

hoja del mar

NÚMERO 124

AÑO XII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • ENERO 1976

¡POLITICA PESQUERA DE UNA VEZ!

No nos hagamos ilusiones: la fotografía, con el copo que sube lleno de riqueza viva, es retrospectiva. Una foto de aquellos tiempos en los que no había en la mar tanto motor y en cambio sí había cordura.

Ahora es otra cosa: en el copo sube «lo que queda», lo que otros dejaron, lo que ha podido escapar a tanto paso y repaso de embarcaciones poderosas, numerosas embarcaciones, embarcaciones de todas partes.

No unos cuantos, sino miles de hombres que viven de esto, que siempre vivieron de esto, que no saben hacer otra cosa que pescar, ni quieren hacer otra cosa que pescar, que son pescadores porque corazón y cabeza así lo mandan, están en estos tiempos a verlas venir, en periodo de vacas flacas («bacas» flacas sería más marinero), desconcertados, angustiados, en esa grave encrucijada a la que

(Pasa a la pág. 7)

EL MINISTRO DE TRABAJO
RECIBIO AL CONSEJO
GENERAL DEL I. S. M.

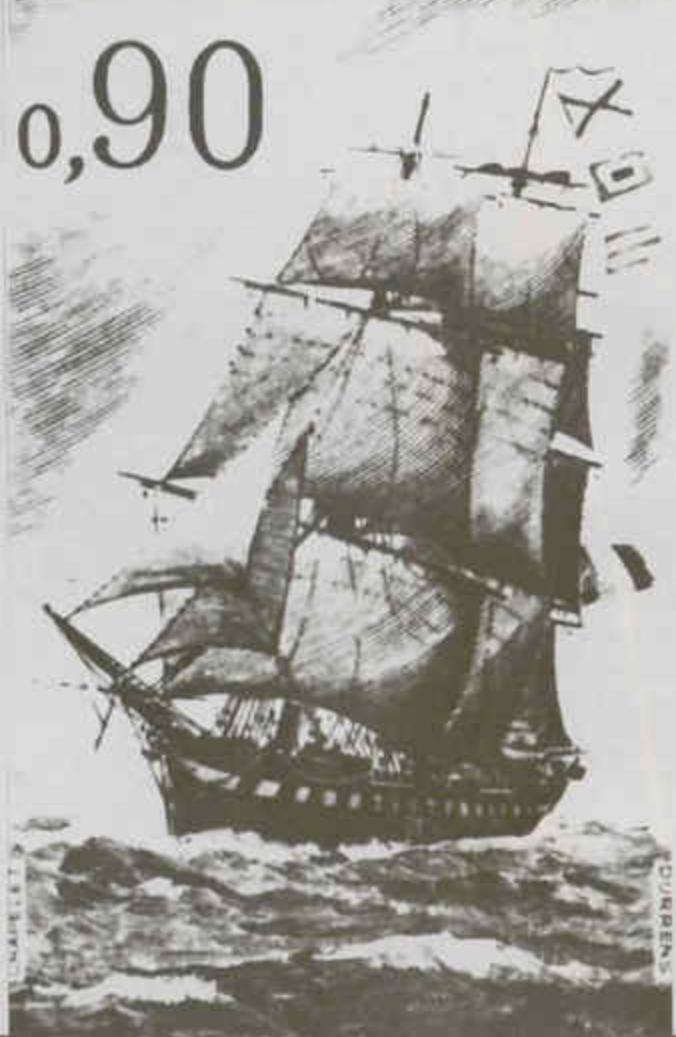


FINISTERRE: EL PEOR TEMPORAL

Vainie años o más han transcurrido desde que se produjo un temporal de la envergadura del que ha azotado las costas gallegas el pasado mes de diciembre. Muchos hay, incluso, que no recuerdan otro peor. Hubo naufragios y pérdidas de vidas humanas. El estado de la mar fuerte, que numerosísimos mercantes se refugiaron en la bahía de Finisterre, en número como tampoco se recuerda. La foto muestra una vista parcial de la bahía. La neblina intensa no permitió al fotógrafo ofrecer un más fiel documento gráfico, como todos habrían deseado.

FRANCE

0,90



POSTES 19/5

FREGATE LA MELPOMENE

*L*a accesoión al trono de S. M. el Rey don Juan Carlos I ha significado la aparición, el día 29 de diciembre, de una emisión de tipo conmemorativo, la cual se forma así: tres sellos, cada uno de valor tres pesetas, figurando en uno la efigie del soberano; en otro, la de S. M. la Reina Sofía, y en el tercero, ambas egresias personalidades. Los dos primeros son de tamaño 28,8 x 33,2 milímetros, y el tercero, de 33,2 x 33,2; la tirada de cada uno de ellos es de 30.000.000 de ejemplares. Luego hay otro signo de 12 pesetas, con el mismo dibujo del tercero de tres pesetas, cuya tirada es de 15.000.000 de ejemplares.

Como es lógico, no pasará mucho tiempo sin que se anuncie una serie general, con toda clase de franquicias, con la efigie del Rey, y bien puede esto ocurrir cuando vaya a publicarse esta crónica.

EMISIONES DE TEMATICA MARINERA

FRANCIA.—Una vez más se incluye una unidad donde figura un buque de los tiempos de la vela. Si hasta ahora todos los emitidos eran buques mercantes, hoy se trata de uno de guerra: la fragata «La Melpomene», construida en Rochefort en 1883, la cual ha tenido una larga vida, pues todavía en 1933 servía como pontón en el puerto de Lorient.

FILIPINAS.—Al cumplirse el centenario de la apertura de la sucursal del Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation en Manila, se ha hecho un 1,50 pesos, en donde hay la escena de un puerto con varios buques, entre ellos unos juncos.

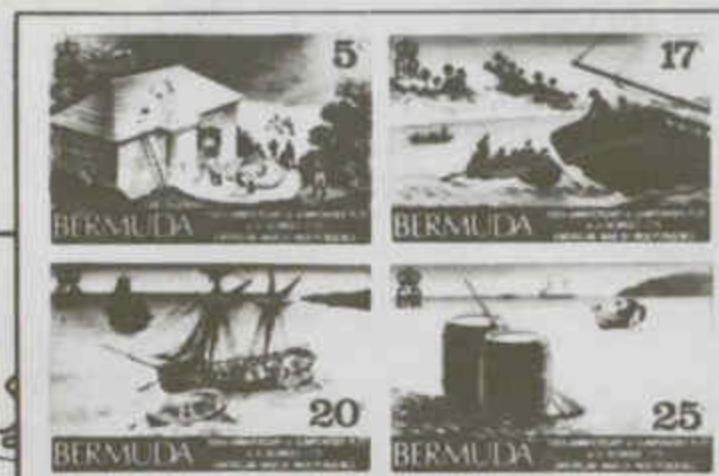
BERMUDA.—Uno de los episodios de la guerra de la independencia de los Estados Unidos es el llamado complot de la pólvora. Pues bien, sobre el mismo, Bermuda ha hecho una serie de 5, 17, 20 y 25 centavos, cada uno con una escena distinta, y los mismos se reúnen en una hoja bloque.

ROL DE FILATELISTAS

Nos siguen escribiendo lectores a fin de que publiquemos sus nombres, para relacionarse con otros coleccionistas, y son:

Wolf Franco, Jorge. Casilla de Correos 3.573, Guayaquil (Ecuador). Colecciona su país y todo el mundo. Juárez Balague, Salvador. Apartado de Correos 1.556. Barcelona. Muñiz

200th ANNIVERSARY of GUNPOWDER PLOT at St. GEORGES 1775.



Gunpowder was urgently needed by the American Army in 1775 during the War of Independence and one dark night in August of that year, a band of sympathizers broke through the roof of the Royal Magazine at St. George's. One hundred barrels of gunpowder were taken to the American ships lying off Tobacco Bay. The daring theft was not discovered until the next morning. Artistic licence shows the magazine closer to the sea than was actually so. The American ships also lay further out to sea, but complete accuracy would spoil a stirring picture.



AMERICAN WAR OF INDEPENDENCE

BERMUDA

LA MAR Y SUS SELLOS

Por LUIS MARÍA LORENTE

más con cotizaciones. Precio de suscripción: 175 pesetas; en caso de ser impresos certificados, 235 pesetas.

DISPONIBILIDADES DE EMISIÓNES DE DISTINTOS PAISES

ISLAS SALOMON.—Navidad 1970 (193/94), 66. Navidad 1971 (207/08), 62. Navegantes (230/33), 66. Juegos deportivos del Pacífico Sur (nov.), 75. Serie general, con peces, flores, mariposas (213/27), 492. Valor complementario, cinco dólares, pájaro (234). 492. Nueva Constitución 1970 (189/90), 83. Navidad 1973 (242/44), 86. Unión Postal Universal (253/56), 87. Visita real (245/48), 78. Navidad 1975 (noviembre), 98. Instrumentos musicales (235/39), 124. Nueva Constitución 1974 (257/60), 58. Pájaros (261/65), 180. Boda princesa Ana (241 s/s), 40. Misión Paterson (199/202), 91.

ISLA DE NAURU.—Comisión del Pacífico Sur (86), 42. Independencia (85), 22. Explotación de los fosfatos (nov.), 59.

BRUNEI.—Pozos de petróleo (149/51), 32. Capital (176/79), 35. Visita real (172/75), 37. Boda princesa Ana (186/87), 29. Aviación (nov.), 35. Aeropuerto (190/91), 33. Serie general efigie sultán (192/207), 492. Unión Postal Universal (208/10), 46. Objetos de arte (167/71), 39. Aviones (180/81), 27. Capital y monarca (161/63), 31. Interpol (184/85), 21.

SRI LANKA-CEILAN.—Parlamento (458), 10. Plan Colón (434), 4. Care (435), 8. Naciones Unidas (441), 16. Año Internacional del Libro (445), 3. Organización Mundial de la Salud (442), 5. Independencia (443), 3.

ISLAS CAIMANES.—Boda princesa Ana (322/23), 4. Navidad 1970 (278/84), 56. Navidad 1973 (316/21), 62. Personajes y barcos (347/49), 39. Winston Churchill (380/81), 58. Universidad (330/32), 66. Semana Santa 1973 (312/15), 66. Navidad 1975 (noviembre), 63. Asamblea legislativa (302/03), 99. Navidad (293/98), 66. Serie general (264/78), 451. Semana Santa 1975 (359/60), 42. Piratas (nov.), 73. Cable submarino (299/301), 62.

NORFOLK.—Primer vuelo (141), 17. Capitán de Navío Cook (150/53), 58.

Navidad 1973 (132/34), 58. Comisión del Pacífico Sur (128), 24. Navidad 1971 (127), 10. Primera iglesia (130), 12. Misión católica (123/26), 50. Circuito Antártico (131), 37. Visita real (139/40), 37. Navidad 1975 (nov.), 73.

ISLAS CHRISTMAS.—Buques (s/s) 39 a 43, 47, 53/54), 188. Navidad 1973 (59/60), 37. Navidad 1974 (61/62), 46. Navidad 1970 (35/36), 28. Navidad 1971 (37/38), 28. Navidad 1972 (55/58), 37.

DUBAI.—Juegos Olímpicos de Munich (118 y A90), 74. Unicef (116 y A87), 109. OMS (A89), 26. Jamboree 1971 (114), 115. Personalidades (117 y A88), 103. Capital del país (111), 95.

NORFOLK (cont.).—Navidad 1970 (115), 12. Buques y ciudad (nov.), 35. Edificios (s/s) 142, 144, 145, 148), 60. Edificios (135/38), 74. Edificios (142/49), 205. Edificios (160/63), 46.

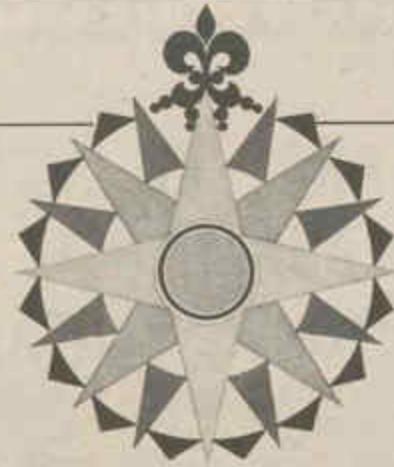
ISLAS FALKLAND.—Valor complementario, flor (173), 226. Serie general, flores (191/203), 247. Serie general, flores (204/16), 165. Boda princesa Ana (219/20), 33. Aniversario boda real (308/09), 42. Festival Pacífico Sur (305), 12.

FIJI.—Asociación de rugby (310/12), 33. Cricket (324/26), 70. Juegos de la Comunidad Británica (321/23), 62. Unión Postal Universal (327/30), 91. Jamboree 1974 (331/33), 54. Comisión del Pacífico Sur (302/04), 58. Navidad (317/20), 54. Unión a Gran Bretaña (334/36), 62. Riqueza forestal (313/16), 46. Juegos del Pacífico Sur (259/61), 34. Independencia (276/79), 44. Juegos del Pacífico Sur 1971 (299/301), 42.

GAMBIA.—Unidad de África (284/86), 29. Misión metodista (243/45), 29. Fanales, barcos (271/72), 58. Juegos Deportivos de la Comunidad Británica (237/39), 68. Agricultura (279/81), 29. Agricultura (282/83), 23. Radio Gambia (262/64), 30. Dr. Schweitzer (301/03), 75. Olimpiada Munich (265/67), 29. FAO (273/75), 29. Agricultura (276/78), 29. Cruz Roja (287/89), 31. UPU (293/94), 18. Nombre capital (290/92), 31. Estudios Manding (268/70), 29. Año de la población (316/19), 119. Aniversario de la independencia (304/07), 74. Banco Africano del Desarrollo (308/10), 74. ■ L. M. L.

PUBLICACION INTERESANTE

Ya se sabe que el catálogo Ivert & Tellier es el más usado entre los coleccionistas españoles. Pues bien, la firma Ricardo de Lama, de Barcelona (paseo de Gracia, 44), edita mensualmente un boletín con el cual se dispone de las referencias de todas las nuevas series no incluidas en la última edición de dicho catálogo, y ade-



LOS SIETE PECES DE TIRODES

C

ONVIENE decir por anticipado que se trata de siete peces mágicos, o por lo menos diferentes, prodigiosos, hallados en los mares de Levante, desde Sidón a la Gran Sirte y desde Chipre a Creta, y pescados sin daño para ellos, y expuestos en el acuario de Constantinopla por el sabio Tirodes Filipodes, en los días de los Emperadores isaurios. Dos de ellos peces locuaces y dialécticos, y los restantes con actividades no habituales en los habitantes escamosos de los mares. Estos peces han sido estudiados científicamente varias veces, siguiendo las descripciones que vienen en el manuscrito Todd 66-A de Copenhague, y entre nosotros por el poeta catalán Joan Perucho, el autor de "Las Historias Naturales". Creo que servidor de ustedes puede dar una nueva interpretación de algunos datos. En mi libro "Cuando el viejo Simbad vuelva a las islas", tomando como pretexto al pez sicojante o delator, conté del pez papagayo y lo he descrito, poniéndolo como aficionado al teatro chino. Quiero decir que me ha preocupado desde hace algún tiempo la realidad de los peces de Tirodes Filipodes, y que dándole vueltas al asunto —y sin que sean de este lugar los detalles de mi investigación—, puedo ofrecer algunas novedades.

El primero de los peces locuaces era una especie de salmónete, con acento cretense, y que solía salir al paso de las naves del mar Egeo haciendo a los pilotos la predicción del tiempo. Los propios pilotos cuando se hacían a la mar expresaban su deseo de encontrar al pez de los temporales, que así era llamado, para ir seguros en cada singladura, o viaje de una jornada. Pero, ya un pez de los temporales en el acuario de Bizancio, se le vieron por quien lo cuidaba ciertas aficiones a la política; parece ser que distinguía perfectamente a los dos bandos políticos, los verdes y los azules, y que él se había inclinado por los azules. Se asegura que Tirodes lo llevaba en una jaula de cristal al mar, y lo dejaba, atado por unas cintas de seda, solazarse en el Bósforo, y muchos salían a verlo. Cuando Tirodes lo volvía a la jaula, le contaba rápidamente las opiniones de los verdes que habían estado admirándole, lo cual permitió a la Policía imperial, en varias ocasiones, hacer algunas redadas de insolentes de la oposición. Un día apareció muerto, como pescadilla con la cola en la boca, y se aseguró que fuera un verde el autor de su muerte. Después de la muerte del sicojante, que siempre que podía hablar con Tirodes pedía ser bautizado, los peces de los temporales dejaron de saludar a las naves bizantinas. Uno de los misterios de los mares de Levante es cómo se divulgaban entre sus peces los rumores y las noticias. ¿Quién les dijo a los peces de los temporales la muerte en el acuario bizantino de su hermano?

El otro de los peces locuaces, el llamado Linguafono Dorado, hablaba fenicio, y se supone que siempre decía la misma cosa, que sería un "slogan" púnico contra romanos. Los pocos fenicios que quedaban en Sidón y Tiro, pescadores de bajura, le entendían algo, y su alocución era, al parecer, una llamada a todos los peces mediterráneos para impedir la llegada de las naves romanas a Cartago. Si de-

lante de él se hablaba latín, perdía el dorado, se volvía rojo, giraba en la gran pecera que le estaba reservada, y escupía al ciceroniano. Allí donde caía su escupitajo, éste quemaba. Alguien propuso completar su nombre, llamándole Linguafono Dorado Punicísimo Beligerante.

De los no locuaces, solamente tres merecen nuestra atención. Uno, el Geómetra, quien era capaz de explicar, en doce jornadas, con el hocico y la cola como puntas de compás, toda la geometría euclídea. Y así como en el XVIII español, en los días de Torres Villarroel, no había en Salamanca quien supiese sacar tantos por ciento más que los mercaderes, y con los dedos, así en la Bizancio isidurica, nadie supo geometría más que los discípulos del Geómetra. Las recetas las tiraba con una aleta ventral que tenía muy aguda. De vez en cuando daba alguna lección magistral, generalmente sobre el gran tema de Arquímedes, la inscripción de un polígono dado en una circunferencia. También explicaba la duplicación del cubo. Murió de una indigestión de caviar, precisamente cuando se iban a tomar por escrito sus demostraciones.

Otro no locuaz era un piscis instrumentificum: gran pezoso, adormilado en el fondo de la pecera, una mañana despertaba alegre, giraba sobre sí mismo, saltaba, y se cortaba una especie de junquillos que le nacían en la sotabarba. Con ellos tejía cestos, capirotes y hasta pequeñas sombrillas como las que usaban las novias aristocráticas, a las que imitaba en su paseo por el atrio de las Blanqueras. Se le estimaba como afeminado, pero nada pudo probárselle, pese a que se corrió por la Corte el rumor de que los días en que despertaba y se ponía al trabajo, eran aquellos en que habían ido a verlo varios notorios homosexuales bizantinos, príncipes siriacos generalmente, rehenes del Basileo.

Tirodes supo por un marinero chipriota que uno de los peces que él había llevado al acuario de Constantinopla era el arbócola peregrino romo. Lo tenían en el acuario como novedad por lo chato que era de morro, que figuraba la fachada de un templo griego, con su frontón y sus columnas; algo así como el radiador del Rolls-Royce. Habiendo averiguado que era el famoso pez de Chipre que se sube a los árboles y a los emparrados a comer uvas, Tirodes lo sacó a un jardín, con gran alegría del pez, que brincó de un naranjo a una higuera, probó de toda fruta, y en un momento dado echó unos chillidos, que fueron interpretados correctamente por Tirodes como que pedía volver al agua, que se le acababan las posibilidades de respirar, y de vivir, fuera del agua. Le instalaron varios árboles en la pecera, que fue convenientemente ampliada, y la cubrieron con una parra de uva tostada, que es la que da la famosa malvasia chipriota. "Fue —dijo un cronista bizantino—, el más feliz de los habitantes de Bizancio en su tiempo, y todos los años le hacían fiesta los jardineros y los vendedores de fruta".

He escrito este artículo porque creo que de vez en cuando, en cualquier revista, un escritor de imaginación debe dar una prueba de sus conocimientos científicos, serios. Y dado el carácter de esta revista, hoy parte de mis conocimientos científicos de peces raros y curiosos. ■ A.C.

MATARÓ: EL ACTUAL EMPLAZAMIENTO DEL PUERTO ES VENTAJOSO

Señor director:

En relación a la nota aparecida en esta revista, de su digna dirección, con el título «La ubicación del futuro puerto no es adecuada», quisiera aclarar ciertos detalles que considero atañen a la competencia técnica y profesional de los pescadores de Mataró.

Desde un buen principio, los pescadores hemos insistido en la necesidad y ventaja de la ubicación en la zona de las actuales y precarias instalaciones portuarias. Basándonos principalmente en las particularidades de nuestra rada, observadas y comprobadas a diario durante muchísimos años y por muchos pescadores.

Creemos tener, por tanto, un gran caudal de conocimientos concretos sobre la zona, prácticamente imposibles de obtener por personas ajenas a las tareas de la mar. Conocimientos que nadie puede negar; una prueba de ello es la opinión compartida por la ubicación de los anteriores proyectos de los años 1702, 1773, 1779, 1786, 1793, 1878, 1918 y 1947.

Las desventajas de la actual ubicación respecto a la morfología y conservación de la costa, según las conclusiones del informe de la Asociación de Geólogos de Cataluña y Baleares, se basa, como han manifestado, en la corriente general del Mediterráneo.

Los pescadores sabemos que, a partir de unas 15 millas lejos de la costa, la corriente mantiene constante la dirección de N-E a S-O.; sin embargo, la corriente que baña a las playas predomina en intensidad y duración de sentido contrario. Sin embargo, los efectos que de ella por si sola puedan surgir, en cuanto a la generación o degeneración de playas, son nulos o prácticamente inapreciables.

No así las corrientes de oleajes, las cuales sí ejercen influencia notoria en la generación y degeneración de las playas; en nuestra rada, las de mayor influencia e intensidad proceden de Levante y, por tanto, es de sobra conocido y comprobado el efecto ocasionado en las playas por tales oleajes.

En la actual ubicación, aparte los meramente marítimos, vienen a coincidir una serie de factores que la hacen ventajosa, como son los accesos subterráneos ya construidos, asequibilidad a un extenso público (privilegiado o no, puesto que el proyecto del puerto pesquero-deportivo es de dominio público) y la facilidad de los necesarios servicios comerciales, mercantiles, etcétera, del centro de la ciudad.

Por otra parte, la ubicación propuesta por cierto sector incide en una zona en la cual se debería empezar a construir todo y a partir de cero, y en la que no vamos a entrar en detalles, por ser terrenos propicios para inmobiliarias.

Los inconvenientes que ello traería para la práctica y utilización del mismo, desde el punto de vista de sus cualidades marineras, excluirían toda posibilidad de actividad y promoción pesquera; por ello queremos advertir el peligro que existe en ubicar al futuro puerto en otra zona de la actual. ■ ANDRÉS SALA SALA, patrón de pesca (región Levante-Balear), Mataró.

ARTE



NAVAL EGIPCIO

En las salas de exposiciones de la Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural se exhibe una importante muestra de arte faraónico procedente, en su mayor parte, del Museo de El Cairo.

Es la primera vez que en España hay una exposición faraónica, aunque hace cinco años que se llevaba preparando. Por fin, el día 30 de octubre, en Barajas aterriza un avión especial con las piezas que el Gobierno español ha tenido que asegurar en mil ciento ochenta y ocho millones de pesetas, valor puramente simbólico.

BARCAS FUNERARIAS

En un país donde el río es tan vital para quienes lo pueblan como el Nilo lo es en Egipto, la construcción de barcos era de gran importancia para el desenvolvimiento normal del pueblo. Había barcos fluviales de muchos tipos y fabricados de diversas maneras y con variados materiales. Generalmente se hacían de madera, pero también eran muy frecuentes los barcos de papiro, muy ligeros y manejables, sobre todo para la navegación a vela.

Las embarcaciones así fabricadas eran sumamente baratas, fáciles de construir y perfectamente adaptadas al uso al que estaban destinadas. Además de los simples botes de remos, los egipcios pronto descubrieron los vientos que soplan en el Nilo, siempre en el mismo sentido, contra la corriente, y que sirven para remontar el río hacia el Sur del país. Los egipcios, desde las primeras dinastías empezaron a construir dos tipos de barca, preparadas para aprovechar en lo posible la fuerza del viento y la tranquila corriente del Nilo, una barca de extremos bajos y quilla bastante aplastada que tenía en su popa un timón para dirigirla y servía para bajar la corriente del Nilo, y otro tipo de barca, la de popas altas e incurvadas, quilla más profunda que la anterior, que generalmente llevaba velas y servía para remontar la corriente del río aprovechando el viento.

En las tumbas ricas egipcias, y en las salas de ofrendas, se colocaban junto al resto del mobiliario del muerto estos dos tipos de barcas, que nos muestran no sólo el modo de vivir de los egipcios, sino sus tradiciones religiosas y sus creencias en el más allá, pues todo buen ciudadano creyente del Antiguo Egipto debía hacer por lo menos una vez en su vida un peregrinaje al santuario de Abydos, en el Sur del país, donde se adoraba la tumba de Osiris. Si este peregrinaje no se había realizado en vida, el difunto lo realizaba después de su muerte y para ello usaba la barca funeraria, de velas, depositada en su tumba para tal fin. Debia realizar, además, el muerto otro segundo peregrinaje a la ciudad de Busiris, junto al delta del Nilo, donde había nacido Osiris, y para ello utilizaba la barca de baja quilla, que servía para navegar río abajo, llevado por la corriente. Si los ajuar funerarios del difunto eran de gran riqueza, el número de los barcos colocados en la sala de ofrendas se duplicaba o triplicaba a voluntad, para que al difunto no le faltase objeto tan necesario en su vida de ultratumba. ■ RAMÓN CLEMENTE FANTOVA.

En el grabado: Barca funeraria en madera pintada, procede de Gebel Ein, perteneciente a la XII dinastía. Museo Arqueológico Nacional. Madrid.

83021 EVISA E



"VIEIRASA"

"Sociedad Anónima EDUARDO VIEIRA"

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

Pescados Congelados de primera calidad



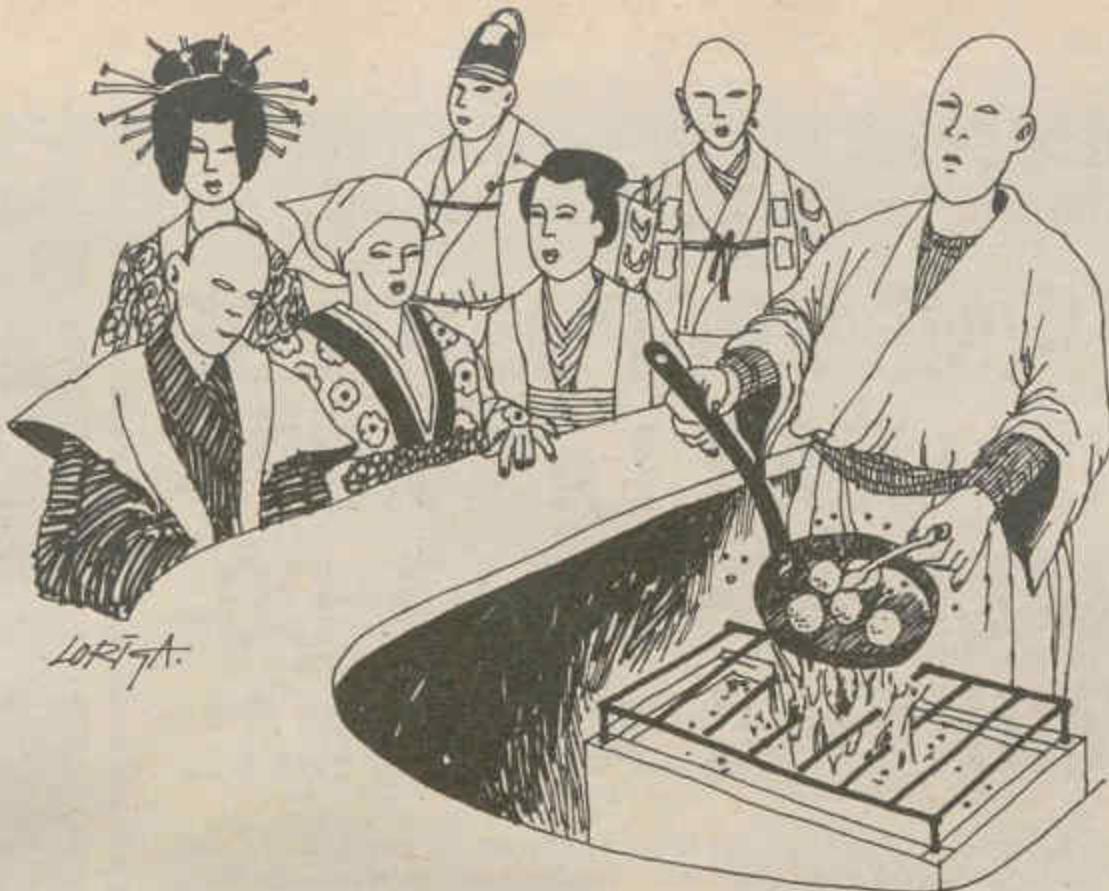
OFICINA: 23 25 07 y 23 25 08*
ADMINISTRACIÓN: 23 37 15
PARTICULAR: 21 71 93

APARTADO, 1075
ORILLAMAR, 1
VIGO

Con Sabor y Acento



Por
NESTOR
LUJÁN



EL TEMMPURA JAPONÉS

OS viajeros por el Japón pueden satisfacer más su curiosidad por la originalidad de los platos que por la calidad de sus sabores. La cocina japonesa es una cocina de pueblo muy sobrio; nosotros estamos convencidos de que la sobriedad siempre es a la fuerza. El pueblo tradicionalmente sobrio no suele ser otra cosa que un pueblo de poca riqueza agrícola y ganadera. Pues bien, si a ello se añade la tradición religiosa budista, que postula que la cocina sea puramente vegetariana y que no se tenga que sacrificar ni un sólo animal para la codicia glotona del hombre, nos daremos cuenta de que la gastronomía japonesa es una cosa eminentemente intelectual, tan escueta y contemplativa como los célebres jardines de Kyoto, puros y minerales, que inventó el budismo zen.

Existen en el Japón casi todas las legumbres occidentales, amén de otras muy especiales, como la flor de loto, que es manjar bastante agradable, unos rábanos negros de gran tamaño llamados *daikon*, algas y retoños de bambú, una gama realmente exquisita de hongos, raíces de rúbarbo e infinidad de cosas extrañas y de sabores indecisos que nunca conseguimos identificar. El abundantísimo uso del arroz, hermana esta gastronomía con la china: son muchas las especialidades a base de este ingrediente, el cual, por otra parte, es siempre el inevitable acompañamiento de cualquier tipo de comida. Quizá uno de los platos más representativos a base de arroz sea el *suscl*, que consiste en unas croquetas de arroz cocido aderezadas con sal, vinagre y azúcar y ligadas con un determinado tipo de alga marina. Pero la cocina esencial del Japón es la cocina de pescado —después del arroz es el segundo gran alimento—. El pescado se consume crudo, salado, hervido, seco, ahumado, a la parrilla, frito. Con el pescado, mejor dicho, con una especie de gambas bastante grandes, se confecciona el célebre *Temmpura*.

Tanto el *Temmpura* como el *Sukiyaki* son los dos grandes platos más conocidos por el extranjero y los más estimados por los paladares occidentales. Existen restaurantes especializados en uno y otro plato. El *Sukiyaki* parece que tiene origen mongólico y llegó a través de la cocina del Norte de China.

