo el mundo solamente alcanza a unos 20 millones de toneladas al año.

CONVERSION DE LAS OLAS EN KILOVATIOS

El aprovechamiento de las mareas data de mucho tiempo antes al que ahora se dedica a las olas. Tanto los investigadores ingleses como los rusos, que se ocupan preferentemente del tema de la marea-energía, coinciden en que el país con mejores posibilidades en todo el mundo es Canadá. Las tecnologías, sin embargo, tropiezan con la enorme dificultad que suponen las tempestades.

Una ola de un metro de altura, según cálculos de un experto, es capaz de proporcionar nada menos que veinticinco kilovatios. Los japoneses, que desde hace tiempo vienen ocupándose del oleaje y su aprovechamiento, son los autores de un tipo de boyas luminosas que utilizan la corriente eléctrica procedente del oleaje. Se trata de unas plataformas flotantes, de un millar de metros cuadrados, aproximadamente, que con una docena de generadores, y con olas de tres metros de altura, pueden rendir 2.000 kilovatios. Si estos dispositivos se construyen con una superficie mayor y se instalan mar adentro, donde el oleaje tiene mayor altura, multiplican su rendimiento eléctrico en la misma proporción que se han hecho mayores las plataformas.

Un sistema parecido ha sido patentado por un español. En este caso, la energía recogida del oleaje da presión a dos bombas que se encuentran instaladas en tierra y que son las que después producen electricidad.

DOS NUEVOS ALIADOS: CORRIENTES MARINAS Y VOLCANES

Aunque todavía se pueden enumerar diversas formas de los recursos energéticos del mar, como pueden ser las algas, peces, etc., vamos a terminar aludiendo a las corrientes marinas y a los volcanes.

En cuanto a las corrientes, los estrechos son los que ofertan las mejores posibilidades. Científicos italianos tratan de aprovechar la corriente del estrecho de Mesina, que solamente utilizando una cuarta parte de sus posibilidades energéticas puede proporcionar casi un centenar de megavatios.

Por lo que se refiere a las zonas costeras y volcánicas, como ocurre, por ejemplo, en Lanzarote, una perforación del terreno permite situar en su superficie la cantidad de calor necesario para cubrir las necesidades de una gran potabilizadora, con la ventaja de que los costos a que resulta el metro cúbico de agua es notablemente inferior a si se utiliza cualquier tipo de petróleo. ■

EDICIONES DEL BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

AURELIO MENENDEZ MENENDEZ

JUAN LUIS IGLESIAS PRADA

CODIGO DE LAS LEYES MARITIMAS

Se ofrece en esta obra una completa recopilación de la legislación marítima, cuya amplitud, dispersión y heterogeneidad ha requerido un considerable esfuerzo de ordenación y estudio de nuestro Derecho público y privado de la navegación.

Una cuidadosa selección de Convenios Internacionales, disposiciones generales, reglas y usos de práctica generalizada, constituye la base fundamental de esta compilación sistemática que se estructura en los siguientes epígrafes: Código de comercio, Ordenación administrativa del mar, Personas que intervienen en el tráfico marítimo, Ordenación laboral marítima, El buque y el crédito marítimo, Armamento y explotación del buque, Riesgos marítimos, Seguridad en la navegación, Derecho penal y procesal marítimo, Navegación deportiva y actividades subacuáticas, con un apéndice final que recoge las reglas y usos uniformes de interés para el tráfico marítimo.

Se reproduce el texto íntegro de más de 400 disposiciones con referencia detallada a otras 2.500 complementarias o relacionadas con aquéllas.

La obra ha sido concebida preferentemente para facilitar el concimiento de las normas aplicables a quienes se relacionan por razón de su actividad profesional, o en el ámbito deportivo, con la navegación por mar: profesionales del Derecho, constructores navales, armadores, aseguradores, gentes de mar, consignatarios y otros colaboradores del tráfico marítimo, patrones de embarcaciones deportivas, etc.

Incluye detallados índices cronológico y analítico que facilitan su consulta. Cerrada a 1 de marzo de 1980, recoge en un anexo de actualización las disposiciones publicadas hasta el 1 de mayo pasado.

un volumen de 2.920 págs.; precio: 4.500 ptas.

Venta en principales librerías y
BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO
Trafalgar, 29 - MADRID - 10



PEZ-LUNA CAPTURADO POR UN BACALADERO

SAINT JOHN'S (Terranova). (De nuestro corresponsal).—La pareja "José Cornide" y "Eduardo Chao" entró a repostar. El capitán de pesca del "Eduardo Chao" nos cuenta que el día anterior, en la situación 45,08° N y 52,04° W, aproximadamente, trenada realizada en 52 brazas, apareció con el pescado un pez-luna, muy escaso en el presente. Tenía de longitud un metro y pesaba 50 kilos. Se comunicó esta captura a los científicos de los laboratorios marinos de Pesquerías Canadienses, quienes se presentaron a bordo para hacerse cargo de él. Manifestaron que hacía ciento treinta años que no se había encontrado otro de la misma especie. Lo conservarán en el laboratorio marítimo, Museo Acuático, donde también está expuesto un calamar gigante capturado hace años por otra pareja española. ■ FERNANDO TORRES.



SALINAS DE SAN FERNANDO

"Salada claridad" se denomina en el gran poema andaluz a la más meridional de las provincias de la Bética. Sobre los rectángulos tirados a cordel, el maridaje entre el agua del mar y la luz del radiante sol hacen nacer la sal. Los hombres del rastrillo, desnudos de pie y pierna, recogen la cosecha sin siembra que se amontona en pirámides albas. Este año, la recolección de la sal tuvo un contrapunto triste. Se crían en los canales que entrecruzan las salinas unos mújoles de sabrosa carne conocidos con el nombre de lisas de estero. Hay una gastronomía sanfernandina que el argot salinero registra con la denominación de "despesque" y que consiste en el fácil coger de estas lisas encarceladas que son braseadas vivas, constituyendo un mordisco delicioso y que se saborea mojado con los insuperables caldos de la vecina Chiclana de la Frontera. Este verano de calor africano hizo que las pobres lisas de estero muriesen a miles en los canales debido a la excesiva saturación salinera del agua enclaustrada. Envueltas en el blanco sudario de la sal, aparecían rígidas por la salmuera insospechada: infelices víctimas del riguroso estío andaluz, que parodiando el título de Hemingway podría llamarse el "Verano sediento". ■ B. V.



MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

DATOS TECNICOS

Potencia efectiva: 2.350 CVE a 375 r.p.m.
(Servicio continuo) 2.500 CVE a 400 r.p.m.
2.650 CVE a 428 r.p.m.
2.800 CVE a 450 r.p.m.

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S.A.

C. Fernando Junoy, 2, Teléfono 345 57 00, Barcelona 30, Apartado de Correos 94, Telegr. MAQUINISTA, Telex: 54539



TE

Bacaladero "Le Dauphin" (izquierda) y dos vistas de las zonas habituales de pesca del bacalao: a la derecha, abajo, Saint-Pierre —las "doris", en primer término—, y arriba, Gogthaab, en Groenlandia.



TERRANOVA

Y LOS BACALADEROS FRANCESES

Sus manos callosas están heladas. Sus ojos, siempre abiertos, por costumbre o por reflexión, escarchados. Los rasgos de sus caras están marcados por el frío. Bruñidos, agitados, ebrios de trabajo, un puñado de terranovas, de "hombres del bacalao", perpetúan sin testigos la tradición de los hombres del mar.

Han sido, son y serán protagonistas involuntarios de las más inesperadas obras de cronistas y poetas. Pero hoy nos los trae el periodista. Entre estas dos formas de testimonio se alzan como un puente gigantesco a través del

(Pasa a la pág. siguiente)





TERRA

(Viene de la pág. anterior)

tiempo y el océano. La realidad nunca ha dejado de hacer a los pescadores "hombres distintos a los demás".

500 VELEROS EN LA EPOCA DEL REY SOL

Una realidad en la que los orígenes se pierden a través de los siglos. Su rastro, por tanto, se vuelve más nítido al inicio del siglo XVI, 1520. Fecamp es ya renombrado como puerto de atraque de los pescadores de bacalao. Saint-Malo y Bordeaux no tardarán en unírseles. En esta época, quinientos veleros constituían el pabellón real, es el reinado del Rey Sol, asomándose cada año por Terranova. Es el tiempo de la aventura, el pescador se enfrenta a la vez con los piratas, las flotas de guerra de países enemigos y las tempestades hacen estragos en las barcas, igual de frágiles que barcos de papel. Una vida donde el riesgo no proviene solamente de las amenazas humanas y atmosféricas. Las enfermedades azotan igualmente a estos hombres. Al fin de los años, de los lustros y las décadas, esta flota francesa se convertirá en flotilla. Por la guerra frecuentemente. Luego, por las necesidades económicas. De 500 veleros en 1655 a pocos más de 400 en 1902. Y no quedará más que una veintena en 1969.

Hoy en día, once barcasas —¡sí, once!— solamente son armadas en Francia para pescar en Terranova.

CUANDO EL TERMOMETRO INDICA —20 GRADOS

Y desde hace poco, los navíos de guerra acompañan a sus hermanos los pescadores para protegerlos. Las embarcaciones de la Marina Nacional tienen de ahora en adelante una misión igual de importante..., si bien pacífica. Se encargarán de proporcionar a estos marinos la asistencia técnica y médica que puedan necesitar.

Como contra a esta evolución, el oficio de terranova exige, hoy como ayer, el mismo valor y vigor. Los barcos se han convertido en pesados buques que pasan a veces los cien metros de eslora. Quién puede dudar de la pena y los riesgos aceptados por estos marinos, que trabajan en condiciones extremadamente penosas.

Es necesario ver a los "ramandeurs" (reparadores de



ANOVA

chalupas) en el golfo de Saint-Laurent, cuando el termómetro indica menos 20 o menos 30 grados. Todo está blanco. Todo helado. Las gotas de agua se hielan con el único contacto de la chapa y los cables. Esta es la otra cara del infierno, el frío puede ser tan terrible como el calor de un horno. Los peces capturados son puestos en el entrepuente. Una auténtica fábrica, incómoda y nauseabunda. Es allí donde los fornidos jóvenes abren pescados de 80 centímetros de un solo tajo, amplio, preciso.

Separan la aleta de un pez con la misma facilidad que usted corta una raja de salchichón. Sin embargo, no tendrá usted, como estos desolladores, los pies inseguros sobre las vísceras del pescado. La presa pasa ahora a los saladores y el pescado se asentará sobre unos paneles especiales donde reinan las temperaturas polares: es la congelación.

NUEVE MESES DE AUSENCIA

Se partía en otro tiempo para viajes interminables: de seis a ocho meses en el mar. Hoy día, una campaña no pasa de los noventa días y comprende las escalas necesarias para proveerse de petróleo. Por contra, los terranovas realizan corrientemente tres campañas por año, lo que representa de ocho a nueve meses de ausencia en el año, como antiguamente.

Lejos de los suyos, trabajan sin tener tiempo ni fuerzas para pensar en otra cosa. Su jornada laboral es de doce horas de trabajo, seguidas de seis de descanso, dormir y comida completa. Excepción en caso de mala pesca o de búsqueda interminable de un banco de pescado, en que se trabajan seis horas y se descansan otras tantas.

LA SALIDA DE LOS PESCADORES

Un vapor de 800 toneladas como el "Dauphin" embarca cincuenta y una personas. Bajo las órdenes del capitán Fiquet trabajan cuatro oficiales y 46 hombres. De éstos, 34 están directamente relacionados con la pesca.

Elemental capital de la vida económica del país, la pesca está rigurosamente reglamentada y numerosos conflictos se suceden a nivel internacional. Los canadienses, por ejemplo, disminuyen anualmente las medi-

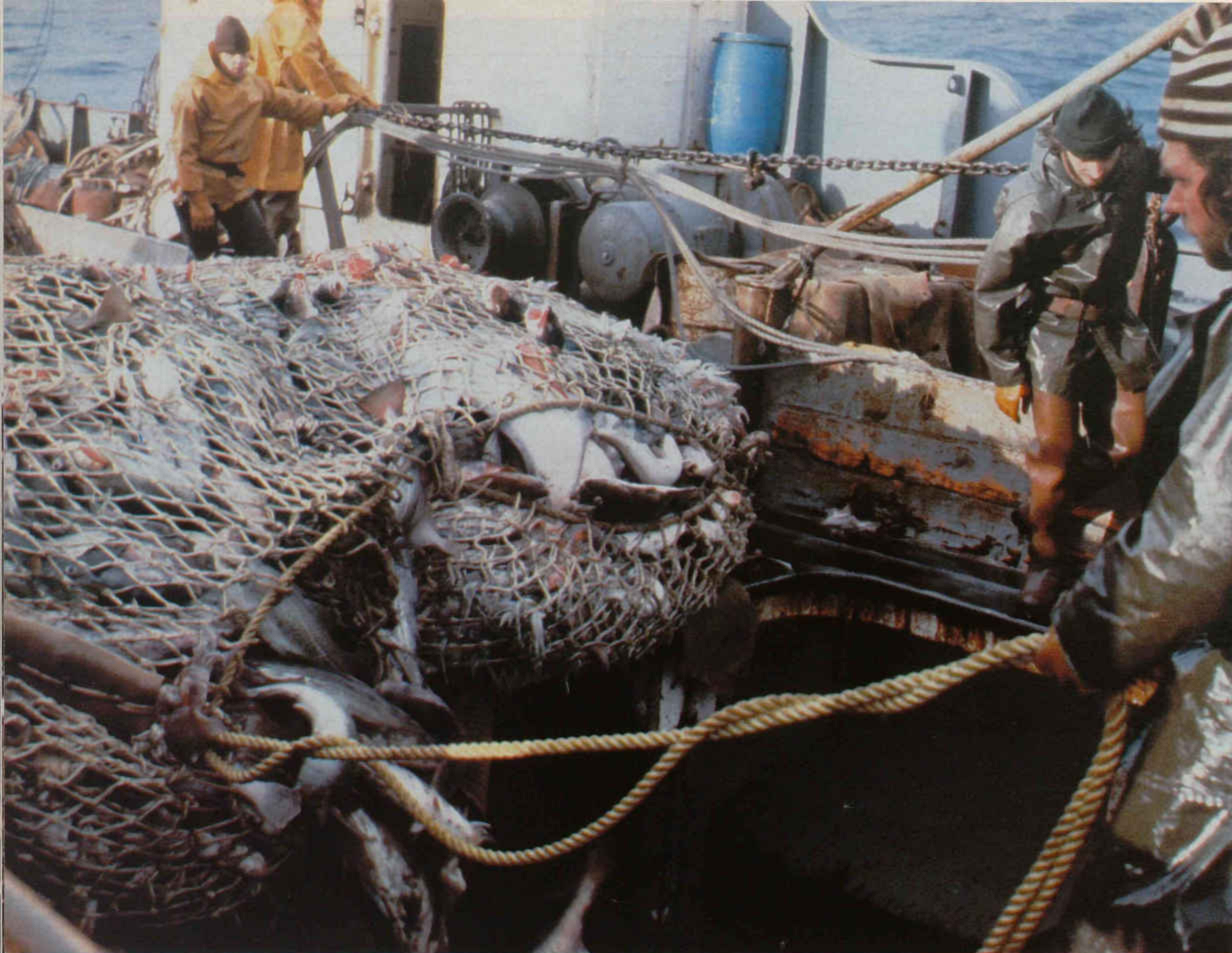
(Pasa a la pag. 24)





TERRANOVA





TERRANOVA

(Viene de la pág. 21)

das permitidas para la pesca extranjera en sus territorios, muy ricos en pescado de gran consumo (regentan una "zona económica" de pesca de 200 millas). ■ **JEAN GUICHARD** (texto y fotos). **SYGMA-CONTIFOTO**.

NOTA DE LA REDACCION

En numerosas ocasiones, "Hoja del Mar" ha publicado reportajes sobre la pesca del bacalao en Terranova. Es, quizá, uno de los temas que con mayor asiduidad y alarde editorial han sido abordados en estas páginas. La dureza del trabajo, la singularidad del marco en que se desenvuelve, el interés que siempre despierta en nuestros lectores, nos han llevado a hacerlo así.

Hoy incluimos otro reportaje sobre la pesca en Terranova que, por excepción, protagonizan tripulaciones francesas. El interés permanente del tema, tanto como la contrastada calidad de las fotografías, nos han movido a incluir este trabajo, que nos llega dentro del servicio habitual que tenemos establecido con las agencias de prensa, en este caso Sygma-Contifoto.

Nos interesa hacer constar, en consecuencia, que la publicación de este reportaje no supone, en absoluto, olvido ni demérito de la labor que realiza nuestra flota bacaladera en Terranova, la cual, como queda dicho, siempre ha tenido —y tendrá— atención preferente en la revista.







TERRANOV

Es el proceso final. El bacalao, ya limpio, va a parar al salador (izquierda), que lo sala y apila en la bodega. En la página contigua (arriba, foto pequeña), un rincón de L'Escaie, el bar de Saint Pierre, que es una verdadera institución entre los pescadores. A la derecha, foto grande, arribada a puerto en Groenlandia. Nuestros tripulantes de la flota bacaladera saben de la dureza que caracteriza las "mareas". Trabajo continuo, meses en la mar, nostalgia del hogar... Seguramente, la belleza del crepúsculo les pasa inadvertida. Ellos están a su tarea, que no puede parar, si hubo suerte y el bacalao llegó en abundancia.





MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**(Integrada en el Instituto
Social de la Marina)**

FUNDADA EN 1927

Le ofrece experiencia, confianza y seguridad



Por
**NESTOR
LUJAN**

LOS PERCEBES

DICEN los gallegos que el percebe y el salmón en abril están en sazón. Admiramos mucho a quien comió por primera vez un percebe, tan raro, tan monstruoso, tan visceral y extraño. Evidentemente, fueron los gallegos, y en la costa gallega están los mejores percebes y ellos han impuesto la manera de tomarlos. Sólo hay una manera de aderezarlos, o por lo menos un sistema válido, que es hervidos con agua y sal, y a veces, un pellizco de pimentón. Hay quien prefiere comerlos calientes y otros cuando se hayan enfriado. Es una cuestión de gustos sobre los que nada he de discutir. El percebe es uno de los aperitivos por excelencia y no puede gozarse más que así, abriendo una comida.

El máximo libro de recetas y consejos para la cocina gallega es el del maestro Picadillo, publicado por primera vez en 1916. Picadillo era don Manuel de Puga y Parga, personalidad considerable en la vida política gallega. Abogado, político, periodista, fue dos veces alcalde de La Coruña y, como hidalgo rural, se dedicó al cuidado de las tierras de su patrimonio y a gobernar los fogones de su cocina patriarcal de su pazo de Anzobre. Picadillo era un hombre de apetito gargantuesco; pesaba unos ciento cuarenta kilos y dicen que necesitaba dos sillas para acomodarse. Su libro es, como su apetito, generoso y desmesurado. Las porciones, los ingredientes, las salsas, las piezas de carne o de caza, medievales y sangrientas, se suceden en su prosa pacífica con una barroca y suntuosa dilapidación. Hago este largo inciso porque, además, el libro, que acopia, como digo, excelentes y tradicionales recetas, lleva algunos versos no demasiado buenos y uno de ellos se refiere al sistema de comer los percebes. El verso no es de él, aunque no es mejor que los suyos, sino de Alfonso Tella, y dice lo siguiente, haciendo referencia a madame de Thèbes,

que era una célebre vidente francesa muy amiga de Marcel Proust:

*"No es necesario ser madame de Thèbes
ni saber brujería o cartomancia,
ni haber nacido en Inglaterra o Francia
para guisar percebes.*

*Lo difícil del trance es darse traza
para encontrarlos gordos en la plaza;
ya que, no siendo buzo o marinero,
le es imposible a todo cocinero
procurarlos por medio de la caza,
como se alcanzan liebres y perdices
sin miedo a romperse las narices;
que es muy fuerte arañar en duro risco
por la busca y captura de un marisco
que cuando está bien gordo y comestible,
se oculta bajo un mar inaccesible,
y sólo está al alcance de la mano
si se halla delgaducho, o en el verano,
cuando sabe el indino*

*que el comercio trastorna el intestino.
Una vez el molusco en la cocina
la receta cualquiera la adivina.
Con agua y sal, en pote, van al fuego,
se sopla un poco, y a comerlos luego.
Como fin de receta:*

*No los comáis jamás sin servilleta
que os tape todo el busto,
si queréis evitaros un disgusto.*

Aunque hemos señalado que esta era la única manera de comer percebes, últimamente hemos tomado un pescado blanco, un pargo delicioso, en el restaurante El Molino, de Puente Arce, provincia de Santander, donde su propietario, Víctor Merino, lo acompaña con una salsa de percebes realmente exquisita. Lo digo para que conste en acta.

SEGURIDAD

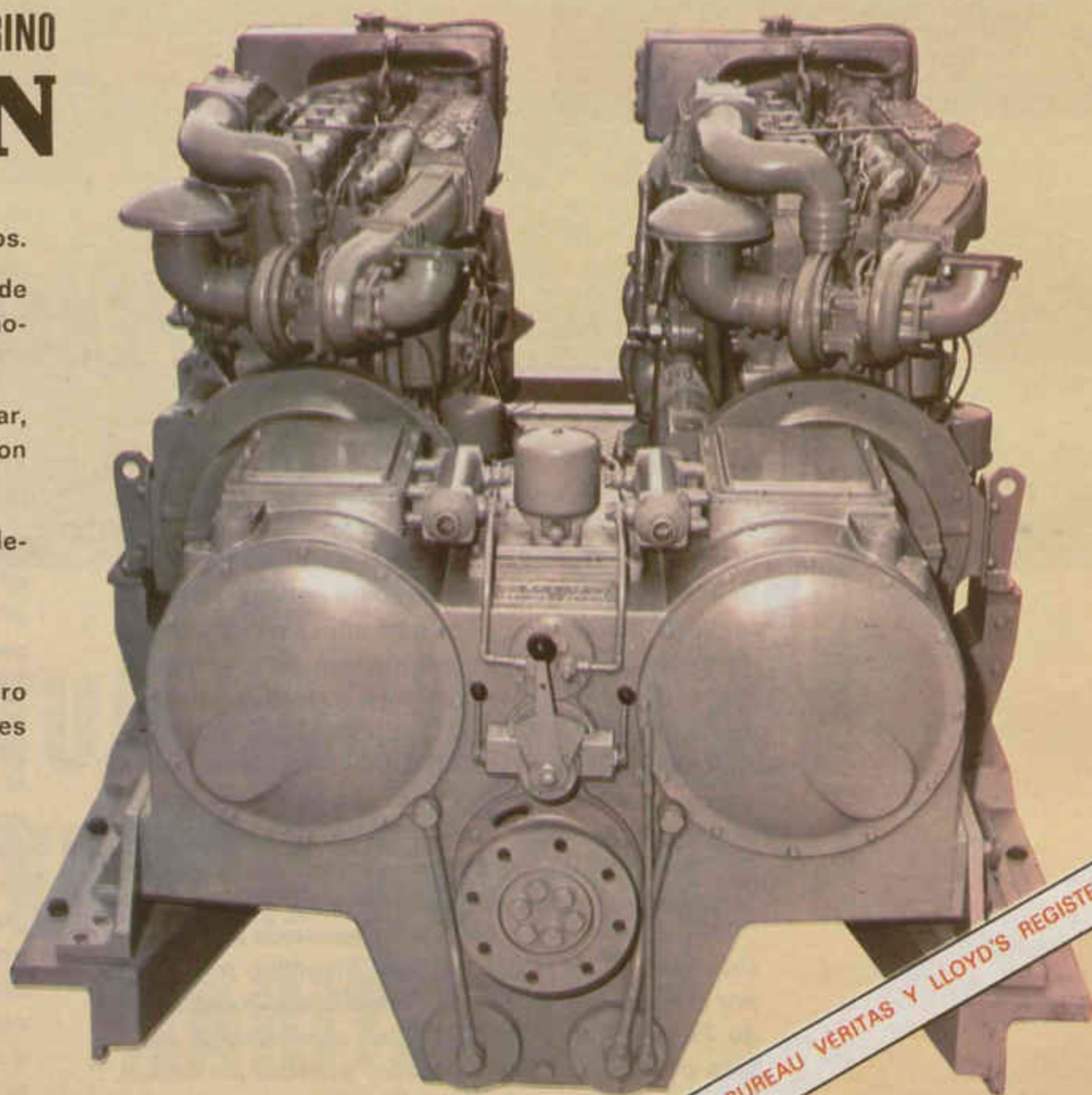
EN LA MAR

Y GARANTIA DE ARRIBADA A PUERTO

REDUCTOR-INVERSOR MARINO CAFRAN

- * Embragues dobles ligados.
- * Mecanismo hidráulico de sólida y avanzada tecnología.
- * Posibilidad de arrancar, maniobrar y navegar con un solo motor.
- * Equipo nacional sin problemas de recambios.
- * Un año de garantía.
- * Fácil, inmediato y seguro acoplamiento a motores Diesel como:

CHRYSLER
VOLVO
PEGASO
DAFT
ESCANIA
y otros



HOMOLOGADO POR BUREAU VERITAS Y LLOYD'S REGISTER

MAS DE **50** GRUPOS INSTALADOS
AVALAN SU EFICACIA Y NUESTRA
PREOCUPACION POR OFRECER SEGU-
RIDAD Y SERVICIO

Copie o rellene con letra mayúscula este boletín.

Deseo recibir información detallada sobre sus REDUCTORES-INVER-
SORES MARINOS sin compromiso alguno por mi parte.

NOMBRE

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

PAIS

CAFRAN MARINA - Floridablanca, 6 y 8 - AGUILAS (Murcia) - España

CAFRAN MARINA

ANTONIO FRANCO

Floridablanca, 6 y 8 - Teléfonos (968) 41 18 29 - 41 10 00

AGUILAS (Murcia) - España

FIANZA DE DIEZ MILLONES POR BAÑOS

BILBAO.—Un aval bancario de 10 millones de pesetas tuvo que depositar el capitán del buque "Novomirgorod", de bandera rusa, por daños causados en el puerto de Bilbao.

El citado barco, de 17.500 toneladas de desplazamiento, chocó contra una planchada cuando trataba de atracar de proa en el espigón número 2 del puerto exterior.

La empresa propietaria de la planchada estimó que los daños pueden ascender a nueve millones y medio de pesetas, por lo que el Juzgado de Marina exigió al capitán del buque ruso el mencionado aval bancario para poder abandonar el puerto bilbaíno. ■

DOS PETROLEROS PARA MEXICO

BILBAO.—La factoría de Astilleros Españoles ha sido encargada de la construcción de dos petroleros didácticos de 44.000 toneladas cada uno, para la empresa Pemex, de México.

La realización de estos dos petroleros forma parte de un programa entre Astilleros Unidos, de Veracruz (México) y Astilleros Españoles, de preparación de un equipo técnico de ingenieros y obreros mexicanos, que vendrán a la capital vizcaína para construir los barcos. ■

PUERTO DE BILBAO: EL MAS IMPORTANTE DE ESPAÑA

BILBAO.—Durante el pasado año se movieron en este puerto más de 26 millones de toneladas de carga, lo que les sitúa en el primer lugar de España por movimiento de mercancías.

Las cifras totales del movimiento portuario en el pasado año representan un aumento del 28 por 100 respecto a los datos de 1978, aumento que fue provocado principalmente con la entrada en el puerto de productos petrolíferos destinados a la refinería de Petronor. Esta tendencia también se ha mantenido en los cuatro primeros meses del presente año, según informe de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

Se estima que con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, podría verse aumentado el volumen de actividad entre un 20 y un 40 por 100. Por otra parte, el puerto de Bilbao sufrió elevadas pérdidas económicas, a causa de la última huelga de estibadores portuarios, que duró veintidós días, según se desprende de la comparación de los datos del movimiento de este año y del anterior.

Según éstos, entre el 14 de julio y el 4 de agosto de 1979, tiempo que ha durado la huelga, entraron y salieron del puerto de Bilbao 185 barcos, lo que significa un movimiento total de más de medio millón de toneladas de registro bruto, y la carga y descarga de mercancías alcanzó las 300.000 toneladas.

Sin embargo, en el mismo periodo de tiempo de este año, fueron 68 los barcos que entraron y salieron del puerto, desplazando 177.253 toneladas de registro bruto, y la carga y descarga de mercancías llegó a las 65.000 toneladas, es decir, 117 barcos menos, con 408.301 toneladas de registro bruto menos y una diferencia en la descarga y carga de 235.000 toneladas.

Los veintidós días de huelga supusieron, además de la pérdida de toneladas, unas tres mil quinientas horas de trabajo no realizado. ■

CUATRO BARCOS HARAN LA PROSPECCION PESQUERA DE LAS ISLAS SEYCHELLES

SAN SEBASTIAN.—Los cuatro pesqueros vascos que partirán hacia las islas Seychelles para realizar la prospección pesquera subvencionada por la Subsecretaría de Pesca, lo harán de forma voluntaria y, previamente, han de dar sus nombres a la Interfederativa de Pesca del Cantábrico.

Estos pesqueros de bajura, según se informó en la Cofradía de Pescadores de Guetaria, no necesitan cumplir ningún requisito especial. "Es suficiente —señaló el presidente de las Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, señor Silveti— con que hagan pública su decisión de realizar este viaje, lo que implica que han de dejar parte de la costera del bonito,

por lo que no parece que sean muchos los que se decidan a iniciar este viaje".

En el supuesto —continuó el señor Silveti— de que los barcos que se apunten a esta expedición sean más de cuatro, habrán de realizar un sorteo y, en última instancia, será la Interfederativa de Pesca del Cantábrico la que haga públicos los nombres de estos pesqueros.

La expedición a las Seychelles partirá a primeros de octubre y es el resultado de las gestiones realizadas por la Subsecretaría de Pesca y representantes de las Cofradías de Pescadores del País Vasco, que hace aproximadamente un mes realizaron una primera visita de análisis de la zona pesquera y de sus posibilidades. A su vuelta, estos primeros expedicionarios calificaron las posibilidades como "extraordinarias". ■

EXCELENTE COSTERA DEL ATUN

SAN SEBASTIAN.—La costera del atún de este año ha sido calificada, a la vista de los resultados obtenidos en el primer mes y medio de campaña, de "excelente" por el presidente de las Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, señor Silveti.

Esta campaña, que supera con creces la realizada en años anteriores, no supone, sin embargo, una caída en los precios del atún, ya que se cotiza para fábricas a 169 pesetas el kilo y para fresco alrededor de las 180, según explicaron las mismas fuentes.

Durante el pasado mes de julio, en el puerto de Guetaria entraron del orden de los 455.000 kilos de pescado, y en lo que va del mes de agosto al cierre de esta edición, se han recogido ya 32.000 kilos, lo que hace suponer que la cifra global sea superior.

No obstante, el señor Silveti se mostró un poco preocupado respecto al cebo vivo utilizado en las zonas cercanas a Burdeos, y que "se muere fácilmente por causas no determinadas", lo que puede perjudicar esta campaña que está siendo muy buena. A pesar de estas dificultades, cabe esperar que esta costera sea, en cantidad, superior a las de años anteriores". ■

Fuenterrabia

BUENAS CAPTURAS DE MERLUZA

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—La pesca de merluza y atún, por parte de la flota de Fuenterrabia, se realiza con la mayor normalidad, con excelentes capturas y precios moderados.

En lonja se ha cotizado el atún cimarrón a 155 pesetas el kilo, el atún bonito a 170, la pescadilla a 350 y la merluza a 560 pesetas el kilo. ■

VASCO-FRANCESES, CONTRA LA IMPORTACION DE CIMARRON

IRUN (Guipúzcoa).—Pese a que Francia exporta a España diariamente grandes cantidades de pescado de todo tipo, los pescadores de Hendaya, Ciboure y San Juan de Luz, en el País Vasco-francés, han solicitado que se impida la importación de pescado español.

Esta importación es mínima y se reduce prácticamente a pequeñas partidas de cimarrón, procedente de Fuenterrabia (Guipúzcoa). ■

Pasajes

AUMENTARON LAS EXPORTACIONES

PASAJES (Guipúzcoa).—A un total de 7.839 automóviles y 107.586 toneladas de productos siderúrgicos asciende la cantidad exportada por el puerto de Pasajes durante el segundo semestre de este año, informaron fuentes de este puerto guipuzcoano.

Estas cifras suponen un incremento de exportación patente respecto a iguales periodos de años anteriores.

Asimismo se han exportado 32.700 toneladas de cemento y 30.935 de potasa. También se ha incrementado la cifra de exportación de vinos, que se eleva a 2.950 toneladas. Otros productos exportados en mayor o menor cuantía son: blendas, bobinas, magnesita, mármol y sulfato potásico, que salieron en 364 barcos.