El *Temmpura*, aunque a los japoneses les cueste confesarlo, no pasa de ser un pescado frito, de origen español y portugués. Es la deuda que tiene la gastronomía nipona a través de los misioneros jesuitas del siglo XVI. *Temmpura* viene de «ad Tempora» de Cuaresma, o sea, que quiere decir que es el pescado cuaresmal. Apenas si ha tenido transformación la palabra, como ustedes pueden comprobar. El *Temmpura* actual son una especie de buñuelos, hechos de grandes gambas o de pescado blanco, rebozado con una pasta y sumergido en grasa vegetal hirviendo. Se sirve sobre un papel de arroz y se puede mojar en la eterna salsa de soja japonesa o en una intencionada mezcla cuyas bases principales son el rábano picante y el «saké». El «saké», como sabrán nuestros lectores, es el turbio vino de arroz que se toma algo más tibio, acompañando a los entremeses y también al final de las comidas.

Existen varias clases de *Temmpura* según la prepara-

ción de la grasa con que se fría. Como es natural, se frie siempre con grasas vegetales y se pueden distinguir tres clases de mezclas de aceites, gracias a las cuales se obtiene el sabor exacto que desea el cocinero que, en este caso, es como un perfumista que combinará las esencias más variadas. Cada cocinero que se ha especializado en el *Temmpura* tiene su mezcla propia. Sin embargo, existen tres que son las más clásicas. La primera, se compone de un ochenta y cinco por ciento de aceite de algodón, un diez por ciento de aceite de oliva y un cinco por ciento de aceite de granos de sésamo. En cuanto a la segunda mezcla, domina el aceite de cacahuete con un setenta y cinco por ciento y un veinte por ciento de aceite de granos de sésamo, y un cinco por ciento de aceite de oliva. La mezcla de aceites más clásica es, sin embargo, la más simple, y se compone de un setenta y cinco por ciento de aceite de cacahuete por un treinta y cinco por ciento de aceite de granos de sésamo.

Antes de freirlas se han de rebozar las gambas en una especie de pasta líquida, cuya composición varía, pero que está compuesta siempre por huevo, harina y agua casi helada. La habilidad del cocinero consiste en enfriar lo más posible la pasta líquida, generalmente colocándola en un recipiente dentro de un cubo lleno de hielo. Cada fritura, cada buñuelo, sólo está cubierto de una película muy sutil de pasta, lo que hace que conserve su color natural. (No olvidemos que la cocina japonesa cuida muchísimo la apariencia de sus platos). Se ha de freír rápidamente en un aceite que ha de estar a unos ciento noventa grados. El *Temmpura* es uno de los raros platos japoneses que debe pasar directamente de la sartén al plato del comensal. Se debe freír tan sólo pequeñas cantidades de una vez. Así se podrá cuidar la fritura de los buñuelos que no deben cubrir más que la mitad de la sartén. Así se evita que descienda la temperatura del aceite, lo que haría que quedaran los buñuelos demasiado pastos. El occidental suele comer estos buñuelos heterodoxamente, espolvoreándolos con un poco de sal, solamente en el caso de que le repelan las salsas, que sólo pueden repugnar por la falta de costumbre.

Los restaurantes japoneses de *Temmpura*, es decir, los especializados en este plato, que va seguido del pescado de carne blanca o de anguilas, suelen freír estas gambas delante del cliente. Estas comidas son de muy escasa densidad, bien propias para conservar la línea, y eminentemente digestivas. El cocinero de estos restaurantes está especializado en esta mágica fritura y trabaja en el centro de una cocina dispuesta en forma de herradura, alrededor de la cual se sientan una docena de clientes. Así es, o así era, el *Ten-i-chi* de Tokio, en cuyas pequeñas salas había este mostrador en forma de herradura en el cual el cocinero oficia solemnemente: frie y reparte el manjar casi ardiendo con una perfecta diligencia. Los cocineros de *Temmpura* son muy estimados. El propietario del *Ten-i-chi* suele decir con una total satisfacción: «El buen cocinero es el hombre más adulado del mundo, porque, ¿qué cosa mejor puede tener un artista que la inmediata aprobación de quienes gustan de su arte?» ■

DECLARACION DEL GOBIERNO EN EL PRIMER CONSEJO DE MINISTROS DE LA CORONA

FIRME PROPOSITO DE REALIZAR LAS ASPIRACIONES DE LA COMUNIDAD NACIONAL

MADRID.—El pasado dia 15 de diciembre se reunió el Consejo de Ministros en el palacio de la Zarzuela bajo la presidencia de Su Majestad el Rey.

Al iniciarse la reunión del Gabinete, el Rey pronunció las siguientes palabras:

«Al comenzar esta reunión del Consejo de Ministros, quiero agradecerles su espíritu de servicio, así como la firme decisión que han demostrado queriendo colaborar con entusiasmo y empeño, en las tareas de hacer la España grande, que todos deseamos.

«También ruego al presidente haga llegar a los ministros del equipo anterior mi profunda gratitud, por el notable esfuerzo que realizaron durante la delicada y difícil etapa que acabamos de finalizar.

«España confía plenamente, en estos momentos, que el Gobierno de la nación sabrá dar cumplida solución a los problemas de la hora actual. Y estas esperanzas no se pueden defraudar, pues tenemos un pueblo que ha demostrado las altas virtudes que posee, dando un ejemplo de seriedad y patriotismo.

«Muchas son las tareas que se presentan y que el Gobierno concretará en su programa de actuación, pero el mantener la paz, el impulsar el desarrollo social y económico del país controlando la economía, son quizás las más apremiantes.

«Para conservar la paz, hay que tratar de que las tensiones sean mínimas y que un verdadero espíritu de justicia informe toda la actuación del gobernante.

«Lograr que todos los españoles tengan asegurado un puesto de trabajo, satisfecidas las necesidades de sus familias y accesos a los bienes de cultura, sin duda los objetivos prioritarios que os quiero señalar desde el primer instante de vuestra actuación.

«Ayudar a los más débiles debe ser una constante que inspire todas vuestras actuaciones.

«Nuestro país, que en sus últimos años ha logrado avances espectaculares en su economía, tiene que continuar este camino. Hay que agilizar la Administración buscando mayor eficacia y claridad en la gestión.

«Nuestra participación plena, en el campo internacional, hará que España cumpla el papel que por su situación y su historia le corresponde.

«Les deseo muchos éxitos en su labor, les reitero mi confianza y puedo asegurarles que con la base firme de la que partimos, fruto de esfuerzos y sacrificios de los que dieron todo por España, que siempre tendremos presente, estoy seguro que lograremos servir a España como España quiere que la sirvamos».

El presidente del Gobierno contestó a las palabras de S. M. con otras en las que reiteró la lealtad al Rey de los miembros del Gabinete. A continuación, el Consejo de Ministros aprobó la siguiente:

DECLARACION DEL GOBIERNO

«El Gobierno de España consciente de la gran responsabilidad que asume, expresa, en su primera comparecencia ante el pueblo español, su firme propósito de interpretar y realizar las aspiraciones de la comunidad nacional, en el mejor espíritu de servicio, trabajo y colaboración.

«Tras la gran época histórica en la que el Generalísimo Franco restauró la paz y promovió el desarrollo hacia el progreso y la justicia, quiere inaugurar el nuevo período de los Gobiernos de la Monarquía, agradeciendo a S. M. el Rey la confianza otorgada, que se esforzará en merecer, pero asumiendo, dentro de su claro y total compromiso con la línea marcada por el primer mensaje de la Corona, la plena responsabilidad de su gestión.

«Dicho compromiso implica el perfeccionamiento constante del sistema institucional; el logro de la convivencia pacífica en la concordia de todas las personas, grupos y tendencias que acepten un orden democrático y justo, y la defensa de la ley y del orden público.

«El Gobierno, consciente de que el Rey es el primer soldado de la nación y de que la lealtad de las Fuerzas Armadas a su persona y a la institución monárquica como encarnación de la patria, constituye uno de los pilares del orden constitucional y es garantía de la presencia de España en el concierto internacional, expresa su gratitud a las fuerzas de los tres Ejércitos, así como a la abnegada entrega de las que defienden permanentemente la paz social. La potenciación de las Fuerzas Armadas será realizada en la medida necesaria para el mejor cumplimiento de sus altas misiones.

«Ante las profundas dificultades que afectan a la economía nacional y cuya solución requiere austeridad y trabajo, el Gobierno dirigirá su política hacia los grandes objetivos sociales y económicos de conseguir para todos los españoles, incluso los hoy emigrados de la Patria un puesto de trabajo asegurado; el reparto



MENSAJE DE NAVIDAD

El día de Nochebuena, a las 21,30 horas, el Rey dirigió su mensaje de Navidad a todos los españoles. Fue transmitido, en diferido, desde el palacio de la Zarzuela. Acompañaban a Su Majestad, la Reina, el príncipe heredero y las infantes. Como fondo, había un pequeño Nacimiento.

Las palabras de don Juan Carlos, breves, no constituyeron un discurso político, sino exactamente un mensaje de amor y concordia. Imagen y palabra entrañables para mejor celebrar la Navidad en verdadera unión.

de las cargas y sacrificios de forma equitativa, pero con especial atención y protección a los más débiles, y la consolidación y avance de los niveles de bienestar y calidad de la vida, realizando el necesario esfuerzo en lo relativo a infraestructura y equipamiento social. Todo ello, en un marco de economía de mercado que, estimulando la competencia, oriente la economía española hacia una creciente cooperación e integración en las Comunidades Europea y mundial, acorde con el interés nacional y tiendiendo a una auténtica transformación de las estructuras económicas, sociales y culturales, consecuencia ineludible de la justicia social, que la Monarquía ha proclamado como su principio rector.

«El Gobierno, si bien considera prematuro en este momento presentar programas detallados, que requieren mayor estudio y que serán redactados con oportunidad y rigor en los próximos meses, anuncia desde ahora que los formulará con decisión y prudencia y dará cuenta de ellos al país, junto con la más amplia información sobre su alcance y contenido.

«Manifiesta igualmente que se propone, dentro del espíritu del primer mensaje de la Corona, poner en marcha los perfeccionamientos y reformas que sean necesarios para acomodar nuestras instituciones políticas, administrativas y sindicales, al desarrollo económico, social, cultural y político de nuestro pueblo. Para alcanzar estos objetivos, el Gobierno estima indispensable la efectiva presencia y participación, sin discriminaciones ni privilegios, de los ciudadanos y de las organizaciones sociales.

«Se considerarán con especial prioridad la ampliación de las libertades y derechos ciudadanos, en especial

el derecho de asociación y la reforma de las instituciones representativas para ensanchar su base, procurando que el conjunto de nuestro ordenamiento jurídico-político tienda a una mayor homogeneidad con la comunidad occidental. Esta acción reformadora supone la aceptación por todos de un proceso de evolución y desarrollo en todos los órdenes, que descarta la ruptura y las descalificaciones injustificadas, por perturbadoras y estériles. El Gobierno se propone perseverar en la construcción de una democracia española que no pueda ser dañada por ninguna amenaza totalitaria.

«La unidad de España será potenciada por el reconocimiento institucional de todas sus regiones y en general de las autonomías locales.

«El Gobierno invita a todos los ciudadanos, individual y colectivamente, a sugerirle iniciativas y a participar en los asuntos públicos, afirmando que la crítica responsable es un modo relevante de esa participación. También lo es la aceptación de los sacrificios y renuncias que son indispensables para hacer de España un pueblo más unido, más libre y más justo. Ninguna forma de coacción hará apartarse al Gobierno de ese camino.

«A los Gobiernos de los demás países ofrece el mismo espíritu de cooperación, sin aceptar discriminaciones, en la defensa de los intereses nacionales, que se consideran especialmente vinculados a los del mundo atlántico y occidental, y de modo particular con los de su área geopolítica y con los países a los que nos unen vínculos culturales e históricos.

«Finalmente, toda la actuación del Gobierno estará presidida por el respeto y defensa de los valores religiosos, morales y del espíritu».

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Redacción y Administración: Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima. Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

Madrid (España).

Telex: 23748.

REDACCION

Correspondentes:

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

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

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Ángel Sánchez Harguindeguy.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

Secretarias de Redacción: Juana Morillo González y Charo S. Harguindeguy.

Director:
Joaquín Vidal.

hoja del mar

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid. Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.

Depósito legal: M. 16.516-1963.

¡POLITICA PESQUERA DE UNA VEZ!

(Viene de portada)

«otros» les han empujado: cambiar de profesión (¿y cómo?, ¿y por qué desgraciada fatalidad?) o quedarse en la aventura del peligro a cambio, acaso, del hambre.

No todo es tan negativo en cualquier parte: lugares hay donde, quienes podían, y debían, legislaron con visión de futuro, reforzaron a tiempo los huecos donde podían producirse grietas en lugar de esperar que se hiciera el agujero para parchear a la buena de Dios, pactaron con quienes había que pactar, estudiaron el elemento, racionaron los recursos...

Esos lugares no son España.

En portada se anuncia, y en estas páginas interiores se explica, que el Consejo General del Instituto Social de la Marina fue recibido por el nuevo ministro de Trabajo, don José Solis. En la reunión —comentaremos aquí— se habló de muchas cosas. Seamos sinceros: casi sólo se habló de problemas. Algo es algo: se reconocía que problemas hay, y se pusieron sobre el tapete. Eran cosas concretas, importantes también, pero añadiríamos que fraccionarias.

Hasta que se alzó una voz. Fue una fuerte voz. Los señores consejeros son representativos, representan de verdad al sector. La voz fue, entonces, la voz del sector. No importa si de la parte económica o de la social, porque en

este barco de la crisis (hablemos claro: sí, hay crisis) están metidos todos. Y la voz pidió coherencia para una política pesquera. Más lisa y llanamente: que de una buena vez exista algo que pueda denominarse política pesquera.

¿La muy cacareada Ley de Pesca? Sí, por ahí anda. Ha sido estudiada, corregida, aumentada, informada, limada y pergeñada, y tan linda ella, en algún cajón habrá quedado para su mejor conservación.

El señor Solis prometió rescatarla, promoverla, airearla, darle luz, en la medida de sus posibilidades. Porque —ésta es otra— la meritada Ley no es de incumbencia directa ni exclusiva del Ministerio de Trabajo ni al cabo de ningún otro Ministerio, sino de varios, más determinados organismos en cifra no baja. Sigue la suerte del sector mismo: depende de tantas cosas!

Y con tanta dependencia, no se duda que fruto del amor al marino y a su actividad tan tremendamente diferenciada, aquí, en cuestión tal, no hay quien se entienda. Y así pasa: finalmente, quizá porque no se supo (o no se pudo, vaya a saberse) negociar a tiempo y planificar con eficacia, se coge un producto que el consumidor no quiere, los canales de exportación están cegados por

donde menos se esperaba, muchos de altura han de retornar a la bajura, los de bajura están ya que no caben, y encima les viene la competencia, tenemos por allá abajo un banco riquísimo, en el que vienen a mojar de todo el mundo; ese mismo banco que tanta ganancia ha dado a gentes de tantas razas, a lo mejor lo perdemos por razones de alta política internacional; le metemos un caballaje a otro mar —el de Levante—, el cual lustros hace ya que no soporta...

¡Etcétera, Señor, etcétera!

Así están de descompuestas las cosas para quien las quiera recomponer. Biólogos, oceanógrafos, armadores, pescadores, ya han dicho cuanto tienen que decir, y más dirían si les dejaran. Ahora sólo esperan que lo dicho se recoja, se ensamble y sirva para que al fin este país, rodeado de mar por todas partes menos por una —en lo peninsular—, y por todas, todas —en lo insular—, con un censo pescador de tradición y valía, con un consumidor para cuyo paladar el pescado es delicia, con una flota que ahí está, mire al sector marítimo-pesquero con menos nostalgias, poesías e historias y con más hombria, y que la Administración afronte el problema con urgencia, entusiasmo, sabiduría y buena provisión de medios. ■

EL SEÑOR SOLIS, CON LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES DEL MAR



seño General y cargos directivos del Instituto Social de la Marina.

Finalizada la sesión ordinaria del Consejo General, los consejeros, acompañados de los cargos directivos del ISM y presididos por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del organismo, se trasladaron al Ministerio de Trabajo, donde fueron recibidos por el señor Solís.

MADRID.—«Debéis de ser exigentes con la Administración; no os importe importunarnos, porque vuestros problemas son importantes y es urgente solucionarlos». Estas palabras las pronunció don José Solís Ruiz, ministro de Trabajo, en su despacho oficial, en el transcurso de la audiencia que concedió en los últimos días del pasado mes de diciembre al Con-

El almirante Fontán pronunció unas palabras, con las que patentizó el espíritu de colaboración y lealtad de todos los miembros del Instituto Social de la Marina. Seguidamente, el señor Solís se interesó por los problemas capitales del sector marítimo pesquero, interviniendo entonces, además del almirante Fontán, varios consejeros. Se habló del problema que habrá de plantearse en el paso de pescadores de altura a la flota de bajura, en orden a la Seguridad Social; de la asistencia que el ISM presta a los trabajadores del mar en el extranjero, de la necesidad de que se establezca una clara y definitiva política pesquera y de los largos trámites que hasta ahora ha seguido el proyecto de Ley de Pesca, ya informado por numerosos organismos y entidades, y que parece está detenido en estos momentos.

La entrevista fue extremadamente cordial. El señor Solís intercambió opiniones con los señores consejeros, y dijo que los problemas del sector, indudablemente de difícil solución en muchos casos, deben abordarse con valentía, de frente y sin demoras, no importando que se importune, una vez y otra, a la Administración, pues es obligación de los titulares de los Departamentos, por supuesto, del ministro de Trabajo también, atender las justas peticiones del mundo del trabajo.

DON ANTONIO CHOZAS SUBSECRETARIO DE TRABAJO

MADRID.—Por el Consejo de Ministros, a propuesta del ministro del ramo, ha sido designado subsecretario de Trabajo don Antonio Chozas Bermúdez.

El señor Chozas desempeñaba, hasta la fecha, la Vicesecretaría General del Movimiento, y con anterioridad a este cargo había ocupado el de secretario general técnico del Ministerio de Trabajo.

En la fotografía, el nuevo subsecretario presta juramento, en presencia del ministro, don José Solís, y del ex ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente.



ESTACIONES
RADIOTELEGRAFICAS

MANUAL DE USO OBLIGATORIO

MADRID.—Se declara de uso obligatorio en las estaciones radiotelegráficas de los buques nacionales la publicación de la Subsecretaría de la Marina Mercante titulada Revisión del Reglamento de Radiocomunicaciones. Extracto de las actas finales de la conferencia administrativa-mundial de radiocomunicaciones marítimas, Ginebra, 1974, como complemento del actual Manual para uso del servicio móvil marítimo, ya obligatorio, en tanto no se publique una nueva edición.

Así lo dispone una Orden del Ministerio de Comercio, de 5 de diciembre.

La misma Orden señala los horarios de servicios para las estaciones de segunda, tercera y cuarta categorías.

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

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

DEFICITARIO BALANCE DEL MERCA- DO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—"Decididamente, a la hora de hacer un balance de 1975, los resultados habrán de ser descorazonadores para los navieros", explica la sociedad anónima Marítima Internacional en su habitual balance mensual sobre el mercado internacional de fletes.

Informa Marinter de que en el sector del Atlántico Norte —que era el más activo— ha decrecido notablemente la demanda de tonelaje para granos durante las últimas semanas; de que, a punto de cerrarse la estación de los Grandes Lagos, cuya campaña ha transcurrido «sin pena ni gloria» no se vislumbra ninguna circunstancia que permita abrigar optimismo por lo que resta de invierno, y que también el tráfico de «cru-

dos» se mantiene sumamente débil.

Como nota singular, destaca el hecho de que en el sector de Lejano y Medio Oriente se ha registrado una actividad superior a la normal, con el fletamiento de varios buques con cargas japonesas con destino al golfo Pérsico, «lo que está dando singular animación al mercado en estos últimos días». Parece ser que esta actividad es debida a ciertos convenios de intercambios con petróleo.

SESENTA Y DOS BU- QUES, CONTRATA- DOS POR ASTILLE- ROS ESPAÑOLES

MADRID.—Durante los nueve primeros meses del presente año, los astilleros nacionales han contratado 62 buques, con 135.907 toneladas de registro bruto, de los que 53 buques, con 112.937 TRB, corresponden a armadores nacionales.

En igual periodo, las cancelaciones han ascendido a 31 buques con 27.140 TRB por cuenta de armadores nacionales y cuatro buques con 401.500 TRB de pedidos para exportación.

Para el mercado nacional se construyeron un bulkcarrier, ocho porta-containers y «Ro-Ros»; 15 de otros tipos de buques de carga; dos tanques especiales; 17 pesqueros y 10 de tipo vario, y para la exportación, según informa Construnaves, fueron tres buques de carga, cinco pesqueros y uno de tipo vario.

CASA DELGADO
**BIENVENIDO
DELGADO
MUÑOZ**



Mayorista de pescados y mariscos
Ventas en comisión y cuenta propia

MERCADO CENTRAL: Puesto 33
Teléfonos: 265 26 48 y 265 31 09
OFICINA: Cava de San Miguel, 8, 4.º dcha.
Teléfono 265 46 94
PARTICULAR: Teléfono 469 24 93
APARTADO DE CORREOS 16.115
MADRID

AUXILIAR MARITIMA DEL PUERTO DE BILBAO, S. A. AUMABISA

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores.
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33 718
BILBAO



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

ORDENANZA DE TRABAJO EN EMBARCACIONES DE TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS

MADRID.—La Ordenanza de Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos ha sido modificada, según dispone la Orden del Ministerio de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 10 de diciembre.

TEXTO DE LA ORDEN

Vista la propuesta de modificación de la Ordenanza del Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos, aprobada por Orden de 9 de agosto de 1969 y reformada en parte por las de 16 de julio de 1971, 16 de julio de 1973 y 13 de julio de 1974, elaborada a instancias de la Organización Sindical con los asesoramientos reglamentarios.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar, con efectos de 1 de octubre de 1975, el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo, que contiene las modificaciones de la Ordenanza del Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza con las modificaciones que se aprueban por la presente Orden.

3.º Disponer la publicación en el "Boletín Oficial del Estado" de esta Orden y de las modificaciones que por ella se aprueban.

MODIFICACION DE LA ORDENANZA DEL TRABAJO DE LAS EMBARCACIONES DE TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS. APROBADA POR ORDEN DE 9 DE AGOSTO DE 1969

Apartado único.—Los anexos números 1 y 4 quedan redactados como a continuación se señala:

ANEXO NUMERO 1 Tabla de salarios base	GRUPOS Y CATEGORIAS	Salario mensual — Pesetas
I. Oficiales		
Puente:		
Capitán de la Marina Mercante		13.672
Piloto de la Marina Mercante de 1. ^a clase		12.772
Piloto de la Marina Mercante de 2. ^a clase		11.981
Máquinas:		
Mecánico naval jefe		13.397
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de 1. ^a clase		12.772
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de 2. ^a clase		11.981
II. De Formación Profesional Náutico-Pesquera		
Cargos de mando y cubierta:		
Patrón mayor de cabotaje		10.792
Patrón de cabotaje		10.488
Patrón de tráfico interior		9.440
Manejo de equipos propulsores:		
Mecánico naval mayor		10.605
Mecánico naval de vapor o motor de 1. ^a clase		10.268
Mecánico naval de vapor o motor de 2. ^a clase		9.934
Motorista naval		9.090
III. Maestranza		
Contramaestre		9.090
Capataz-encargado		9.090
IV. Subalumnos		
I. Especialistas:		
Marinero mecánico (mecamar)		9.032
Marinero con certificado de competencia		8.751
Marinero buceador		8.808
Marinero		8.665
Gabarrero		8.665
Botero-amarrador		8.665
Engrasador		8.887
Operario de taller marino		8.887
Cocinero		8.783
2. Simples subalumnos:		
Amarrador		8.535
Fogonero		8.535
Mozo		8.535
Marmítón		8.354
V. Servicios especiales		
Auxiliar administrativo		9.003
Vigia o serviola		8.591
Guardián de buques o embarcaciones		8.591
Taquillero		8.535
Cobrador		8.535
Ordenanza		8.535

EL SECTOR PESQUERO DESEA UNA SUBSECRETARIA ESPECIFICA

MADRID.—En crónica de su corresponsal en Vigo, el diario «Ya», de Madrid, se hizo eco, en los primeros días de diciembre, de la aspiración de que el Sector Pesquero Nacional pueda contar pronto —y ante una posible reforma administrativa— con una Subsecretaría de la Pesca. Por su interés reproducimos, a continuación parte de dicha información.

«Si, como parece, al fin corren nuevos vientos en la Administración española, es previsible que las importantes cuestiones que enfrenta el sector pesquero nacional pudieran ser contempladas, para mejor solución, desde una plataforma administrativa superior. Nos referimos a una Subsecretaría de Pesca Marítima, que, dentro de la competencia del Ministerio de Comercio y por segregación de la actual Subsecretaría de la Marina Mercante, estaría a punto de ser creada. Con ello se daría satisfacción a los medios pesqueros, que en los últimos meses han concretado sus peticiones en la puesta en marcha de un organismo capaz de promover una política pesquera coherente».

1.500.000 TONELADAS ANUALES

El sector pesquero español obtiene anualmente unas capturas de 1.500.000 toneladas, con un valor en primera venta de 60.000 millones de pesetas. Se registra en esta actividad uno de los más importantes porcentajes de valor añadido y supera casi a un centenar de los 110 subsectores en que divide el Banco de Bilbao la economía industrial española. Baste señalar que por si sola la pesca tiene más importancia que la minería o el transporte marítimo e incide de manera considerable en la construcción naval y maquinaria auxiliar, industrias de cartonaje, renderías, fábricas de conservas y otros muchos sectores, con unos efectos multiplicadores considerables. Un in-

dice igualmente significativo es el de creación de puestos de trabajo: en este momento mantiene 125.000 de forma directa.

A LA CABEZA DE EUROPA

Cuando se habla tanto de reforma administrativa, de adecuación de los organismos del Estado, el mundo pesquero nacional ha recibido satisfactoriamente la posible creación del marco institucional necesario para que se aborden sus problemas con carácter unitario. Un sector que gracias a la audacia de muchos empresarios se ha situado a la cabeza de Europa Occidental por el valor de las capturas y ocupa el segundo puesto en el volumen de aquéllas, no puede continuar, evidentemente, sin una política coherente.

Problemas como la regulación de la oferta, una política de precios garantizados —aconsejable, sin duda, en un sector con capturas estacionales—, la negociación de tratados bilaterales o la promoción de empresas mixtas necesitan un organismo capaz de afrontarlos con las soluciones y los medios que hoy es posible disponer. Especialmente teniendo en cuenta que, no obstante la difícil situación del sector, no sería siquiera necesario arbitrar unas ayudas económicas como las que se destinan a otros sectores. Bastaría, simplemente, con una política que contemplara unitariamente un sector que se ha convertido en vital para la economía y la despensa nacionales.

LAS CORRESPONDIENTES A TRAJES DE TRABAJO, MANUTENCION Y DIETAS ESTARAN FIJADAS EN LA CUANTIA SIGUIENTE:

	Anual	
	Pesetas	
Trajes de trabajo		
Oficiales	6.050	
Titulados de Formación Náutico-Pesquera	4.537	
Maestranza	4.114	
Subalterno	3.751	
Manutención		
Por tripulante, dos comidas principales al día	145	
Por tripulante, una comida principal al día	73	
Dietas		
Oficiales	696	
Titulados de Formación Náutico-Pesquera	605	
Maestranza y auxiliares administrativos	514	
Subalterno	454	



El almirante Martel Viniegra, presidente de la Liga Naval Española, pronuncia unas palabras en el acto con el que se conmemoró el LXXV aniversario de la asociación. Le acompañaban en la presidencia el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador, y el duque de Maura, que dictó una interesante conferencia.

SETENTA Y CINCO ANIVERSARIO DE LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA

MADRID.—En 1926, España llegó a tener una flota de guerra que ocupó el cuarto puesto entre las potencias europeas y el sexto lugar mundial, y el transporte del comercio exterior realizado por buques extranjeros se redujo, asimismo, considerablemente", ha manifestado el duque de Maura durante la conferencia pronunciada sobre "Don Antonio Maura, presidente fundador de la Liga Marítima", con motivo del 75 aniversario de la fundación de la Liga.

El acto se celebró en el mismo escenario en el que hace setenta y cinco años fuera fundada la Liga Marítima Española, el salón de actos del Ministerio de Agricultura, entonces Ministerio de Fomento, cuyo titular era Joaquín Sánchez de Toca. El salón se encontraba lleno de personas, todas ellas vinculadas con la mar, y en la presidencia se encontraban, entre otras personalidades, el presidente de la Liga Naval Española, almirante Martel Viniegra; el duque de Maura y el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco.

Tomaron la palabra el almirante Martel Viniegra, quien hizo historia de la Liga desde su fundación hasta ahora, y el duque de Maura, que centró su disertación sobre el papel de su antepasado en el resurgimiento de nuestra Marina. Asimismo, el conferen-

ciente puso de relieve el respaldo de Alfonso XIII a su labor y manifestó que el Rey tuvo siempre una gran vocación marinera, línea que han seguido su hijo, el conde de Barcelona, y su nieto, el Rey Juan Carlos I.

DISTINCIIONES

Finalmente, se hizo entrega del Ancla de Oro de la Liga Naval Española al subsecretario de la Marina Mercante, se nombró socio de honor de la Liga, a título póstumo, al primer secretario que fue de la Liga Marítima, Julián González Barcia, y se entregaron 29 distinciones a otras tantas personalidades y organismos que en sus distintas profesiones han puesto de relieve la trascendencia de la mar en la vida española; entre ellos, al Instituto Social de la Marina y a "Hoja del Mar".

"BITACORA", NUEVA REVISTA DE TEMAS MARITIMOS

MADRID.—La empresa Federico Fernández Arias solicita la inscripción de la publicación "Bitácora", con 100 páginas de contenido, al precio de 75 pesetas, según se hizo pública una disposición del Ministerio de Información y Turismo que

insertó el "Boletín Oficial del Estado", el pasado día 11 de diciembre.

Los ejemplares de tirada —iniciales— serán 5.000, y el objeto de la publicación es divulgar la náutica deportiva y diversos temas marítimos.

CARTAS AL DIRECTOR

Todos los lectores que deseen divulgar sus opiniones sobre temas marítimos, pueden hacerlo dentro de la sección "Cartas al Director". Todas las cartas son atendidas —y publicadas— y únicamente se hace excepción de aquellas que pudieran ser inconcretas o excesivamente largas, y de las que constituyan anónimas.

CRÓNICAS NACIONALES

VIGO

MOTOPESQUERO CONGELADOR DE 1.731 TONELADAS

VIGO.—Un motopesquero congelador, el "Urabain", de 1.731 toneladas de peso muerto, ha sido construido por Factorías Vulcano, de Vigo, para la armadora Vasco Gallega, S. A.

El buque, destinado a la pesca de arrastre, tiene rampa por popa y es capaz de conservar el pescado congelado, llevando, además, una planta para la transformación de los residuos del pescado de harina.

El barco, cuyas estructuras son de acero, tiene entre otras características las siguientes: 79 metros de eslora; 12 metros de manga; 5,05 metros de calado medio; 1.620 metros cúbicos de capacidad de la bodega de pescado; 200 metros cúbicos de capacidad de la bodega de harina; potencia propulsora, 2.700 CV, y está habilitado para una tripulación de 45 hombres.