Respecto a mercancías importadas, llegaron al puerto 3.560 vehículos. Por su tonelaje destacan las siguientes mercancías: 252.079 toneladas de chatarra, 118.549 de carbón, y cantidades variables de arcilla, asfalto, bauxita, bobinas, caolín, coque de petróleo, ferrocromo, fosfato, madera, magnesita, mármol, mineral de cromo y pasta de madera.

En lo que va de semestre han entrado en puerto 494 barcos, de los que 212 enarbolaron bandera española; de los extranjeros, los más numerosos han sido los alemanes, con 83 barcos, seguidos de los holandeses, con 55. Hay que destacar la presencia en Pasajes de 21 buques rusos.

En total, los buques que han zarpado de Pasajes hacia otros puertos han sido 504. ■



TALLERES TAHER, S.A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE. ESTACION DE SERVICIOS
"METALOCK"

Motores Diesel y eléctricos-Caldería-Soldadura-Instalaciones-Carpintería y Ajustaje-Servicio oficial
DEUTZ-OTTO LEGITIMO, para Valencia y provincia.



VICENTE BRULL, 22 y 24
FRANCISCO CUBELLS, 38
Teléfono 67 01 27
VALENCIA (Grao)

EL GRAN PESQUERO

Por **BALTASAR VEIGA**

EL Berbés se llama el puerto pesquero de Vigo. Miles de veces ha sido copiado por el lápiz, la espátula y el pincel. Más aun los pintores de hogaño no lograron captar integralmente el espíritu, la grandeza y la prosapia berbesina. El gran artista Francisco Pradilla, rondando los finales del pasado siglo, logró unos dibujos de Vigo plenos de vigor marinero, y el nacimiento de la fotografía consiguió ángulos notables de perspectivas de barcos, rostros y gaviotas. Mas el Berbés sigue a la espera del artífice que sepa interpretarlo fielmente. Con su estampa antañona y moderna, con sus ansias de superación, con su invicta impronta de la cinta azul pescadora y con su alma en recóndita inquietud de fragua donde la grandeza de la ciudad se forjó a golpes de salseros.

Nada importó a su espléndido resurgir siempre en marcha adelante, las gabelas que amenazaron matar la gallina de los huevos de oro, y entre las cerradas protestas, que no siempre valieron, el Berbés siguió su camino, pese a la deserción de los barcos nativos, que huyendo de los gravámenes portuarios fueron fundando colonias pescadoras viguesas en los campos líquidos de la rosa náutica, en Cádiz, Huelva, Pasajes y Las Palmas, y cuyas bajas fueron cubiertas por nuevas quillas esperanzadoras.

Ya están en el mundo de la verdad los Peruchos, Vieira Manzanares, Fininchos, Pérez Campos, Merlos... patriarcas del pregón floreado de comienzos de siglo. Ya los pataches, las dornas y los faluchos son sólo láminas añorantes que decoran los despachos modernizados. Ya el antiguo canon en especie a los subastadores fue sustituido por el prosaico abono de monedas en curso. Ya cayeron bajo la piqueta demoledora los "peiraos" en aras de la tiesa silueta del urbanismo funcional. Ya la rica merluza del pincho cambió su signo por los rígidos gálidos que traen sustancia de los mares australes.

Ya no portan el pendón cofradiero los procuradores del gremio de la mar, porque bajó la temperatura en el termómetro de las devociones. Ya duerme su eterno sueño bajo los cipreses de Santa Marina de Cabral la gaita de Pedro Fernández, que por ochenta y dos reales, mantenido, tocaba en el Corpus, la Inmaculada, la Resurrección y San Telmo, las cuatro fiestas que celebraba el Berbés del siglo XVII. Ya no hay Misas de alba cotidianas antes de los pescadores hacerse a la mar, ni vicario de la cofradía que haga ondear la bandera del gremio en señal de recogida de los aparejos para poner proa a la ermita de Santa Marta las vísperas de la Asunción, patrona de la villa, cumpliendo así las ordenanzas de 1769, que obligaban a santificar las fiestas.

Aún a mediados de la centuria decimo-

El Berbés, en 1850.



El Berbés, en 1900.



El Berbés, en 1910.



GO,

PUERTO ESPAÑOL

nona era en el Berbés pujante su gremio de mareantes regido por propios reglamentos y dirigido por ocho cofrades votados anualmente por los hombres de la Matrícula, pagando de su peculio el servicio de médico, cirujano y boticario. Mas a pesar de estos cambios y desvíos, el vetusto barrio pescador sigue vigente con su canto diario al trabajo, mojado en agua salada; sus patrones nativos, conocedores de los bancos de peces, y con sus gaviotas perlinas bogando en el aire saturado de olores marinos.

Y esta fue la ligazón entre el Vigo pesquero de ayer y el de hoy. Su gesta marinera merecía ser cantada en octosílabos de nuestro romancero. Por el mar vino su historia y sumó sus prosperidades con un servicio a su causa y un servicio de hierro. Una dura supremacía que sólo se obtuvo con fe, también de acero. En la serena y dorada melancolía de este fin de verano en que cubrimos este reportaje, deambulamos por las pinas y escalonadas rúas del Vigo marinero, que son a manera de una bodega antañona donde adquieren "bouquet" los caldos añejos. Desde lo alto de las casonas de la calle Real nos miran los blasones oliendo a silencio. La ciudad parece dormida en las sombras del atardecer, tendida a lo largo de todos sus recuerdos...

PESCA HISTORICA

Según una antigua tradición, Vigo fue fundado por pescadores de la cercana Villavieja de Redondela, que hacían noche donde después nació el barrio del Berbés, para estar al día siguiente más cerca de los mares de pesca de la medianía de la ría. Dando un salto en el tiempo, llegamos a 1550, año en que el licenciado Molina dice que Vigo sobresalía por la excelencia de sus pescados ceciales, cuando valía cuatro maravedises cobreños un kilo de la mejor merluza. La sardina viguesa se nombra ya en dos documentos de 1617 y 1623 que exhumaron los historiadores locales Santiago Gómez y Rodríguez Elías. Según los contratos de pesca que descubrió Pérez Constanti en el protocolo de escribanos de Vigo, sus pescadores capturaban en el siglo XVI sardina, pulpo, besugo, congrio, merluza y mielga. La sardina viguesa, de conformidad con lo escrito por Lucas Labrada, se llevaba a los puertos mediterráneos y cántabros a finales del siglo XVII, y su cosecha anual era de 10.500 millares. Llevaban igual destino exportador las 140 pipas de grasa de cupleidos que se recogían cada anualidad.

Un privilegio que el Rey Felipe III otorgó el 23 de noviembre de 1589 confería al

(Pasa a la pág. siguiente.)



(Viene de la pág. anterior.)

concejo de la villa los oficios de renta y aprovechamiento de la banastería de la sardina y otros pescados que se sacaban del puerto y bahía de Vigo. Un siglo después de esta real otorgación, el entonces modesto villaje se atrevió a disputar su derecho a gabelas a don Bartolomé Rajoy y Losada, todopoderoso arzobispo de Santiago, que buscaba fondos para levantar el soberbio palacio sede hoy del Ayuntamiento compostelano. Mas era en el reinado de la España gloriosa del tercer Carlos, que es fama fue el mejor monarca-corregidor que tuvo la nación, y mandaba en Vigo en aquella ocasión un animoso defensor de sus privilegios en la persona de don Feliciano de Puga y Troncoso de Lira, regidor decano y perpetuo que arguyó en la documentación aportada la sinrazón del tributo, negando al arzobispo toda intervención en la villa que no fuera en la cosa jurisdiccional.

Otro Troncoso de Lira, don Juan, juez ordinario de la villa de Vigo, interviene en 1629 con la eficacia de aquellos nativos de entonces, que demostraban una voluntad de hierro. Se notaba en Vigo una falta alarmante de moneda de plata hasta que fue hallada la causa: los lusitanos que llegaban con sus carros a cargar pescado en el Berbés, contrabandeaban la plata amonedada, llevándosela a Portugal. El citado juez condenó a los compradores portugueses en la proporción de tres cuartos de plata por cada cuatro maravedises de pescado adquirido.

En los censos de Hacienda de 1753 aparecen abonando 4.620 reales por líquido imponible las naves de pesca de Vigo y 34.769 reales los marineros de la villa, que englobaban la plantilla de 114 pescadores contribuyentes, considerando solamente ciento ochenta días de trabajo anual por mor de los vientos reinantes en invierno. Las embarcaciones de transporte viguesas abonaron en el mismo año 6.340 reales de vellón.

Por los datos recogidos por el padre Sarmiento en 1754, tenía Vigo 38 embarcaciones de pesca que embarcaban 402 tripulantes. Se sabe por las constancias escritas de Díaz de Rábano que fue en 1750 cuando arribaron a la villa viguesa los pescadores levantinos, que después de una larga pugna habían de imponer sus sistemas. La escala sucesiva de los aparejos de pesca en la ría debieron ser el jeito en todas las épocas, seguido de los procedimientos de cerco, mientras subsistía la rapeta, halada a mano desde tierra; después, las jábegas estilo Noroeste, los palangres y el uso de boliches hasta ser absorbidos por las normativas mediterráneas.

En 1785, las Sociedades Económicas de Galicia establecieron premios para estimular la pesca. Vigo se llevó este galardón durante varios años sucesivos, otorgado al comerciante gallego que salase mayor cantidad de abadejos y merluzas. Terminando el primer cuarto del siglo XIX, don Sebastián Miñano nos dice que Vigo pescaba al año once mil millares de sardinas.

La estirpe marinera de Vigo se afianza cuando en 1836 funciona en su recinto un colegio de Humanidades, en el que se estudiaba náutica y pilotaje. También da la medida exacta de su marinería cuando en 1846 Vigo proporciona el mayor contingente de matriculados del Apostadero (aun no se llamaban Departamentos Marítimos) para los Tercios de Mar, con 6.069 inscritos. A mediados del siglo XIX, Vigo estaba habilitado como puerto para el comercio de América y hacia dos expediciones anuales de pescado salado y cecial con destino al Nuevo Mundo. En 1844 exportó mil arrobas de pesca salada al extranjero.

Según una estadística de don Francisco de Sola, había en Vigo en 1876 dos mil

embarcaciones de pesca a vela que embarcaban 5.000 artes y daban ocupación a 7.500 hombres, sin contar los 1.300 que se empleaban en las 83 fábricas de conserva y salazón. Veinte años después, en 1896, eran ya 39 los pesqueros a vapor con que contaba Vigo, que pasaron a 86 en 1908, y faltaban aún por redimir del esfuerzo del remo y la vela 961 tripulantes. En este último año, el valor a flote de la flota vaporera era de dos millones de pesetas, cuando un barco a vapor nuevo valía cinco mil duros.

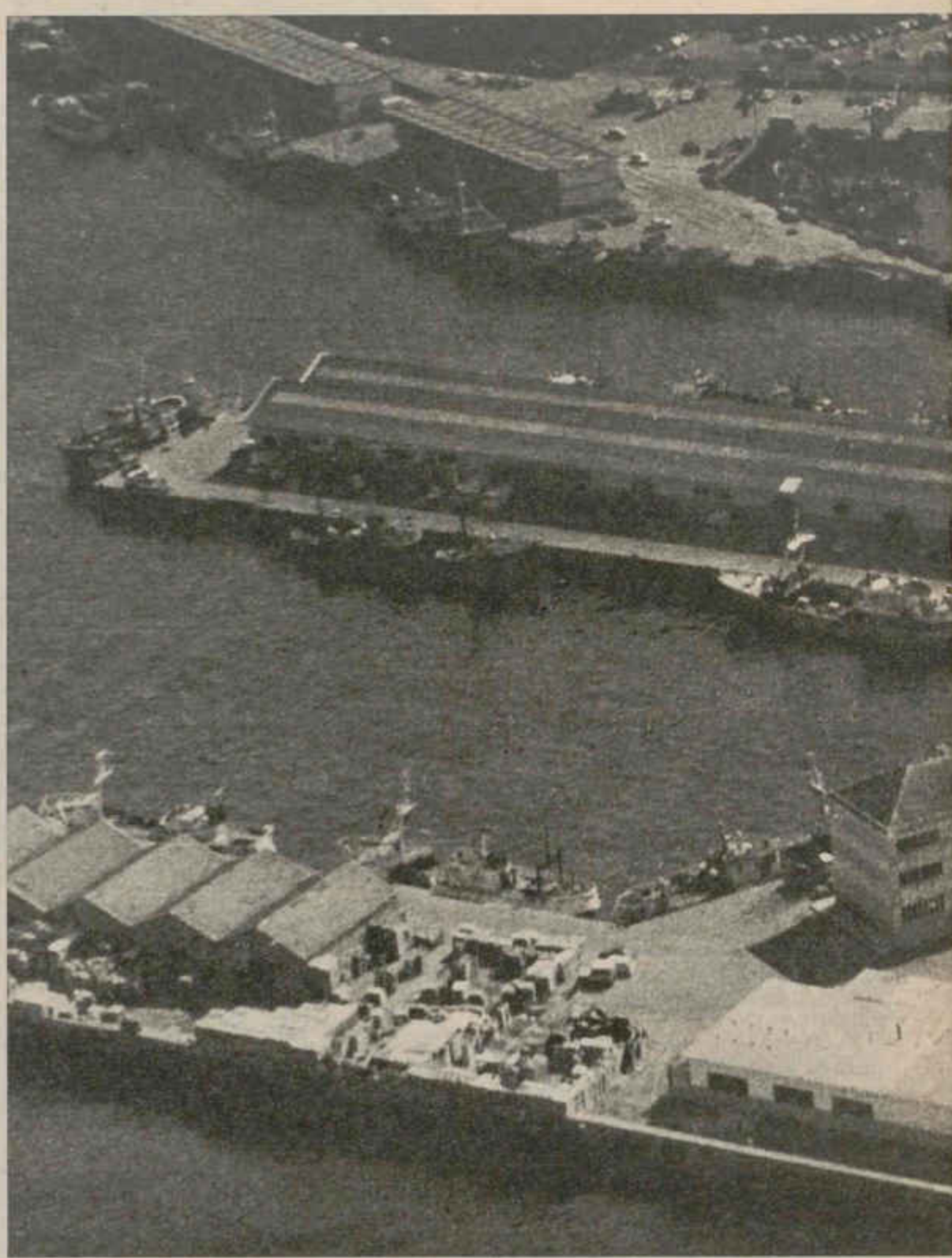
La pesca embarcada servida por el vapor nace en Vigo en la última década del siglo XIX con caladeros gallegos del Miño al cabo Finisterre; en 1915 se alcanza el cabo de Peñas y por el Sur se llega a las islas portuguesas de las Berlengas; en 1920 entra en servicio en la ría el primer pesquero con casco de hierro, y dos años después se arriba al cabo San Vicente, avanzando hacia los mares del Mogreb; desde 1927, la flota viguesa se centra en el mar celtico y Canarias, llegando a Terranova, y en 1935 nada en las aguas de la bahía el pesquero inicial movido con motor de explosión; cinco años después aparece en la pesca bahiense el gas oil como carburante, y en 1962 se bota en aguas viguesas el primer pesquero congelador en serie que descubre el venero de los caladeros sudafricanos.

Es un tanto triste comprobar cómo la pujanza pesquera de Vigo creció marcada por el signo guerrero. La agonía antillana significó la hora de los primarios barcos a carbón. La guerra de 1914 disparó la flecha múltiple de los carboneros pescadores hacia los mares sardineros y merluceros lusos y su terminación coincidió con la conquista de las colonias pesqueras del Sur peninsular y Guipúzcoa. Entre las dos grandes guerras mundiales surgió el mar del Gran Sol, la América pesquera viguesa. Durante la última conflagración civil española, el pescado de Vigo fue la abundante cosecha que apagó el hambre de media España. Y al acabar la postrera hecatombe universal, los más modernos motopesqueros de arrastre vigueses tuvieron sus ejercicios más pujantes y hoy cubren todo el varillaje del abanico marítimo que va desde los cálidos mares del Indico a los hielos de Terranova.

PUERTO PESQUERO

El puerto pesquero de Vigo está establecido en el barrio del Berbés y corre a lo largo de la orillamar hacia Bouzas. La barriada berbesina fue la fragua donde a través del tiempo se quemó toda la historia pesquera viguesa y aún conserva algo de su estampa decimonónica con los clásicos soportales que servían antiguamente para la preparación de la pesca y que hoy quedan lejos de los muelles, establecidos sobre terrenos ganados al mar de la ría. En sus jardines se alza un gran motivo alegórico en honor del pescador del remo que aventó la fuerza motriz. Las callejas en cuesta que circundan el Berbés respiran ambiente marino salpicado de tabernas y bares que tienen gran movimiento a las horas de la mañana del trajín pesquero, y hay en él seis sucursales bancarias.

Desde el año 1881 que se fundó la Junta de Obras de Puerto de Vigo, y a partir de los años 20 planearon su acertado conjunto portuario los ingenieros Cabello, Esparrago y Bellod, inspirado en los grandes puertos galeses y bretones. En este conjunto está incluido el puerto de refugio de Bouzas, que comprende 76.270 m² con dos amplias dársenas con 1.100 metros lineales de atraque y cuatro metros de fondo en bajamar; cuenta con 71 accesorios de planta y piso para almacenaje de enseres de pesca y una nave cubierta de 5.000 m² para el tendido de aparejos, además de otro tendadero al aire libre en la terminación de la dársena foránea. Aún de reciente construcción, el puerto de refugio boucense acusa defectos de falta de calados en el canal de acceso, con ausencia del necesario túnel de salida de aguas estancadas. En



Bouzas radica el Intitut de Investigaciones Pesqueras construido hace cuatro años sobre un presupuesto de 70 millones de pesetas.

Cuatro metros oscilan las mareas en el puerto del Berbés y son seis los pantalanes con 376 metros de atraque en la veramar de Vigo a Bouzas, facilitando las operaciones de los grandes arrastreros.

Vigo cuenta con dos grandes fábricas en ejercicio de hielo artificial, con una producción diaria de 370 toneladas, existiendo nueve empresas de cámaras frigoríficas con una capacidad de almacenamiento de 279.557 m³. Además de un buque tanque, cinco surtidores a cantil de muelle surten de combustible líquido a la flota pesquera. En las márgenes de la ría subsisten 35 fábricas conserveras de pescado, con una producción media anual de 787 toneladas, y son 9.000 trabajadores de las 80 manufacturas de esta clase establecidas en la provincia.

Inaugurada en agosto de 1970, y sobre un solar de 1.000 metros cuadrados de planta, se alza frente al puerto pesquero la espléndida Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, albergando hospedería, policlínica, salón de actos, cafetería, biblioteca y la delegación provincial del Instituto Social de la Marina. A su espalda está la Casa del Pescador (Institución Valeriola), con enseñanza preescolar, comedor y guardería infantil para hijos de marineros. Contigua a la Casa del Mar, la Escuela Náutico-Pesquera está servida por 40 profesores que imparten enseñanza a 400 alumnos.

Reseñando el recinto pesquero del Berbés, de verjas adentro comprende cuatro dársenas superpuestas, atracando a las dos terrenas la flota de bajura; en la paralela a

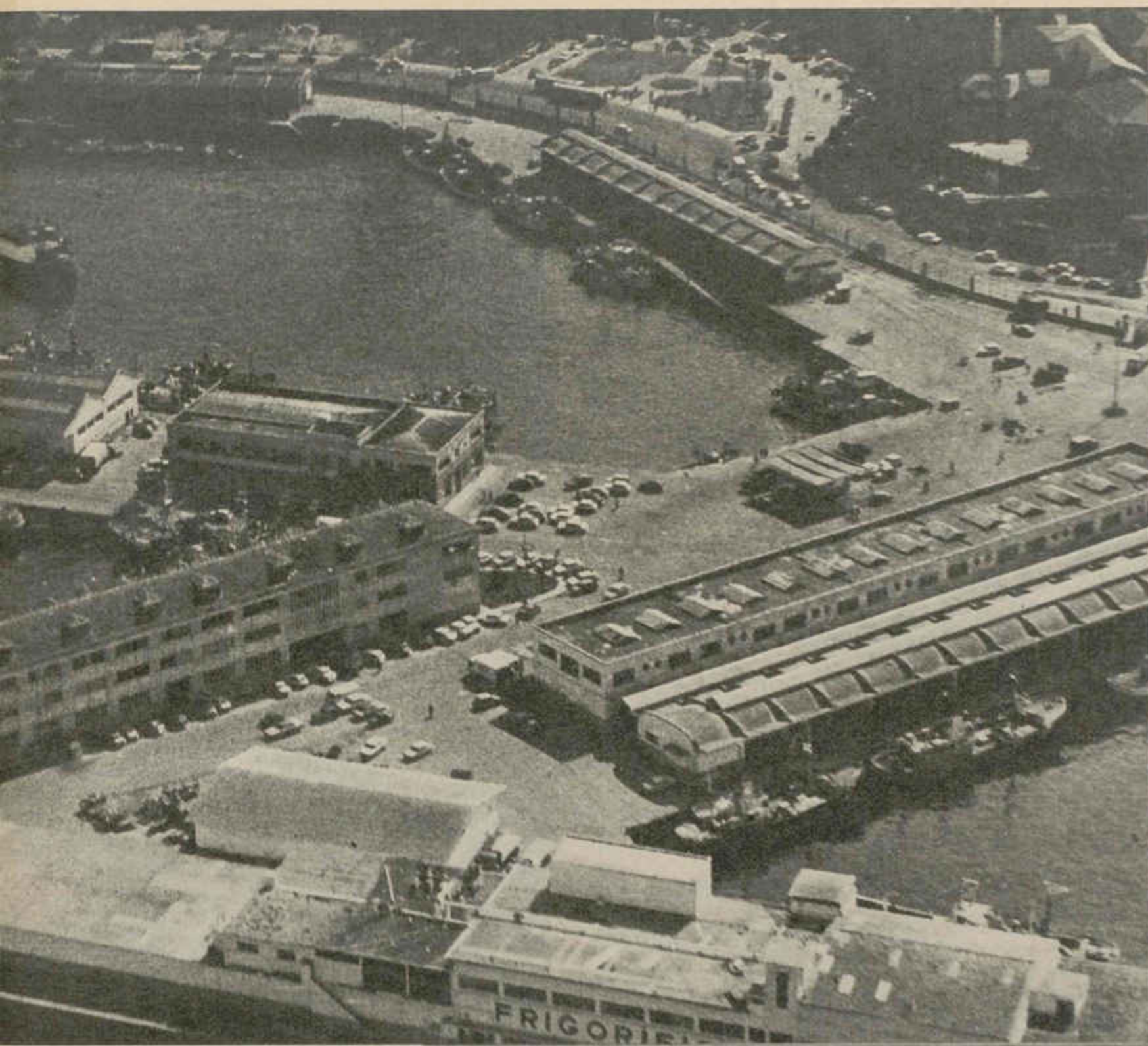
ellas se congregan los pesqueros grandes en reposo, y en la cuarta, que corresponde a las lonjas, se establecen las embarcaciones en descarga, y en el lado frontero, las de inmediato aprovisionamiento. Las dársenas pesqueras suman 164.200 m² y los muelles, 134.460, mientras las distintas líneas de atraque resumen 2.225 metros lineales, con calados de dos a siete metros en las bajamars. Las dársenas son abrigadas a los vientos dominantes, que son los oestes y sudoestes, y existen en el recinto pesquero 105 almacenes divididos en tres grupos de preparación del pescado, de los que 61 están compuestos de dos plantas.

No faltan en este recinto viveros de marisco, dependencias oficiales y de entidades afectas a la pesca, amén de una central de Correos, una entidad bancaria y dos cantinas. El personal que diariamente trabaja en este perímetro pesquero se eleva a 4.510 personas.

LONJA

El recinto pesquero de Vigo cuenta con dos lonjas cubiertas, la más amplia para la venta de pescado fresco y la otra para la subasta de congelado, y suman ambas 6.633 m² de superficie. Posee además la lonja de pesca litoral de dos plantas y modernos dispositivos para realizar la puja de la sardina y el bonito.

Unas 300 furgonetas de compradores al por menor esperan fuera de lonjas la carga de la mercancía ictiológica. La venta lonjística comienza a las siete y media de la mañana en verano y a las ocho los demás meses del año. La subasta es a ojo y a la baja, con oscilaciones que determinan la calidad de los peces. Los subastadores utilizan el megáfono para las voces previas y



dos por puertos nacionales y extranjeros, y circunscribiéndose a una sola cita diremos que centralizadas en Las Palmas hay una decena de empresas armadoras de Vigo, con un promedio de cuatro embarcaciones cada una, que trabajan al cefalópodo, y por contraste, flotas pescadoras de toda Galicia e incluso cántabras operan en el primer puerto pesquero nacional, los congeladores de cuya matrícula descargan en Canarias y Andalucía. La flota de bajura viguesa está constituida por 44 barcos de palangre y sardina que desplazan 4.143 toneladas, movidos por 15.217 caballos de vapor y tripulada por 791 hombres. Esta flota arrancó del mar litoral en 1979 104.500 toneladas de pescado fresco, que valió en primera venta 493.871.554 pesetas.

El puerto de Vigo cuenta con cuatro entidades rectoras donde se agrupan los armadores bacaladeros, de pesca fresca, de pesca congelada y pesquerías varias. Las razones sociales registradas en el Sindicato local de Pesca son de un centenar, algunas de ella, como Pescanova, Mar, Barreras, Vieira, Molares y otras, con docenas de unidades cada empresa. En la parte laboral, los obreros de mar están encuadrados en las llamadas Comisiones Mariñeiras. En Vigo hay 7.652 jubilados del gremio, que cobran pensiones de retiro.

Los caladeros de la flota pesquera viguesa llegan prácticamente a tres continentes: Europa, África y América, rozando Asia. Donde quiera que en ellos haya un mar de arrastre permitido, allí pesca un pesquero matriculado en Vigo, para después arribar a cualquier puerto español con sus capturas. La flota es expansiva y cualquier fondeadero es bueno para alijar la carga. Sus armadores marchan al puerto base provisional para descargar y hacer nuevo despacho que dispare el barco para

pregonan a viva voz. Cada voceador va acompañado de un empleado de la Junta de Obras de Puerto, que controla las ventas. El cajero es de plástico rojo o negro, con predominio del color gris, aunque para la sardina se usa la madera en cajas cuadrangulares de altura enana. Los vendedores autorizados son 62, 140 los exportadores censados y varios compradores pormenoristas, con predominio femenino. La exportación a toda España se efectúa por vía férrea y carretera, siendo más importante la verificada por camiones, faltos de la modernidad de ser isotérmicos. La colla de descarga pescadera consta de 261 individuos, trabajadores privilegiados que cobran 5.000 pesetas por media jornada de tarea.

En el primer semestre de 1980, he aquí la pesca desembarcada en el puerto de Vigo: 74.208.907 kilos de pesca fresca, congelada, bacalao verde, viveros flotantes y derivados de la pesca con un valor en venta inicial de 8.830.717.276 pesetas. De este total, la pesca congelada importó 44.369.570 kilos, con valía de pesetas 6.690.447.975, y le siguió en importancia la pesca en fresco, con 24.730.665 kilos, vendidos en 1.956.437.185 pesetas. De la pesca congelada, las especies de mayor rendimiento económico fueron el marisco, pescadilla, filetes de merluza y calamar. En cuanto a las especies frescas, están en plano destacado el gallo, seguido de la pescadilla y, a más distancia, el rape, la palometa y la merluza.

FLOTA

Vigo llevó su magisterio pescador a todos los puertos españoles atlánticos y aun llegó a la mediterránea Málaga, en los años



20, para enseñar la pesca embarcada servida por barcos de carbón. Al tripulante vigués no le asustan los climas y va siempre en la proa de la industria pesquera en las bases hispanas y ahora con mando en los puestos de trabajo en las flotas de otras naciones del Atlántico Este. Un 60 por 100 del personal embarcado en buques de la matrícula de Vigo es nativo y el porcentaje restante pertenece a las otras rías del Oeste gallego. En la especialidad bacaladera, las dotaciones son mayormente arosanas.

Incluyendo las embarcaciones de vela y remo, la flota pescadora viguesa alcanza 5.252 unidades. El número de barcos de altura varía según las fuentes informativas: la Cooperativa de Armadores registra 361 buques de pesca fresca, congelada y bacaladera; los datos de la Casa del Mar hacen subir esta cifra a 691 unidades y deben de estar incluidas en ella todas las embarcaciones que se mueven a motor, con un total de 22.253 jornaleros de mar.

Existen muchos barcos vigueses reparti-

su nueva aventura. El inconveniente que agobia a la pesca viguesa —igual que a la nacional— es la falta de caladeros españoles, y teniendo necesidad de faenar en mares extraños, va saliendo a flote este armador nativo al que no asustan los inconvenientes, apresamientos y multas. Su lucha animosa no tiene pausa. El caso es que el pabellón pescador de Vigo sigue en el paves sin arriarse, en la cinta azul que desde hace muchos años le permite ser el primer puerto pesquero de España. ■

Cambrils

PUESTA EN SERVICIO DE LA CASA DEL MAR

● El ISM ha hecho una inversión de 25 millones de pesetas

CAMBRILS (Tarragona).—Ha sido puesta en servicio recientemente la nueva Casa del Mar de esta localidad. Levantada, como las demás, por el ISM, cubre toda una variada gama de servicios vitales para el desarrollo del importante núcleo marítimo que alberga el barrio Marítimo.

Invitados por el delegado provincial del Instituto, distintos representantes de los medios informativos recorrieron las distintas plantas y las dependencias que éstas albergan.

Esta Casa del Mar que ahora ha empezado a funcionar ya, mientras se espera una ocasión propicia para su inauguración oficial, es la tercera que se construye en la provincia, puesto que antes lo habían sido las de San Carlos de la Rápita y Ametlla de Mar. El costo del edificio ha sido de unos diecinueve millones de pesetas, el mobiliario, unos 4.800.000, y la maquinaria para los talleres de la planta baja costará 1.800.000 pesetas, lo que en total se acerca mucho a los veinticinco millones de pesetas. Una inversión que el Instituto Social de la Marina ha puesto al servicio de Cambrils y especialmente de sus gentes maríneas.

DEPENDENCIAS

En la parte delantera de la planta baja ha quedado instalado el bar y la gran sala de estar, y en la parte trasera, el taller mecánico y de electricidad para aprendices, que funcionará de modo semejante a los centros de Formación Profesional, procediéndose al final del verano a la adjudicación administrativa de toda la maquinaria necesaria para su cometido.

En el primer piso está la sala de televisión, una sala para juegos y el gran salón de actos, apto para casi doscientas personas. En la segunda planta hay tres consultorios con sus correspondientes salas de espera, rayos X y sala de curas, tres despachos, sala de consultas y recepción. En la tercera planta funcionará la sección de pediatría, con su sala de espera, despacho y sala de visitas, sala de inyectables y sala de espera. En esta misma planta hay una sala destinada a biblioteca, cuyos primeros fondos han sido aportados por la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura, y finalmente en la cuarta planta hay un gran salón destinado a la Formación Social de la Mujer, cocina, oficinas y sala de espera, el despacho de la dirección y unas amplias terrazas con magníficas vistas.

El edificio cuenta con ascensor y todas las plantas, con sus correspondientes servicios, habitaciones-vestuario y cuartos trasteros. El ambulatorio médico funciona bajo la dirección del doctor Pedro Mestres y contará con los servicios de cuatro médicos de Medicina general y un pediatra, así como con dos auxiliares de clínica, un celador y un administrativo encargado del control de fichas.

Es de esperar que todas las dependencias del nuevo edificio serán plenamente utilizadas, no sólo por los 200 pensionistas, entre pescadores y sus esposas o viudas, que es el censo aproximado con que cuenta el Pósito, sino por los jóvenes, a los que se impartirán cursos; por las mujeres, a las que atenderá ampliamente la sección de Formación Social y la generalidad de las personas que residen en el barrio Marítimo. ■

Vilanova i la Geltrú

BUQUES SOVIETICOS PARA DESGUACE

VILANOVA I LA GELTRU (Barcelona).—Remolcado, procedente de Odessa, arribó al puerto vilanovés para su desguace el carguero ruso "Povolzue", con desplazamiento de 2.609 toneladas.

También remolcado entró, procedente del puerto de Klappa (URSS), el mercante "Noginsk", de 4.385 toneladas, construido en Kaliningrado y adquirido directamente a la URSS para su desguace. ■

Torreblanca

BALLENA VARADA EN LA PLAYA

TORREBLANCA (Castellón).—Una gigantesca ballena de veinte metros de longitud y veinte toneladas de peso apare-

ció muerta en el centro de la playa de Torre Nostra, sorprendiendo a miles de personas que allí se bañaban.

El cetáceo se encontraba en avanzado estado de descomposición, por lo que desprendía un fuerte olor que impedía acercarse a él. Las autoridades ordenaron izar la bandera roja en señal de peligro y prohibieron bañarse en esa parte de la playa.