MARÍN

DISTINCION DEL MINISTRO DE MARINA AL GRUPO DE ARMADORES

MARÍN.—El pasado 13 de diciembre, en la Escuela Naval Militar de Marín, y en el acto de lectura de las Leyes Penales, tuvo lugar la entrega de una placa de plata al Grupo de Armadores de Marín, otorgada por el ministro de Marina.

El acto fue presidido por el comandante director de la Escuela, don Salvador Moreno de Alborán y Reina, acompañado por el alcalde de Marín, don Benito Hermida Cebreiro; ayudante de Marina, don Juan A. Jiménez Montalvo; jefes, oficiales, caballeros alumnos y



dotación del indicado centro. El Grupo de Armadores estuvo representado por su presidente, don Eduardo Santiago Rosales, y Directiva.

Hizo entrega de la placa, en nombre del ministro de Marina, el comandante director de la Escuela, quien resaltó el reconocimiento a los méritos del Grupo de Armadores de Marín, su sentido social y su generosa dedicación al culto de las tradiciones marineras, en especial por el esplendor de la procesión marítima que organiza anualmente el Grupo en honor de la Santísima Virgen del Carmen desde hace veinticinco años.

Finalizó el acto con un desfile militar del batallón de alumnos y Compañía de Marinería de la Escuela Naval Militar, que resultó muy brillante.

Finalmente se sirvió a los miembros del Grupo, autoridades y representaciones un vino de honor, donde el presidente del Grupo, don Eduardo Santiago, expresó su agradecimiento al comandante director por haber dado tan gran realce al acto. El mismo presidente cursó un telegrama de agradecimiento al señor ministro.

AVILÉS

Presidencia
del Consejo
Provincial
del Instituto Social
de la Marina,
que se celebró
en Avilés.

CONSEJO

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—El pleno último del Consejo Provincial del ISM de Asturias se celebró en Avilés. El escenario de esta primera salida de su sede habitual fue el Centro-Hogar de Promoción y Formación Profesional Náutico-Pesquero, en el corazón mismo del Poblado de Pescadores Virgen de las Mareas. Previamente celebró sesión la Comisión Permanente del mismo Consejo, y a las doce hora de convocatoria, el pleno, al que fueron invitadas las autoridades locales y representaciones de entidades relacionadas con las actividades marítimas y cuya presencia ha dado relevancia a la de este Consejo Provincial del ISM.

La presidencia, encabezada por el delegado provincial de Trabajo, estuvo ocupada por la representación de la Alcaldía, presidente del Consejo Provincial, comandante-ayudante militar de Marina, vicepresidentes social y económico, delegado provincial del ISM e inspector provincial de los Servicios Sanitarios.

Fuera de los asuntos informados, importantes, es el hecho en si de la presencia física del Consejo Provincial, en esta ocasión en Avilés, para lograr la más absoluta identificación con cada localidad costera, dar más amplitud a su quehacer y subrayar su representatividad. Esta vez ha correspondido a esta vieja villa marinera, en este mismo centro, escenario nuevo para una



PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

sión de este pleno, que será complemento de la magnífica Casa del Mar a punto de entrega, sita a escasos metros del nuevo muelle pesquero, también próximo a entrar en servicio, dando la capacidad necesaria para un mejor desenvolvimiento de la actividad portuaria de la flota pesquera de constante arribada aquí, facilitando la descarga, el avituallamiento y la estadía en plena y absoluta seguridad.

Las primeras palabras, después que la presidencia anunció la apertura de la sesión, estuvieron a cargo del presidente del Consejo Provincial del ISM, señor Bertrand y Bertrand, mostrando su satisfacción por este acto y este encuentro con Avilés, enalteciendo el esfuerzo y los logros de la villa y puerto, sus realidades presentes y un futuro más prometedor aun, que dará mayor impulso a la región asturiana, posibilitando la fuerza y el desarrollo de ésta. Hizo especial referencia a la labor desarrollada por el anterior delegado provincial, don Juan López Miñano, presente también en esta sesión, destacando sus cualidades positivas, que han culminado en las obras bien hechas, de las que sin duda alguna será digno continuador, por sus altas virtudes y relevancia personal y profesional, el nuevo delegado provincial, don José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto. Pidió se hiciera constar en acta el agradecimiento del Consejo por los servicios

prestados de forma brillante y eficaz a la Seguridad Social y al hombre del mar por el señor López Miñano. Terminó poniendo de relieve los sentimientos y también las esperanzas ante los acontecimientos vividos últimamente, y solicitó constara en acta el gran pesar por el fallecimiento de Su Excelencia el Jefe del Estado Generalísimo Franco y el testimonio de adhesión y lealtad a Su Majestad don Juan Carlos I.

AVILES Y EL I.S.M.

En su informe, el delegado provincial del ISM, señor Rodríguez-Villasante, tras agradecer la presencia del delegado de Trabajo y la colaboración prestada por el Ayuntamiento de Avilés, manifestó:

"Quiero expresar la satisfacción que me produce el hecho de que el primer acto público de este delegado que os habla y su primer Consejo Provincial se celebre aquí en Avilés, la villa que ha sabido continuar su historia gloriosa —que escribió con letras de oro el adelantado mayor de Florida, Pedro Menéndez— con la moderna prosperidad de su industria y de su puerto. Estamos aquí para pedir apoyo a nuestras realizaciones, para exponer nuestros proyectos; sobre todo, para oír vuestros problemas, que son los nuestros.

"Entendemos —continuó diciendo— que, si debe haber un organismo descentraliza-

do a todos los niveles, éste debe ser el ISM. Porque nada hay tan opuesto al centralismo y a la burocracia como la propia mar. Esa mar que ha ido descentralizando y dispersando sabiamente nuestra población marinera en esos pequeños y grandes puertos asturianos. Los griegos hacían nacer de la mar, de las espumas de las olas, a los dioses del amor y de la belleza. Así también el mar Cantábrico fue depositando en el litoral de Asturias, abierto generosamente por la mano de Dios, esas villas de pescadores que constituyen nuestro colectivo. Pero la mar no separa, a pesar de su extensión, los pueblos, sino que los une y comunica, ejerciendo ese 'ius communicationis' de nuestro insigne maestro Francisco de Vitoria, el derecho de todos los pueblos a comunicarse por vía marítima".

Aludió también a las Cofradías de Pescadores con estas palabras: "Quiero resaltar, como es de justicia, la presencia de la Cofradía de Pescadores de Avilés, de su presidente y Cabildo en este acto. Si mucho debe el ISM a las Cofradías de Pescadores, habría que multiplicar las frases de elogio y agradecimiento cuando hablamos de la Cofradía de Avilés. Realizaciones como este Hogar y Centro de Formación Profesional Virgen de las Mareas y la propia Casa del Mar no hubieran sido posibles sin la estrecha colaboración entre el ISM y la Cofradía. Esperemos, en

un futuro próximo, estrechar aún más los lazos que nos unen con todas las Cofradías de Pescadores de Asturias".

Tuvo también frases de elogio para su antecesor, expresándose así: "Quisiera referirme ahora, recogiendo las salas, a nuestro presidente, a la presencia de los otros de don Juan López Miñano. Todos vosotros conocéis mejor que yo de las cualidades de don Juan. Sentís también profundamente su marcha, debida a imperativos de su jubilación. No quisiera herir su natural modestia, sin provocar en él la lógica emoción del momento, pero es inevitable repetir que el señor López Miñano es ejemplo para todos los funcionarios del ISM, como una vida entregada al servicio de los trabajadores del mar. El ISM es obra, en definitiva, de hombres como don Juan. Por ello me sumo fervorosamente a la propuesta de nuestro presidente para que conste en acta el agradecimiento del Consejo por los servicios prestados de forma brillante y eficaz a la Seguridad Social de los hombres del mar y en nombre del ISM le deseo mucha suerte, largos años de vida y quiero darle las gracias por el permanente ejemplo que ha sido para todos nosotros".

PLAN DE INSTALACIONES

A continuación se refirió en su informe a la marcha de la Casa del Mar de Avilés, detallando su futuro funcio-

namiento y los servicios que comprende. Al Centro-Hogar Virgen de las Mareas. Al estado de las obras de la Casa del Mar de Gijón, así como a las de Figueras y Puerto de Vega. Y en relación con el Plan de Instalaciones del ISM examinó también los proyectos para Cudillero, Luarca, San Juan de la Arena, Lastres, Tapia de Casariego y Llanes, para finalizar con una referencia al proyecto de nuevo edificio para las Escuelas Reconocidas de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón.

En el capítulo de vivien-

1.401/75 de 26 de junio, por el que se establecieron los nuevos tipos de cotización, y el Decreto 1.860/75 de 10 de julio, por el que se aprueba el procedimiento administrativo especial de imposición de sanciones por infracción de leyes sociales y para liquidación de cuotas de la Seguridad Social.

Finalizó el acto con las palabras pronunciadas por el delegado provincial de Trabajo, don Camilo Sueiro Rodríguez, quien expresó su agradecimiento por la asistencia de consejeros, invitados y público en general a esta sesión plenaria del Consejo Provincial del ISM.

Todos los asistentes se desplazaron después a la Casa del Mar, que se encuentra en el remate de su construcción, que recomiernan detenidamente, comprobando la magnífica obra de fábrica, su capacidad y distribución para responder perfectamente a una exigencia de servicios que sea asidua y constante, dado que su emplazamiento, al pie de muelle, favorecerá la asistencia y atención de las dotaciones de los innumerables barcos, pesca y mercante, que tocan en este puerto y ría de Avilés.

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

EL FERROL

ENTREGA DEL BUQUE TANQUE "CASTILLO DE LORCA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El buque tanque "Castillo de Lorca", de 172.000 toneladas de peso muerto, ha sido entregado a la casa armadora, después de realizar las pruebas oficiales de mar.

Este buque, gemelo del "Gerona", ha sido construido en la factoría de la Empresa Nacional Bazán, de El Ferrol, para la Empresa Nacional Elcano.

El "Castillo de Lorca" tiene prevista su salida a alta mar rumbo a Tenerife para después pasar el canal de Suez.

hoja del mar

UN ANUNCIO
LLEGA A TODO
EL SECTOR

TEMPORAL EN LAS COSTAS GALLEGAS: UN SA



Estos son los únicos restos que han aparecido del mercante español "Cala Gran". Se encontraron a ocho millas al Norte de la Estaca de Bares, junto a los cadáveres de tres tripulantes.

A OCHO MILLAS DE LA ESTACA DE BARES

SIETE DESAPARECIDOS EN EL HUNDIMIENTO DEL MERCANTE ESPAÑOL "CALA GRAN"

LA CORUÑA, 15 de diciembre.—Han desaparecido los ocho tripulantes del mercante español "Cala Gran", al abrirsele una vía de agua cuando navegaba a ocho millas al Norte de la Estaca de Bares. El barco había embarcado en La Coruña, el martes y miércoles últimos, unas 300 toneladas de traviesas de ferrocarril para Argelia y ahora regresaba de Bilbao, de cargar otras 300 con destino al mismo país, para donde llevaba ya un total de 600, por un valor aproximado de casi cuatro millones de pesetas.

Según nos informa la Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico, en la mañana del domingo fue recibida una llamada de socorro del "Cala Gran", que

se hallaba en situación apurada a la altura de la Estaca de Bares. Inmediatamente salieron del puerto pesquero de Cillero dos pesqueros, pero después de tres

horas de búsqueda y motivado por el fuerte temporal, tuvieron que regresar a su base. La Comandancia de Marina de El Ferrol del Caudillo ordenó la salida del

remolcador "Punta Torre", el cual, al igual que los pesqueros tampoco pudo llegar a la zona del siniestro. Entonces se hizo a la mar el remolcador de altura "R-A-1" de la Marina de Guerra que anoche se encontraba en la zona del hundimiento.

EL HELICOPTERO REALIZÓ DOS RASTREOS

El helicóptero del SAR con base en Alvedro, realizó

dos exploraciones por la zona y en la segunda divisó dos cadáveres y restos, al parecer, del naufragio, así como una balsa que se había estrellado contra los acantilados de la costa, en la Estaca de Bares.

A la llamada de auxilio acudieron a la zona de búsqueda un buque ruso, uno yugoslavo, el petrolero español "Campogris" y la barca coruñesa del Gran Sol "Siempre Quintanero", pero

BADO 13 FATIDICO

OLAS GIGANTES, VIENTOS DE CIEN KILOMETROS POR HORA, VISIBILIDAD A MENOS DE CIEN METROS

SOLO SE HAN RESCATADO TRES CADAVERES

TODOS LOS TRIPULANTES FALLECIDOS ERAN GALLEGO

por el mal tiempo el rastreo no dio resultado positivo por hallarse el lugar del siniestro muy próximo a la costa. A medianoche de ayer domingo, se carecía de más noticias, lo que hace suponer que pereció la totalidad de los hombres del "Cala Gran".

La tripulación del helicóptero fue avisada por el Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo cuando se hallaba desayunando, y acto seguido acudieron al campo de Alvedro, despegando a las nueve y cinco horas. Enfilaron el Norte de la provincia coruñesa en dirección a la Estaca de Bares, cuya zona rastrearon. Les habían indicado que el buque se había ido a pique en las proximidades de la isla Colleira, a tres millas. Puestos al habla con el capitán piloto, don Fernando Fernández, quien precisamente terminó su turno de estancia en La Coruña, nos explica los pormenores del vuelo y de la operación realizada.

Durante el vuelo hemos aguantado rachas de viento de cien kilómetros por hora, y la visibilidad no llegaba muchas veces a los 100 metros. Poco más de una hora de volar regresamos a Alvedro, serían las diez y media, en razón a las malas condiciones atmosféricas y tras un rastreo infructuoso, pero avisados por la Guardia Civil de que había sido localizada una balsa en los acantilados cercanos, despegamos de nuevo —serían las once y diez—. A las doce menos veinte llegamos a Estaca de Bares, donde localizamos también la bal-

sa. Seguimos rastreando y a las doce y diez encontramos el primer cadáver, a unas dos millas al Nordeste del faro de la Estaca.

VOLABAN ENTRE 15 Y 30 METROS DE ALTURA

—A qué altura volaban? —A unos treinta metros, pero a veces descendíamos hasta quince y entonces notábamos que el mar de olas, gigantes, amenazadoras, parecía que nos iba a tragar. Fueron momentos de peligro y de extremar todo cuidado. En Vicedo posamos para dar cuenta del hallazgo del primer cadáver a la Guardia Civil y al celador. Este subió con nosotros al helicóptero y tras adentrarnos en el mar, hallamos el segundo cadáver, a una media milla de distancia del otro. Regresamos a Vicedo, donde quedó el celador y nosotros emprendimos viaje de regreso. La zona fue bien rastreada y no pudimos divisar a ningún otro tripulante del barco ni tampoco más restos del naufragio. A la una y media llegamos otra vez a Alvedro.

—¿Fue peligroso este servicio?

—En los cuatro años de servicio en el SAR no he realizado ningún vuelo en unas condiciones atmosféricas tan adversas como éste.

Componían la tripulación del helicóptero, además del capitán piloto, don Fernando Fernández, de Zaragoza; el copiloto, sargento don Juan José Pastor; el mecánico, don Domingo Silva, ambos de Madrid, y el sanitario don Marcelino Miño, de Betanzos.

A 60 MILLAS DE FINISTERRE

SE HUNDIO EL PESQUERO "ANA MARIANA"

LA TRIPULACION CONSIGUIÓ SALVARSE

El sábado 13 de diciembre, a las cinco de la tarde, se fue al fondo del océano el buque pesquero "Ana Mariana", cuando regresaba del caladero en donde faenaba. Los nueve tripulantes del pesquero consiguieron salvarse en una balsa, puesto que se encontraba muy cerca el pesquero "Madre del Mediterráneo" también de Espesante.

El accidente ocurrió a consecuencia de una vía de agua producida por un golpe de mar, a unas 60 millas al Oeste de Finisterre. El "Ana Mariana" era un buque pesquero de 100 toneladas de registro bruto.

A LA ALTURA DEL CABO VILLANO

DOS TRIPULANTES ESPAÑOLES DE UN BUQUE LIBERIANO, GRAVES POR UN GOLPE DE MAR

LA CORUÑA, 14 de diciembre.—El mercante liberiano "Golar Fruit", que se dirigía de Las Palmas a Rotterdam con un importante cargamento de vegetales, arribó al puerto coruñés con el fin de desembarcar al primer oficial y a un marinero, que se lesionaron gravemente, a causa de un fuerte golpe de mar, a la altura de cabo Villano.

Según declaraciones del capitán del barco, don Antonio Onaindia Franco —todos los tripulantes son españoles—, el accidente ocurrió a las diez menos diez de la mañana de ayer, cuando el primer oficial y un marinero, ambos gallegos, reconocían el trincado de bodegas y revisaban las anclas. Un fuerte golpe de mar los derribó y proyectó contra la maquinilla de proa.

INGRESARON EN GRAVE ESTADO EN UN SANATORIO CORUÑES

En seguida, el capitán se puso en contacto con la costera de La Coruña, siendo avisada la Comandancia de Marina y el consignatario del buque, Ponte Naya. El barco arribó a La Coruña y ambos tripulantes, en grave estado, fueron trasladados al Sanatorio Quirúrgico Modelo, donde el doctor traumatólogo, señor Barbeito Couceiro, los atendió. Al primer oficial le apreciaron fuerte traumatismo craneo-encefálico, conmoción cerebral y otras diversas lesiones en cabeza y cuerpo.

En cuanto al marinero, presentaba herida penetrante por elemento contundente, que le produjo lesiones en cresta ilíaca, que impidió, por otra parte, que el marinero sufriera heridas graves en la región abdominal. Este también sufre, como el anterior, traumatismo craneal, conmoción cerebral y, posiblemente, alguna fractura. Quedaron internados en grave estado en el mencionado establecimiento sanitario, en tanto que el mercante desatracaba del muelle de San Diego para proseguir viaje.

BILBAO

EL MINISTRO RUSO DE HACIENDA VISITA ASTILLEROS ESPECIALIZADOS EN BUQUES DE PESCA

Por ADOLFO ROLDAN

El ministro ruso de Hacienda Pesquera, señor Segueia Studenetsky, acompañado del director general del mismo Departamento, señor Boris Sokolov, visitó el pasado mes de diciembre la capital vizcaína para conocer varios astilleros especializados en buques pesqueros.

—El motivo de mi visita a Bilbao —dijo— es simplemente observar sobre el terreno algunos astilleros especializados en pesca. España es una potencia a escala mundial en pesca. Tiene sus propios medios de producción y eso siempre es interesante.

Interrogado el ministro ruso si de su visita podría deducirse algún contrato con astilleros vizcaínos, contestó:

—Bueno, es difícil decirlo ahora. De momento procuraremos conocerlos mejor...

Sobre la nueva etapa política española y las posibles relaciones económicas entre ambos países, dijo: "Lo que está pasando en España es un asunto interno. Por otra parte, ya es sabido que existen relaciones comerciales establecidas entre ambas naciones. Relaciones que se van intensificando".

A continuación, el señor Segueia partió en compañía del director general de su Departamento para visitar los astilleros Marítima de Axpe y Zamacona.

REMOLCADO A BILBAO UN BARCO QUE NAVEGABA A LA DERIVA

En la tarde del día 16 de diciembre se recibió en la radio costera de Algorta una llamada de socorro informando que el buque español "Marqués de Triano" se encontraba a la deriva a unas tres millas de la costa de Santona, por haberse quedado inutilizada su máquina principal. La fuerza de la mar amenazada con estrellar el barco contra la costa.

Inmediatamente de conocerse la noticia, la autoridad de Marina de Bilbao ordenó la salida hacia el punto indicado del remolcador "Irízabal Tres", que consiguió sujetarlo y trasladarlo, sin ninguna novedad, al puerto de Bilbao, a donde llegó cuatro horas y media después de recibirse el mensaje de socorro.

El "Marqués de Triano" es propiedad de Altos Hornos de Vizcaya, fue construido en 1953 en Astilleros de Sestao y tiene un desplazamiento de 5.015 toneladas.

UNA IMPORTANTE CANTIDAD DE CHATARRA DECOMISADA A UN BARCO GRIEGO

El pasado día 3 de diciembre se hizo a la mar, con destino a Rio de Janeiro, el barco de bandera griega "Elizabeth", después de que los ingenieros navales de Inspección de Buques de la Comandancia de Marina de Bilbao dieran el visto bueno a los trabajos exigidos para poder efectuar su salida.

El "Elizabeth" se encontraba retenido en el puerto de Bilbao desde el pasado 12 de octubre como consecuencia de haber resultado positiva la denuncia formulada por su jefe de máquinas en el sentido de que no reunía las condiciones exigidas de seguridad para la navegación.

Durante su estancia en el puerto se produjo también otro incidente al pretender sacar de a bordo del barco una importante cantidad de chatarra compuesta de diversos metales valiosos, que fue decomisada por los carabineros en el momento en que se disponían a cruzar el recinto portuario.

La mercancía y los autores fueron puestos a disposición

(Pasa a la pág. siguiente)

BILBAO

(Viene de la página anterior)
sición del Tribunal de Contrabando y Defraudación,
haciendo efectiva la fianza correspondiente.

EL SUPERPETROLERO "AMOKO TRINIDAD"

El pasado día 12 salió con destino a Libia el superpetrolero "Amoko Trinidad", que desde el pasado día 8 de marzo se encontraba inactivo y amarrado a boyas en aguas de la margen derecha del puerto exterior de Bilbao, a consecuencia de la crisis de fletes por la que atraviesan los barcos petroleros.

El "Amoko Trinidad" se vio obligado a permanecer inactivo sólo tres meses después de ser entregado por los astilleros japoneses donde se construyó a la compañía armadora. Dicho superpetrolero, de 154.000 toneladas de desplazamiento, está tripulado por marinos de nacionalidad italiana. Estos hombres se han sabido adaptar —durante este tiempo— a las costumbres de la región, hasta tal punto que su cocinero próximamente contraerá matrimonio en Bilbao con una joven del municipio vizcaíno de Portugalete. Aunque no se ha confirmado, se comenta que la zona que deja vacante el mencionado superpetrolero va a ser ocupada próximamente por otro de bandera francesa.

EXPEDIENTE DE EMBARGO POR MAS DE 24 MILLONES DE PESETAS CONTRA UN BARCO GRIEGO

Desde el día 6 de diciembre se encuentra retenido en el puerto de Bilbao el barco de bandera griega "Diakan Truth", como consecuencia de un expediente de embargo preventivo que contra él dictó el Juzgado de Primera Instancia número 2, de Bilbao, para responder de la cantidad de 24.070.080,65 pesetas, más otras 500.000 que se considera calculada para costas del expediente, que le son reclamadas por la naviera española Alcalá, S. A.

El "Diakan Truth" tiene un desplazamiento de 5.438 toneladas y fue construido en 1962. ■ A. R.

EN DEFENSA DE LA FERIA MONOGRAFICA DEL SECTOR NAVAL

BILBAO.—Profunda extrañeza ha causado a los directivos de la Feria Internacional de Muestras de Bilbao el escrito enviado por la Comisión permanente del Consejo Provincial del Movimiento de La Coruña al Ministerio de Comercio, en el que se pide que sea suprimido el permiso para organizar este año en Bilbao una Feria Internacional Monográfica del Sector Naval.

Alega la Comisión permanente que si se celebra esta Feria Internacional tendrá que desaparecer la Feria Nacional Monográfica de la Industria Naval de El Ferrol, que el próximo año celebrará su catorce edición.

"Si el Ministerio de Comercio nos ha concedido el permiso para celebrar el próximo año una feria monográfica —ha manifestado el director de la Feria de Bilbao, Jesús Urizal— habrá sido porque ha visto los méritos que hemos hecho nosotros en los últimos años, dentro de la promoción del sector naval español".

Según datos facilitados por el señor Urizal, este año en el sector naval de la Feria Internacional de Muestras de Bilbao expusieron 250 empresas, mientras que en la Feria de El Ferrol no lo hicieron ni el diez por ciento. "Además —ha añadido el director de la Feria bilbaina—, invitamos a todos los armadores del mundo que figuran en la lista del Lloyd, a cien de los cuales les pagamos los viajes y hoteles de estancia".

Para el año que viene, el sector se convertirá en feria monográfica, en la cual expondrán sus productos unas 500 empresas, muchas de las cuales ya han pedido que se les reserve espacio.

Teléfonos de "Hoja del Mar": 419 39 63 y 419 07 24.



GUIPUZCOA

BUENA CAMPAÑA BONITERA EN

● EN MADEIRA, ATENCIONES; EN AZORES. DETENCIONES.

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—De verdadero y ciertamente trágico para la familia marinera guipuzcoana hay que calificar al mes de noviembre, ya que se registraron cuatro accidentes de mar distintos con un total de ocho muertos.

De las desgracias de los pesqueros de altura pasemos a noticias más agradables de los de bajura.

Hacia fines de septiembre, la campaña bonitera daba sus últimos coletazos. A los pescadores se les planteó el dilema de quedarse en casa, inactivos y sin ganancias, o buscar la pesca en otras aguas.

El año anterior, parte de la flota bermeana salió a pescar a la mitad del Atlántico. Sus capturas no fueron consideradas como malas, y la experiencia de la vecina provincia de Vizcaya animó a los guipuzcoanos a emprender una aventura parecida.

Y así, el día 6 de octubre, ocho barcos de Orio, tres de Guetaria y uno de Zumaya ponían rumbo a las islas Azores. Tras cinco días de navegación, con mejor mar que la que encontrarían a la hora de faenar, llegaron a las aguas comprendidas entre las islas de San Miguel y Santa María.

A MADEIRA

La pesca no se dio mal, al menos los primeros días, pues barco hubo que capturó 400 bonitos en una sola jornada. Después, la pesca fue descendiendo y aumentando el número de barcos.

Los barcos a que me he referido hicieron dos campañas de unos veinte días cada uno. Tras los primeros veinte días, entraron en el puerto de Vigo a descargar, saliendo inmediatamente, pero esta vez rumbo a las islas Madeira.

En ambas campañas se puede calcular que, por término medio, cada barco obtuvo unas cincuenta toneladas. Todo el pescado fue adquirido por la industria conservadora. Los precios hechos en lonja han

variado, y según hemos podido saber de los patrones de la flotilla, aún resulta rentable desplazarse a tan lejanos lugares; pero si el precio del pescado bajase, empezaría a no compensar las fuertes inversiones en gas-oil, viveres, riesgo y sacrificio.

Del trato recibido en la isla de San Miguel guardan un buen recuerdo. Uno de los días de pesca, un tripulante del "Beti Ave María" sintió fuertes dolores en el bajo vientre y de principio creyó que se trataba del esfuerzo realizado con la caña. Pero los dolores fueron a más y el patrón, Antonio Uranga, decidió desembarcar al marinero enfermo en la localidad de Punta Delgada, de la isla de San Miguel. Inmediatamente se trasladaron al hospital, un edificio moderno, donde se diagnosticó una apendicitis. El marinero fue rápidamente operado. La convalecencia iba a durar varios días y el barco decidió hacerse de nuevo a la mar. El patrón pagó los gastos de la intervención quirúrgica y depositó dinero suficiente para la estancia del marinero y su regreso por avión a casa. Según me informa Antonio Uranga, los portugueses se encargaron de todo, y el marinero hacia días más tarde del regreso, por vía aérea, Punta Delgada-Lisboa-Bilbao.

AZORES: DETENCIONES

En contraste con ese recuerdo de atenciones y buen resultado, los pescadores de la expedición a las Azores guardan otro no tan bueno.

A/S
WALTHER HANSEN
TRANSPORT
DANMARK

SANTURCE

DESDE DINAMARCA... CON PROVISIONES

Llegó a Santurce (puerto) un más que regular camión trailer, cargado de provisiones destinadas a la tripulación del barco danés "Nordkod". El vehículo pertenece a la firma propietaria del buque, la cual aprovisiona a sus unidades mediante estos largísimos desplazamientos por carretera, toda vez que —se dice— resulta más económico que adquirir las víveres en los propios puertos extranjeros a donde arriban los buques.

EL ATLANTICO

Fue en otra isla, en la Santa María. Uno de los días en que la mar se puso peor que de costumbre, los barcos que estaban faenando por aquellos mares se vieron obligados a resguardarse en una rada de la isla indicada. Serían unos 70 barcos, de ellos, 50 fondearon, pero los otros 20 permanecieron, dentro de la bahía, a la deriva, sin echar fondeo.

De repente se presentó el guardacostas portugués y se llevó detenidos a tres de los barcos sin fondeo. Seis días de detención, interrogatorios, amenazas de decomisar las capturas..., pero de ahí no pasó la cosa. ¿Qué ocurría?

De todos es sabido que las aguas de una bahía son plenamente jurisdiccionales. Al parecer, para poder fondear debían haber solicitado el oportuno permiso. Pero las autoridades portuguesas detuvieron precisamente a tres de los no fondeados. Sospecharon, según se puede entender, que los barcos sin fondeo pescaban o trataban de pescar. Y de ahí la detención.

Peor suerte tuvieron tres barcos vizcaínos en aguas de Madeira, que al tratar de capturar cebo vivo para la pesca del bonito fueron detenidos, decomisándoseles todo el pescado e imponiendo a cada uno de ellos multa de 80.000 pesetas.

Así como la primera descarga fue efectuada en Vigo, la segunda fue en puertos vizcaínos y guipúzcoanos.

En los primeros días del mes de diciembre, quienes marcharon a las Azores y Madeira estaban de regreso. Conviene señalar que otros barcos de Guevara y Orio se trasladaron sólo a Madeira y también están ya en puerto.

El pasado año fueron los bermeanos. Este año se les han unido gentes de Orio, Guevara y Zumaya. La experiencia es buena y quizás vuelvan a repetirla en 1976. Todo depende del precio que haga el pescado. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

BARCELONA

NUEVA LINEA MARITIMA CON AFRICA DEL SUR

La compañía Trasatlántica se dispone a reanudar su tráfico marítimo con los puertos mexicanos, que fue interrumpido el pasado mes de octubre.

El servicio "Tras-Mex" (Trasatlántica-Méjico), según informa el diario "El Vigía", se reanudará con las motonaves "Bibi" y "Comillas", de 6.500 toneladas de registro bruto cada una, las cuales efectuarán el trayecto regular Barcelona-Veracruz y Tampico.

REANUDACION DEL TRAFICO MARITIMO CON MEXICO

Ha recalado en el puerto de Barcelona la motonave portacontenedores "Allul", que inaugura el servicio regular de transporte marítimo entre Barcelona y los puertos sudafricanos de El Cabo, Port Elisabeth y Durban. El buque, tras tomar carga para dichos puertos, se hizo a la mar.

Este servicio entre Barcelona y Sudáfrica lo realizarán, de forma alterna, las motonaves "Allul" y "Alfer", ambas de la naviera García Miamur, S. A.



MISA POR FRANCO A BORDO DEL "JUAN MARCH"

Presidida por el jefe del Sector Naval de Cataluña, contraalmirante Severo Allegue, y otras personalidades, fue celebrada, a bordo del buque "Juan March", de la compañía Transmediterránea, surtido en el puerto de Barcelona, una Misa exequial por el alma del fallecido Jefe del Estado.

La Misa fue ofrecida por el Sector Naval de Cataluña y a ella se sumaron las representaciones de las compañías navieras de la ciudad, así como los representantes marítimos y pesqueros.

Ofició la Misa el teniente coronel vicario del Ejército de Tierra, doctor Gaspar Dardona, quien en la homilia dio lectura al texto del mensaje póstumo del Caudillo de España, elevando preces por su alma.