Posteriormente, un potente remolcador procedió a trasladar a otro lugar el cuerpo sin vida del enorme cetáceo. La ballena fue retirada a un lugar solitario de la costa de Torreblanca, donde se procedió a quemarla para evitar una posible infección. ■

Valencia

TORTUGA DE 50 KILOS EN LA MALVARROSA

VALENCIA.—Una tortuga de unos 50 kilos de peso fue encontrada en la playa de Malvarrosa en estado de descomposición.

El hallazgo fue comunicado a la Policía Municipal, que procedió a retirarlo con una grúa del cuerpo y trasladarlo a un centro de investigación para su estudio por biólogos.

Dado el estado en que encontraba se ordenó su traslado al crematorio de Silla. ■

La Unión

MAQUETAS DE BUQUES DEL SIGLO XVIII

LA UNION (Murcia).—Desde hace dos años, José Antonio Sánchez Marroquí viene realizando en paciente y entusiasta trabajo las maquetas de las distintas variedades de buques construidos desde mediados del siglo XVIII en el arsenal de Cartagena.

Los planos y documentación que emplea, que son copia de los originales, los ha conseguido en el Museo Naval de Madrid, en Barcelona y en el propio arsenal cartagenero.

Sus últimos trabajos los viene efectuando actualmente en "Mar de Cristal" (mar Menor) donde posee su residencia de verano. Ahora en estos momentos su atención se centra en una urca que tuvo por nombre "Santa Florencia", construida en 1773 con las características siguientes: 160 pies de eslora, 37 de manga y 19 de calado.

El señor Sánchez Marroquí lleva cuarenta y tres años como empleado en la empresa Nacional Bazán y pretende con estas maquetas el recuerdo y agradecimiento a los hombres que consumieron su vida en los varaderos y astilleros, y al mismo tiempo despertar la conciencia para que se consiga en Cartagena un museo naval. ■

OSTRAS EN EL MAR MENOR

SAN PEDRO DEL PINATAR (Murcia).—Muchas son las especies famosas que pueblan el mar Menor, pero desde hace un corto tiempo a esta parte se están viendo por vez primera ostras en estas aguas.

En la playa de la Mota, entre "Molino Quintín" y "Molino de la Ezequiel", tras media hora de estar sumergidos en el agua, salieron unos buceadores a la costa con unos cuatro kilos de ostras, recogidas a poca distancia de la playa. Asimismo, según informaron algunos bañistas, también se han logrado coger ostras en otros puntos del mar Menor.

Las ostras son de la gama plateada y de rico sabor. Ante esta novedad, en el laboratorio oceanográfico del mar Menor, dependiente del Instituto Español de Oceanografía, informaron que podía ser consecuencia de una siembra que se hizo hacia 1970 en las encañizadas, que en el mar Menor tiene a cargo este laboratorio.

En aquel entonces, siendo director del centro Joaquín Ros Vicente, se dijo que el experimento de ostras en el mar Menor no tuvo éxito, debido, sin lugar a dudas, a la alta salinidad de estas aguas.

Entonces, los ejemplares de este experimento, morían a las pocas horas.



Ahora, y tras diez o doce años, es posible que algún resto de aquella siembra haya podido prosperar, debido, quizá, a que se hayan aclimatado al bajar la salinidad de estas aguas por su mayor comunicación con el Mediterráneo.

Algunas ostras se enviaron a un laboratorio del Norte de España, donde hay un técnico que tomó parte en aquel experimento de hace diez años. El técnico, sin asegurar nada positivamente, dijo que cabe la posibilidad de que la procedencia de las ostras sea de aquella operación frustrada. ■

Almería

NAUFRAGIO DEL "AMANDA SEGUNDA"

ALMERIA.—A la altura de 25 millas al YO del cabo de Gata naufragó la nave "Amanda Segunda", de bandera panameña, y tripulada por siete hombres, cinco españoles y dos extranjeros. No hubo desgracias personales y la tripulación fue traída al puerto de esta capital por un buque inglés. La Escuela Náutica almeriense sirvió de hospedaje a los tripulantes. ■

Málaga

POSIBLE CONSTRUCCION DE BUQUES DE ALTA VELOCIDAD

MALAGA.—Un revolucionario tipo de buques de alta velocidad, conocidos como "jet-ferries", será construido en Málaga si se concretan las gestiones que la empresa Alisur está realizando, afirmó el diario "Sol de España".



PLATOS A LA MARINERA

La reina de las fiestas de Benicarló y sus damas de honor actuaron como Jurado del concurso de platos a la marinera, cocinados por los propios pescadores del puerto de Benicarló, como parte del programa de festejos que se celebró este verano en la mencionada localidad. (Foto: EUROPA PRESS.)

Cádiz

FALLECIO A BORDO

CADIZ.—A consecuencia de accidente de trabajo a bordo falleció el marinero Juan Luis Gutiérrez Rodríguez, que dejó viuda y tres hijos menores. El señor Gutiérrez estaba embarcado en el "Conchita Garrido". ■

El periódico indicó que nuestro país podría convertirse con ello en el quinto del mundo en la producción de buques de transporte de viajeros de gran velocidad.

El "jet-ferry", tipo catamarán, alcanza una velocidad de 42 nudos y tiene capacidad para 210 pasajeros. Podría cubrir el trayecto Málaga-Melilla en tres horas y cuarto.

La empresa Alisur ha obtenido licencia para la fabricación de estos barcos en Noruega, después de importar uno de ellos, que actualmente cubre el trayecto Tenerife-Las Palmas. ■

Algeciras

ANDALUCISTAS, CONTRA EL DETERIORO DE LA BAHIA

LA LINEA DE LA CONCEPCION (Cádiz).—El grupo andalucista del Ayuntamiento de Algeciras ha presentado una moción al Pleno en la que manifiesta su oposición a la instalación de una terminal o puerto para el transporte de carbón por vía marítima en la zona de Palmones, del término de Los Barrios, por considerar que se deterioraría la bahía y se inutilizaría para el turismo todo el litoral próximo.

En uno de los puntos del escrito se dice que "la referida instalación aumentará la contaminación en la zona, dado que debido a fuertes vientos reinantes en la misma, tanto de Levante como de Poniente, los medios que se proponen para cortarla se consideran insuficientes".

"Asimismo aumentará la contaminación de nuestras aguas, ya que, debido al sistema corrector por duchas, la poca contaminación atmosférica eliminada sería trasladada a nuestra bahía, a través de las corrientes posteriores". ■

Presidente de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife

LOS PUERTOS TINTERFEÑOS PODRIAN ACOGERSE AL ESTATUTO DE AUTONOMIA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—"Se encuentra en avanzado estado de elaboración un Decreto para la reforma de la Ley de Juntas de Puerto, en virtud del cual los puertos tinerfeños podrían asociarse en un organismo acogido al Estatuto de Autonomía de Puertos, lo cual aportaría beneficios de operatividad administrativa", declaró Alonso Rodríguez Acero, presidente de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El señor Rodríguez Acero dijo también que estaba en el mismo camino otro Decreto por el que se crearía una comisión, presidida por el gobernador civil, que aprobaría las tarifas empresariales portuarias, unificando de este modo los criterios.

Respecto a la reforma de la OTP, el presidente de la Junta del Puerto dijo que era un tema urgente y que con la actual estructura no se podía continuar. Añadió que la figura del delegado de Trabajo, con su doble función de jefe de la OTP y representante de la Administración, creaba conflictos, y que en este tema tan delicado había que cambiar muchas cosas. Continuó diciendo que le constaba que había ya contactos en la Administración entre la Subsecretaría de Trabajo y los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes.

Sobre el anteproyecto de plan general del puerto fue facultado por la Junta de Obras y la dirección del puerto un

completo informe sobre los planes de actuación para los diez próximos años, que se encuentra en fase de información y consulta con los organismos insulares interesados, y que cubre un total de 42 obras de construcción y ampliación de muelles, zonas de servicio e instalaciones de maquinaria de trabajo, con un presupuesto total de 6.000 millones de pesetas.

En el informe se trabaja con una hipótesis de desarrollo del 60 por 100 en el tráfico portuario para el decenio en que entramos y se pretende duplicar la capacidad de zonas de almacenamiento y movimiento de mercancías, así como la longitud de muelles, que en la actualidad tienen déficit de espacio en la línea de atraque y mucha aglomeración en las labores de estiba. Con las nuevas construcciones, el puerto cubrirá totalmente sus necesidades y podría atraer nueva mercancía en régimen de transbordo.

Dentro de las circunstancias especiales del puerto de Santa Cruz es de destacar la gran pendiente transversal del litoral de la isla, lo cual obliga a la construcción de diques de gran calado, que tienen mayor costo, pero permiten también las maniobras de barcos mayores. El puerto de Santa Cruz es

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

LOS PUERTOS TINTERFEÑOS

uno de los que tiene diques con la base a mayor profundidad en el mundo.

En el aspecto de servicios portuarios está prevista la construcción de un edificio que albergue una completa estación marítima con las dependencias de todos los Departamentos ministeriales que actúan en el área del puerto, para agilizar los trámites que en la actualidad están dispersos y son difíciles y lentos.

El movimiento del puerto en el último semestre acusa una ligera disminución en el tráfico de buques y mantenimiento en el de mercancías con respecto al mismo periodo del pasado año. Las toneladas que se manejaron de enero a junio de 1980 fueron 942.648 de mercancía general y 5.151.258 de graneles, lo que suma 6.093.906 toneladas. Los buques que pasaron por el puerto sumaban un total de 28.617.094 toneladas de registro bruto. ■

PIDEN LA REESTRUCTURACION DE LA NORMATIVA SOBRE PUERTOS

SANTA CRUZ DE TENERIFE. — Los consignatarios tinerfeños solicitarán de la Junta de Canarias que exija al Gobierno una urgente reestructuración de toda la normativa que rige la actividad portuaria, con un específico y concreto tratamiento de los puertos canarios, dada la singularidad de las islas y su total dependencia del transporte marítimo para su abastecimiento exterior.

Esta medida, en la que, a juicio de los consignatarios, debe participar directamente la Junta de Canarias, fue tomada en una reunión celebrada en la sede de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, entre representantes de Anesco, de la Cámara de Comercio, Confederación Provincial de Empresarios y Cámara Provincial Agraria.

Arrecife

DESTRUIDO POR UN INCENDIO EL VELERO "LA DOLORES"

ARRECIFE DE LANZAROTE. — Quedó destruido por un incendio, al parecer provocado, el viejo velero "La Dolores", anclado frente a la isla del Amor, en homenaje perpetuo a los pescadores de Lanzarote.

"La Dolores" se había dedicado durante la década de los cincuenta a la pesca de la corvina en aguas de Mauritania; luego, con la entrada de los barcos motorizados, el velero fue traído a puerto y restaurado por el artista lanzaroteño César Manrique, quien hizo del barco un monumento flotante a los pescadores de la isla.

El velero tenía más de sesenta años y media 25 metros de eslora; había sido construido en madera de riga y durante toda una noche resistió al incendio.

Los dos mástiles de "La Dolores" cayeron finalmente envueltos en las llamas que devoraron los restos del casco.

AVISTADOS TIBURONES

SANTA CRUZ DE TENERIFE. — La Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife tuvo que montar un sistema de vigilancia ante las costas de la ciudad al detectarse el pasado mes de agosto la presencia de tiburones.

La Comandancia recomendó a los socios del club náutico y del club militar de Paso Alto que tuvieran precaución a la hora de bañarse.

Las embarcaciones de vigilancia patrullaron las zonas próximas a la playa de Las Teresitas, la más próxima al centro de la capital, pero no localizaron ningún escualo.

En las últimas semanas se habían tenido noticias de la presencia de tiburones en las proximidades de las costas de Tenerife y uno de ellos quedó atrapado en las redes de unos pescadores que faenaban a pocas millas de la costa.

Este tiburón pesaba 120 kilos y se cree que se acercó a la costa atraído por los desperdicios que arrojan al mar los atuneros que faenan en la zona.

LIBERADOS LOS TRIPULANTES DEL "MAVISUCA" Y "ENRIQUE DE AGUINAGA"

● Seis y dos meses respectivamente, duraron las retenciones en Villa Cisneros

La noche del 12 de agosto llegaron al aeropuerto de Las Palmas los tripulantes de las embarcaciones "Mavisuca" y "Enrique de Aguinaga", que permanecieron retenidos en el puerto de la antigua Villa Cisneros, seis meses y veinte días los del primero; dos meses y veintidós días la del segundo. Los tripulantes se dirigieron minutos después a la capital donde fueron recibidos por el gobernador civil accidental y por el comandante de Marina, para intercambiar impresiones sobre su prolongada estancia forzosa en el puerto de Villa Cisneros, tras el apresamiento de las embarcaciones por las autoridades marroquíes.

Pablo Bernardo, natural de la provincia de Oviedo, y uno de los maquinistas del "Mavisuca", manifestó a "Diario de las Palmas":

— Cuando nos apresaron, nos dijeron en principio que lo que pretendían hacernos era una revisión.

— ¿Dónde estaban faenando?

— Frente a la costa de Villa Cisneros, a unas doce millas aproximadamente. La cosa posteriormente se fue complicando de tal forma que nos tuvieron en Villa Cisneros hasta la liberación.

— ¿Y cómo se desarrolló la estancia en aquella ciudad?

— Hay momentos en que se pasa bien, otros mal, pero siempre con algo de nerviosismo. No hay que olvidar que es un país con problemas bélicos. Por otra parte nosotros estábamos lejos de la familia, de España, y ello nos producía el consiguiente desasosiego.

— ¿Qué se siente en una situación como la experiencia que han vivido en Dakla (Villa Cisneros)?

— Se siente miedo y pánico a veces.

Pablo Bernardo tiene cuatro hijos. No sabe si volverá a faenar en el Sahara: "Me lo tendré que pensar. Ahora tengo que descansar. No sé si volveré después a la profesión del mar o si cambiaré".

— ¿Qué explicaciones les ofrecieron las autoridades marroquíes para la retención del barco y su tripulación?

— Esos señores no nos explicaron nada de nada. Ahora bien, según se rumorea (pero es una cosa que nosotros no pudimos confirmar) el barco y su tripulación fueron retenidos, por carecer de licencia de pesca.

LA PESCA FUE CONFISCADA

El "Mavisuca" llevaba unas veintiocho toneladas de capturas en el momento de su apresamiento por las autoridades marroquíes. "Eran calamares, lenguados, chocos y otras especies variadas. Toda esta pesca fue confiscada por las autoridades de la Marina marroquí", declaró por su parte José Antonio Patino, tripulante del "Mavisuca", natural de la provincia de La Coruña, y con dos hijos.

— La verdad es que la última etapa de nuestra estancia en Villa Cisneros se había vuelto casi desesperada — reconoció en sus declaraciones el mismo tripulante —. Hubo incluso intercambio de palabras bastante duras, que podían haber provocado que las autoridades marroquíes decidieran encerrarnos. Pero no ha ocurrido esto.

Señaló que el trato que les dispensaron las autoridades marroquíes fue "bastante bueno".

— ¿Usted está dispuesto a seguir faenando en aquel barco?

— Si la vida me lo exige, desde luego que sí tendré que seguir faenando donde sea. Y yo creo que la vida me lo va a exigir, porque de esto vivo yo y mi familia.

Recordó que durante sus seis meses y veinte días de retención en la antigua Villa Cisneros no recibieron la visita de ninguna autoridad española significada: "Vino a vernos solamente el secretario de la Casa del Marino del Instituto Social de la Marina para comprobar nuestro estado de salud. Del resto no ha aparecido absolutamente nadie por allá. En los

últimos días la monotonía se volvió insoportable y estuvimos a punto de prender fuego al barco, que era donde nos quedábamos".

— ¿No tuvieron problemas con las provisiones, víveres y agua?

— No. En cuanto a esto tenemos que darle las gracias a la Casa del Marino del Instituto Social de la Marina por mandarnos durante la semana todo lo necesario para allá.

HABLA EL PATRON DEL "ENRIQUE DE AGUINAGA"

Francisco Gil Iglesias es el capitán del "Enrique de Aguinaga", natural de la provincia de Pontevedra, pero con residencia habitual en Vigo.

— Ha sido una experiencia muy difícil de superar — empezó diciéndonos —. El barco se encontraba trabajando por la parte Sur de Puntilla Negra, a doce millas y media de la costa, en el momento de ser apresado.

— ¿Qué argumentaron los marroquíes para el apresamiento?