Asistieron representantes de la vida civil y militar barcelonesa, especialmente los relacionados con el mundo marítimo, entre los que se hallaban los siguientes: marineros de guerra y Mercante, Cofradía de Pescadores, Junta de Obras del Puerto, Asamblea de Capitanes de Yates y Clubs Marítimos. Al terminar la Misa fue entonada por los presentes la Salve marinera.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS:
AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.^o
Teléfono 23 56 04 (5 líneas)
Telex: 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fádz

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

**JOSE
SIBON PANTOJA**

**ARMADOR DE BUQUES DE
PESCA
EXPORTADOR DE PESCAD**

Muelle Pesquero
Casetas, 10
Tel. 23 36 30

CADIZ

REUNION DE REPRESENTANTES DE PUERTOS DEL MEDITERRANEO

BARCELONA.—En la sede de la Junta del Puerto se ha celebrado la reunión de directivos de puertos del Mediterráneo noroccidental y del Norte de África, a la que han asistido representantes de Túnez, Libia, Francia, Italia y España.

Los representantes portuarios acordaron someter a la aprobación del comité ejecutivo de cada Asociación la creación, con carácter permanente, de una comisión mixta de coordinación, responsable de encabezar los estudios y actuaciones de colaboración entre los puertos miembros de ambas Asociaciones. La comisión mixta estará constituida por tres representantes de cada Asociación y se reunirán dos veces al año, y, a ser posible, cada trimestre.

PROGRAMA DE TRABAJO

Asimismo se acordó someter a la aprobación de los respectivos consejos ejecutivos un programa de trabajo sobre las relaciones entre los puertos del Mediterráneo, fundamentalmente basado en el intercambio de información sobre organización, infraestructura, medidas antipolución y desarrollo de los puertos, así como sobre la estructura de la flota actual y las líneas regulares intermediterráneas.

Presidió la reunión el director de la Junta del Puerto de Barcelona, Ramón Guardans, a quien acompañaba el ingeniero jefe de la misma, señor Prieto.

La delegación de la Unión de Administradores Portuarios del Norte de África estará formada por los señores Behcir Ben Zineb, presidente director general de los Puertos Nacionales Tunecinos y vicepresidente de la Unión de Administradores Portuarios de África del Norte; señor Senouci Abdekrim Azzouz, presidente del Comité Popular de los Puertos y Faros Libios, y Yazid Allal, secretario general de la Unión de los Administradores Portuarios de África del Norte. Todos ellos pertenecientes a la Unión de Administradores Portuarios del Norte de África.

La delegación de la Asociación de Puertos del Mediterráneo noroccidental está formada por los señores Pietro de Paolis, secretario del Consorcio Autónomo del Puerto de Génova; Roger Caillot, jefe de Servicios de Estudio del Puerto de Marsella, y por parte española asistieron los señores Gispert, Montejo, Tosas y Molinas, de la Junta del Puerto.

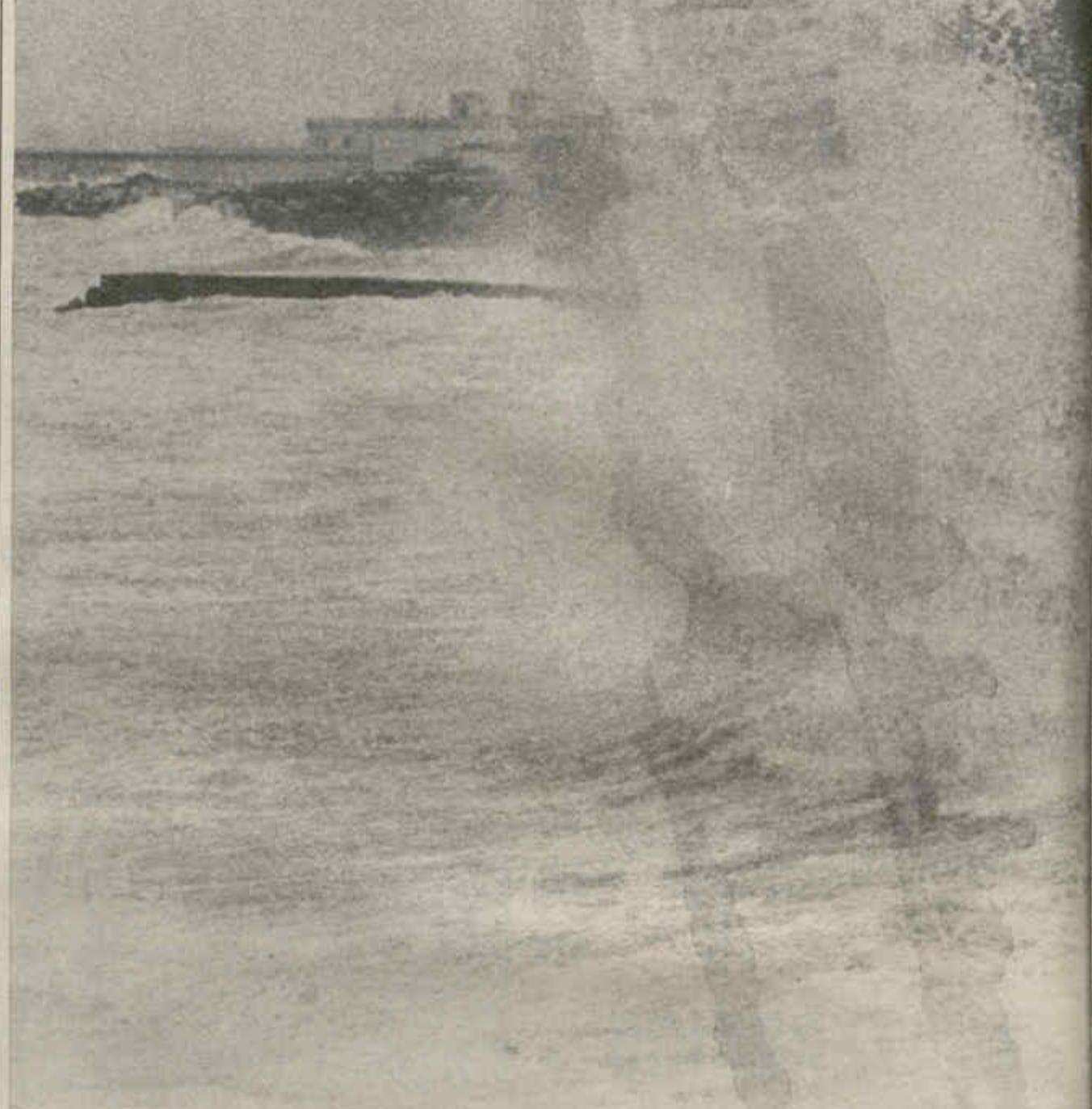
SEVILLA

"POLIZONES" ... EN EL REPARTO DE AYUDAS A UNOS NAUFRAGOS

SEVILLA.—Dos individuos, cuyas identidades se ignoran y que no han podido ser localizados por el momento, se han aprovechado de los beneficios ofrecidos por la empresa armadora del barco de bandera española "Leticia del Mar" (hundido, como se sabe, a la altura de Santa Cruz de Tenerife) a los miembros de su tripulación, rescatados por el "Miguel Martínez de Pinillo" y trasladados hasta Sevilla.

A la llegada del "Miguel Martínez de Pinillo", representantes de la empresa armadora se encontraban aguardando a los naufragos para atenderles en todas sus necesidades. Como una de las primeras había de ser el proveerles de ropa (habían abandonado el barco sólo con lo puesto), se trasladaron todos a unos grandes almacenes sevillanos, donde, en grupo, recorrieron las diversas secciones hasta conseguir equipos completos.

Los rescatados eran doce (diez hombres y dos mujeres) y la sorpresa surgió cuando a la hora de liquidar todo aparecían facturas no de doce, sino de catorce equipos. Después de muchas vueltas sólo pudo establecerse que dos aprovechados, seguramente, se habían introducido en el grupo y habían conseguido beneficiarse igual que los naufragos, pero ellos sin mojarse.



FUERTES TEMPORALES EN MÁLAGA

MÁLAGA.—Las olas saltaban el muro del paseo Marítimo, llenándolo todo de agua; los carteles publicitarios fueron doblados y derribados por la fuerza del viento. Eso desde arriba... Porque en la mar propiamente dicha los temporales de diciembre que azotaron las costas malagueñas las cosas aún fueron peor: cien barcos se vieron imposibilitados durante días de salir a pescar.

Y no fue eso todo: el congelador "Trueno", propiedad de un armador malagueño, se hundió a causa del fuerte mar frente a cabo Mogador, cuando regresaba a Málaga tras haber pasado una temporada de pesca en el banco canario-sahariano. Los dieciséis tripulantes fueron rescatados de la mar, a la que se habían lanzado en tres balsas, por un buque de bandera portuguesa, que los trasladó sanos y salvos a la ciudad marroquí de Safi.

REGRESARON LOS NAUFRAGOS

Procedentes de Algeciras (antes de Safi) regresaron a Málaga los naufragos del congelador malagueño "Trueno".

• **EL CONGELADOR "TRUENO" SE HUNDIÓ FRENTE A CABO MOGADOR.**

• **LOS 16 TRIPULANTES CONSIGUIERON SALVARSE.**

Los tripulantes, que son 16, acompañados del armador del buque y de sus familiares, marcharon directamente a la iglesia del Carmen, donde fue ofrecida una Misa de acción de gracias ante la Patrona de los hombres del mar.

El patrón del "Trueno", Enrique Robles Narváez, refirió después las incidencias del naufragio y manifestó que había sido factor decisivo para su salvación el hecho de haber atado unas a otras las tres balsas en que se lanzaron al agua.

Ello permitió, dijo, que fueran avistados mejor por el buque de bandera portuguesa "Vila", que fue el que les rescató.

También manifestó el señor Robles que a bordo del "Vila" recibieron numerosas atenciones, hasta ser llevados a Safi.



SAN FERNANDO

BOTADURA DE UN BUQUE MULTIPROPÓSITO PARA ARGENTINA

SAN FERNANDO (Cádiz).—Ha sido lanzado al mar, en la factoría de la Empresa Nacional Bazán, el buque multipropósito "Santa Fe", de 26.364 toneladas de desplazamiento, el mayor de los construidos hasta ahora en estos astilleros.

Es el primero de una serie de diez unidades contratadas en España por la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), cinco de ellos a construir por la Bazán, de San Fernando, y los restantes por Aesa, en su factoría de Olaveaga.

El acto de la botadura fue presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Pita da Veiga; amadrinó al "Santa Fe" doña Celina M. A. Massa, esposa del jefe de la Comisión de Construcciones en Europa de ELMA, Gabino Criado. Asistieron además a la ceremonia el presidente de la Empresa Nacional Batán, vicepresidente de ELMA, director gerente de la empresa constructora y el director de la factoría.

Tanto el "Santa Fe" como los restantes nueve buques de la serie constituyen un proyecto dentro del concepto de buques multipropósito, ya que están dispuestos para el transporte de carga general, de contenedores, de cargas pesadas y de cargas líquidas.

Dispone para ello de cinco bodegas con una capacidad total de 25.810 metros cúbicos, a la vez que puede efectuar el transporte de 314 contenedores de veinte toneladas cada uno. Los sistemas de seguridad cuentan con una central instalada en el puente de gobierno para la detección de posibles incendios en las bodegas.

Cuenta el "Santa Fe" con instalaciones necesarias para navegar por los canales de San Lorenzo (Grandes Lagos), Panamá y Suez. En su construcción se han seguido las especificaciones señaladas para obtener la más alta calificación del Bureau Veritas.

Las principales características del nuevo buque son: eslora total, 159 metros; manga de trazado, 22,8; puntal, 13,50; potencia, 9.900 BHP.; velocidad, 15,8 nudos; peso muerto, 20.500 toneladas, y autonomía, 13.200 millas.



Los tripulantes del congelador "Trueno" son abrazados por sus familiares, a su regreso a Málaga. En la foto grande, efecto de los temporales en la ciudad de Málaga.

EL AAIUN

GRAVES DAÑOS EN EL PANTALÁN DE FOS-BU CRAA

EL AAIUN.—El tramo derecho del pantalán instalado en la playa de El Aaiún por la compañía de fosfatos de Bu Craa ha resultado destruido parcialmente por un buque carguero.

La avería se produjo durante la noche, mientras el buque realizaba maniobras de carga de mineral en pésimas condiciones climatológicas y con el mar agitado.

La reparación de los daños causados —que han sido calificados por un portavoz de la compañía como graves— será costosa e inutilizará unos cien metros de los 3.127 que tiene el pantalán.

El buque causante del accidente partió en dos una de las plataformas terminales y derribó parte de sus pilares.

MIL MILLONES DE PERDIDAS

A más de mil millones de pesetas se eleva la primera estimación de los daños producidos.

En el momento de iniciarse la maniobra de desatrapo, y cuando se cobraba el ancla de babor, ésta se enganchó en el lastre de una de las boyas de fondeo, patinando la cadena. El barco, sin sujeción, giró su proa al Norte y fue lanzado por la marejada y el viento contra el muelle, rompiendo dos grandes triángulos de acero para el atraque y tres secciones de cemento pretensado de 35 metros cada una. Una de las grandes grúas de carga y las dos bandas de transporte de material cayeron sobre el puente y la cubierta del buque, atrapándola en difícil posición.

COMPLICACIONES POR LA NOCHE

Esta situación se complicó de noche con la avería del remolcador que intentaba auxiliar al "Milanos". La tripulación abandonó el buque, gracias a la buena labor de las dotaciones de marineros del muelle, permaneciendo sólo a bordo el capitán, quien, auxiliado por la escuadrilla de trabajo y dotaciones de Fos-Bucraa, consiguió zafar al buque por la popa, cayendo al agua la enorme cantidad de material que pendía sobre la cubierta del buque. Pese a lo aparatoso del accidente y los graves daños causados en el pantalán, sólo se registró un herido leve: el jefe de máquinas del "Milanos". Por su parte, el buque sufrió desperfectos de importancia, con rotura de una aleta de la hélice y una brecha en el casco, aunque ha podido fondear por sus propios medios.

Tan pronto como se produjo el accidente se detuvieron las cintas que transportan el mineral desde los depósitos de la playa hasta la cinta de carga, suspendiendo todo movimiento de embarcación técnica. La empresa Fos-Bucraa intenta evaluar hoy la posibilidad de poner en servicio las cintas y utilizar los puntos de atraque 2 y 3 para dar salida a los cinco barcos que esperan su turno de carga fondeados frente al muelle artificial.

LAS PALMAS

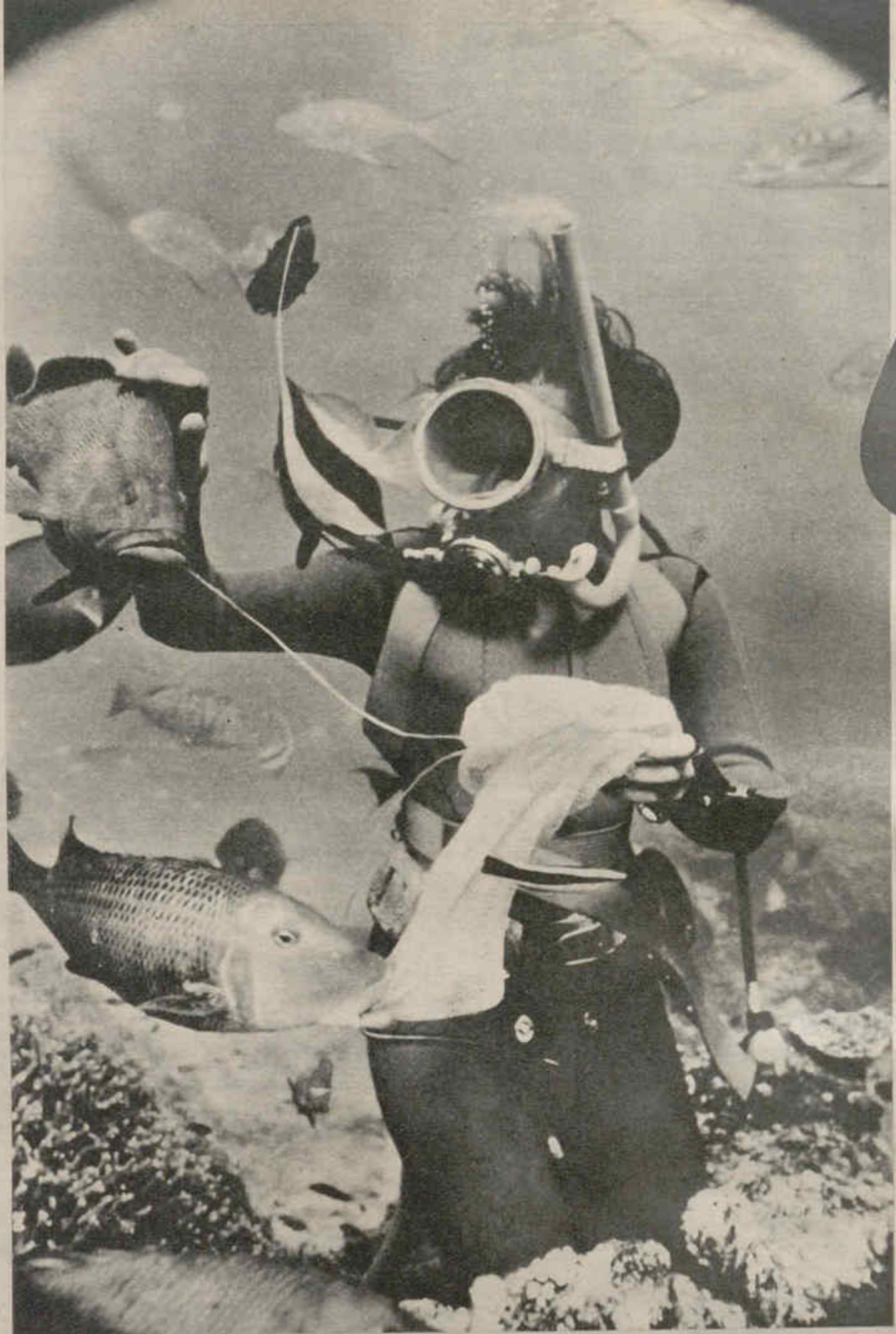
SEGUNDA PLANTA POTABILIZADORA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Con gran satisfacción ha sido acogida en la capital de Gran Canaria la adjudicación de la construcción de la segunda planta salinizada de agua del mar "Las Palmas 2", adjudicada en Consejo de Ministros, con un presupuesto de 690 millones de pesetas.

Esta cantidad será financiada en un 70 por 100 por el Ministerio de Obras Públicas y un 30 por 100 por el Ayuntamiento de la capital de Gran Canaria.

Dicha planta potabilizadora tendrá una capacidad de 18.000 metros cúbicos por día y va a significar un paso trascendental y definitivo en la solución del problema de abastecimiento de agua a Las Palmas. Aunque el plazo de adjudicación es de veintiséis meses —según informaciones próximas al Ayuntamiento—, se cree que en un plazo de dieciocho a diecinueve meses a partir de ahora estará ya produciendo agua potable en plan de pruebas. El resto del tiempo hasta los veintiséis meses es el plazo de entrega oficial de la planta al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Sigue CRÓNICAS NACIONALES en página 29.



"EMILY," UNA MORENA PELIGROSA

Texto: EVA CROPP
Fotos: BEN CROPP

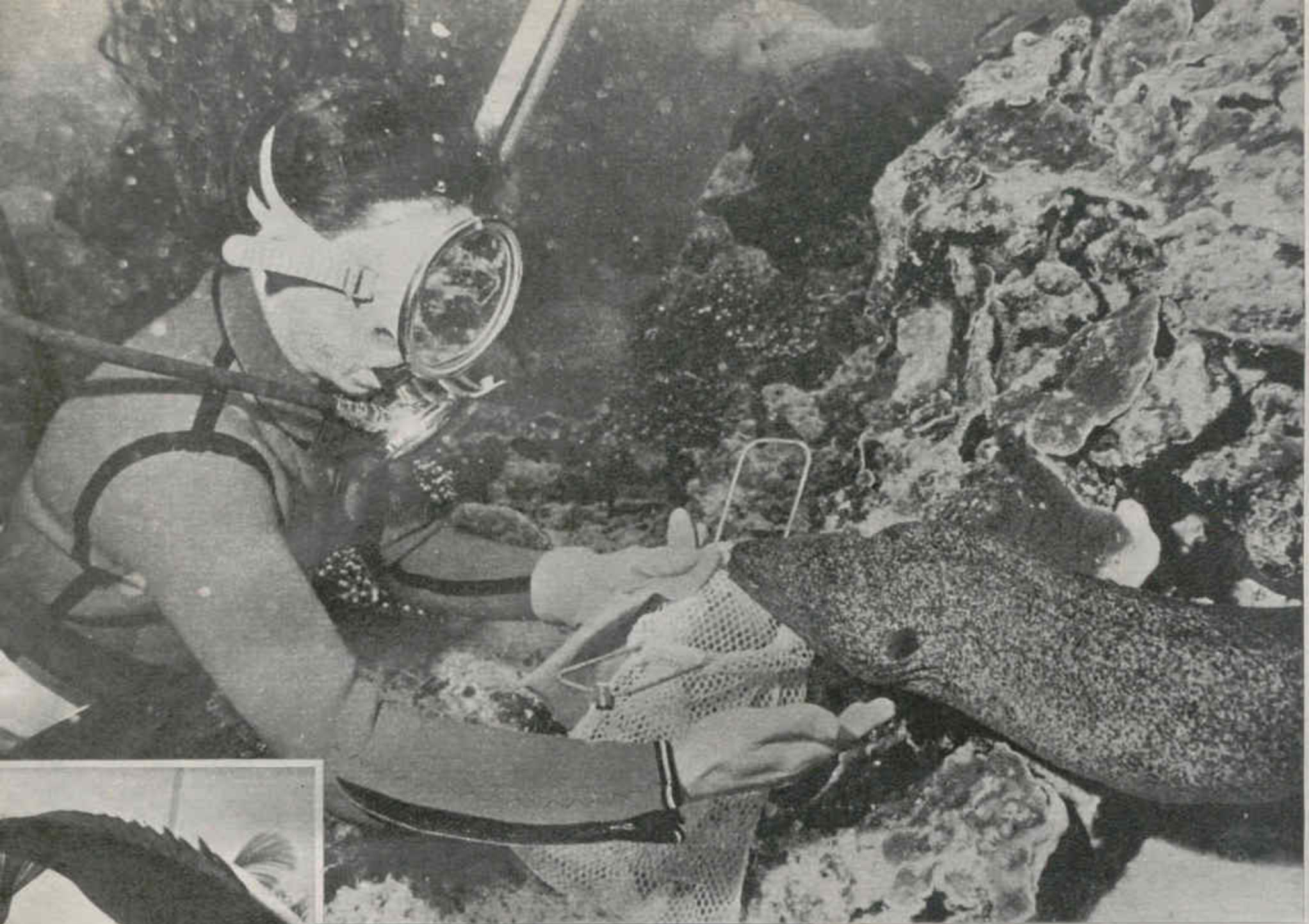
Eva Cropp alimenta a la voraz morena y juega con ella. La bautizó "Emily". Se aproxima a su guarida en las costas australianas y la ofrece el alimento.

El primer bocado es siempre de resultados dudosos, pero a medida que se va sintiendo segura, "Emily" sale del agujero, incluso se aparta de él, y come.

Otros peces, más pacíficos (y no menos timoratos), hacen lo mismo.

Es en la isla Heron (Australia) donde Eva supo que la piel del allí llamado "maori cod" es suave y que el temible animal se deja acariciar.

Tres días tarda Eva (según nos relata en su reportaje) hasta que un pez aprende a comer en su mano. Pero no hay que fiarse mucho: en un descuido puede producirse el mordisco...



Después de mascar se lo tragó tan rápidamente que tuve escaso tiempo de retirar mis enguantados dedos. Y de nuevo, aunque con más cuidado, le ofrecí a "Emily" otro tentador bocado. Ella, delicadamente, volvió la cabeza hacia el otro lado y engulló mi nuevo ofrecimiento con un movimiento lateral que casi me impidió ver cómo desaparecía entre sus fauces. "Simbad", más pequeña pero también más agresiva, tenía decidido que le había llegado el turno y se dirigió belicosamente hacia "Emily". No contenta con el trozo arrebatado, se enzarzaron en una batalla, dispersando toda la comida; una multitud de hambrientos peces coral acudió en seguida, sumándose a la confusión.

Ben, que filmó la escena, se encogió de hombros y levantó el pulgar, haciéndome una señal.

El rodaje había comenzado una semana antes en nuestra casa de la Costa Dorada, con unas secuencias de Ben y mías haciendo nuestro trabajo diario. Empecé a domesticar peces en "Big Bommie" hace unos seis años, cuando filmaba una serie especial para televisión en Great Barrier Reef. A "Emily" le costó tres días aprender a comer en mi mano. Luego, naturalmente, la cosa continuó así, y cada día toma diversos alimentos. Incluso llega hasta la superficie y mordisquea los dedos de los turistas, o mi cabello, cuando estoy bajo el agua. Nunca imaginé que todo ello pueda parecerle algas marinas.

Las cosas iban tan estupendamente bien que alguien me preguntó por qué no le pintaba, literalmente, bajo el agua. Me sentí incrédula. Yo sabía realizar bocetos, pero mi entretenimiento favorito era hacer piezas de cobre; pintar bajo el agua era, desde luego, algo distinto. Como fuera, nos equipamos con una placa de plástico

UN VORAZ SER MARINO ("MAORI COD") QUE COME EN LA MANO Y SE DEJA ACARICIAR

blanco y la situamos con pesas, todo ello atado a una botella vacía. El primer intento fue muy jocoso, pero no un desastre total, ya que logré sacar un esbozo de coral y una pareja de peces con un lápiz especialmente grueso. Luego vino la parte del color y fue entonces cuando mi comunidad de peces se sintió inmediatamente fascinada por la alegría de los colores al óleo de mi paleta de artista. Con pinceles estratégicamente colocados entre mi traje de baño, estaba dispuesta a empezar.

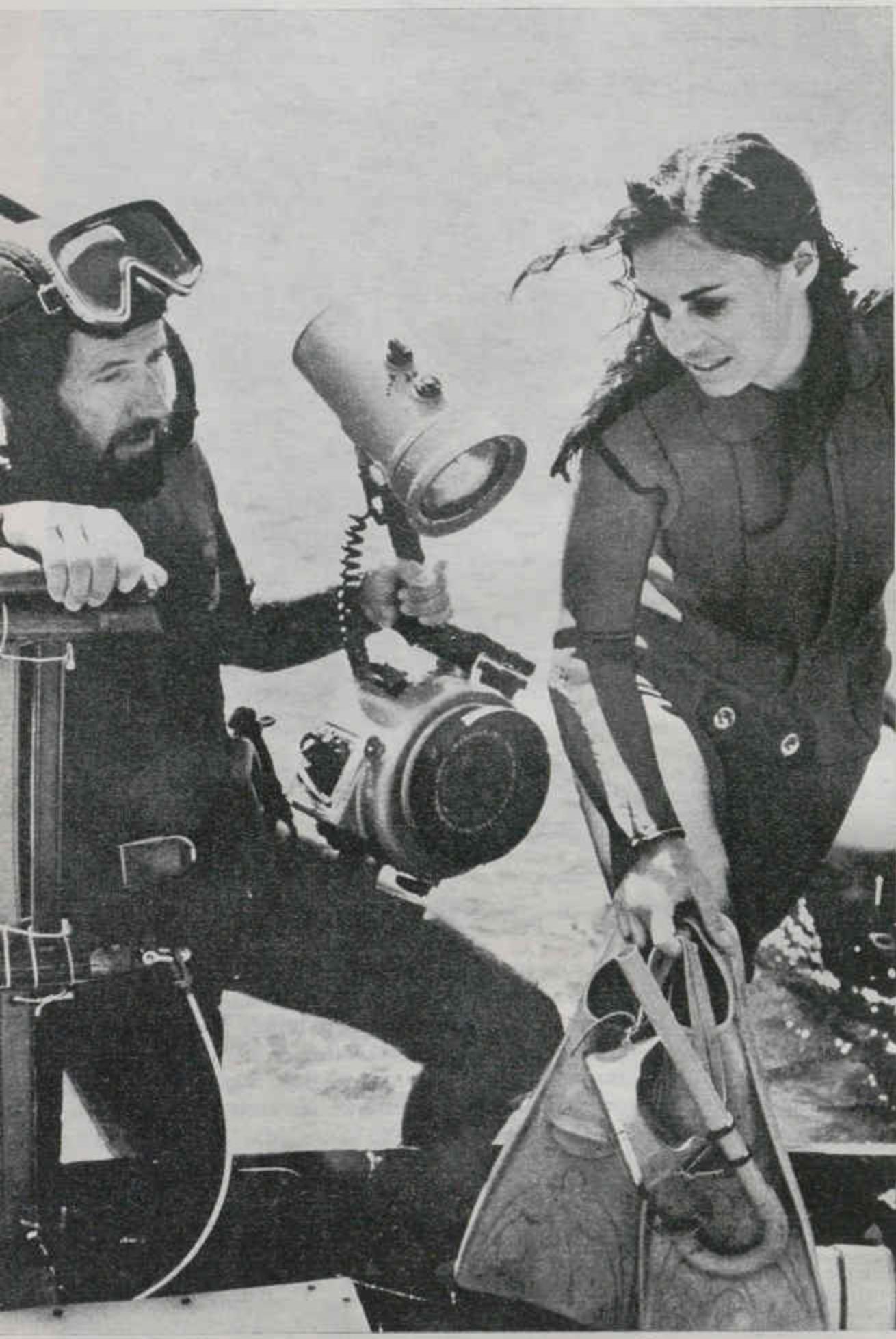
Sorprendentemente, no resultaba tan difícil como había imaginado. El pincel lleno de pintura funcionaba razonablemente bien, aunque la superficie brillante del plástico dejaba bastante que desear. Pronto, una trucha coral empezó a tomar forma y aparecía como algo respetable. No pudiendo aguantar firme por más

tiempo la tabla, a causa del movimiento, las pinceladas empezaron a salir embadurnadas, lo que quizás le añadía un efecto artístico interesante. Otra trucha se juntó a la primera y una bandada de peces se les unió. La escuela entera parecía intentar salir pintada en el cuadro. Uno miró allí cuadro y desvió sus ojos como si estuviera criticando algo. En general, sus reacciones no resultaron demasiado entusiastas, especialmente por parte del que me retorció el pelo. ¡Incluso hubo uno que le daba mordiscos a mi paleta como si intentara hacerlo mejor...! Todo el mundo estaba divertido con lo que pasaba.

Zambulléndome con mi bolso de alimentos en la mano, observé unas cabezas que salían del coral por

(Pasa a la pág. siguiente)





EVA DESCENDIO AL FONDO DEL ARRECIFE NO A FOTOGRAFIAR, SINO A PINTAR EL VIVIENTE MUNDO SUBMARINO.

debajo de mí. "Emily" y "Simbad" esperaban su sustento diario.

En una ocasión, una amiga estaba dando alimento a unos peces y no se apercibió de que "Emily" estaba esperando su ración. Sin darse cuenta, dejó reposar una mano en el coral donde "Emily" se hallaba, y ésta le propinó un buen mordisco. Entonces Renata, que así se llamaba la chica, salió en seguida a la superficie dejando un buen rastro de sangre a su paso. El médico de la isla la curó y ahora puede, por lo menos, relatar un hecho real.

Lo que "Emily" y "Simbad" necesitaban es, simplemente, un poco de precaución y movimientos lentos. Evitar producirles toda excitación es esencial, ya que de esta forma no tienen ganas de morder. Su vista no es muy buena y sus ojos miopes no

reaccionan ni ante al "flash" de Ben cuando saca sus fotos.

Al recibir a la pareja de mis peces favoritos, la arena se removió a su paso, sus colas serpenteaban y dos bocas abiertas se me acercaban. Era una especie de bienvenida. El bocado inicial es decisivo, porque es entonces cuando se muestran más agresivos.

Ben le estaba dando parte del alimento a "Emily" cuando "Simbad" se interpuso entre ambos. Le echó un vistazo al dedo de Ben, creyó que era un bocado y le dio un mordisco. Deseé tener la cámara en mis manos al ver cómo examinaba Ben su dedo, todo rojo, y amonestando a "Simbad" con un pececito. Conduci a "Simbad" hacia atrás mediante el ofrecimiento de pececitos reales que comer.

Luego pensé que ya era hora de alimentar a "Emily". Parecía que no le daba mucha importancia al retraso. Después de ocuparme de ella, la metí de nuevo en su cueva.

Esta es la ocasión ideal de alimentarlos sin guantes, así que colocando provocativamente a una de ellas delante de la cámara, empecé a acariciar a "Emily" en la barbillita, en la cabeza e incluso daba algún golpecito cariñoso en la punta de su boca. "Simbad" revoloteaba alrededor, y creo que lo estaba estimulando a experimentar una situación parecida. Su piel era muy suave y permitía las caricias. "Emily" permitió que la llevara un poco más allá de su habitáculo de coral, pero luego se volvió e inició la marcha atrás.

Ben lo filmó todo. Mientras iba-

mos de vuelta a la superficie me estaba diciendo a mí misma cuán maravilloso es poder establecer comunicación con dos animales supuestamente peligrosos.

Ciertamente que han causado daño a mucha gente, pero en la mayoría de casos se trataría de errores cometidos. Lo cierto es que Ben pudo golpear la cabeza de "Simbad" después de recibir su mordisco. Estos habitantes del mundo del coral miran a los humanos como partes naturales de su arrecife; los ven como benefactores a veces, cuando les ofrecen comida. Es de desear que su natural confianza hacia nosotros no se vea nunca defraudada. ■ (Camera Press-Text and Illustrations-London/Agencia Zarzuela. Reportaje exclusivo para HOJA DEL MAR.)

—¿Por qué no pintas los peces, pero debajo del agua?

A Eva no se le había ocurrido.

Lo hizo.

No resultó tan difícil como había supuesto.

El mundo submarino se animó con la vivacidad de los colores; tanto, que el movimiento de los peces impidió terminar el cuadro.

Ben Cropp ha enseñado cuanto sabe de fotografía submarina a su esposa, Eva, húngara de nacimiento.

Para ellos, el agua es el elemento casi vital.

Las fotos de la página contigua son las únicas del reportaje que no hizo Ben; las obtuvo su compañero de Camera Press, Bob Dikson.

El matrimonio

Cropp goza fama de constituir el mejor equipo de reportaje submarino que hay en el mundo.

Su hogar está en Great Barrier Reef (Australia), centro del maravilloso paraje marítimo de Queensland, pero han descendido a todos los océanos, que conocen perfectamente.





MASCARONE

EN EL
MARINERS
MUSEUM
DE
NEWPORT



S DE PROA

De izquierda a derecha: El guerrero perteneció al navío "George", o La blancura de una dama victoriana, o El dios Neptuno, como homenaje a la mar; o La doncella "Emma", que perteneció al barco del mismo nombre, construido en Melfort en 1854; o Pirata moro, mascarón de un buque británico, o Completamente enjarrada en hierro, la dama-mascarón pertenece al "The Benmore", construido en Glasgow en 1870. La cubre una bandera norteamericana.

(SIGUE)



Cabeza de león de un navío que naufragó en Cape Cod.



Dama española. Fue hallado en una playa, en 1887, y este mascarón no ha podido ser identificado.



Mascarón que representa a un marino. Tampoco se ha podido identificar.



"La señora de la rosa". Hay polémica sobre el barco al que perteneció. Tiene numerosos pretendientes.



El apóstol San Juan. El motivo se repitió numerosas veces en barcos construidos entre 1790 y 1825.



Este busto de marino perteneció al "Comodoro Webber". Se recuperó en el río Saint-Lair, entre 1812 y 1840.



La Reina de Saba. Este mascarón, hueco, se utilizó para esconder documentos secretos.



La Reina Victoria, asimismo, muy repetida por los constructores ingleses.

Fiero destello en el ojo de madera. El mascarón era una réplica agresiva a la dureza del mar y su carga de misterios.

MASCARONES DE PROA

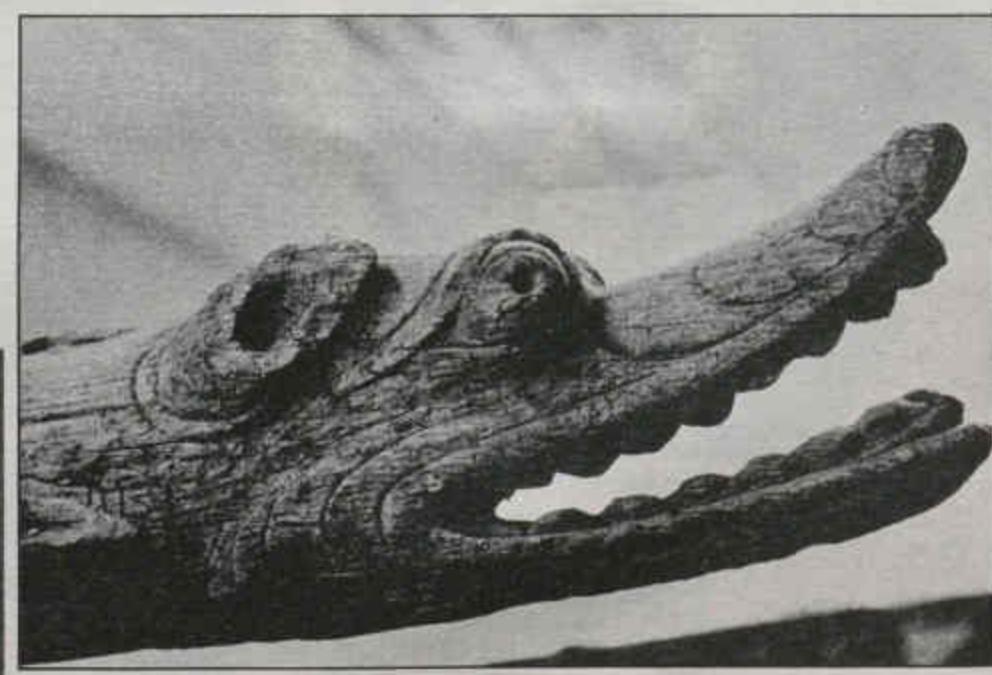
(Viene de la pág. anterior)

El mascarón del rey Neptuno, el dios mitológico del mar, da la bienvenida al visitante desde su elevada posición sobre la puerta principal del museo. Después, una vez franqueado el umbral, uno se ve rodeado de las tradiciones más pintorescas del mar. Por todo alrededor, simbólicos mascarones de la época de los barcos de vela reflejan la personalidad y las tradiciones de un período ya lejano. En el Mariners Museum de Newport, Virginia, la Historia cuelga de las paredes.

La costumbre de tallar los mascarones de madera representando al patrón, a un animal, a un pájaro o a una serpiente para la proa de un buque data del tiempo de los fenicios. Las divinidades eran entonces populares, ya que ayudaban a los hombres a resguardarse de los

malos espíritus. Los egipcios, los griegos, los romanos y los escandinavos siguieron el mismo ejemplo con sus propios guardianes. Barcos espléndidamente adornados honraban los mares de todo el mundo.

La edad de oro de los mascarones de proa fue de 1790 a 1825. La gente se engullía de sus símbolos, obras talladas por expertos artífices, hombres adiestrados en el arte de la escultura y de la forma. Los sujetos variaban según los caprichos del propietario del buque. Algunos tallaban grandes mascarones que representaban a las personas queridas; otros eran animales majestuosos y de aspecto fiero, y todavía había aquellos que, por amor a su patria, ponían esculturas de los monarcas de su país.



El mascarón reflejaba la personalidad del propietario del buque y el espíritu de los tiempos de la época. La variedad era la característica principal y esto se nos muestra claramente en los museos.

Pero ya desde el siglo XIX, la tradición de tallar los mascarones fue decayendo. Adornos en espiral y otros modelos menos decorativos fueron reemplazando a las majestuosas tallas de los tiempos antiguos. Junto a la moderna inclinación van desapareciendo rápidamente de todas las facetas de nuestras vidas, la ostentación y la grandeza. Y el museo de Virginia constituye un monumento para una época menos afectada. ■ RAY HAMILTON. (Exclusiva para "Hoja del Mar" de Camera Press-Agencia Zardoya.)

EL JUREL, NUESTRO ARENQUE DEL FUTURO

¿Qué es el jurel? Aplicando aquello de que "cada uno habla de la feria como le va en ella", esta elemental pregunta tendrá tantas contestaciones como personas o ángulos de enfoque se busquen al problema.

Si el preguntado es un biólogo, dirá que es un *Trachurus trachurus* (tal es su documento de identidad, incluso ante el Código Alimentario), perteneciente a una familia de encasillamiento polémico porque sin que por ello llegue a ser sardina o túnido "similar", como algunos desean, que tiene en el arenque, pilchard y "menhaden" (alosa) sajones y "maasbunker" sudafricano, su equivalencia o igualdad, máxime si lo comparamos desde el punto de vista de tallas, composición, pesca, capturas, aprovechamiento, comercio, etcétera.

A su vez, si el encuestado es un pescador gallego opinará como armador, pues las embarcaciones que hoy capturan jurel son, en su mayoría, de régimen artesanal y familiar y nos dirá que en esta pesca lleva la peor parte el que lo captura, pues con el argumento de que el jurel sólo sirve para harina de pescado y ésta es de libre importación (y, lo que es peor, muchas veces primada por España, en favor de pescadores extranjeros), lo pagan poco sus desembarcos, a pesar de capturarlo —casi siempre— en el peligroso invierno y destruirle más las redes que otras especies. Además, como su demanda se satura muy rápido, el precio en lonja se derrumba cuando unos pocos barcos empiezan a traer cantidad.

El químico contestará que aunque la carne del jurel es en gran parte oscura (más riego sanguíneo), tiene una alta cifra de proteínas, con oscilaciones anuales de grasa que (en Galicia) van del 1 al 8 por 100, siendo mayor su proporción a medida que aumenta su talla (aunque descienda algo en los ejemplares muy viejos), y que este aceite o grasa está altamente insaturado y casi sin antioxidantes naturales (tocoferoles), por lo que se enrancia fácilmente, depreciando su comida.

Pero el conservero, preocupado con otros planteamientos distintos a la biología o la química, dirá que el jurel fue pescado que

tuvo su mejor época económica en la posguerra, pero que hoy sólo elabora cuando no tiene otra especie más valiosa (tal como la sardina, anchoa, atún, etc.); a pesar de ello, reconoce que el jurel aún representa mucho en nuestras provincias de Lugo y La Coruña (cuadro II) y menos en el resto de España. Dira que antes frito y en grandes envases, tenía su mercado propio en las zonas agrícolas de Castilla, y que una minoría de sus colegas conserveros enmascaran bajo el nombre de chincho o jurellito (como si el cariñoso diminutivo revalorizase el contenido de la lata) los ejemplares jóvenes de piel más blanca y plateada, para así venderlo a mejor precio, en competencia con la sardina, pues francamente bien preparado en aceite tiene su clientela.

A su vez, el moderno economista, preocupado por incrementar nuestras reducidas exportaciones, se unirá al coro de adversos comentarios diciendo que en la actualidad tiene escaso interés, pues si bien es parte de la economía pesquera de Galicia y representa el 2,6 por 100 del total de conservas españolas, resulta un producto de tan reducida importancia internacional, que ni siquiera figura individualizado en las estadísticas gallegas de exportación de la operación C. P. I. de conservas y, por tanto, al no tener datos concretos del mercado exterior, no puede hacer cálculos ni predicciones futuras. Claro está que si el economista encuestado resulta ser ama de casa, que hace todos los días su tratado de finanzas con su cesta de la compra, dirá que no comprende cómo el jurel, pescado popular, tiene que pagar en muchos mercados centrales los mismos impuestos (por kilo) que otras especies, máxime cuando por su bajo precio inciden sobre él en mayor proporción los gastos fijos del transporte.

No obstante, puestos a definir lo que es el jurel, no cabe duda que ya Cornide centró hace unos doscientos años este pescado y,

El curso académico anterior de la Escuela Oficial de Náutica de La Coruña se inició con la conferencia inaugural del doctor López Capont titulada "El jurel, nuestro futuro arenque". Se trata de un espléndido trabajo que hoy cobra nuevamente actualidad, ante el panorama de disminución de recursos y las soluciones varias que se están buscando para el jurel, y este es el motivo por el que lo publicamos íntegramente.

Por el doctor
FRANCISCO LOPEZ CAPONT

cosa curiosa, para los filólogos preocupados de la pureza idiomática del español y gallego, Cornide le llama en castellano "XUREL", pues —según dice— en Galicia su nombre es "escribano" y "chicharro", nombre este tomado del de Chicarou, que le dan en la Gascuña. Con su espíritu observador, resalta que "es más pequeño que la sarda, distinguéndose particularmente en que la ladera lateral se compone de una fila de escamas tan espinosas y ásperas que parecen una sierra. Vive en compañía de las sardinas y su pesca suele ser abundante en esta costa (gallega); pero su carne, que es más dura que la de la sarda, tiene poca estimación y se come asada y frita; también se suele salar, principalmente cuando es de la especie mayor, que no es común en estos mares y si en los de Asturias". Sinceramente, sin pasión de paisanos y máxime estando en La Coruña, pocas veces una antigua descripción como esta de Cornide nos va a centrar tan bien el planteamiento tecnológico y

revalorización económica que se busca en esta primera lección.

A mí, como me gusta matizar puntos de vista dispares, sobre todo si de ellos pueden salir ideas constructivas, considero al jurel como la sufrida Cenicienta de los pescados gallegos; mientras su similar arenque es el gran puntal de las pesquerías del Norte de Europa, el jurel, a lo largo de todo su proceso de captura y comercialización, lleva la peor parte de la pesca, pues se le dedica una flota de tipo tradicional y desde el momento que llega a cubierta sufre peor trato que cualquier otra especie; desconoce o se le escatima el hielo y más aún la congelación a bordo; se manda a los mercados consumidores del interior rellenando cajas de otras especies; va a fábricas de conservas, como si fuese para harinas, y se prepara (muchas veces) con instalaciones deficientes o buscando los ingredientes más baratos, etc. Mientras esto ocurre con el jurel,

(Pasa a la pág. siguiente).

CUADRO I

PROPORCIÓN DE DISTINTAS ESPECIES DE CONSERVAS GALLEGAS

Provincias	Lugo	La Coruña	Pontevedra
Especies			
Jurel	14,7	31,8	12,3
Caballa	17,1	27,8	40,1
Aguja	0,2	1,8	1,2
Anchoa	0,8	0,8	6,0
Sardina	4,6	37,4	29,4
Suman	37,4	80,1	44,8
Producción provincial de conservas en relación a toda España	1,3	12,7	31,5
Número de fábricas	14	68	79
Personal fijo (INE)	437	3.739	7.156
% del jurel con relación total nacional de conservas	0,2	1,6	0,8

FUENTE: Datos del CESGA, II Plan de Desarrollo (1970).

EL JUREL, NUESTRO ARENQUE DEL FUTURO

CUADRO II

DESEMBARCOS (EN FRESCO) DURANTE 1972

Especies	Cifras en miles toneladas			% en relación a España	
	Provincias				
	Lugo	La Coruña	Pontevedra		
Jurel.....	2.913	31.544	14.509	48.966	58
Caballa.....	2.087	6.621	4.060	12.768	35
Sardinas.....	1.707	19.756	14.584	36.047	23
Totales.....	6.707	57.921	33.153	97.781	35

(Viene de la pág. anterior)

sus similares especies extranjeras tienen una tecnología propia que nosotros debemos aplicar, pues así conseguiremos una mayor revalorización. Precisamente, algunas de las facetas que se ponen como defectos pueden ser a su vez base de su mejora, ya que, por ejemplo, esa carne que, como decía Cornida, "es más dura", admite la mecanización; su carácter peligroso o llegada en masivos cardúmenes, permite su fácil captura industrial, y esa composición química, con un contenido graso relativamente bajo, facilita prepararlo con diversas sales o variedades y asegura un comportamiento positivo ante el frigorífico, aunque no podemos olvidar que los investigadores escoceses vienen estudiando, desde 1937, las adversas incidencias que en la calidad del arenque y especies similares tiene el alto contenido enzimático de su carne, que es tanto como obligarnos a un rápido tratamiento de frío o conservación.

Ya tenemos ahora, contra la opinión y costumbre actual, una idea positiva en esta primera (vuelvo a repetir por su ordenación cronológica) lección: Si queremos mejorar la calidad del jurel, hay que darle un tratamiento más cuidadoso que el admisible para otras especies. Tiene a su favor que admite la mecanización mejor que otros pescados y, lo que es más interesante para Galicia, que ya hay en sus similares especies extranjeras muchas realizaciones copiables y, por tanto, parte del camino a seguir ya está ensayado. En fin, veámos cómo compaginando con la economía estas dos condiciones tecnológicas: nuevo tratamiento y mecanización, logramos llegar a un producto final que revalorizando ese depreciado jurel de nuestras costas, contribuya a la mejora económica de todo lo que intervienen en un proceso, en gran parte radicado en Galicia o realizado por hombres y empresas gallegas. Esta es la finalidad de esta lección: tratar de exponer un camino para revalorizar algo muy nuestro, y para ello hay que empezar por mejorar desde el principio, es decir, su pesca.

LA MODERNA PESCA PELAGICA DE ARRASTRE Y SU APLICACION A NUESTRO JUREL

La clasificación de especies pelágicas o semipelágicas puede ser de apreciación; por eso, los conceptos que aquí se expongan, aunque aplicados al jurel, tratan de ser generales.

El jurel es una especie migratoria (aunque no tanto como los túnidos), netamente pelágica, y por tanto no se podía escapar de esa vinculante característica de formar cardúmenes y su alta movilidad, tanto en horizontal como en vertical, máxime si lo comparamos con otras especies planas o de fondo. Pues bien, esta característica nos condiciona el método de pesca y el primer problema a resolver: SU LOCALIZACION EN EL MAR.

a) Localizadores.

No podemos entrar aquí en algo que ya está totalmente vulgarizado y comercializado, sobre todo si nos concretamos a la localización en vertical y que constituye de por sí toda una ciencia, que en esta Escuela tienen su profesorado, pues sus fundamentos, teoría y práctica son parte de una de sus tres especialidades (la llamada usualmente "Electrónica") de la carrera oficial de Náutica. Lo que si interesa resumir son los aspectos tecnológicos, y nada mejor para ello que insistir desde un principio que si buscamos revalorizar totalmente la pesca e industria del jurel, tenemos que empezar a prepararnos "antes" de su captura, adoptando la localización en horizontal tal como se esquematiza en el dibujo. Es decir, se termina el pescar por la "ardora", "obscurada", "gaviotas" o cualquier otro sistema tradicional, pero inseguro, para ir a conocer su exacta —resaltemos lo concreto que presupone este término— cantidad y posición en el mar, sin que incida en ello limitación alguna, salvo esa cuesta arriba del millón de pesetas que puede valer en el extranjero la compra de un localizador de este tipo. No obstante, aun sin restarle importancia a esta alta cantidad, pensemos que es factible amortizarla, aun para un solo barco, con el simple incremento o mejora de capturas anuales, pues, por ejemplo, se reduce a pescar cuatro toneladas más durante cincuenta días.

Sin insistir sobre esta amplia faceta de los localizadores horizontales, calculemos, aunque sólo sea mentalmente, el beneficio —en tiempo, dinero, esfuerzos, lances inútiles, riesgos, etcétera— que representa el poder localizar exactamente los cardúmenes que están dos o tres millas por proa y al costado del pesquero. Esta simple mejora tecnológica, con la que ya están equipados algunos pesqueros gallegos, nos cambia incluso conceptos tan arraigados como la valoración del patrón, que ahora podemos clasificarlo en proporción al pescado que consiguió del total que había en su ruta. Como vemos, ya empezamos a ver el tema bajo otras facetas más optimistas por la simple adquisición de un aparato auxiliar. Prosigamos, pues, con este esquema de la moderna tecnología aplicada al jurel y vamos a considerar que con la alegría del patrón y tripulantes, tenemos ya bien localizado el cardumen, para proceder a su captura, que esperamos sea máxima, pues conocemos sus características.

b) Redes y sus complementos.

Aunque a los puertos llega mucho jurel procedente de arrastreros, la casi totalidad del capturado masivamente en nuestras costas gallegas se hace por el sistema de cerco, tal como se aplica a la sardina, con la simple modificación de mallas y paños. Aunque todo es relativo, puede decirse que comparativamente el cerco es un sistema estático, donde el barco "encierra" el cardumen en un determinado sitio y, por tanto, es un método limitado frente a esa movilidad (en horizontal y profundidad) que dábamos como característica de las especies emigrantes.

Pues bien, sin entrar en la historia y ante-

cedentes del sistema de arrastre entre dos aguas (hay ensayos, no muy felices, hechos hacia 1920), diremos que modernamente, y tal como tratamos de esquematizar en el dibujo, frente al sistema de cerco, parcialmente estático, se puede pescar jurel persiguiendo el cardumen con el barco en movimiento, tal como hace todos los días —y por cierto, muy bien— nuestra flota del "blanco" con las especies de fondo, entre las cuales fueron y son básicas para nosotros esa cotizada merluza, el histórico bacalao y el revalorizado lenguado, por citar algunos nombres característicos y de distinto comportamiento pesquero, para así confirmar que habrá patrones ya con experiencia básica para adaptarse a este sistema de pesca entre dos aguas.

Pero una red no son sólo hilos, cabos o aparejos montados y manejados de determinada forma, pues aun dentro de una misma similitud de sistemas, los materiales, paños, colocación, mecánica y sobre todo auxiliares, tienen tal importancia que caracterizan al método. Señalo esto para aclarar que si bien en un principio se hicieron pruebas de pesca pelágica y superficie con redes de dos partes (superior e inferior), pronto se vio la superioridad de los de cuatro partes; mientras para redes pequeñas la mitad superior (o de corchos) puede ser igual a la inferior (o de plomos), cuando se va a aparejos mayores es necesario a veces diferenciar incluso la parte superior e inferior, siendo naturalmente iguales entre sí los dos laterales. Además, las fibras sintéticas son las únicas que por su menor peso, condiciones de resistencia, maniobrabilidad, vida de trabajo, indestructibilidad, etcétera, han permitido generalizar este sistema de pesca entre dos aguas. En concreto, la pesca semi-pelágica, tal como conviene al jurel, sólo se hizo posible cuando los localizadores, auxiliares, fibras sintéticas, etcétera, simplificaron y mejoraron las características de las redes. Desde el punto de vista práctico y del momento actual de Galicia, resumiremos diciendo que hay que ir a nuevos aparejos.

c) Puertas de arrastre.

Los instrumentos complementarios más importantes del aparejo son las puertas; tanto es así, que merecen algo más de atención, máxime cuando su historia está unida al desarrollo de nuestras pesquerías españolas, y más concretamente gallegas.

No cabe duda que el utilizar piedras redondeadas para rastrear redes de fondo es el antecedente más primitivo a las actuales puertas de arrastre; esto aún se sigue usando en Filipinas, pero no es más que la parte anecdótica de una tecnología cuyo modelo más simple es mantener abierta la boca de la red mediante un marco de hierro similar a una portería de fútbol, que, para su más fácil

desplazamiento, lleva dos patines laterales, con lados montados en forma triangular, para conseguir mayor estabilidad. Mencionamos este pequeño arte de arrastre pues aún se utiliza, como red de pruebas, en el camarón (en otras pesquerías resulta anti-económico).

Ahora bien, si la mejora de las puertas fue decisiva para la pesca, no cabe la menor duda que ello va ligado y es factible gracias al motor; con barcos a vela no hay puertas de arrastre, y desde 1858, cuando en Grimsby (Inglaterra) sale a la mar el primer arrastrero, con su motor de 50 CV y una red equipada con los citados patines, la evolución tecnológica es continuada.

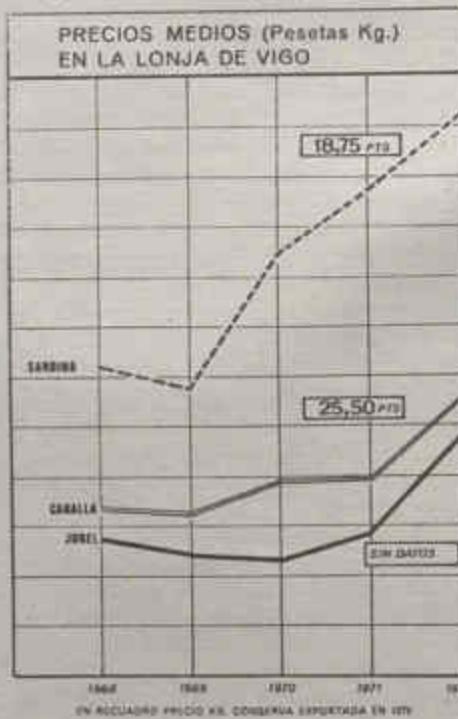
Saltémonos fechas y detalles, y diremos que las puertas de arrastre rectangulares, de madera, tal como las conocemos aún hoy en día, ya se utilizaban (muchas veces de un modo no muy legal) para pescar salmones hace un siglo; hacia 1880, lord Padget aplicó a sus pesqueros dos cosas que son otros tantos hitos en la evolución pesquera: el primer par de puertas a sus arrastreros y participación, a los patrones, en las capturas. Lord Padget no tuvo éxito con las puertas y por eso se considera a Scott, de Granton, como el pionero de las puertas de arrastre, pues en 1895 modificó ligeramente los modelos que utilizara lord Padget y consiguió capturas excelentes debido, en parte, al hecho que unos años antes los arrastreros ingleses empezaron a explotar esas playas islandesas que hoy son tan conflictivas; Inglaterra, en 1900, alcanzó las 135.000 toneladas de pescado de arrastre.

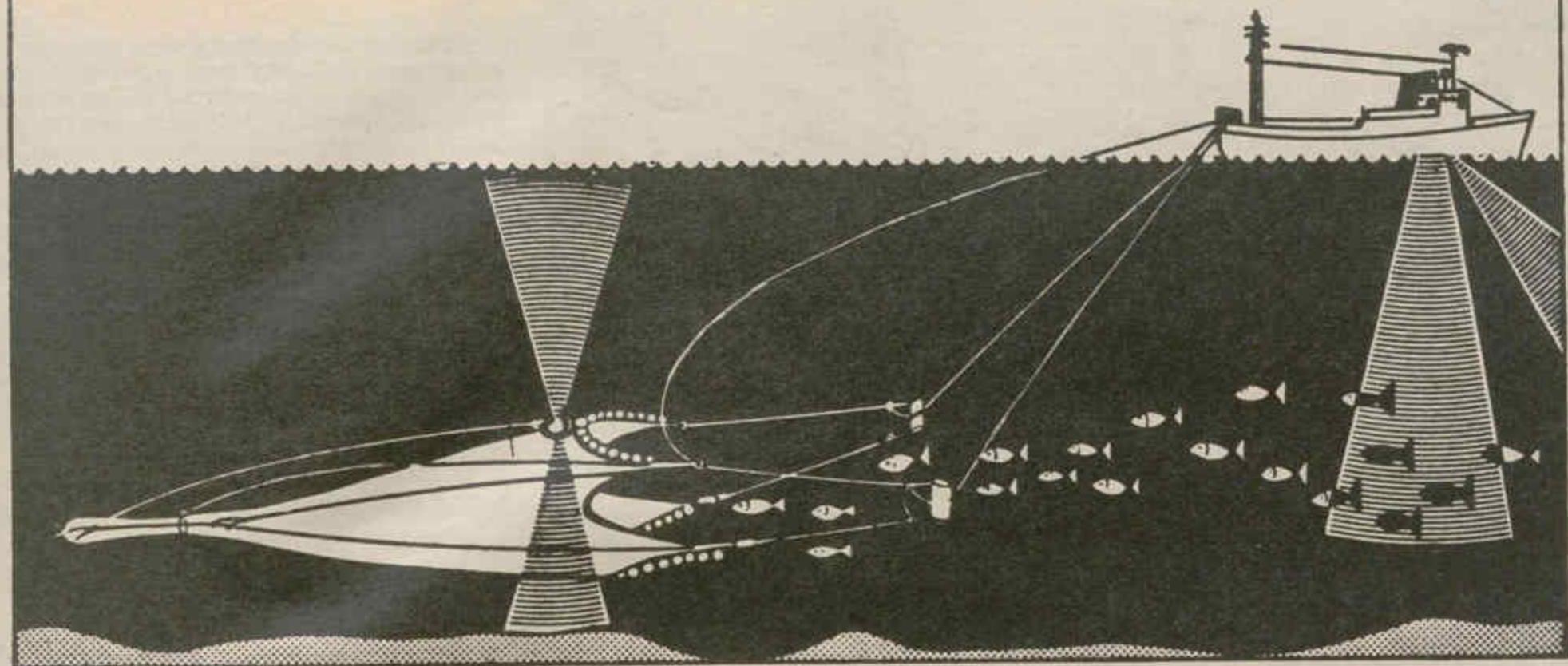
Con referencia a España, hacia 1888 llegan de Inglaterra los primeros barcos de madera movidos a vapor. En 1896 se funda en Bouzas (hoy Ayuntamiento de Vigo) la Sociedad de Seguros Mutuos Marinos, conocida desde entonces con el nombre abreviado de "La Mutua"; en 1898 había en Vigo 30 pesqueros con calderas inglesas a vapor y su valor medio por barco era de 22.000 pesetas. En 1900, La Mutua contaba con 25 barcos asegurados con un valor total de 370.000 pesetas. Recordemos que por esta época también surge ese sistema tan español de la parejas (aunque no lleven puertas), cuyo origen vinculan algunos al puerto de Marín (Pontevedra); cosa curiosa, recientemente nos vino de Dinamarca el sistema de arrastre entre dos aguas, hecho por parejas, que bien pudo ser la evolución natural de nuestra fundada experiencia en este sistema tan hispánico, que incluso en el extranjero le llaman "Spanish Trawlers".

En 1911, los británicos empiezan a rastrear en Terranova y Groenlandia, apareciendo así los interesantes problemas —sólo que éste no sea el momento de estudiarlos— de la conservación a bordo del pescado procedente de caladeros muy distantes y los roces internacionales por la sobre pesca. El primer pesquero español con casco de acero surge en 1921 y el motor a petróleo se aplica a la pesca en 1929.

Como resumen, al comienzo del siglo nace la verdadera pesca industrial española, fundamentada en el arrastre. Las "buenas caladas" españolas se iniciaron con el siglo XX y es quizás en esta cornisa entre el Cantábrico y Atlántico donde la flota tuvo su base durante la época de oro. Sin poder establecer fechas exactas, podemos decir que hacia 1930 empiezan en todos los puertos españoles las dificultades económicas para la pesca de arrastre clásica; igual ocurría en otros países, pues, por ejemplo, para el bacalao el máximo rendimiento mundial por barco-día fue en 1929, decreciendo sensiblemente (salvo en la posguerra) a partir de ese año.