— No me dieron explicación alguna, porque todas las gestiones se realizaron con otras personas.

— ¿Algo que reprochar al comportamiento de las autoridades marroquíes durante la retención de la tripulación en Dakla?

— Es un poco difícil contestar ahora a su pregunta. No he quedado muy satisfecho del trato que nos brindaron.

"El ansia de libertad era la mayor preocupación de los tripulantes del "Aguinaga", confiesa Gil Iglesias.

"Buscamos con desesperación nuestra libertad, porque no teníamos comunicación con ninguna autoridad española. Al contactar con la costera Pozuelo del Rey y con Onda Pesquera de Radio San Sebastián, con su director Jesús Ferreiro, que se interesó por nuestro caso, pude hablar por fin con el ministro de Transportes, que ha sido quien definitivamente hizo algo por nosotros.

— ¿A qué factores atribuye la prolongación de su retención por espacio de más de dos meses?

— Nosotros responsabilizamos totalmente a las autoridades marroquíes. La situación se volvió más tensa a partir del veintidós de julio, porque pensamos que abandonaríamos Villa Cisneros en aquellas fechas y, sin embargo, se fue demorando la solución del problema.

— ¿Por qué se demoró?

— Según el embajador español en Rabat la demora se prolongó debido a problemas jurídicos que se habían suscitado para autorizar nuestra salida del territorio sahariano.

Hay que hacer notar que los armadores de ambos barcos renunciaron a pagar las multas impuestas por el Gobierno marroquí y decidieron abandonarlos.

Las autoridades del país africano se hicieron cargo de ambos pesqueros que poco después zarparon para Casablanca tripulados por miembros del Ejército.

Ninguno de los dos barcos poseía licencia de pesca para la zona.

PISTA DE ATERRIZAJE SO

ARRECIFE DE LANZAROTE. — Existe un proyecto en avanzado período de estudio para prolongar la pista de aterrizaje del aeropuerto de Lanzarote sobre la superficie del mar.

Debido a determinados accidentes del terreno, no se estima aconsejable ampliarla en su actual emplazamiento

Las Palmas de Gran Canaria

TRECE PESCADORES SOBRE UNA BALSA A LA DERIVA DURANTE 20 HORAS

● El "Bahía de Ifach" se hundió frente a Villa Cisneros

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. — Los trece tripulantes del pesquero español "Bahía de Ifach" fueron localizados y recogidos por el también pesquero rumano "Munes" cuando se encontraban en una balsa a la deriva frente al Sahara. La costera de Las Palmas recibió una llamada del citado pesquero rumano comunicando que había localizado y recogido a los trece tripulantes del pesquero español. Que todos se encontraban bien y que iban sobre una balsa.

A consecuencia de su hundimiento al tener una vía de agua, los tripulantes del "Bahía de Ifach", con matrícula y base en el puerto de Alicante, estuvieron desaparecidos durante varias horas.

Tras conocerse el SOS, tres buques de guerra españoles, concretamente el patrullero "Villamil", el destructor "Jorge Juan" y el patrullero "Nautilus", así como otro barco denominado "Villa de Bilbao" y aviones de la base aérea de Gando, en Las Palmas de Gran Canaria, salieron hacia la mencionada zona en busca del "Bahía de Ifach". Aparte de los buques de la Armada, estaban colaborando también en los trabajos de búsqueda al menos una docena de pesqueros.

VEINTE HORAS A LA DERIVA

Llegaron vistiendo ropas —pantalón y sahariana azules— que les dieron a bordo del pesquero rumano "Munes", que los recogió "cuando llevábamos unas veinte horas a la deriva".

El salvamento fue providencial, según Juan Ivars, "porque después de tanto tiempo y como la fuerte marejada del Norte nos tiraba mar adentro, la cosa empezaba a preocuparnos".

El pesquero rumano tenía noticias de que los pescadores estaban a la deriva por el SOS lanzado por la costa de Las Palmas. "Cuando divisamos sus luces, lanzamos cuatro bengalas e hicimos señales con las linternas. Eso nos salvó y por eso fuimos recogidos".

Para el patrón del "Bahía de Ifach" no tiene explicación la causa de una vía de agua en un barco relativamente nuevo, pues fue construido hace siete años. "Seguramente, como el barco era de madera, una tabla saltó".

Eran las tres de la mañana cuando el patrón fue despertado por el tripulante de turno, "porque en la sala de máquinas había agua. Al principio empezamos a achicarla, pero luego el agua entraba con mucha fuerza, que se inundó completamente la bodega. Por eso decidimos abandonarlo".

Tuvieron también complicaciones para poder salvarse, según Juan Ivars, "porque tiramos una balsa y no saltó. La segunda sí saltó, pero estaba en muy malas condiciones. Se llenó de agua que tuvimos que achicar constantemente el tiempo que estuvimos dentro de ella. También lanzamos un bote y entre este bote y la balsa, que amarramos uno a otro para no alejarnos, pudimos salvarnos".

Unas dos horas tardó el pesquero español en hundirse. La situación era 25 grados Norte y 15,43 Oeste, "y nos dirigíamos al caladero cuando nos sorprendió la avería".

Los tripulantes son todos —menos el patrón que es alcantino y un pescador que es de Las Palmas, pero que vive hace años en el Puerto de Santa María— de Sanlúcar de Barrameda, Vergel de la Frontera, Barbate y el mismo Puerto de Santa María.

Fueron esperados por el comandante militar de Marina y por responsables de la Casa del Marino, que se hizo cargo de ellos hasta su regreso a sus respectivos domicilios. ■

BRE EL MAR

terrestre, por lo que se ha optado por prolongarla sobre la superficie del mar.

El presupuesto de la obra asciende a unos 500 millones de pesetas y se ampliará en 400 ó 500 metros, con lo que la pista medirá muy cerca de los tres kilómetros. ■

RESCATE DE LA TRIPULACION DEL "BUEN GUIA SOBRINO"

● El langostero se hundió a cuarenta millas de cabo Blanco

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. — Dos días después de su hundimiento, el 30 de agosto, llegó al aeropuerto de Las Palmas la avioneta de la compañía de aerotaxis canaria Naysa, con los tripulantes del pesquero canario hundido frente a las costas de Mauritania, "Buen Guía Sobrino".

La avioneta había salido por la mañana hacia Mauritania con representantes del armador, Justo Martín Quintana, que esperaba a los marineros de su buque langostero hundido, cuando ya tenía una captura de más de cinco mil kilos de langosta, según manifestó el patrón Carlos Machín Mesa a su llegada.

En declaraciones del citado patrón, a las cinco de la madrugada del día 28 "me comunicaron los marineros que había una vía de agua, por lo que debido a su magnitud decidimos abandonar el barco".

Tuvieron tiempo de coger su documentación y algunos otros enseres personales, y a bordo de una falúa con un motor de 40 caballos de potencia, lograron llegar a la costa mauritana, algunas horas después, "concretamente nueve horas".

Añadió el patrón del pesquero hundido: "No nos fuimos del lugar hasta que el barco se hundió del todo, cosa que ocurrió relativamente pronto".

Después pusieron proa hacia la costa: "No vimos ni aviones ni tampoco barcos..., bueno, en algún momento pudimos ver muy de lejos algún barco, pero como íbamos hacia la costa decidimos seguir navegando".

—Debido a que navegábamos con normalidad hacia tierra, no creímos necesario hacer señales luminosas. Sólo que, cuando ya estábamos cerca de la costa, una espesa neblina impedía navegar, y entonces lanzamos una bengala.

Llegaron a la costa mauritana tras nueve horas de navegación, "sin que en ningún momento pensáramos en lo peor", dice el patrón. Lo primero que hicieron fue ir directamente al Consulado español.

"Porque ninguna autoridad mauritana nos vio llegar ni nos interceptó el paso. Por fortuna, allí estaba el médico del dispensario español que nos reconoció".

ARRIBADA DEL "GUAYAS", BUQUE ESCUELA DE ECUADOR

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. — El velero "Guayas", buque-escuela de Ecuador, llegó al puerto de esta capital en el transcurso de una travesía que comenzó hace cuatro meses y terminará el próximo octubre.

"A lo largo de la travesía —explicó el comandante del buque, Nelson Armas Herrera, en una rueda de prensa celebrada a bordo— hemos participado en cuatro regatas, en dos de las cuales ganamos; se nos concedió los premios Cutty Sark —el más prestigioso que se da a un buque— y el Ciudad de Amsterdam, otorgado por la Reina de Holanda con motivo de la ayuda que prestamos, mientras participábamos en una de las regatas, a un velero norteamericano, al que remolcamos 350 millas".

En el recorrido visitaron Panamá, Colombia, Estados Unidos, Noruega, Alemania Occidental, Suecia, Dinamarca, Holanda, y atravesaron la pasarela más de un millón de personas.

"Donde mejor nos sentimos —aseguró el comandante— fue en España, pues estamos muy identificados. Por eso elegimos Cádiz y Las Palmas para realizar las escalas, aunque nos desviaran un poco de nuestra ruta".

El embajador de Ecuador en España, que acompañó al buque en las dos escalas españolas, manifestó que "la travesía ha supuesto una embajada itinerante en el mundo" y destacó la perfecta identificación que existe entre las autoridades civiles y de la Armada en la democracia ecuatoriana. "El nombre de 'Guayas' —dijo el señor Nelson— tiene un especial significado en nuestra historia, ya que es el nombre del cacique indio que fundó la ciudad de Guayaquil, así como del primer barco que se construyó en Ecuador y nombre tradicional de los buques insignia de nuestro país".

De los ciento noventa días que durará el viaje, sólo cincuenta estarán en puerto. La tripulación la componen 150 hombres, entre oficiales, guardiamarinas y marineros.

El "Guayas" fue construido en los astilleros bilbainos de Celaya en 1977, y en su viaje inaugural atracó en el puerto de Las Palmas. ■

LA BUSQUEDA

La llamada de socorro fue transmitida por Onda Pesquera, recibida en la madrugada, de San Sebastián, y varios barcos que se encontraban en la zona del naufragio, entre ellos el "Monte Zalama", el mercante danés "Get-Sataerke" y el pesquero "Goizaldi". La captaron todos ellos, en un principio, se dirigieron al lugar del naufragio para buscar la barca.

Por otra parte, se realizaron las gestiones pertinentes para advertir a las autoridades marítimas mauritanas de que se trataba de un servicio de socorro y que se dejara entrar en sus aguas a barcos, aun no teniendo autorización para ello.

Al parecer, el "Nautilus", barco de guerra español, aconsejó al capitán del barco "Goizaldi", que aguardaba en la zona donde ocurrió el hundimiento, que esperara a su llegada para iniciar cualquier operación.

El "Goizaldi" no entró en aguas jurisdiccionales mauritanas por carecer de licencia de pesca y no porque tuviera una prohibición expresa de las autoridades de Mauritania. Sin embargo, el riesgo de entrar en esa zona sin una licencia acarrearía un posible incautamiento de la nave, de acuerdo con las últimas normas aprobadas por el Gobierno mauritano.

Fuentes de la base aérea de Gando informaron que había regresado a Gran Canaria el avión militar de rescate aéreo que salió para rastrear la zona en busca de los naufragos.

El avión no penetró en el espacio aéreo mauritano, en que se pensaba podían encontrarse los naufragos al carecer de permiso de las autoridades mauritanas.

La relación de la tripulación del barco langostero "Buen Guía Sobrino" es la siguiente: patrón, Carlos Machín Mesa; maquinista, Pedro Quevedo Pérez; engrasador, Manuel Machado Santiesteban; marineros, Domingo Trujillo Perdomo y José Santana Flores. Las cinco personas mencionadas son canarias. También aparecen como marineros el senegalés Gourman-Fall y el gambiano Abdoul Iatta.

El pesquero "Buena Guía Sobrino" fue construido en Mallorca en el año 1979, y desde hace unos cincuenta días tenía su base en el puerto de Las Palmas. El barco, de madera, tenía 22,64 metros de eslora, 6,3 de manga y 2,4 de puntal.

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

LUBRICANTES,
CABLES CABULLERIA,
PINTURAS,
FERRETERIA NAVAL,
ETCETERA.

**Suministros a la Marina
en general**

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

PROTAGONISTA: LA MAR

London 1980

MAIL BOATS

of the

ISLE OF MAN STEAM PACKET Co.





**International
Stamp
Exhibition**

**6-14 May
1980**



18301980

Isle of Man



Post Office

67p

FILATELIA

Espamer 80

Esta gran exposición, que tiene lugar en Madrid, del 3 al 12 de octubre, además de las numerosas clases competitivas que tiene, dispone de una clase de honor francamente importante. Es más, nos atrevemos a decir que solamente contemplar el conjunto de colecciones que participan en esta clase de honor merece ya en sí la exposición, pues ha de tenerse en cuenta que las colecciones presentadas, todas ellas han sido como mínimo tres veces medallas de oro en exposiciones internacionales y, naturalmente, muchas de ellas han conseguido, además, en las mismas, grandes premios, tanto en la clase internacional como nacional.

Digamos que las colecciones que figuran en la clase de honor son estas: 1.ª Juan Esteban Mautalen (Argentina): Argentina, sellos clásicos. 2.ª Mario Villarejos (Bolivia): Bolivia siglo XIX y estudio de la serie Cóndores. 3.ª Estanislao Escriba (Costa Rica): Resellos de Guanacaste, 1885-1891. 4.ª Estanislao Escriba (Costa Rica): Primera emisión de Costa Rica. 5.ª Joaquín Leote (Brasil): Primeras emisiones de Portugal. 6.ª Roberto Rosende (Estados Unidos): Emisiones de Cuba, período español. 7.ª Henri van der Auwera (Bélgica): Las cuatro primeras emisiones de Bélgica. 8.ª José Badía (España): Sellos clásicos españoles. 9.ª Luis Cervera (España): Sellos clásicos de El Salvador. 10. Andrés Grifol (España): Historia postal de la isla de Cuba. 11. Enrique Martín de Bustamante (España): Sellos clásicos del Perú. 12. Enrique Martín de Bustamante (España): Sellos clásicos de Venezuela. 13. Enrique Martín de Bustamante (España): Sellos clásicos de Uruguay. 14. Angela Ruiz Vegas (España): Sellos clásicos

USA IOc



Landing of Rochambeau, 1780

de Uruguay. 15. Plastiras Foster (Francia): Francia, 1849-1878. 16. Filippo Franchi (Italia): Serie de 1861 de Italia. 17. F. C. Moldenhauer (Noruega): Noruega, 1845-1880. 18. Nicolás Socorro (España): Correo aéreo universal. 19. Pierre Herlant (Bélgica): El correo en los Países Bajos españoles en los tiempos de Carlos V. 20. Francisco Lecha (España): Marcas postales de Puerto Rico y Filipinas. 21. Michel Jean Hecq (Bélgica): Los caminos de hierro. 22. Salvatore Caruso (Italia): Juegos Olímpicos, 1894-1936. 23. José Henin (Bélgica): La Unión Postal Universal. En total, una formidable aportación, con variedad de colecciones, muchas de ellas de países hispanoamericanos.

SELLOS DE TEMA MARITIMO

No hay duda que cada vez se hacen más sellos relacionados con la mar, ya sea ésta vista bajo el aspecto de buques o navegantes, así como costas, puertos, faros, etc., y no digamos con la faceta de peces, ya que como actualmente muchas series son de tipo económico, aquellos Estados poseedores de buenas zonas de pesca hacen emisiones en donde se

nos muestran las especies que normalmente se capturan y tienen su importancia en el mercado alimenticio o para la exportación.

Hoy empezamos la relación de emisiones que han llegado a nuestro conocimiento con la tarjeta postal (entero postal, en términos técnicos de Correos), realización de los Estados Unidos y dedicada a la llegada en el año 1780 del conde Juan Bautista de Rochambeau con un contingente de tropas francesas para ayudar a la independencia de los Estados Unidos. Esta expedición llegó al puerto de Newport, siendo el buque insignia el navio "Suffren". En junio de 1781, Rochambeau se unió a Washington y el ejército marchó sobre Virginia, forzando al general británico Cornwallis a rendirse en Yorktown el día 19 de octubre de 1781. Si repasamos un catálogo podemos observar que los Estados Unidos llevan haciendo desde hace tres años sellos dedicados a su independencia y, naturalmente, todos ellos son de temática militar. Con ellos se puede montar una amplia colección, junto con los hechos por otros Estados.

Francia, a su vez, con un efecto de 2,50 francos, hace referencia también a la llegada

del conde de Rochambeau a Newport, y en la referencia de los Correos de París a este sello se dice que la fuerza francesa estaba formada por 6.000 hombres.