Hasta ahora, sea con casco de acero y motor a carbón o petróleo, siempre nos hemos referido a artes que van tocando fondo y puertas de arrastre de modelo clásico, de madera, rectangular, aunque su ángulo frontal esté ligeramente redondeado. Pero la puerta rectangular, clásica, ya está rebasada. En efecto, Rusia, que históricamente





estuvo alejada del desarrollo pesquero (los patines de arrastre empezaron a usarse en 1878 y sus primeras puertas hacia 1917, es decir, mucho después que el resto de Europa), consigue después de la última guerra mundial un espectacular salto tecnológico con el conocido aumento de capturas. El científico I. R. Matrosov y su escuela, basándose en ensayos hidrodinámicos y fórmulas matemáticas (algunas ya antiguas), no sólo lanza en 1945 la primera puerta oval, que para resumir diremos que representa un 20 por 100 de mejora frente al tipo clásico rectangular, sino que establece su cálculo teórico. El diseño de la puerta oval (con una o más ranuras en su eje menor) fue rápidamente copiado e incluso mejorado en muchos países. Hoy podemos decir que está vulgarizada en los grandes arrastreros españoles, y junto a ella aparecen otras modificaciones y modelos de puertas: en "V", "cónica" (llamada en España "japonesa"), con contrapesos, tipo alerón, etcétera, algunas de las cuales sólo llegaron a ensayos.

A partir de este momento, no podemos

seguir hablando de la historia de las puertas, pues todo es actualidad y además en continua evolución y propio de especialistas. No obstante, resaltamos algunos puntos por el interés que puedan tener para España y la idea básica de esta primera lección. Sin entrar en detalles, diremos que los alemanes lanzan el tipo hidrodinámico "Süberkrüb", puerta de gran maniobrabilidad, prácticamente rectangular (ver foto), cuya importancia queda resaltada sabiendo que un arrastrero de unos 2.000 CV. con dos puertas de este tipo, de 12 m² c/u., consigue una abertura de boca de red pelágica de 2.000 m³, lo que explica esas fabulosas capturas de casi 100 Tm/hora que se citan en algunos casos para el arenque nórdico.

Ya mencionamos la puerta oval (que aproximadamente representa un 20 por 100 de mejora frente a la rectangular); dentro de este tipo hay que citar por su vulgarización en España (estaba en la reciente Feria de Vigo) la francesa "Morgera", oval polivalente, cuyos éxitos están vinculados al Canal Hidrodinámico de Boulogne, que cito

aquí resaltando el hecho alentador —y ojalá que sea copiado— de que se construyó con apoyo económico de su Cámara de Comercio. Aunque los investigadores rusos no son muy partidarios de los ensayos con modelos tan reducidos como los usuales en canales hidrodinámicos o de viento, no cabe duda que el túnel de Boulogne motivó, en gran parte, el éxito francés de la pesca pelágica, y cuyas operaciones frente a nuestras costas tanto nos están afectando.

d) Complementos y aparatos de control.

Las puertas no trabajan solas; aunque este no sea el lugar para estudiarlo, si que tenemos que recordar que los complementos y auxiliares (sistemas de enganche, cadenas o cables, flotadores, bobinas de contrapeso, maquinillas, haladores, etcétera) son hoy motivo de fuerte propaganda comercial y tienen enorme importancia en la efectividad de los aparejos.

Ahora bien, si lo que antecede ya está divulgado comercialmente, a nosotros nos interesa resaltar que junto a éstos hay una serie de aparatos, quizás menos conocidos, tales como la sonda de red (que nos transmite la altura, profundidad no sólo de la red al fondo y superficie, sino también de su abertura), corrientómetros, termómetros, inclinómetros, dinamómetros, registradores de burtones, correderas, etcétera, que nos permiten conocer exactamente, en cubierta, cómo está trabajando el arte y de qué modo influyen sobre él corrientes, variaciones de temperatura, presiones, velocidad, cantidad de pescado en el copo, etcétera. Sin llegar a los extremos de los ordenadores, que hoy ya se usan en pesca industrial, un patrón o capitán puede saber con exactitud lo que pasa en su red, y si pensamos en estudios con ayudas de cámaras de televisión, hombres-rana o el submarino especial ruso Severyanka, conocer incluso el comportamiento de los peces antes y después de que lleguen a la red.

e) El barco.

Ya tenemos terminado el aparejo —aunque su estudio fue muy simplificado— y en el puente los aparatos de control necesarios. No podemos entrar tampoco en los detalles de un pesquero, y máxime cuando, en esta Escuela Oficial, dos de las especialidades (las llamadas de "Máquinas" y "Puente") van a relacionarse en su profesión con cuestiones de este tipo y por eso resumo aclarando que la pesca de arrastre pelágico se puede hacer, en principio, con cualquier barco, pero no cabe duda que como la resistencia de la red es muy grande, pues hay

que mantener abierta la boca del aparejo (sin tocar fondo), aprovechando fuerzas hidrodinámicas (unos 4-5 nudos), tenemos que ir a arrastreros de mayor potencia, es decir, más grandes que los tradicionales.

Como supongo que alguno de los asistentes quiere tener algún dato orientativo concreto, le diré que entre los 750 a 2.000 CV. puede estar el prototipo ideal para Galicia, pues menos potencia difícilmente podrá rastrear entre dos aguas, y si es más, nos encontramos ya con el gran arrastrero, apropiado sólo para caladeros muy distantes.

Ahora bien, al aumentar el tonelaje y potencia del barco, la operación de largar e izar los aparejos por el costado se hace más difícil, lo que obliga a ir al tipo de rampa a popa, que, basada inicialmente en técnicas de balleneros, facilita la maniobra y condujo además a la industrialización a bordo. Es de 1948 el primer barco ruso, el Novator, de rampa a popa, y a éste siguen los 20 de la famosa serie Pushkin. De esta misma época es el inglés Fairfly I, II y III, que fueron algo así como los prototipos occidentales de estos grandes modelos, en los que con decir que España ocupa hoy el tercer lugar en la escala mundial (después de Japón y Rusia), nos evitamos elogiosos detalles. Lo que si interesa resaltar es que gran parte del éxito de estos colosales de la pesca se debe a los nuevos aparejos y puertas de arrastre.

Si no hubiese las limitaciones de tiempo impuestas por el horario que seguimos, al hablar de barcos pesqueros, habría que dedicar más atención a cuestiones tales como congelación y tratamiento a bordo, elaboración de harinas, morrales o pescado residual, etcétera, ya que son el necesario complemento a la panorámica que tratamos de desarrollar sobre el jurel, pero esto es materialmente imposible con el horario propuesto.

LA REPETICIÓN HISTÓRICA ANTE EL PROGRESO PESQUERO

A pesar de la falta de tiempo, creo, no obstante, que debemos recordar aquí algo que sin ser vinculante a la pesca (surge, por lo general, frente a todo progreso) tuvo gran resonancia social; me refiero a los conflictos que originaron estos adelantos pesqueros en Galicia.

Como la historia se repite, con el arrastre ocurrió exactamente lo mismo que cuando nuestros paisanos se opusieron entre 1750 y 1775 a la introducción de la "jábega" catalana en Galicia, y lucharon contra este progreso incluso mentes tan claras como Cornide; quizás sea ésta su única falta de visión, justificada por querer defender los

(Sigue)



**EL
JUREL,
NUESTRO
ARENQUE
DEL
FUTURO**



En el centro de la fábrica se ve la máquina empacadora de jurel fresco. El pescado llega por el largo transportador de la izquierda y los envases vacíos se almacenan, directamente del taller, en el entrepiso que a modo de pasillo se ve en la foto. El funcionamiento de esta empacadora es muy sencillo; las dos mujeres asignadas a cada máquina colocan los jureles (o caballas) alternando nucas y colas, en una especie de embudo que hace de entrada. Por su propio peso, quedan comprimidos y forman un bloque al diámetro de la lata. El proceso está totalmente mecanizado y se complementa con el control de pesos y posterior cocción. 120-150 envases al minuto. (Fotografía tomada en la fábrica búlgara citada en el texto, marzo de 1973.)

EL JUREL, NUESTRO ARENQUE DEL FUTURO

(Viene de la pág. anterior)

criterios de sus paisanos. Pues bien, ciento veinticinco años más tarde surge otro caso similar; muchos de nuestros padres y abuelos aún recordarán cuando, a principios de este siglo XX, los levantinos Lorenzo, Semprun y Pombo trajeron a Galicia las primeras redes de arrastre y renace de nuevo el conflicto social, que quedó popularizado en aquel histórico estribillo que entonaban masivamente los pescadores (y más aún sus mujeres) a lo largo de las rías de Vigo y Pontevedra:

Morra Semprun que é un rico
E viva a marinería
Pois nos quería levar
O peixe da nosa ría.

No sabemos si se llevaron mucho "peixe" de las rías, pero si que contribuyeron a abrir una fuente de riqueza, que quizá tuvo su década de oro cuando, en 1910, desde Gijón llegan al legendario Petit y Grand Sole los primeros arrastreros españoles.

Esperemos que ahora que también surge una nueva tecnología (Galicia llegó tarde al avance que llamaremos de la localización pesquera), la visión de nuestros pescadores haya mejorado lo suficiente para no oponerse, e incluso facilitar este necesario progreso.

¿COMO SE PESCA EL JUREL?

La pregunta parece ironía cuando son muchas las toneladas que hay en nuestros muelles; en realidad, debería ser: ¿Cómo se aplica al jurel la pesca de arrastre pelágico? Pues muy sencillo:

Tenemos ya un nuevo aparejo, en forma de embudo rectangular, con un frente o boca muy grande que en cubierta regulan por una serie de aparatos de control y que va arrastrando entre dos aguas por un potente barco. Pues bien, ahora viene lo que en el extranjero llaman algo así como "pasar el rulo", es decir, empezar a rastrear con la sonda horizontal todo lo que hay en torno al barco. Cuando se localiza pescado que se considera rentable, se lanza la red y, manejando la velocidad, tensiones de cables, inclinación de las puertas, altura de relingas, etcétera, copamos ese cardumen que vamos a izar en un barco con o sin rampa a popa, pero siempre altamente mecanizado y de pocos tripulantes. Puede ser incluso que lo congelemos a bordo (no deseo entrar en el convulsionado mundo económico del mercado internacional de harinas).

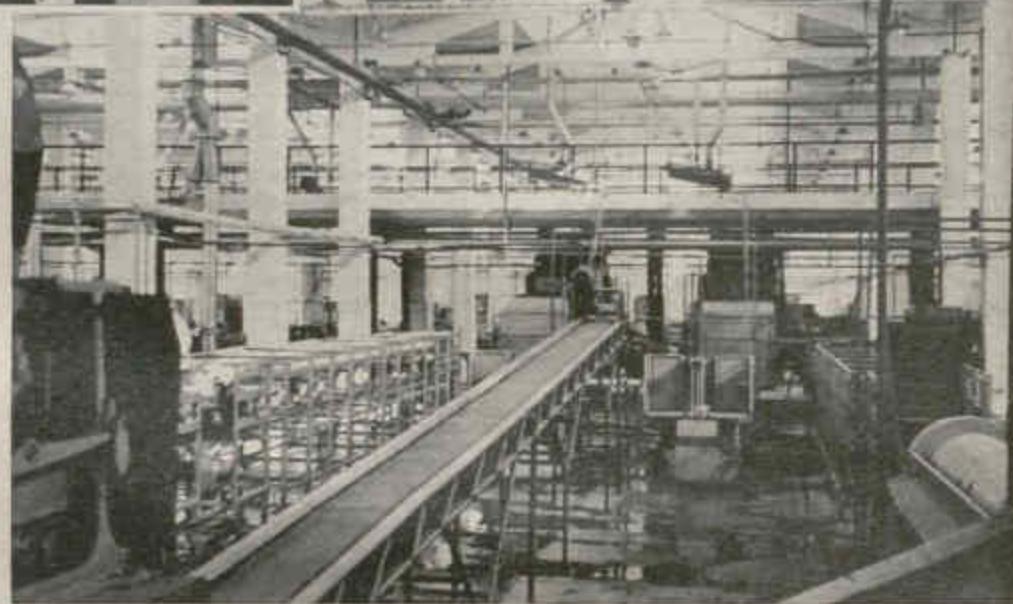
Ahora bien, esto que parece tan sencillo —y ya hay empresas gallegas que lo hacen— presupone cambios, entre los cuales no son menores los de mentalidad. Veamos un ejemplo: nadie puede justificar el que los

arrastreros franceses se lleven por delante nuestras volantas y miños, pero ahora se comprende que si vienen persiguiendo un cardumen, difícilmente se pararán a esquivar una red fija (desgraciadamente, a veces, deficientemente señalada), a pesar de que todas las leyes estén a su favor. Es también el caso de que los franceses estén pescando frente a Finisterre, besugo o palometa al arrastre, mientras nuestros barcos no lo logran, porque sencillamente se está con distintos sistemas de captura. Otro ejemplo del cambio necesario lo tenemos en la distribución (y por tanto recompensa) de los hombres a bordo, pues ya el concepto de capturar se ve modificado por el de industrializar y preparar mecánicamente el pescado a bordo, operación que la haría mejor personal femenino, tal como ocurre en otras flotas extranjeras.

En concreto, el problema no es sólo modificar puertas, poner aparatos, cambiar aparejos, aumentar motores, etcétera, pues hay que revisar otras muchas cosas, algunas de mentalidad o a nivel nacional.

INDUSTRIALIZACION DEL JUREL

Consideremos ya que se desembarca el jurel congelado a bordo, o mejor simplemente refrigerado, si es que su captura ocurrió próxima a nuestras costas gallegas. Dijo "jurel" y no "harina de jurel", pues en esto comparto la legislación norteamericana de que no se puede dedicar la totalidad del pilchard a harinas (a pesar de la libertad de empresa que allí manda), pues al país le interesa que el pescado de sus costas se industrialice como fresco, conservas o curado. A mi criterio personal, en su aspecto técnico, tenemos aquí otros ejemplos más de la discutible legislación de crédito naval, que da el 100 por 100 de crédito a los barcos con fábricas de harina a bordo, cuando por otro lado se buscan paliativos contra la falta de pescado para conservas y se señala reiteradamente, incluso a nivel oficial, que esta escasez es el principal problema conservero; ahora también resultan revisables los conceptos técnicos que limitan legalmente la proporción de capacidad de congelado en nuevos barcos a crédito, pues no cabe duda que si hay cierta pesadez comercial con algunas tallas de merluza pequeña, parte de estas bodegas frigoríficas podría ir para conservas, pues si se suman las especies pelágicas que pueden capturarse con redes de arrastre (ver tabla II), se verá que representan en la provincia de Pontevedra el 44,8 por 100, en La Coruña el 80,1 por 100 y en Lugo el 37,4 por 100, con manifiesta proporción del jurel y caballa en estas dos últimas provincias gallegas. Pero, bueno, no comentemos leyes pesqueras y digamos a modo de alegre anécdota que una de las mejores sorpresas de mi vida fue ver en Bul-



garía, en las pesquerías de Sofía, el jurel congelado, valorado como si fuese nuestra pescadilla. Creo que este dato comercial puede tener importancia futura.

Y ya que estamos hablando en el terreno personal, aclaremos ideas. Al principio decía que para nuestro conservero, el jurel era algo así como el pariente pobre; consideramos que esto será cierto mientras se siga pensando en la actual concepción industrial de seguir elaborando estas conservas como algo sin exigencias de calidad; pero volviendo otra vez a Bulgaria, les diré que recientemente (marzo de 1973) se inauguró en Burgas (mar Negro) una importante empresa estatal, en la cual son españoles los cinco cocedores continuos y otros detalles; está montada para trabajar indistintamente unas 60 Tm/día de jurel y caballa, pues su pesca, tecnología, salsas, etcétera, son iguales. No podemos entrar en detalles de esta fábrica de conservas que trato de resumir en el esquema adjunto, pero si me interesa resaltar lo que representa de cambio de mentalidad tecnológica, frente a nuestros sistemas clásicos de tratamiento de jurel. En primer lugar se parte de pescado congelado, previamente seleccionado a bordo (durante las pruebas, procedía de aguas canadienses), lo que equivale a decir que tiene trabajo estable y continuado durante todo el año. Aunque puede preparar manualmente filetes, todo el proceso, desde el descongelado inicial (continuo), eviscerado, desangrado, salado, control de pesos, etcétera, es en línea mecánica, y dentro del mismo ocupa un lugar central la nueva cortadora en trozos y empacadora (de 120-150 envases cilíndricos de 220 gramos neto al minuto), fabricada por los rusos y que, dado su interés para España (como ustedes saben, Galicia exporta muchas empacadoras de pescado), trato de explicar con una fotografía.

Como dije, los cocedores son españoles (hechos en Vigo) y también algunas fórmulas de salsas y otros detalles. Esto de los sazonantes —colocados automáticamente

en los envases con una curiosa máquina que copia el movimiento del brazo y la mano— es fundamental, pues conviene mejorar el gusto y presentación de los pescados tipo jurel. Sin querer decir que todo esto tuviese mercado en España, pensemos que actualmente hay pilchard, arenque o jurel en salsa de mostaza, tomate, picantes, escabeche, aceite, al limón, salmuera, salsa vegetal, ahumado, frito, al natural, etcétera, es decir, que tenemos en nuestra tradición de especialidades conserveras medios para revalorizar el jurel.

Siguendo con la línea búlgara, diré que, después del cierre, el envase pasa a autoclaves tipo giratorio y sobrepresión, lo que permite rebajar tiempos (unos veinte minutos de esterilización). Esta idea de acortar procesos preside toda la línea industrial de tal forma que desde que llega el camión con el jurel congelado hasta que las latas están frías, transcurren menos de tres horas; pensemos que se hace casi sin mano de obra, con gran versatilidad en lo que respecta a pescado, salsas, envases, etcétera, y trabaja todo el año. Creo que aquí tenemos fundamentos para ver con más confianza el futuro conservero de nuestro jurel gallego. Pero no creemos sólo que el porvenir es únicamente harinas o conservas de jurel en salsas más o menos sofisticadas. Conformes que para el gusto español es un mercado muy problemático, pero pensemos que países de pescado tan caro como EE. UU., aún exportan el arenque salado; Alemania Occidental, a pesar de su excelente posición para capturar arenques, todavía importa al año unos 50 millones de dólares de este clupeido; aun en los peores momentos de la guerra fría, no se paralizaron las exportaciones a Rusia de los históricos barriles ingleses con arenque salado, y los ejemplos similares a nivel internacional podrían proseguir, pero para nosotros nos interesa considerar que gran parte del mercado internacional de arenque y similares podría ser suplantado por nuestro jurel. ■ F. L. C. (Ilustraciones del autor).



Arriba, una bellísima imagen de "Le grand Ocean", película francesa que obtuvo el trofeo Sirena. A la derecha, cartel anunciador de "Pacific Challenge" ("Las balsas"), de Estados Unidos, a la que se concedió el premio especial Ciudad de Cartagena-Carabela de Plata, destinado a la película que mejor valora y estimula el espíritu marinero.

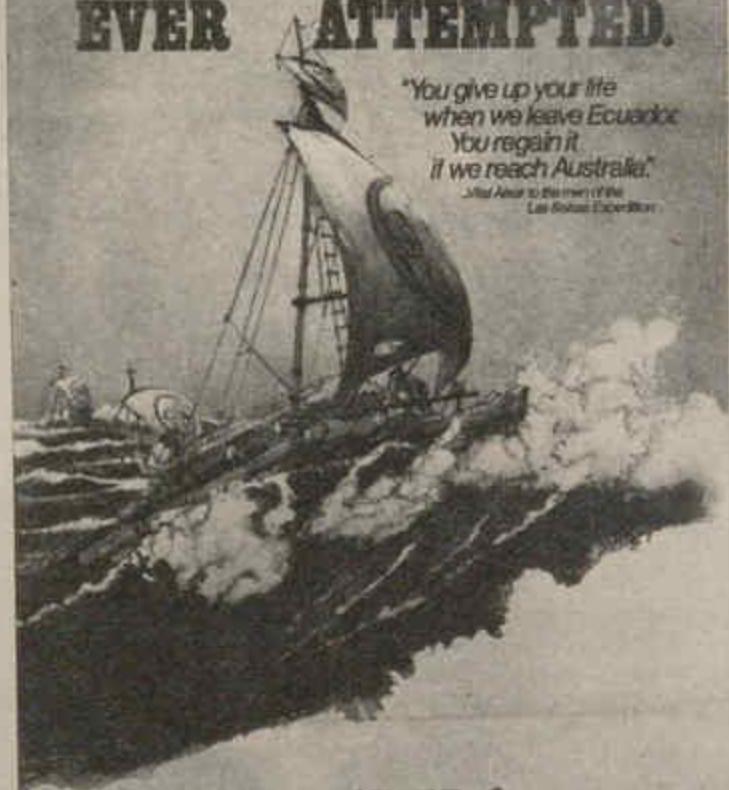
SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL DE CARTAGENA

CARTAGENA (Servicio especial).—Cartagena, por mediación de su Centro de Iniciativas del Turismo y con la colaboración del Ayuntamiento y otras entidades y corporaciones, celebró del 24 al 29 de noviembre su IV Semana Internacional de Cine Naval, que en un principio estaba fijada para los primeros días del mes y que hubo de ser aplazada por los dolorosos momentos por que atravesaba España en la persona del que fue su inolvidable Jefe de Estado, Francisco Franco.

En la clausura, que efectuó, en nombre del ministro de Información y Turismo, el subdirector general de Promoción y Difusión de la Cinematografía, don Ramón Cercós Bolaños, éste, que tuvo bellas y precisas frases, pronunció una que puede ser el resumen de esta nueva muestra cinematográfica: la de "festival de la esperanza". Porque, en verdad, el festival logró los objetivos propuestos de exaltar los valores de la mar y ha centrado, de una forma que podemos calificar de definitiva, su temática. A ello ha coadyuvado, de forma muy decisiva, el comité de selección, que ha acertado en dejar para la Semana los films que efectivamente lo merecían, desechando otros que se apartaban de la finalidad del certamen, por lo que, a nuestro entender, se ha dado un importante paso en el prestigio de esta muestra que, reconocida por la Federation Internationale des Associations de Producteurs de Films, gana muchos enteros de cara a su ya consolidado futuro.

(Pasa a la pág. siguiente)

THE MOST DARING
SEA ADVENTURE
EVER ATTEMPTED.



PACIFIC
CHALLENGE

"You give up your life
when we leave Ecuador.
You regain it,
if we reach Australia."
John Astor to his men (1787)
Los Botes Expedicionarios

FUERON PREMIADAS LAS PELÍCULAS "SEA POWER" (MARINA DE GUERRA), "DANSK FISK" (MERCANTE) Y "SEE" (PESQUERA)

(Viene de la pág. anterior)

UNA INAUGURACIÓN CON AGUA

La jornada inaugural tuvo su anécdota: el agua. Pero el agua dulce en forma de diluvio que obsequió a los asistentes a la salida de la función de gala —en la que se proyectó "El día del delfín", galardonada en el III certamen—, celebrada, como todas las proyecciones, en el cine Carlos III, constituido en palacio del festival, en el que no faltó el apropiado ornato exterior, con barca de pesca incluida, y una severidad extraordinaria en el interior, reflejo del luto nacional que se estaba viviendo.

A esta gala inaugural asistieron el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Elizalde; gobernador civil de la provincia de Murcia, don José Aparicio Calvo-Rubio; alcalde de la ciudad, don Luis Roch Sánchez, así como diversas autoridades provinciales y locales.

CATORCE NACIONES Y TREINTA PELÍCULAS

Catorce fueron las naciones participantes: Alemania, Francia, Formosa, Estados Unidos, Australia, Inglaterra, Austria, España, Egipto, Bélgica, Brasil, Italia, Dinamarca y los Estados Unidos.

Entre todas ellas, treinta películas: largometrajes, nueve, y el resto, cortos, que en líneas generales demostraron grandes cualidades técnicas.

Normalmente, las jornadas estuvieron divididas en dos sesiones, si bien hay que destacar que el martes 25 y el miércoles 26 se proyectaron —también dentro de concurso— "cortos" en Aula de Cultura de la Caja de Ahorros del Sureste de España, en sesiones matinales. Pero hay que reseñar que el jueves 27 y el viernes 28 hubo que triplicar las sesiones de tarde a la vista del éxito de público, que en casi todas las jornadas llenó el local.

A las proyecciones de "Pacific Challenge" ("Las balsas"), asistieron los actores Vital Alsar y Marc Modena. También el subditto chino Steven F. Wang presentó la película de Formosa, "Coral". Y como nota femenina, la presencia de la actriz Nadiuska.

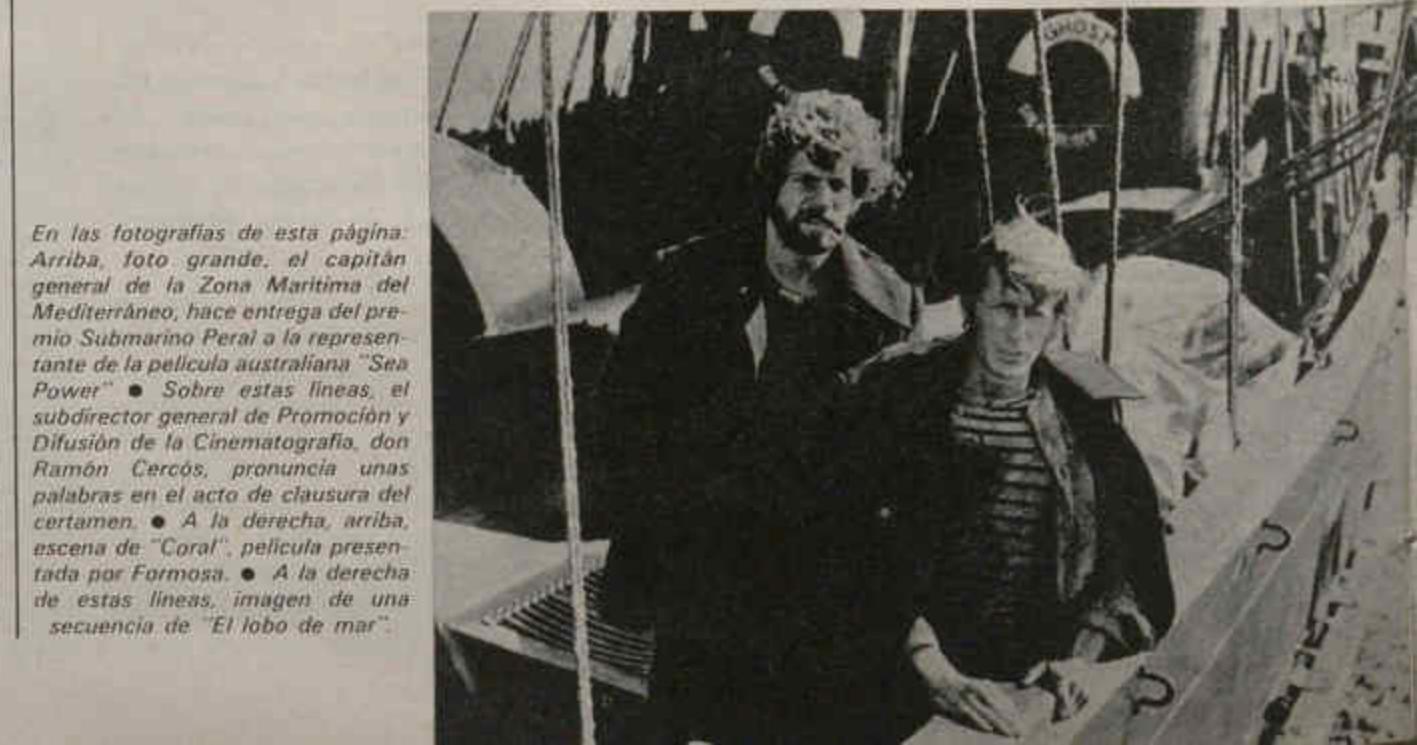
UNA PELÍCULA DE FUTUROS PERIODISTAS

Fuera de concurso se exhibió la película "Volver al mar", presentada por los alumnos de la Sección de Imagen de la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid.

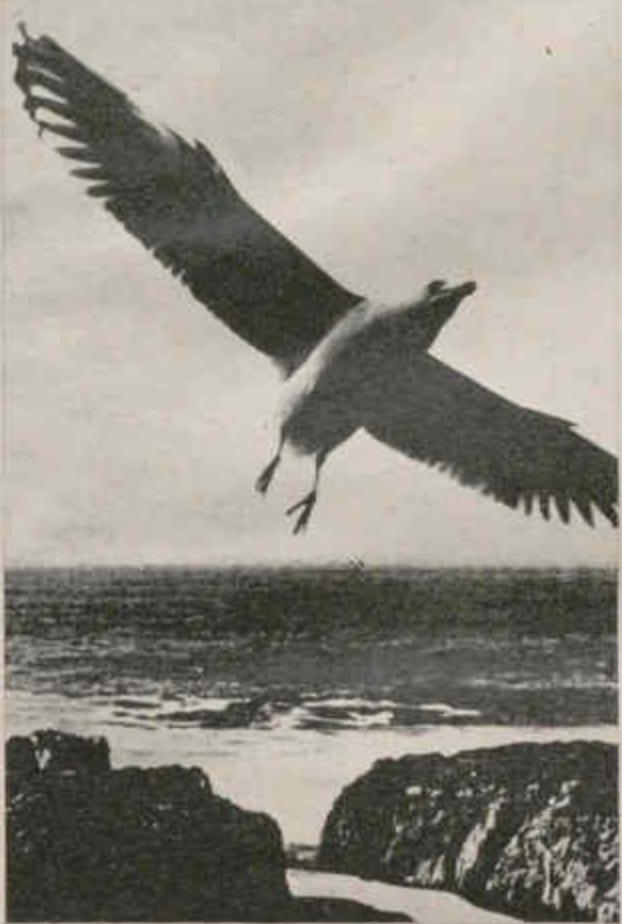
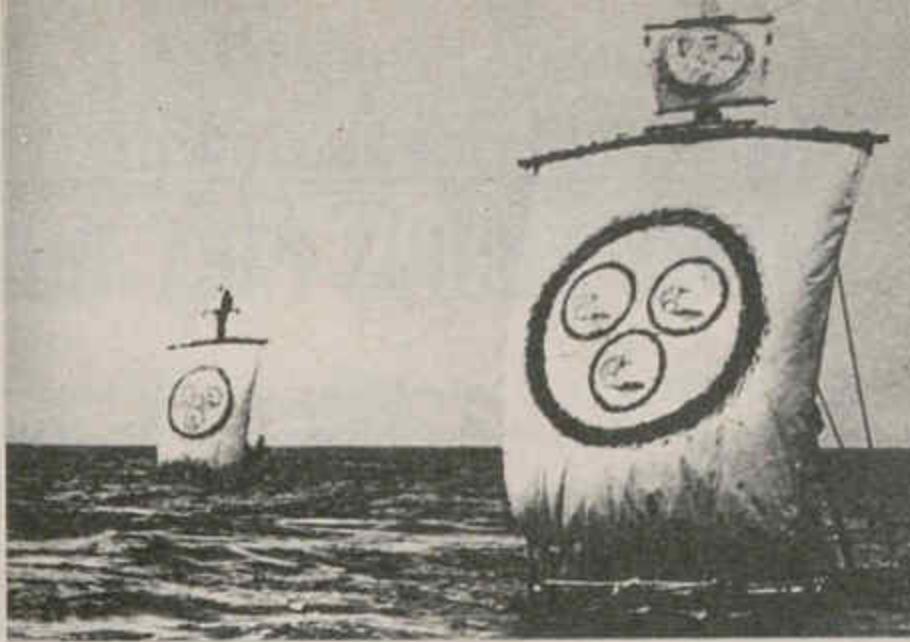
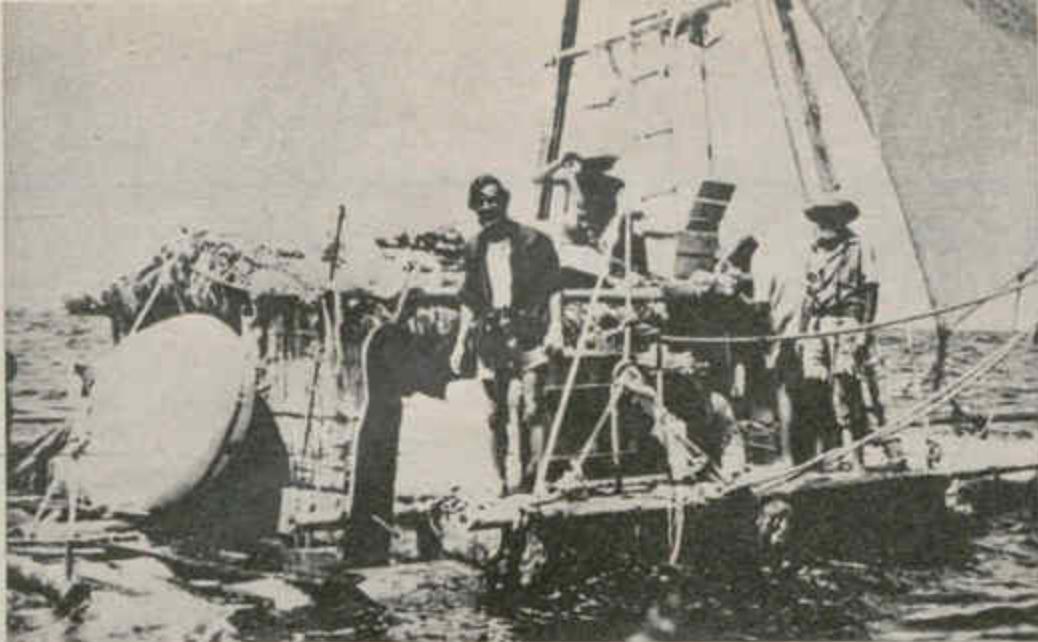
Ha sido nota dominante de esta IV Semana, la total ausencia de actos sociales, quedando toda ella circunscrita a las proyecciones, como expresión de las jornadas de luto nacional.

SESIÓN DE CLAUSURA

A la sesión de clausura asistieron también las primeras autoridades civiles y militares, encabezadas por el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, quienes hicieron entrega de los premios, siendo de destacar la presencia del presidente de honor de la Semana, don Rafael Rodríguez Martínez, delegado provincial del Ministerio de Información y Turismo en Melilla, uno de los creadores del certamen durante su permanencia al frente del CIT, en Cartagena. Se proyectó, en esta gala final, la película australiana "Cristal Voyager", juntamente con el corto "Sea Power", también de Australia. ■ JOSE MONERI.



En las fotografías de esta página:
Arriba, foto grande, el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, hace entrega del premio Submarino Peral a la representante de la película australiana "Sea Power" • Sobre estas líneas, el subdirector general de Promoción y Difusión de la Cinematografía, don Ramón Cercos, pronuncia unas palabras en el acto de clausura del certamen. • A la derecha, arriba, escena de "Coral", película presentada por Formosa. • A la derecha de estas líneas, imagen de una secuencia de "El lobo de mar".



Las fotografías de esta página completan el reportaje que ofrecemos sobre la IV Semana Internacional de Cine Naval, que se celebró en la ciudad de Cartagena. Arriba, dos escenas de la película "Pacific Challenge" ("Las balsas"), que obtuvo el premio especial Ciudad de Cartagena-Carabela de Plata. • Sobre estas líneas, una imagen de "Jonathan Livingston Seagull", cuyo director obtuvo el trofeo Lepanto. • A la derecha de dicho grabado, Vital Alsar, uno de los autores e intérpretes de la película "Las balsas", recibe la Carabela de Plata de manos del alcalde de Cartagena. A la derecha de estas líneas, un plano del galardonado film australiano "Sea Power".

RELACION DE PREMIOS

- Trofeo SUBMARINO PERAL, tema Marina de Guerra, a la película **SEA POWER**, de Australia.
- Trofeo FARO DE CABO DE PALOS, tema Marina Mercante, a la película **DANSK FISK**, de Dinamarca.
- Trofeo MUJOL, tema Marina de Pesca, a la película **SEE**, de EE. UU.
- Trofeo SIRENA, tema deportivo, científico, cultural, etcétera, a la película **LE GRAND OCEAN**, de Francia.
- Premio CIGALA DE PLATA, al mejor cortometraje, a la película **LO SPARVIERO DEL MARE**, de Italia.
- Premio especial Ciudad de Cartagena-CARABELA DE PLATA, a la película que mejor valora y estimula el espíritu marinero, a la película **PACIEIC CHALLENGE (LAS BALSAS)**, de EE. UU.

Por lo que se refiere a los premios facultativos, se acuerda conceder los siguientes:

- Al mejor director, trofeo LEPANTO, a la película **JONATHAN LIVINGSTONE SEAGULL**, de EE. UU.
- Al mejor actor, trofeo ANCLA, a Joseph Bottoms, por su interpretación en la película **THE DOVE**.
- A la mejor actriz, trofeo ALADROQUE, a Chang Chi-Yui, por su interpretación en la película **CORAL**.
- La Junta de Obras del Puerto de Cartagena, en el centenario de su fundación, concede un premio al Centro de Iniciativas y Turismo de Cartagena, para la IV Semana Internacional de Cine Naval, a otorgar a la película en la cual aparezca la mejor secuencia sobre temas portuarios.

Se acuerda conceder este premio a la película **DESTINATION PORT OF MELBOURNE**, de Inglaterra.

- Por su parte, el Instituto Social de la Marina concede otro premio al Centro de Iniciativas y Turismo, para la IV Semana Internacional de Cine Naval, a otorgar al cortometraje que mejor estimule la práctica del deporte náutico.

Se acuerda conceder este premio a la película **CAMPEONATO MUNDIAL VAURIENT 1974**, de España.

- Se acuerda hacer una mención especial a la película **VOLVER AL MAR**, presentada por los alumnos de tercer curso de la Sección Imagen, de la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid.

NUEVAS TARIFAS PARA TRIPULANTES DE BARCOS ALEMANES (y II)

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Continuamos hoy con las tarifas correspondientes a los barcos de pasajeros, trasatlánticos, recreo, etcétera. (Ver "Hoja del Mar" de diciembre de 1975, donde publicábamos la primera parte de esta información.)

TRIPULACION

	Grundbeuer DM	Bereitschafts- Pauschale DM	Gesamtheuer DM	Auslandszulage DM	Einzel- überstunde DM	Nachtarbeits-/ Sonntagszuschl. pro Stunde DM
a) Deck						
2. Bootsmann, Feuerschutzmamn und Steurer	1.223	—	—	245	9,54	1,77
2. Zimmermann	1.188	—	—	238	9,27	1,72
b) Bedienung						
1. Steward auf Schiffen ohne Obersteward						
1. bis 3. Jahr	1.033	201	1.234	207	8,06	1,49
4. bis 6. Jahr	1.091	213	1.304	218	8,52	1,58
ab 7. Jahr	1.135	221	1.356	227	8,86	1,64
Wäscheverwalter						
1. bis 3. Jahr	1.114	217	1.331	223	8,69	1,61
4. bis 6. Jahr	1.150	224	1.374	230	8,98	1,66
ab 7. Jahr	1.201	234	1.435	240	9,37	1,74
Steward						
1. bis 3. Jahr	949	185	1.134	190	7,41	1,37
4. bis 6. Jahr	964	188	1.152	193	7,52	1,39
ab 7. Jahr	1.000	195	1.195	200	7,80	1,44
Messesteward	489	95	584	98	3,82	0,71
Messejunge						
im 1. Jahr	295	58	353	59	2,31	—43
im 2. Jahr	378	74	452	76	2,95	—55
Oberaufwäscher	1.075	209	1.284	215	8,38	1,55
Aufwäscher	677	132	809	135	5,28	—98
c) Küche						
1. Koch oder leitender Koch auf Schiffen ohne Oberkoch						
1. bis 3. Jahr	1.351	263	1.614	270	10,54	1,95
4. bis 6. Jahr	1.455	284	1.739	291	11,35	2,10
ab 7. Jahr	1.575	307	1.882	315	12,28	2,27
2. Koch, 1. Mannschaftskoch, 1. Anrichter						
1. bis 3. Jahr	1.151	224	1.375	230	8,98	1,66
4. bis 6. Jahr	1.216	237	1.453	243	9,49	1,76
ab 7. Jahr	1.284	250	1.534	257	10,02	1,85
3. Koch, 2. Mannschaftskoch	1.075	209	1.284	215	8,38	1,55
3. Koch mit weniger als 12 Monaten Fahrtzeit, Anrichtergehilfe	1.038	202	1.240	208	8,10	1,50
Alleinkoch						
1. bis 3. Jahr	1.260	246	1.506	252	9,83	1,82
4. bis 6. Jahr	1.355	264	1.619	271	10,57	1,96
ab 7. Jahr	1.458	284	1.742	292	11,38	2,11
2. Anrichter						
1. bis 3. Jahr	1.075	209	1.284	215	8,38	1,55
4. bis 6. Jahr	1.110	217	1.327	222	8,67	1,60
ab 7. Jahr	1.165	227	1.392	233	9,09	1,68

TRIPULACION

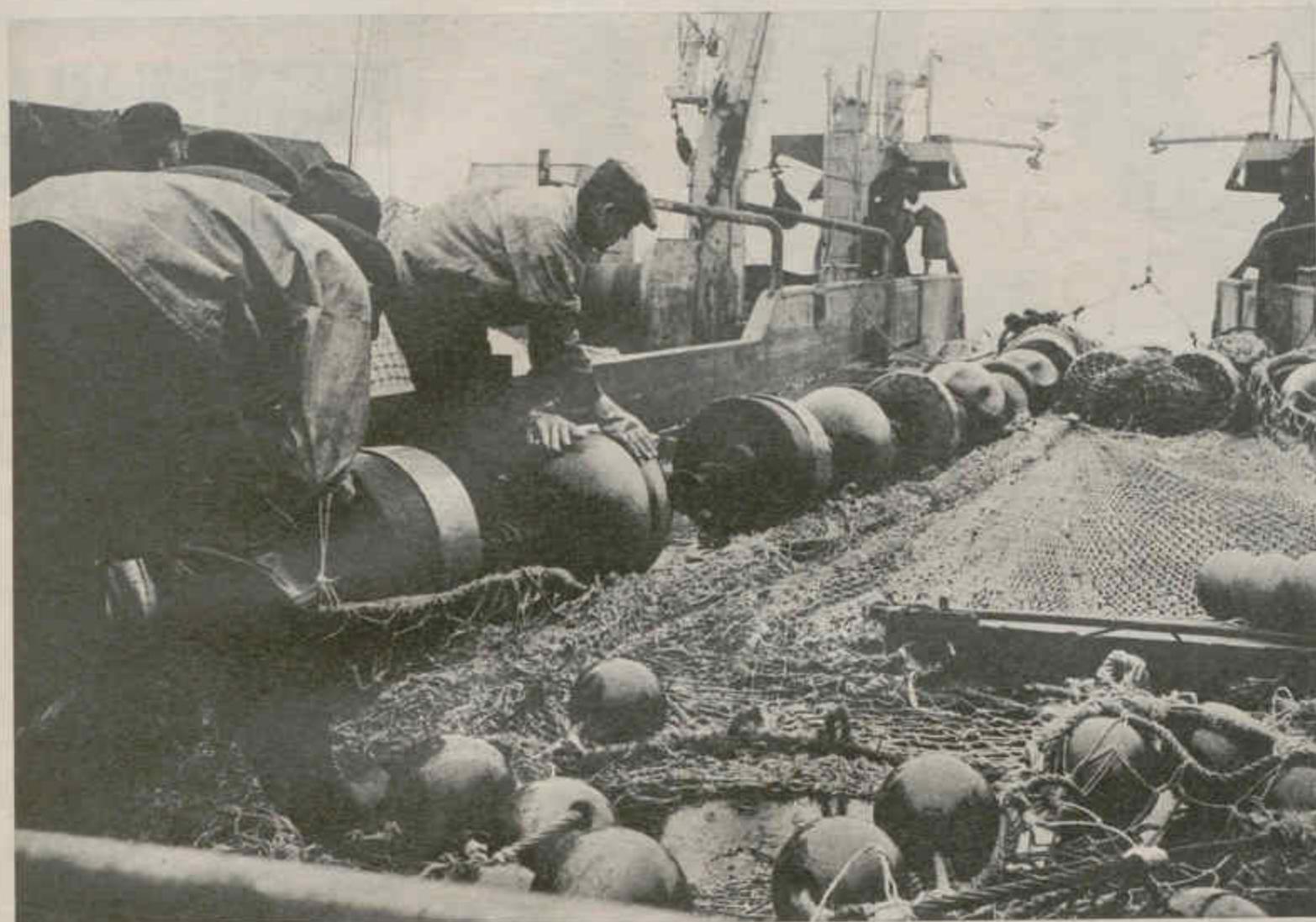
	Grundbeuer DM	Bereitschafts- Pauschale DM	Gesamtheuer DM	Auslandszulage DM	Einzel- überstunde DM	Nachtarbeits-/ Sonntagszuschl. pro Stunde DM
Proviantverwalter (1. Küper)						
oder Proviantflagermeister						
1. bis 3. Jahr	1.209	236	1.445	242	9,44	1,75
4. bis 6. Jahr	1.256	245	1.501	251	9,80	1,81
ab 7. Jahr	1.311	256	1.567	262	10,23	1,89
Proviantaufseher (2. Küper)						
Alleinküper						
1. bis 3. Jahr	1.031	201	1.232	206	8,05	1,49
4. bis 6. Jahr	1.083	211	1.294	217	8,45	1,56
ab 7. Jahr	1.119	218	1.337	224	8,73	1,62
I. Konditor						
1. bis 3. Jahr	1.150	224	1.374	230	8,98	1,65
4. bis 6. Jahr	1.223	238	1.461	245	9,54	1,77
ab 7. Jahr	1.290	252	1.542	258	10,07	1,86
2. Konditor						
1. bis 3. Jahr	1.075	209	1.284	215	8,38	1,55
4. bis 6. Jahr	1.098	214	1.312	220	8,57	1,59
ab 7. Jahr	1.119	218	1.337	224	8,73	1,62
1. Schlachter/1. Bäcker						
1. bis 3. Jahr	1.098	214	1.312	220	8,57	1,59
4. bis 6. Jahr	1.143	223	1.366	229	8,92	1,65
ab 7. Jahr	1.194	233	1.427	239	9,31	1,73
2. Schlachter/2. Bäcker						
1. bis 3. Jahr	1.031	201	1.232	206	8,05	1,49
4. bis 6. Jahr	1.083	211	1.294	217	8,45	1,56
ab 7. Jahr	1.119	218	1.337	224	8,73	1,62
Alleinschlachter/Alleinbäcker						
1. bis 3. Jahr	1.075	209	1.284	215	8,38	1,55
4. bis 6. Jahr	1.106	216	1.322	221	8,63	1,60
ab 7. Jahr	1.157	226	1.383	231	9,03	1,67
Kochsmaat mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit						
.....	499	97	596	100	3,89	—72
Kochsmaat						
.....	655	128	783	131	5,12	—95
Kochsmaat, soweit gelernter Schlachter, Bäcker oder Koch						
.....	1.038	202	1.240	208	8,10	1,50
Bademeister, Turnwart						
.....	1.143	223	1.366	229	8,92	1,65
e) Wäscherei						
Wäschmeister	1.194	233	1.427	239	9,31	1,73
Wäscher	850	166	1.016	170	6,63	1,23
Plätterin	802	156	958	160	6,26	1,16
f) Drückerei						
1. Drücker	1.355	264	1.619	271	10,57	1,96
Alleindrücker	1.319	257	1.576	264	10,29	1,91
2. Drücker	1.284	250	1.534	257	10,02	1,86

TRADUCCIONES:

Grundbeuer: SUELDO BASE. Bereitschafts-Pauschale: SERVICIO GLOBAL. Gesamtheuer: SUELDO TOTAL. Auslandszulage: SUPLEMENTO VIAJE EXTRANJERO. Einzelüberstunde: HORA EXTRAORDINARIA. Nachtarbeit: TRABAJO NOCTURNO. Sonntagszulage: SUPLEMENTO DOMINGOS. Deck: CUBIERTA. Bootsmann: CONTRAMAESTRE. Feuerschutzmamn: BOMBERO. Steuern: TIMONEL. Zimmermann: CARPINTERO. Bedienung: SERVICIO. Steward auf Schiffen ohne Obersteward: CAMAREROS EN BARCOS SIN JEFE DE CAMAREROS. Jahr: AÑO. Wäscher: LAVANDERIA. verwalter: ADMINISTRADOR. Steward: CAMARERO. Messesteward: CAMARERO OFICIALES. Alleinkoch: COCINERO SOLO. Anrichter: SERVIDOR. Messejunge: AYUDANTE DE OFICIALES. Oberaufwäscher: JEFE DE LAVANDERIA. Aufwäscher: LAVANDERO. Küche: COCINA. Koch: COCINERO. Ohne: SIN. Schiffen: BARCOS. Oberkoch: JEFE DE COCINA. Manschaftkoch: COCINERO DE LA TRIPULACION. Koch mit weniger als 12 Monate Fahrtzeit, Anrichtergehilfe: COCINERO CON MENOS DE 12 MESES DE TRAVESIAS-AYUDANTE DE SERVICIO. Proviantverwalter: INTENDENTE. Proviantflagermeister: JEFE INTENDENTE DE ALMACEN. Proviantaufseher: INSPECTOR DE INTENDENCIA. Konditor: REPOSTERO. Schlachter: CARNICERO. Bäcker: PANADERO. Kochsmaat mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit: CABOS DE COCINA CON MENOS DE 6 MESES DE TRAVESIAS. Kochsmaat: CABO DE COCINA. Gelernter: APRENDIZ. Bademeister: BAÑISTA. Turnwart: PROFESOR DE CULTURA FISICA. Wäschmeister: JEFE DE LAVANDERIA. Plätterin: PLANCHADORA. Drückerei: IMPRENTA. Drücker: TIPOGRAFO.

Y hasta el próximo reajuste de tarifas, que esperemos, en bien de nuestros marinos, que sea mañana mismo, así como una vez más resaltar lo que se pierden al no ser canjeable la cartilla de navegación española, tal como se viene haciendo con los carnets de conducir y sobre lo que tanto hemos insistido, por pareceros más seria aquella que éstos y además más necesaria. ¿Hasta cuándo se va a dejar de intentar que los ejercicios necesarios para obtener la cartilla de navegación española sean considerados inferiores a los alemanes? Y, como siempre, deseando seguir informando y ayudando, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

El trabajo a bordo:
dinamismo y camaradería.



"UNA VEZ QUE
EL MAR TE DO-
MINA, LA VIDA
EN TIERRA RE-
SULTA INGOBER-
NABLE".

MARINO VIGUES
A BORDO DE UN
BARCO - FACTO-
RIA ALEMÁN.



Antonio Docal.

LA MAR ES COMO UN VICIO

Bremerhaven (Especial para "Hoja del Mar").—Nos encontramos en un bar. Por casualidad. Nos encontramos y hablamos del mar, del trabajo a bordo. De la pesca entre Islandia y la península de El Labrador. Cada viaje son noventa días fuera de casa: seis días para allá, seis para acá, y setenta y ocho días en el mar, tocando puerto sólo para repostar.

José Antonio Docal, natural de Vigo, marinero de cubierta en el "Bremen", barco-factoría alemán, inscrito en Bremerhaven, es muy joven, casi un chaval todavía. Pero su primera salida al mar la hizo ya a los diecinueve años. En aquella época, su gran ilusión era ser marino, navegar, correr mundo. "Pero ese sueño juvenil ya se desvaneció y ahora me queda la realidad", dice. Y la realidad es dura. "Pero es que el mar es como un vicio. Te acostumbras a él y luego la vida en tierra ya no te gusta, te resulta incontrolable". Sonríe. Cree que no se explica bien. Sigue contándome que la vida en el mar es lo imprevisto siempre, lo inesperado. Un día sol. Otro día viento, bandazos de un lado para otro. La comida y el trabajo están seguros, y el aburrimiento. Y uno se acostumbra a vivir sin deseos concretos. El único deseo, quizás, es quedarse en tierra para siempre. Pero...

UN BARCO-FACTORIA MODERNO

De su barco me habla con entusiasmo. En popa se encuentra el "Schlachtdeck" (cubierta para descuartizar). Luego está la entrecubierta de elaboración con cuatro "Sortierbunker" (bodegas para selección). En conjunto viene a ser como una fábrica en tierra. Cada sección está separada de la otra, pero todas coordinan su trabajo: fileteado, triturado, empaquetado, congelación. Por medio de cintas transportadoras, el pescado pasa de una sección a

Algunas veces, en la "tele", se coge una película buena y nos reunimos todos en el comedor a verla.



(Pasa a la pág. siguiente)

TERMINARA PESQUERA" DEL AT

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—En el pasado mes de noviembre, tras dos largos días de negociaciones en Bonn, las delegaciones de la República Federal y de Islandia han comunicado a la prensa que, por fin, se ha conseguido llegar a un acuerdo —por lo menos en los puntos más importantes— que podría terminar la "guerra pesquera" que desde hace ya tres años, más o menos sonadamente, viene librándose entre ambos países.

El acuerdo logrado en Bonn entrará en vigor tan pronto como haya sido aprobado y ratificado por el Parlamento de Reykjavík. Los puntos de dicho acuerdo son los siguientes:

- Limitación del número de "boys" alemanes autorizados a trabajar en aguas islandesas (el número de buques y los nombres de los mismos, se especificaba en una detallada lista que no fue entregada a los periodistas).
- Renuncia absoluta, por parte alemana, a utilizar barcos congeladores, los llamados "Frostern" (en este punto precisamente fracasaron las negociaciones germano-islandesas hace un año, por negarse Alemania a aceptar tal condición).
- Delimitación concreta de las zonas en que las flotillas pesqueras alemanas podrán trabajar.
- Limitación de la cuota anual de pesca a 60.000 toneladas de pescado (el año pasado, Alemania pedía un mínimo de 85.000 toneladas).
- Puesta en vigor de medidas concretas, por parte alemana, para modificar las tarifas aduaneras, facilitando la entrada del pescado fresco islandés en la República Federal.

En el informe firmado por ambas delegaciones, Bonn, sin embargo, hace constar que por su parte no reconoce como aguas jurisdiccionales islandesas la zona de 200 millas, y Reykjavík, por la suya, aunque expresa la esperanza de vender más pescado fresco que hasta ahora en los puertos alemanes, no se compromete con ninguna cifra determinada a cubrir las necesidades de los mercados de la República Federal.

FUTURO POCO RISUEÑO PARA LA INDUSTRIA PESQUERA ALEMANA

Según manifestaciones del Ministerio Federal de la Alimentación, en Bonn, el futuro de la industria del pescado se ve ensombrecido por nubarrones de problemas difíciles específicos de resolver. Las esperanzas que podrían ponerse en el III Congreso de Derecho Marítimo, que se celebrará en mayo de 1976 en Nueva



En las horas de aburrimiento se hacen ejercicios físicos en cubierta.

LA MAR ES COMO UN VICIO

otra. Con los desperdicios se hace harina y se mete en sacos. En la sección de congelación hay 10 refrigeradores verticales con una capacidad diaria total de 50 toneladas de filetes. La capacidad de la bodega de almacenaje es de 350 toneladas de harina en sacos. El barco mide 92 metros de eslora y 15 de manga, y tiene un desplazamiento bruto de 3.200 toneladas. En máquinas lleva dos motores Diesel de 2.400 HP cada uno, desarrollando una velocidad de navegación en arrastre de 15 nudos y medio.

TRABAJO Y CAMARADERIA

A bordo se lleva una vida de trabajo y camaradería. Está, claro, el problema del idioma: ni ellos te entienden a ti ni tú muchas veces les entiendes a ellos. Pero discriminación, por ser extranjero, de eso nada. De los 24 hombres de la tripulación,

dos son españoles y cuatro portugueses. El programa cotidiano es igual para todos: doce horas de trabajo; doce horas para dormir o aburrirse. Pero, al mes, neto, se cobran unos 1.200 marcos (unas 26.000 pesetas). Esto ya compensa. En las horas de descanso, unos duermen, otros hacen ejercicios gimnásticos en cubierta o juegan a las cartas, o hacen barquitos de madera, o se ponen a beber hasta que se emborrachan. Algunas veces, si hay suerte, se coge en la "tele" una buena película y entonces se reúnen allí todos, en el comedor, como una gran familia, a ver la "tele". Bueno, claro, y el día más grande es cuando llegan cartas de casa.

ALCOHOL Y PELEAS

Puerto se toca sólo de tarde en tarde para descargar pescado y meter víveres

frescos. Una vez entran en Halifax, otra quizás en San Pierre. En fin, donde más cerca se quede. La vida en puerto extranjero es una serie de gamberradas. Cuando saltan a tierra, lo primero no es ir corriendo a buscar una mujer, que es lo que muchos se creen, sino meterse en una taberna, beber, ponerse como una cuba, y luego, por cualquier tontería, liarse a palos con el primero que sea. Golpear, zumbarle a alguien, es como una necesidad. Es como decir: ¡Vamos a estirar las piernas! Y al final, apaleado y borracho, quizás, termina uno cayendo en alguna cama, con alguna tía también borracha. Pero de amores románticos, nada. En tierra sólo van todos a sacarle a uno el dinero. El trabajo en el mar es preferible. Lo único malo, algunas veces, es el frío, los temporales, el viento, la lluvia, la niebla. Y siempre las mismas caras a bordo... ■ MANUEL NOALES.



El buque factoría "Bremen", matriculado en Bremerhaven, uno de los seis buques factorías que para la empresa alemana Nordsee pescan en el lejano Norte.

LA "GUERRA EN EL NORTE ATLÁNTICO"

York, no darán otro resultado que una mayor frustración acompañada forzosamente de elevadas pérdidas para la industria pesquera alemana.

Tanto en el conflicto pesquero con Islandia, como en las negociaciones que se están celebrando entre Noruega y la República Federal, el resultado está ya a la vista: concesiones, pérdidas. Islandia se ha negado a garantizar el abastecimiento de pescado fresco de los mercados alemanes, lo que hubiera podido compensar la disminución de las cifras de pesca concertadas con Islandia. En cuanto a las negociaciones del próximo mayo en Nueva York, la República Federal se encontrará sin aliados interesados en defender con ella el mantenimiento de los tradicionales derechos de pesca, ya que casi todos los países subdesarrollados, así como aquellos otros con un extenso perímetro costero, están ya de acuerdo en que, en el futuro, el límite de la zona marítima-económica jurisdiccional se fije en las 200 millas marinas. Para Alemania, pues, país de poca zona costera marítima, pero con potentes flotas de pesca y una más potente aún industria de derivados del pescado, el futuro se presenta por cierto muy poco risueño.

EN EL NORDESTE DEL ATLÁNTICO: LIMITACION DE LA PESCA DE ARENQUES

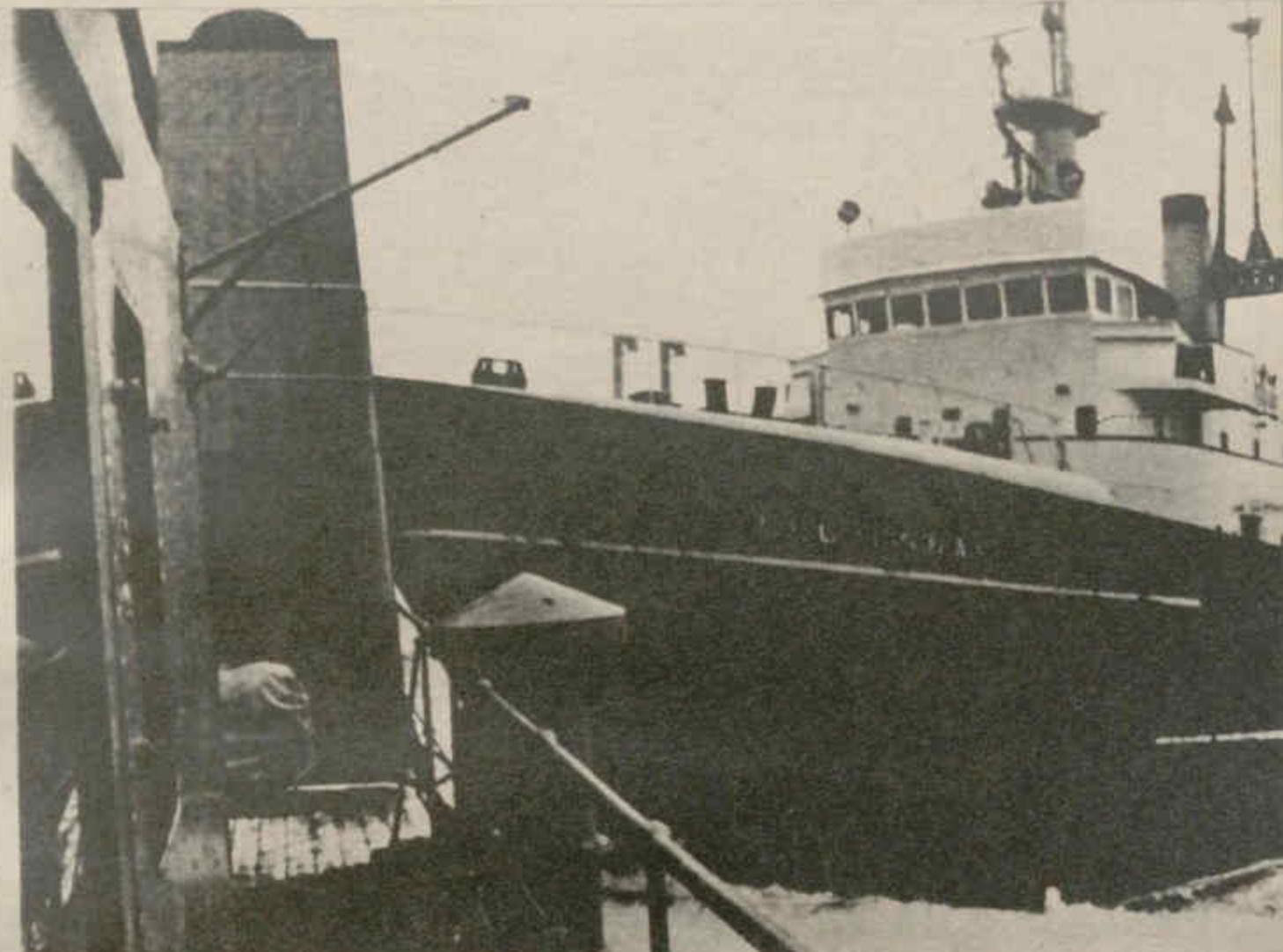
Delegados de 15 países, en la Conferencia de expertos sobre condiciones de la pesca en la zona Norte del Atlántico, han decidido que por el momento se mantengan en vigor los contingentes actualmente autorizados de pesca de arenques.

Por mayoría absoluta, se fijó, para los primeros seis meses de 1976, un contingente global máximo de pesca de 87.000 toneladas, no modificándose las cifras de pesca autorizadas en la actualidad a cada uno de los países participantes.

Durante las conferencias, varios científicos y profesores de diversos países subrayaron la necesidad de prohibir temporalmente pero de manera total, por lo menos para 1976, la pesca del arenque en el mar del Norte. Los científicos coincidieron en que las reservas de arenques disponibles en el mar del Norte apenas si llegan, en la actualidad, a suponer una décima parte de las reservas existentes hace diez años. "De forma que si se sigue pescando a lo loco —dijo uno de los profesores—, pronto en el mar del Norte no quedará ni un arenque".