A su vez, la isla de Man, y con ocasión del CL aniversario de la creación de la naviera The Isle of Man Steam Packet Co., ha hecho una serie formada por los valores de: 7, 8, 11½, 12, 13 y 15 peniques, en donde figuran buques que han pertenecido o pertenecen a esta empresa. Además, todos los sellos han sido reunidos en una hoja bloque que se ha vendido al precio de 67 peniques. ■ LUIS MARIA LORENTE

CINE

SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL

CARTAGENA.—Del 3 al 8 del próximo mes de noviembre se celebrará en Cartagena la IX Semana Internacional de Cine Naval y del Mar.

Con este motivo ha sido convocado un concurso periodístico con arreglo a las siguientes bases:

1.ª Se establecen dos grupos:

Mejor artículo, reportaje, trabajo periodístico aparecido en la prensa nacional, a partir de la publicación de estas bases, hasta el 31 de diciembre de 1980.

Mejor reportaje, revista o trabajo radiotelevisivo, emitido en cualquiera de las emisoras de radio españolas o en Televisión Española, a partir de la publicación de estas bases, hasta el 31 de diciembre de 1980.

2.ª El tema de los trabajos será libre, pero habrá de estar necesariamente relacionado con la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar en cualquiera de sus aspectos.

3.ª Todos los que deseen participar en el concurso, sean o no profesionales, deberán enviar los recortes correspondientes de los periódicos donde hayan aparecido sus trabajos, así como la cabecera del mismo, haciendo mención del día de su publicación. Para los trabajos radiofónicos o televisivos será suficiente una copia mecanografiada del espacio, haciendo indicación del medio, día y hora de emisión; no obstante, en los correspondientes a este grupo se admitirán también grabaciones, películas y cualquier otro sistema que haga conocer lo mejor posible el trabajo presentado.

4.ª Se establece un premio para cada grupo: ambos consistirán en trofeo de la Semana y dotación económica de 15.000 pesetas.

5.ª Jurado: Estará compuesto por miembros de la organización y profesionales de los medios de comunicación social que no presenten trabajos al concurso. Su reunión se designará oportunamente, y el fallo será publicado durante la segunda quincena del mes de enero de 1981.

6.ª La participación en el concurso supone la aceptación de estas bases y del fallo del Jurado.

Asimismo, han sido convocados concursos de fotografía en blanco y negro, bajo el tema "El mar y su entorno"; de cuentos, y un concurso-exposición de pintura sobre la misma temática.

LA CONQUISTA DE LUZON

En 1950, la editorial Gran Capitán, de Madrid, en su colección Milicia de España, publicaba el libro "López de Legazpi" (primer Adelantado y conquistador de Filipinas), escrito por José Sanz Díaz quien ya, en 1940, dedicó otra obra suya a este insigne español. José Sanz Díaz tiene en su haber una importante

bibliografía, concretada, en gran parte, en temas hispanoamericanos. De la obra citada hemos elegido unas páginas referidas a la conquista de Luzón, la mayor de las islas Filipinas, realizada por Miguel López de Legazpi.

Portico y selección: JOSE ASENJO SEDANO

Manila y el fuerte ardían por los cuatro costados por efectos de la artillería y de los mismos musulmanes, que les pegaron fuego antes de huir espantados a los bosques. Salcedo halló entre las ruinas humeantes doce cañones de bronce y algunos pedreros de fabricación portuguesa. La batalla había durado tres horas. El Testimonio que seguimos, prolijo en detalles interesantes, dice que "murieron ciento o más dellos, y de los nuestros salieron heridos cinco ombres". Nuestras bajas no pudieron ser menores y las de ellos hay que aumentarlas con los muertos y heridos que se fueron al fondo del mar con las navecillas de Tondo, más ochenta prisioneros que les hicimos, entre ellos varios artilleros portugueses y borneos, que eran los que manejaban los cañones del fuerte de Manila. Lacandola y Solimán se ocultaron, acusados por sus gentes como los instigadores de todo.

Los españoles descubrieron una forja o fundición de cañones con los moldes dispuestos en cera y barro para fabricar culebrinas de diecisiete pies de largo. Ya lo dice Legazpi en su relación de 25 de julio de 1570, fechada en Panay: "Hallaron en aquel pueblo (Manila) casa de fundición, y en ella un molde a pique para fundir una culebrina de dos braças y media, otros moldes de piezas menores, y cantidad de diversos metales para el efecto" (1). Las armas de mano que usaban los moros eran lanzas de hierro, puñales anchos, arcós y flechas "untadas de una yerba muy mala (venenosa)". Para los indígenas de Luzón fue aquel día de fiesta, por el odio que le tenían a los moros; el viejo y leal Matandá fue recompensado con regalos.

Como Goiti y Salcedo sabían muy bien que el Adelantado no aprobaba, sino en casos extremos, los actos de violencia, estaban un tanto pesados de su victoria, conviniendo en ir a darle las novedades a Panay, para que su autoridad superior dispusiera; con los nuevos refuerzos que necesitaban, la forma en que se había de terminar la conquista de la gran isla. Por lo pronto, dejando al régulo Matandá como gobernador delegado de España en Luzón, se retiraron al puerto de Cavite y allí tuvieron la buena noticia de que había regresado de Nueva España el capitán Juan de la Isla con tres

navíos que enviaba a Legazpi el nuevo virrey de Méjico, don Martín Enríquez de Almansa, partidario decidido de la conquista total del archipiélago. La relación de 1572 lo confirma: "Sabido el maestro de campo de Legazpi de la nueva de los dichos navíos, dióse prisa y llegó mediado el mes de junio (1570) al río de Panay, donde estava el Governador, e fué bien rescivido del dicho Governador y de todos, aunque le pesó mucho al General de la quema de Manila, porque tenía pensado de venir a poblar el dicho pueblo como después vino". Así terminó la primera parte de la conquista de Luzón con plácemes por el valor demostrado y ciertos reparos por el empleo de la violencia. Claro que en esta ocasión estuvo más que justificada, pues fueron agredidos por los moros y no se combatió contra los naturales de la isla.

A partir de entonces quedó definitivamente consolidada la soberanía de España en Filipinas, y don Miguel López de Legazpi dispuso el traslado del Cuartel General a Luzón dejando grupos armados en las islas más importantes, que de mutuo acuerdo con los caciques sometidos podían repeler cualquier ataque de los piratas chinos o de los moros borneeses.

No está claro que con los tres navíos que llegaron a Panay a fines de junio de 1570 viniera Melchor López de Legazpi, hijo mayor de don Miguel; pero sí consta que informó en la Corte a Felipe II de lo bien que su padre llevaba la empresa, logrando que por real cédula de 14 de agosto de 1569 le confirmara oficialmente el título de Adelantado de las islas de los Ladrones, con cuya imprecisión geográfica, propia de la época, se refería a todo el archipiélago malayo. Llevaba consigo este pergamino real la facultad de gobernar, administrar justicia, mandar las fuerzas como almirante y capitán general al mismo tiempo que le autorizaba para fundar ciudades y repartir encomiendas entre la gente que más se hubiera distinguido en la conquista de Filipinas. De hecho, podía Legazpi obrar como rey absoluto en aquellos millares de islas.

El Adelantado, con la autorización imperial tan ansiada, no cabía en sí de regocijo, felicitando a fray Diego de Herrera, que como padre provincial de los agustinos se había traído con él a Diego Ordóñez, Diego de Espinar y otros virtuosos misioneros.

Leída la cédula en conclave de notables por el escribano real, Legazpi envía dos naos con Juan de la Isla a Méjico, cargadas de oro, ricas especias, indios nativos y un extenso informe, en el que le da las gracias a Su Majestad por intermedio del virrey de Nueva España. El documento lleva estampada la fecha de 25 de julio de 1570.

Acto seguido funda en Cebú personalmente un Ayuntamiento en lo que antes fue Villa de San Miguel, poniéndole por nombre Ciudad del Santo Nombre de Jesús, en recuerdo de la imagen hallada, "y así la dexó poblada con quaranta o cinquenta vecinos, repartiéndoles algunos pueblos é yslas que estavan cerca". Además del fortín se levantaron buenos edificios de madera y en torno a la ermita del milagroso Niño un convento para la Orden de San Agustín. Constituyeron el municipio cincuenta familias españolas y muchas indígenas, a las cuales repartió Legazpi tierras y feudos, dándoles como regidor mayor perpetuo al tesorero real Guido de Lavezares, que a la vez sería gobernador de toda la isla de Cebú por delegación del Adelantado. Componían además el Ayuntamiento dos alcaldes ordinarios, seis regidores, un escribano y dos alguaciles. El régulo Tupas y su familia se vinieron a vivir a la ciudad, ya bautizados con nombres cristianos, según se dijo. Los agustinos emprendieron con gran valor su misión ecuménica de proselitismo.

Vueltos a Panay, en el puerto de Cápiz revisitó Legazpi sus fuerzas de choque, compuestas de unos trescientos hombres, incluidos los oficiales, a la cabeza de las cuales figuraban el maestro Goiti y los capitanes Salcedo, Ibarra y La Haya. Además contaba con algunos millares de indígenas imperfectamente armados, pero deseosos de librar a sus hermanos de las demás islas del yugo despótico de los moros, cosa que lograron plenamente con la ayuda generosa de España.

El 15 de abril de 1571 salió nuestro Adelantado de Panay (2), dejando en la isla un grupo de soldados y un par de misioneros, encarga-

(2) "Embarcóse el dicho Governador año 1571, segundo día de Pascua de Resurrección, y con el Padre Provincial fray Diego de Herrera, y el maese de campo, todos los demás capitanes y 280 soldados arcabuceros, hizose a la vela a quince de dicho mes (de abril)".

Archivo de Indias, Est. 1, Caj. 1.ª, Leg. 2/24.

(1) *Archivo de Indias, doc. 19, índice 4.*

LA CONQUISTA DE LUZON

dos de echar los cimientos de un nuevo municipio con la ayuda de los caciques amigos de la localidad. De paso para Luzón reconoció Mindoro, confirmando los tributos y el sometimiento a la Corona de Castilla. Llegó con buen tiempo "con toda la Armada que consigo traya, que arían por todos 26 ó 27 navíos grandes y pequeños de los nuestros y de los naturales que con nosotros venían; estuvo en la dicha ysla (Mindoro) 15 ó 16 días, y dende se partió para Luzón, y llegamos en ocho días a la ensenada que arriba dixe (Cavite)", detalla la Relación de 1572.

A su paso por otras islas fue dejando Legazpi pequeños destacamentos españoles, algún misionero y fuertes grupos de indios amigos, como lo prueba el que en Masbate desembarcara seis soldados, al padre fray Alonso Jiménez y una veintena de cebuanos de confianza, con los utensilios y víveres correspondientes, para que a la vez que empezaban a colonizar sirvieran de enlaces entre las islas y la escuadra. El general está en todo y no descuida un solo detalle.

Antes de llegar a Cavite encontraron un champán chino mercante embarrancado en un escollo y al que los piratas moros se disponían a saquear, desollando vivos a los tripulantes. Don Miguel ahuyentó a los musulmanes, mandó poner a flote el barco, atendió amablemente a la tripulación —después de librarla de la muerte y el saqueo— y los dejó ir libremente. Los chinos casi no daban crédito a tanta ventura y se deshicieron en muestras de agradecimiento. Al llegar a su país extendieron por todos los puertos la magnanimidad del gran navegante español, facilitando con ello las transacciones mercantes entre China y el archipiélago. Las órdenes del virrey de Méjico de que dejaran guarnición en Cebú y en las demás islas para que los portugueses no se apoyaran en ellas viéndolas desguarnecidas quedaban cumplidas.

Ya en Cavite, Matandá fue con Lacandola a visitar al Adelantado a bordo y no sólo se manifestó como súbdito leal del Rey de España, sino que le ofreció su casa de Manila para que se alojase en ella, ofrecimiento que agradeció Legazpi, pero que no aceptó. Al echar de menos a Solimán, le preguntó a su tío por él, contestándole que no se había atrevido a presentarse por "lo del año pasado", pero que si le perdonaba se presentaría. El general español se lamentó de la actitud del príncipe ausente, pero ofreció perdonarle, como ya había perdonado al régulo de Tondo. A 18 de mayo de 1571 fue por fin Solimán, acompañado de sus lugartenientes, a complimentar al jefe español, excusándose, y al declararse vasallo de España besó la mano de aquél.

Desde Cavite se trasladó la escuadra a Ma-

nila, no hallando la menor resistencia en el desembarque. De todas formas, los nuestros vivían alerta contra los moros, que no parecían dispuestos a pasar de dominadores a dominados y corrían entre los nativos tagalos los bulos más inverosímiles. Matandá se condujo siempre con la mayor lealtad y cuando hubo que pelear contra los disidentes, siempre estuvo al lado de los españoles.

Aquel ancho río navegable que era el Pasig, desembocando en una grandiosa bahía, susceptible de fácil y segura defensa, con solo establecer fortines en los promontorios de la estrecha boca, por la que indispensablemente habían de pasar los barcos que en ella entraran, sugirió al Adelantado la idea de construir allí la futura capital de las islas Filipinas. Comprendiendo que los medios pacíficos eran preferibles al derramamiento de sangre, hizo pregonar por todas las aldeas de la costa y del interior de Luzón que él venía en nombre del poderoso rey de las Españas a libertar de toda tutela al pueblo tagalo, con el que acababa de establecer amistosa alianza. Efectivamente, ante el escribano real, y en una gran tienda de campaña, donde estaba sentado el general Legazpi en un estrado de terciopelo rojo con las armas imperiales de Felipe II, teniendo ante sí una mesa ornada con un crucifijo, se tomó posesión de toda la isla y firmaron las paces los tres caciques, que muy serios y empernejados asistían a la ceremonia. Ocurría esto el día 18 de mayo de 1571, fecha feliz en los fastos de nuestra historia. El Adelantado agasajó a los régulos como correspondía a su alta alcurnia, diciéndoles que no quería esclavos ni tributos, sino protegerles con la luz del Evangelio y ayudarles con la civilización hispana.

Poco antes de estos acontecimientos fueron en son de guerra contra los españoles unos tres mil indios mahometizados en cuarenta paraos y caracoas, mandados por un moro fanático que se negó a toda negociación de paz (3) y que después murió en la refriega. Este cacique les echaba en cara el pacto a los sometidos manilenses, llamándoles gallinas y otras cosas peores. Viendo el general que con aquella gente no valían buenas razones, pues cada vez se crecían más y aumentaban la disidencia con rebeldes mahometanos de los pueblos de la Pampanga, que era una comarca feracísima, inmediata a la región de Manila —Tondo— envió al maestro de campo con ochenta arcabuceros contra ellos, quien los derrotó y puso en fuga en la bahía de Bancusán, abatiendo para siempre la fanfarronería mora. Goiti les cogió armas, bateles y prisioneros, en-

(3) A una invitación de Legazpi les contestó a los emisarios: "Que caiga un rayo y me parta por la mitad, y que mis mujeres me desprecien si yo hago nunca la paz con vosotros".

tre ellos un hijo y dos sobrinos de Lacandola, los cuales parece que habían ido a la pelea con el consentimiento del régulo de Tondo. Pero el prudente Legazpi hizo como que no lo sabía, indultó a los capturados y todo se dio al olvido. El sobrino de Matandá, yerno del sultán de Borneo, que era el verdadero instigador de la disidencia, anduvo predicando la guerra contra los cristianos en secreto; pero descubiertos sus manejos por confidencias de los indios leales, el Adelantado se contentó con quitarle la artillería, con privarle de los medios ofensivos en su zona de influencia hasta que ganado por la conducta generosa de los españoles fue un súbdito leal de la Corona de España. Lo demuestra el siguiente hecho: a raíz de fundada Manila, tuvo que ir Martín de Goiti a la Pampanga para someterla definitivamente y obligar a las tribus a que entregaran sus armas. Fueron con él mandando sus mesnadas Solimán y Lacandola. Al atravesar el territorio de Tondo, desapareció el último de los caciques, "porque no le pareció correcto guerrear contra sus paisanos", y en cambio Solimán se condujo valientemente y con toda lealtad, poniendo de su parte cuanto le fue posible para el logro del objetivo que perseguían. Influyeron en él, sin duda, los nobles consejos de su venerable tío, a quien sucedió a su muerte como señor de Manila. El general aprisionó al desertor Lacandola hasta que volvieron triunfantes el maestro de campo y el rajá, quienes intercedieron por su libertad, estimando razonables los motivos que lo impulsaron a no querer combatir contra los suyos. Fue perdonado, pero no se le devolvieron quince cañones de su propiedad por si volvía a las andadas. Después prestó señalados servicios a España, fue bautizado y se reivindicó de la forma más absoluta a los ojos de los nuestros, los cuales —al morir Lacandola en las postrimerías del mando de Lavezares— le tributaron grandes honras póstumas, llevando el ataúd a hombros de cuatro capitanes, sepultándole cristianamente y diciendo un solemne novenario por su alma.

Así terminó la conquista de Luzón, la isla más importante de las Filipinas, y con ella la total sumisión del inmenso archipiélago malayo, que Legazpi ganó para España en la forma que él mismo le dice en una carta al Rey: "procurando que é la pujanza del Capitán valeroso no cediese un ápice la rectitud del Magistrado ejemplar". Tan convencido estaba de su buena política en aquellos territorios y del total sometimiento de los mismos, que añade: "Los aseguré con tanta firmeza al Imperio español, que antes habréis perdido tierras en vuestro solar, de costas y fronteras adentro, que en estas lejanas y dilatadas islas que yo afiancé en las márgenes del Pásig", el río de Manila donde dio fin a la conquista de Filipinas. ■



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE OCTUBRE

Como es lógico, teniendo en cuenta la época que comentamos, no fue muy movido el espacio de tiempo que discurrió de mediados de agosto a mediados de septiembre. Persistieron las situaciones anticiclónicas, persistieron los calores y persistieron también las mares encalmadas, o relativamente encalmadas, por nuestras zonas. No obstante, significaremos —siquiera someramente— los temporales habidos o las rachas atemporadas registradas, dejando constancia —ya de entrada— que los más frecuentes temporales correspondieron al Estrecho y fueron de Levante.

El 16 de agosto, una depresión de 992 mb. aparecía en 49 N. 25 W. y provocaba rachas atemporadas de Poniente entre los paralelos 43 y 46 N. y los meridianos 15 y 30 W. Al día siguiente, otra —de 1.009 mb.— se centraba en 42 N. 11 E. y levantaba fuerte marejada a mar gruesa en el golfo de León con intervalos de temporal del NW., que se extendía hasta casi las Baleares. El 18 hay temporal de Levante en el Estrecho y rachas atemporadas del NE. en Finisterre y sus proximidades, manteniéndose aquí —aunque con las alternativas de rigor— durante cuatro días más. A lo largo de ellos se extiende, intermitentemente, a las zonas de Cádiz, Alborán y Argelia. Además —el 19—, se registran intervalos de temporal de componente E. entre los paralelos 34 y 44 N. y los meridianos 09 y 19 W., y —ya el 20— entre los paralelos 42 y 45 N. y los meridianos 07 y 15 W.

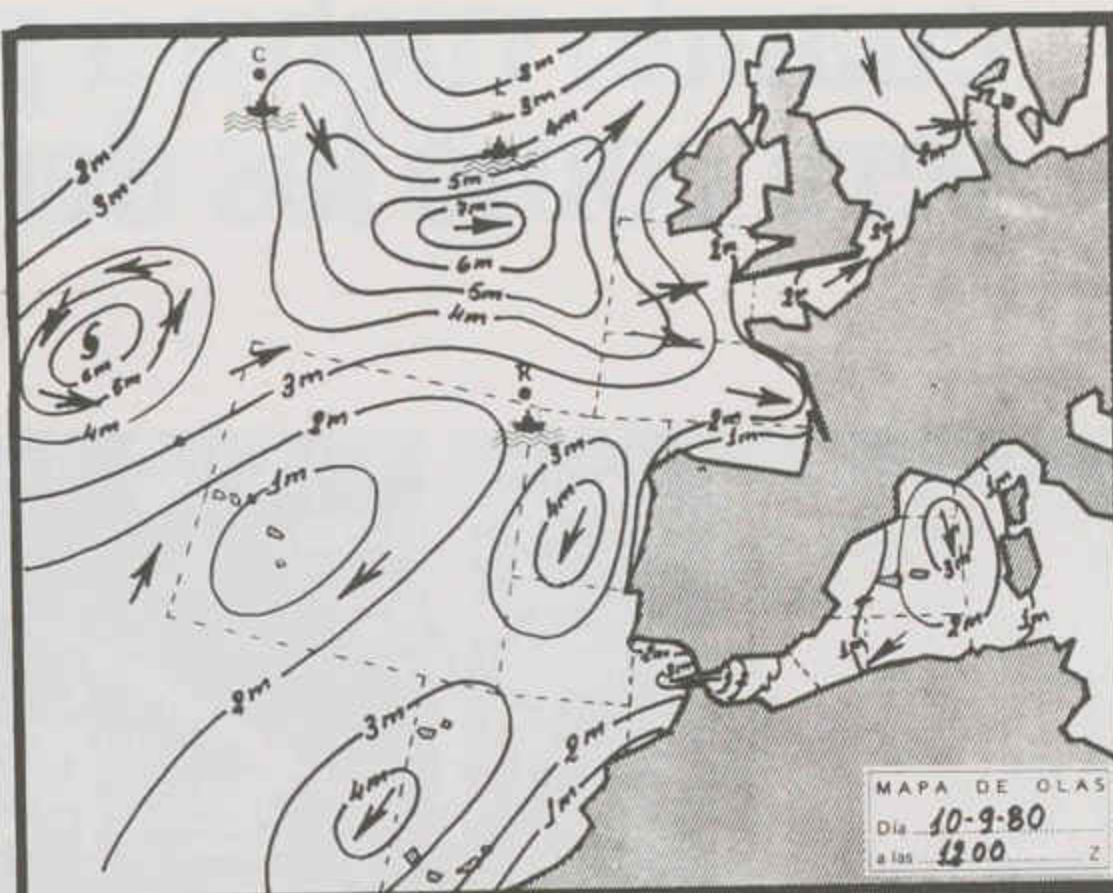
Amainan los vientos hasta el 27, fecha en que una depresión de 984 mb., centrada en

52 N. 34 W., provoca intervalos de temporal del SW. al N. del paralelo 40 N. y al W. del meridiano 24 W.

Calmas, nuevamente, hasta el 1 de septiembre, en que se registran rachas atemporadas de Levante en el Estrecho. Calmas, otra vez, el 2 y el 3, volviendo —el 4— el temporal de Levante en el Estrecho, que se extiende progresivamente a Cádiz y Alborán y levanta fuerte marejada en ambas zonas, con mar gruesa en las proximidades de la isla de Alborán. Amaña el temporal el día 5 y vuelve arreciar, otra vez, el 6, pero ciñéndose ya exclusivamente a la embocadura del Estrecho.

Vuelven las calmas hasta el 10, fecha en que aparece una depresión de 996 mb. en 60 N. 27 W. y un anticiclón de 1.032 mb. en 40 N. 28 W., dando lugar al mapa de olas del adjunto grabado número 1, en que se registra nuevamente temporal de Levante en el Estrecho y rachas atemporadas del NW. en León. Aquél se prolonga durante cuarenta y ocho horas más. Por otro lado, dejaremos constancia de que aparece mar gruesa a muy gruesa en San Vicente, Finisterre, Gran Sol y N. de Vizcaya, mar gruesa al SW. de las Canarias y en los extremos NE. de Baleares y SE. de León, y fuerte marejada en el resto de las zonas citadas y en las demás, excepción hecha de Azores, Palos, Argelia y mitad W. de Baleares, donde la mar fluctúa entre marejadilla y marejada.

Pasando al capítulo de pronósticos para octubre, destacaremos —en primer lugar— la previsión de días de temporal, según apreciarán claramente en el mapa número 2. Se



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, entre el 15 de agosto y el 15 de septiembre, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como ven, a las 1200 Z del día 10 de septiembre.

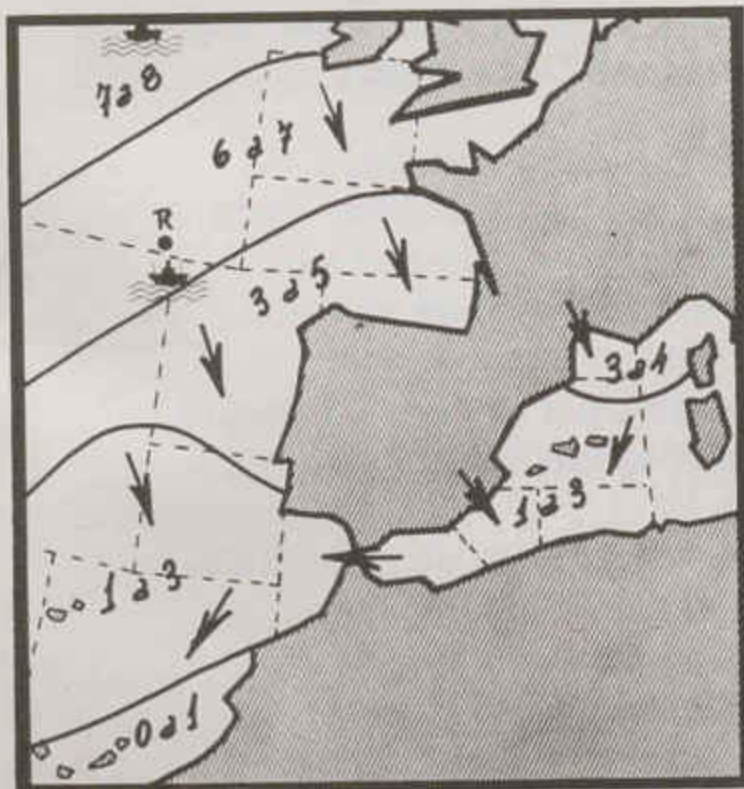
incrementan considerablemente en las zonas de San Vicente, Azores, Finisterre, Cantábrico, Vizcaya y Gran Sol. Se incrementan moderadamente en Palos, Argelia, Baleares y León. Y no se observan cambios importantes, con respecto a septiembre, en las demás zonas.

El mapa número 3 esquematiza el estado medio previsto del oleaje y de su procedencia para el mes de octubre. Como siempre, las flechas que inciden sobre cada uno de los lados del rombo indican, para cada zona, el número de días al mes en que la mar procederá del correspondiente cuadrante, representando la cifra del centro el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan en algunas zonas hasta completar los treinta y uno de que consta octubre corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección de

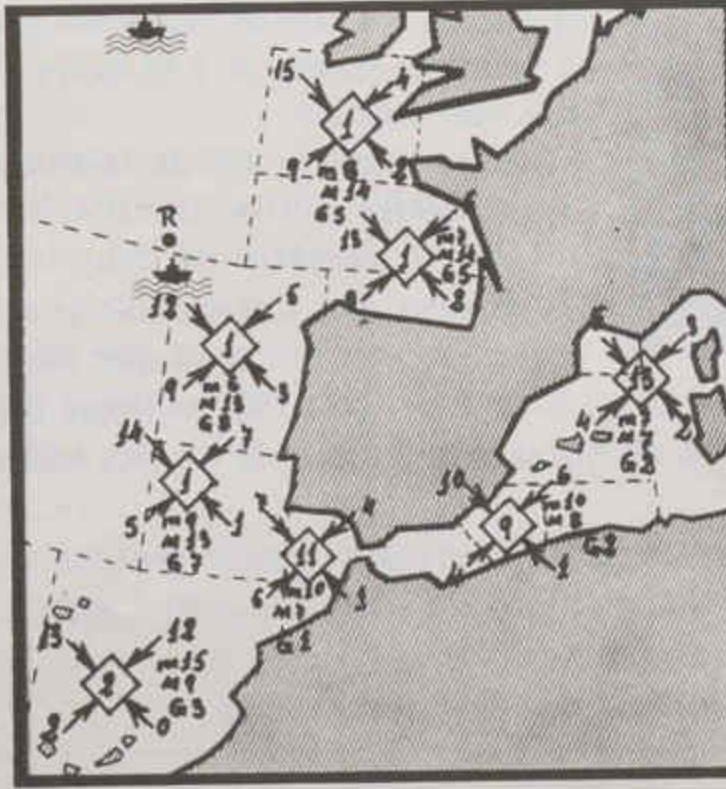
las olas, pero aplicándolo ahora, naturalmente, a la altura de las mismas: que los días que —al sumar— faltan en algunas zonas hasta completar los treinta y uno que integran octubre, corresponden a oleajes intermedios o confusos.

Para terminar, el mapa número 4 muestra bien claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua para este mes. Con respecto al pasado septiembre, se aprecia un descenso de 2 a 3 grados en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, Azores, Baleares y golfo de León. De 1 a 2 en San Vicente, Cádiz, Alborán, Palos y Argelia. Y quedan prácticamente estacionarias en Canarias y Sahara.

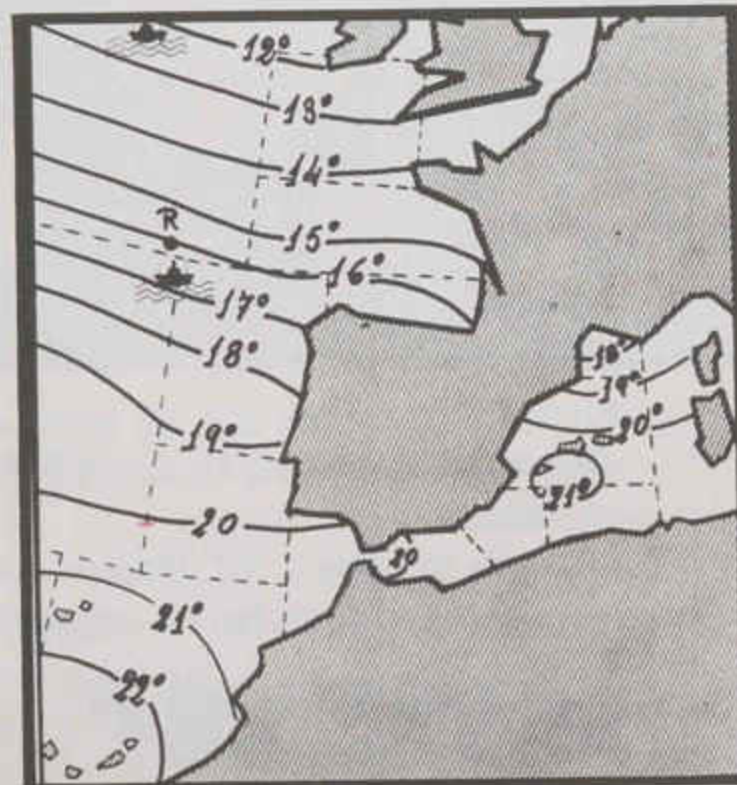
Como complemento ilustrativo, añadiremos que —según los mapas previstos por el Centro Meteorológico Mundial— hasta mediados de octubre las temperaturas, en conjunto, serán totalmente normales y acordes con la época en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico oriental, Palos, Argelia, Baleares y León, y superiores a las normales en el Cantábrico occidental, Finisterre, Azores, San Vicente, Cádiz, Alborán, Canarias y Sahara. En cuanto a las precipitaciones, continuarán ligeras por todas las zonas. ■



MAPA NUMERO 2.—Previsión de días de temporal, en nuestras zonas, para el mes de octubre. Las flechas, como siempre, muestran la dirección prevista de los vientos dominantes los días de temporal.



MAPA NUMERO 3.—Estado medio previsto de la mar y dirección del oleaje para el presente mes de octubre.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias previstas del agua del mar en superficie para este mes de octubre.

cuando vuelva a puerto, verá como los demás le siguen... ...a distancia



motores marinos CATERPILLAR serie 3400 «para enseñar la popa a los demás»

Si instala un motor marino Caterpillar serie 3400, siempre será el primero en llegar a la lonja y usted sabe las ventajas que ello supone.

Además contará con un motor más robusto y compacto, con reducido consumo específico de combustible, pudiéndolo instalar en cámaras de máquinas de pequeñas dimensiones.

Usted sabe que Caterpillar es el motor idóneo para su barco y que Finanzauto es el que mejor servicio le puede dar.

Finanzauto cuenta con un stock de repuestos de más de 1.250 millones de pesetas, por lo que alcanza una disponibilidad efectiva de un 96% en 48 horas y una flota de coches taller que atenderán su barco en cualquier puerto.

«Enseñe la popa a los demás» con la garantía del mejor motor marino y con la seguridad de poder hacer uso de la red mundial de asistencia Caterpillar, allí donde recale: Canarias, Africa, Atlántico Norte, etc.

FINANZAUTO 

compromiso de continuidad

 **CATERPILLAR**

Central: condesa de venadito, 1 - tel. 404 24 01 - madrid-27