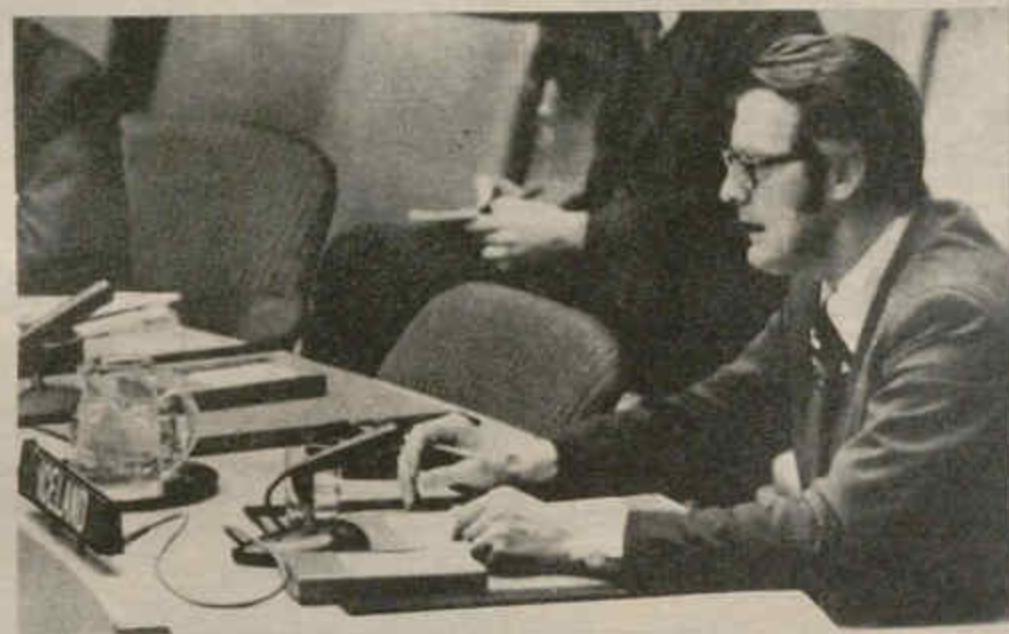
Los países participantes a la Conferencia quieren volver a reunirse en abril de 1976, con el fin de fijar nuevas cuotas o contingentes de pesca autorizados a cada país, para el segundo semestre de 1976.

Hasta la fecha el contingente de pesca más alto, con un total de 46.000 toneladas al año, lo sigue teniendo Dinamarca. ■ M. N.



LA GUERRA DEL BACALAO

La foto de arriba está tomada momentos antes de producirse la colisión entre el barco islandés "Thor" y el "Lloyd'sman", buque de protección de los pesqueros británicos. El "Thor" había abierto fuego contra los barcos de protección ingleses, siendo éste el más grave de los incidentes producidos en la "guerra del bacalao". A la derecha, el representante permanente de Islandia en la ONU, Ongvi Ingvarsson, durante el debate en el Consejo de Seguridad sobre aquel problema.



PRO BALLENA

Mr. Stephen Ross, miembro liberal del Parlamento inglés, lleva al Ministerio británico de Agricultura con una enorme tarjeta de felicitación, firmada por 30 miembros del Parlamento, que desean termine la importación de grasa de ballena a las islas. Con la tarjeta se hizo entrega al ministro de varios productos sustitutos de tal materia. Todo para defender a la ballena, para que terminen sus capturas. Es una campaña "pro ballena".

El "Gorizont", buque zonético de 4.400 toneladas, último de los que se han hundido en el canal. Colisionó con un carguero marroquí.

CANAL DE LA MANCHA: PROBLEMAS DE TRAFICO

SE PRECONIZA UNA LEY INTERNACIONAL PARA LA NAVEGACION POR EL CANAL Y POR EL PASO DE CALAIS

En el espacio de pocas semanas se han hundido en el canal de la Mancha y paso de Calais, el cargo griego "Niki", el "Texaco-Caribbean" y el "Brandenburg" con un balance de 50 muertos. Esta trágica serie de naufragios ha planteado de nuevo el problema de la circulación en esta zona por donde cruzan en ambos sentidos, continuamente una multitud copiosísima de barcos.

Desde 1967 se sigue la norma de que los navios que atraviesan en el paso de Calais en el sentido Norte-Sur, sigan a lo largo de la costa francesa, y los que van en el sentido opuesto, es decir, Sur-Norte, bordeando la costa inglesa.

El organismo marítimo británico encargado del balizado y del pilotaje en las aguas inglesas, empieza a discutir esta reglamentación. Recientemente, el Trinity House ha recomendado que se hagan obligatorios los sentidos inversos y que los barcos naveguen "hacia la izquierda". Piensan que de esta forma podrían evitarse gran número de accidentes, entre otros el encallar en los altos fondos que bordean en algunos lugares las costas francesa y belga.

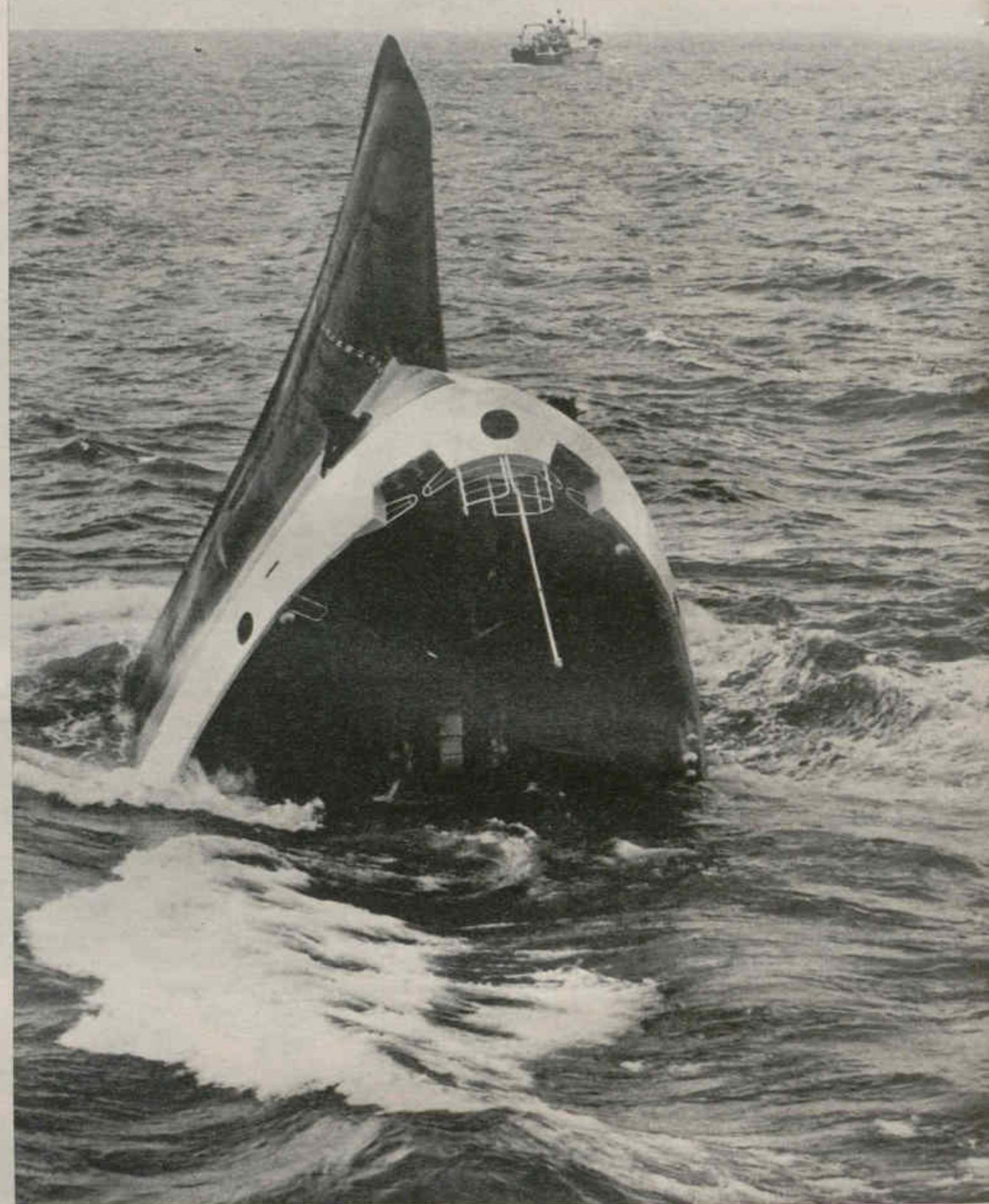
LA ULTIMA ETAPA DEL WURMIENSE

Entre los años 12.000 y 11.000 antes de nuestra Era se registró en Europa una dulcificación del clima que provocó la fusión casi violenta de los hielos de la última época glacial. Los hielos se funden hasta la altura de Escandinavia y a partir de los años 10.000 antes de nuestra Era surge una vasta extensión de agua al Sur de la zona de los hielos: es el principio del lago glaciar Báltico. Gracias a esta fusión de los hielos empieza a elevarse el nivel del mar, dando comienzo la llamada "transgresión flandriense".

Los renos huyeron locamente ante el calor y ganaron la linda septentrional de Europa, donde continúan alimentándose de liquenes. El Báltico, que es un lago helado, cerrado al Oeste por la Escania se extiende hasta el mar Blanco. El casquete glaciar, restringiendo entonces a Escandinavia se funde continuamente, lo que tiene por efecto aumentar la extensión del lago glaciar Báltico.

Hacia el año 7.000 antes de Jesucristo, el lago glaciar Báltico supera los límites del actual mar Báltico y entra en comunicación por el Oeste con el mar del Norte. Esta fusión de los hielos tiene una consecuencia singular. El actual canal de la Mancha es sumergido y a partir del año 7.000 antes de Jesucristo Inglaterra se convierte en isla. En los cursos de agua, el mar asciende, formando los estuarios y las rías que ya conocemos.

El geólogo H. G. Terrier describe así el panorama geológico de la región: "Si hubieseis



UNA TRÁGICA SERIE DE NAUFRAGIOS EN POCAS SEMANAS, IMPONE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS

tenido ocasión de pasear en helicóptero, en plena glaciaciación wurmiense (sobre todo entre los años 25.000 y 17.000) por encima de los continentes y océanos, os habrían sorprendido evidentes diferencias con la geografía actual. No solamente grandes casquitos glaciares extienden sobre tierras y mares la influencia de los polos, sino que hasta los mares —una buena parte de los cuales estaba absorbida por esos hielos— se habían retirado de un sector importante de la plataforma continental, hasta alcanzar esta retroceso un espesor de agua marina de unos 100 metros como promedio. De este modo, el canal de la Mancha, actualmente de una profundidad menor de 50 metros, no existía o poco menos, y la plataforma continental del golfo de León, que es muy extensa y cuya inclinación es muy suave, estaba en gran parte emergida. Sobre esas tierras, el modelado, más o menos conseguido, había sido en parte elaborado en el curso de fases regresivas

anteriores, correspondiendo a las expansiones glaciares del Cuaternario antiguo o, mejor, a la retroceso final del Mioceno. Así podríais reconocer los ríos costeros del litoral francés mediterráneo haciendo discutir sus aguas hacia el talud continental y, cerca del mar del Norte, la confluencia del Támesis y del Rin. Estos ejemplos podrían multiplicarse".

Esta excursión geológica, explicativa de la escasa profundidad del canal de la Mancha y consiguientemente de las dificultades para la navegación, explica el interés con que los servicios hidrográficos de las Marinas francesa y británica, en primer lugar han estudiado este problema. El comandante Houdet, del servicio hidrográfico de la Marina francesa ha expuesto así su opinión sobre la fórmula de "invertir el sentido de circulación". Esto —dice— no serviría más que para complicar las cosas. Existen altos fondos también a lo largo de Inglaterra y los barcos de gran calado tendrían que realizar

un verdadero slalom para navegar sin peligro de encallar. Los riesgos de colisión se multiplicarían al mismo tiempo. No es cuestión de cambiar el sentido de la circulación, sino de mejorarla. Para ello se recomiendan cinco puntos: 1) Hacer obligatorias a todos los navios las rutas recomendadas. 2) Determinar bien los "pasillos". 3) Ampliar la señalización del tráfico a lo largo de todo el canal de la Mancha. 4) Preconizar un estudio profundo sobre las causas de las colisiones. 5) Crear un presupuesto internacional del paso de Calais para completar la señalización marítima y retirar los cascos de navíos naufragados.

Una intensa cooperación internacional, junto con una extrema precaución y cautela, pueden estudiar estos condicionamientos geológicos, como los que presenta este paso marítimo intensamente frecuentado por el tráfico internacional. ■ JESÚS SAINZ MAZ-PULE

CUBA TAMBIEN MIRA AL MAR

ESTE AÑO PRETENDE ALCANZAR 186.000 TONELADAS DE PRODUCCION PESQUERA

CON LOS 26 BARCOS PESQUEROS SUPERARRASTREROS COMPRADOS A ESPAÑA, ESPERA CONSEGUIR MAS DE 500.000 TONELADAS DE CAPTURAS DE PESCA EN EL AÑO 1980

CON la reciente adquisición en Vigo (España) de 26 barcos pesqueros superarrastradores de más de 2.000 toneladas de registro bruto cada uno, Cuba realizaba —según los expertos— la mayor compra hecha por armador alguno en todos los tiempos y daba un paso adelante para hacer de los productos marítimos su cuarto renglón exportable y una de sus primeras fuentes alimenticias.

"Somos una isla, rodeados de agua por todas partes; por lo tanto no podemos estar de espaldas al mar...", dijo el primer ministro cubano Fidel Castro en 1963.

En efecto, las exportaciones marítimas le otorgaron en 1974 (últimos datos oficiales), 50 millones de dólares, superada solamente por el azúcar (Cuba es el primer exportador mundial del dulce), el níquel y el tabaco, por ese orden.

Del mar —estiman los expertos— debe provenir la mayor parte de los alimentos, como ocurre en Japón, Dinamarca, Suecia, Noruega y otros países con riquezas marítimas.

Ya sea por esto, y a pesar de la riqueza que supone sus 5.700 kilómetros de costa, de entonces hasta el presente los cubanos han rebasado con creces sus aguas territoriales para irse a faenar a los grandes caladeros internacionales.

Los dirigentes cubanos saben que el único modo de alimentar una población de nueve millones de habitantes, aproximadamente, y una explosión demográfica galopante, es mirando al mar.

En 1973, Cuba se situó en séptimo lugar en volumen de capturas entre los 43 países de América Central, Antillas y América del Sur, cuyo aumento de producción desde 1958 a 1973 fue de seis a nueve veces.

En ese mismo año, Cuba figuró entre los diez primeros países que más camarones y gambas capturaron: India, Brasil, Estados Unidos, República Federal Alemana, España, México, Arabia Saudita, Noruega y Corea del Sur son los otros. Y, asimismo, en el grupo más destacado en capturas de langosta espinosa ("spring lobster"), quedó en



Llegada al puerto de La Habana de una cuantiosa captura, y pesado y selección de langostas cubanas con destino a la exportación.

tercer lugar, superada únicamente por Brasil y Australia.

Por otra parte, las capturas de merluza del cabo ("merluccius espensis") la ubican en quinto lugar, después de la URSS, España, África del Sur y Japón.

Sin embargo, el cubano se muestra reticente a aceptar el pescado como base protística fundamental en su dieta cotidiana. Los 12 kilos de pescado (merluza en casi totalidad) que se le suministran anualmente "per cápita", los acepta a regañadientes.

DESARROLLO PESQUERO

La política pesquera nacional desde 1963 la lleva estrictamente a cabo el Instituto Nacional de la Pesca (INP) de Cuba.

El economista del programa de asistencia técnica de la FAO, doctor George C. Salmón, dijo en ese mismo año, en un estudio para esa entidad, que "en Cuba, el estado de los recursos acuáticos era prácticamente desconocido desde 1958".

En aquella fecha, la cifra aproximada de pescadores no rebasaba los 13.000, con promedio de un pescador por cada 500 habitantes (8.500.000 entonces), proporción análoga a la de los países europeos que no cuentan con flotas pesqueras modernizadas.

Esos pescadores, en su inmensa mayoría, eran de origen español, mallorquines y canarios radicados en el país.

Por entonces, la producción nacional fue de 22.000 toneladas métricas. En 1973, ya la cifra se elevó a más de 150.000 toneladas de pescado y marisco, y para el año en curso, se pretende alcanzar 186.000 toneladas.

Estas perspectivas superarán dichas cifras una vez que el parque naval pesquero se acreciente con las nuevas unidades adquiridas en distintos astilleros del mundo.

Al margen de esto, los dirigentes locales hacen énfasis en las construcciones navales del país. Un semillero de astilleros —menores pero eficaces, y que los cubanos suelen mostrar con orgullo aduciendo que antes del triunfo de la revolución

(1959) no había nada similar—, se encuentran dispersos por la isla.

Estos astilleros, sin la capacidad industrial de los grandes constructores navales del mundo se da a la febril tarea de construir barcos pequeños pero equipados con la más moderna técnica en cuanto a comunicaciones y sistema de tracción.

COOPERACION DE CIENTIFICOS EXTRANJEROS

Construidos en madera, ferrocemento plástico y algunos de acero, estas naves son ideales para operar en las aguas adyacentes y el golfo de México, donde se encuentra la langosta y el camarón, factores fundamentales de la exportación nacional.

De los ya mencionados superarrastradores adquiridos en Vigo, hasta el momento se han recibido dos: el "Río Damuji" y el "Río Jobabo" aunque se prevé que antes de 1980 los restantes 24 estén produciendo a toda máquina, fecha en que Cuba aspira a capturar más de 500.000 toneladas de productos marinos.

Pero, para este salto de avance, los cubanos no valoran únicamente sus cuantiosas inversiones en cuanto a técnica extractiva. Con el fin de conocer y localizar las riquezas que los mares de Cuba atesoran, se creó el Centro de Investigaciones Pesqueras (CIP), dependiente del INP, que aporta datos fundamentales de los mares adyacentes en cuanto a peces, moluscos, crustáceos, así como sus costumbres, épocas de desove y temperatura en que ésta se produce.

En este sentido el CIP ha recabado la cooperación de científicos extranjeros, donde predominan los provenientes del área socialista.

Los esfuerzos que hace Cuba para explotar en real medida las riquezas marítimas están proyectadas en base a los estudios de los especialistas que consideran que los recursos submarinos son el último asidero mundial para asegurar una alimentación rica en proteínas en los años venideros.

Es necesario por tanto —dicen— explotar esos recursos razonablemente para que no se deterioren y reduzcan. ■ OMAR FRANKLIN.

CANADA



HACE ONCE AÑOS,
CUANDO LA REINA
DE INGLATERRA
Y EL PRESIDENTE
EISENHOWER
INAUGURARON LA RUTA
MARITIMA
DE SAN LORENZO,
TODO EL MUNDO HABLO
DE LA INVERSION
MAS FABULOSA
DE LA HISTORIA.

HOY SE AFIRMA YA
QUE, LEJOS DE HABER
AMORTIZADO SU COSTO,
PARA EL AÑO 2009
LA CITADA RUTA
HABRA ACARREADO
UNA DEUDA
DE 50.400 MILLONES
DE PESETAS.

SUS PRINCIPALES
ENEMIGOS SON:
LA FALTA DE AGUA
PARA NAVEGAR,
LOS HIELOS INVERNALES,
UNA SERIE DE PUERTOS
DEFICIENTES...
Y LOS FERROCARRILES
AMERICANOS.

UN NEGOCIO FABULOSO... QUE FRACASO

En su día, la obra se anunció como la octava maravilla del mundo; una increíble proeza de la ingeniería que había transformado a los Grandes Lagos norteamericanos en el sexto océano del mundo.

Y cuando la Reina de Inglaterra y el entonces Presidente Eisenhower inauguraron la ruta marítima del San Lorenzo, hace de ello veintiún años, pareció realmente que los 33.600 millones de pesetas invertidos en su construcción habían sido una inversión de las más afortunadas.

La cosa no era para menos. Sobre el papel, tenía todo el aspecto de convertirse en una de las operaciones comerciales más rentables que el mundo ha conocido jamás.

En la práctica, sin embargo, los resultados han sido muy distintos. La ruta marítima del San Lorenzo, que conecta al océano Atlántico con los Grandes Lagos mediante una red de esclusas y compuertas y cuyo propósito era abrir un vasto mercado mundial a los productos y mercancías del Medio Oeste americano, ha sido un gigantesco fracaso.

La triste realidad es que esta gran obra arrojó una pérdida financiera y se vio enfrentada a innumerables dificultades casi desde un principio.

PROFETAS DE LA CATASTROFE

Para ser exactos, los síntomas eran claros ya en 1963, cuando los registros comenzaron a demostrar que las esperanzas originales de un gran volumen de tráfico tenían poco que ver con lo que estaba pasando en realidad.

Inmediatamente, los críticos del proyecto comenzaron a afirmar que la aventura conjunta norteamericano-canadiense resultaría un fracaso... y hoy empieza a parecer que los profetas de la catástrofe tenían razón.

En 1970, los barcos que utilizaron la ruta marítima transportaron únicamente cuarenta millones de toneladas de carga, comparadas con los cuarenta y ocho millones registrados en 1968. Y lo peor es que se espera que esta tendencia a la disminución continúe. De hecho, a estas alturas se ha renunciado ya a toda esperanza de que la ruta marítima haya amortizado el capital invertido en

su construcción para la fecha prevista: el año 2009. Y todo parece indicar que, para esa misma fecha, las deudas contraídas por las autoridades de la ruta habrán aumentado a más de 50.400 millones de pesetas.

ES MAS BARATO

Y la razón del fracaso es que, al parecer, la mayoría de los exportadores han llegado a la conclusión de que es más barato despachar sus mercancías por las rutas tradicionales; o sea, enviándolas por tren hasta los puertos de la costa oriental de los Estados Unidos.

Otro gran inconveniente de la ruta es que al helarse sus aguas durante el invierno, queda abierta al tráfico en realidad sólo durante el buen tiempo.

Y tampoco la actitud de las autoridades de los puertos situados en los Grandes Lagos ha sido muy favorable, se afirma. Tales autoridades se han mostrado por lo general poco activas a la hora de promocionar la ruta y las ventajas que supondría utilizar las instalaciones de los puertos en ella existentes.

Algunos de los puertos más pequeños, en realidad todavía carecen de las instalaciones adecuadas para el manejo de los cargamentos, y la calidad muy variable de los encargados del manejo de tales cargamentos ha retrasado el crecimiento de los puertos en general.

GRANDES PERDIDAS

También ha habido otros inconvenientes. En abril de 1964, al comienzo de la temporada de navegación, la falta de agua en los Grandes Lagos afectó seriamente el nivel de la ruta y también a una cierta cantidad de puertos.

La corriente de agua procedente del lago Ontario, en el río San Lorenzo, hubo de ser reducida a fin de asegurar una reserva de agua que permitiese mantener un nivel adecuado en el puerto de Montreal durante toda la estación. Esto, a su vez, significó que un considerable número de puertos quedaron fuera de servicio, y los barcos no pudieron

recalar en ellos. El resultado de todo ello fueron grandes pérdidas en los ingresos de aquella temporada.

Otra desgracia ocurrió en abril de 1965 —de nuevo a comienzos de la temporada—, cuando un carguero alemán se incendió tras una colisión con un buque de carga holandés.

SOLO CON LA LUZ DEL DIA

El barco holandés se hundió y bloquéo la ruta...

Y por si fuera poco, esa misma temporada se vio más dificultada todavía debido a que grandes masas de hielo permanecieron obstinadamente inamovibles en la entrada al lago Superior.

El resultado fue que en algunas partes de la ruta fue preciso reducir la navegación a las horas diurnas.

Luego, en 1969, ocurrió el suceso más sombrío de todos ellos: un estudio económico realizado por una firma especializada de Washington.

Dicho informe tenía 339 páginas... y no puede decirse que trazara un cuadro color de rosa. En realidad, en él se predecía un aumento anual del tráfico de sólo un 1 por 100 durante los próximos diez años.

PASADA DE MODA

El informe señalaba también que la mayoría de la flota que opera en la ruta está ya hoy pasada de moda y necesita ser sustituida.

Y si bien se señalaba que la parte de esa flota encargada del transporte de carga general era adecuada, el estudio criticaba además la «ausencia de operaciones totalmente mecanizadas a base de "containers"... al Oeste de Montreal».

Por otra parte, el informe predecía que las operaciones basadas en el alquiler de trenes enteros o de unidades ferroviarias a todo lo ancho de América del Norte privarían a la ruta de más de cuatro millones de toneladas de la carga que circula por ella en los próximos diez años.

Esa profecía está empezando a realizarse..., materializando a la vez un futuro muy negro para la ruta marítima del San Lorenzo. ■ JUDSON BENNETT

UTILIDADES POR 542 MILLONES DE SOLES LOGRO LA COMPAÑIA DE VAPORES EN 1974

LIMA (De nuestro corresponsal).—Durante 1974, la Compañía Peruana de Vapores (CPV) ha logrado superar los cuatro mil doscientos millones de soles de ingresos por concepto de fletes, habiendo obtenido en dicho lapso una utilidad neta de 542 millones de soles, sin considerar los 97 millones de soles pagados al Estado por concepto de impuestos.

La CPV, empresa que está en franca progresión, tiene actualmente diecisésis unidades propias, tres de ellas de veinticinco mil toneladas de registro fabricadas por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y trece de trece mil toneladas.

En lo que se refiere a la expansión de la CPV se anuncia la próxima construcción de un moderno edificio de doce pisos, en los mismos terrenos de Chucuito, donde actualmente se levanta el antiguo local de la compañía. De otro lado, se ampliará la sección Maestranza con modernos equipos y se procederá a la compra de nueve unidades de doce a catorce mil toneladas de registro. También se tiene planeado mandar a construir en el SIMA cuatro unidades más de veinticinco mil toneladas de registro cada una, adquisiciones que estarían finalizadas entre 1977 a 1978, para cubrir así el 50 por 100 de los fletes,

en momentos en que el Perú está registrando un creciente aumento en este renglón.

Sin embargo, el problema más agudo que afronta actualmente la empresa naviera del Estado es la falta de personal técnico de abordo. Por esta razón, la CPV ha entregado a la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau la suma de treinta y un millones doscientos mil soles para su sostenimiento, a condición de que doble el número de vacantes para cadetes, que antes fue de treinta y cinco y que este año es de setenta.

Referente a los barcos fletados, la CPV tiene en la actualidad nueve naves fletadas, que están dejando plenas utilidades a la empresa.

La CPV tiene en estudio pedidos de otros países para ser servidos por sus barcos, como lo han expresado Nueva Zelanda y la India.

Actualmente, la empresa tiene representantes en Bremen, para Europa; en Nueva York, para los Estados Unidos de Norteamérica y en Tokio para Asia. A excepción de África, que por el momento no es servida por la CPV, la empresa está, pues, bien representada en el exterior. ■ SAMUEL BERMEO ARCE.

REUNION DEL COMITE TECNICO NORTEAMERICANO DE PESCA

TRATO SOBRE MANDO DE EMBARCACIONES Y EQUIPAMIENTO DE BUQUES

NUEVA YORK.—El Comité Técnico del Departamento Americano de Pescadores (ABS), ha celebrado su reunión anual el día 11 de noviembre en el centro principal de la ABS en Nueva York.

En esta reunión anual, el Comité Técnico ha tratado sobre aditamientos, elecciones y modificaciones en la ABS. «Las direcciones para edificios y clasificación de las embarcaciones de acero». Los 45 miembros del Comité Técnico son personas eminentes en los asuntos marítimos del mundo.

MANDO DE EMBARCACIONES

Uno de los muchos temas considerados en la reunión anual, fue el relativo a los mandos de embarcaciones. Ha habido una modificación en lo referente a una modificación del espesor mínimo de las pequeñas embarcaciones, requerido solamente en su longitud. El Comité ha aprobado la proposición de la introducción en el espacio de las cuadernas de un parámetro en la descripción del espesor mínimo en las clases de pequeñas embarcaciones de acero. Este es el menor requerimiento obligatorio, ya que el satisfactorio servicio en esta clase de barcos y la experiencia existente refuerza la teoría de los ingenieros navales.

También se estudió el reunir los especiales requisitos para tomar parte en los mandos directivos para el cargo de embarcaciones de gran tamaño y buques-transporte de mineral. Los requisitos para el material especial, de parte a parte los 0.4L

(longitud), tienen que ser modificados para dar una aplicación en los barcos de una longitud de 137 metros (450 pies).

En consecuencia, el Comité Técnico ha aprobado más detalladamente los requisitos para simple y doble hélice para turbinas motores de combustión interna, y motor eléctrico principal. Los requerimientos son los resultados de cuatro años de estudio por el ABS, planos y proyectos, con la incorporación de opiniones y comentarios de los productos manufacturados en todos los países industrializados. De aquí, la hélice será incluida en la «Norma de Aceros ABS», sección de turbinas y aparejos.

MAQUINARIA ELECTRICA

También se acordó por el Comité la maquinaria eléctrica principal, que será para la aceptación de un control de calidad aparte de una inspección aprobatoria final de la ABS.

Otras materias consideradas fueron: cubrir el amplio espectro de la «Norma de Aceros ABS», que incluye también temas pertenecientes como timones y aparatos de navegación, corrosión, soldadura, materiales, equipo eléctrico, botes salvavidas automáticos, y sistemas de control remoto, e inspección después de su construcción.

LOS CONFLICTIVOS FONDOS MARINOS

DEBATE EN LAS NACIONES UNIDAS PARA PREPARAR LA PROXIMA CONFERENCIA DEL MAR

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Aprovechando las sesiones de la presente Asamblea General, se ha reunido en esta sede lo que podríamos llamar una representación oficial de las delegaciones que formalmente participan en los debates de la Conferencia sobre el Derecho del Mar, que celebrará su próxima reunión en esta misma casa, en la primavera próxima, para ir preparando el programa de trabajo a realizar en ella. Recordará el lector que las dos ediciones anteriores de dicha Conferencia no han terminado en nada concreto, apareciendo más diferencias que unanimidades, lo que impidió llegar a un acuerdo. Estas reuniones previas exploraciones deberían ayudar a desbrozar el camino, para que en la próxima cita los asistentes no tengan que marcharse otra vez con las manos vacías a sus respectivos países.

Antes de comenzar con la descripción de los debates, debo anunciarles algo de la máxima importancia: es ya algo sobreentendido entre los delegados asistentes a la Conferencia que la soberanía nacional sobre las 200 millas de franja marina ante las costas debe ser reconocida. Lo que falta por fijar, y donde está la mayor dificultad, hasta el punto que no es posible hablar de acuerdo a la vista, es en qué forma se administra esta soberanía y si es completamente ilimitada o sometida a ciertas normas internacionales.

Lo que en la reunión previa se está discutiendo, sin embargo, no es este asunto, sino otros, tal vez no tan candentes, pero si de igual trascendencia. Los delegados han comenzado su debate centrándolo sobre los fondos marinos, y hay quien dice que esta reunión ha sido forzada por los Estados Unidos, precisamente para tratar tal asunto. Como saben, en el fondo de los océanos hay enormes riquezas, sobre todo de origen mineral, que exigen, sin embargo, mucho dinero y mucha tecnología para explotarlas. Solo países muy ricos y muy avanzados industrialmente pueden hacerlo, y de ahí que se hayan apreciado desde el primer momento dos posturas radicalmente opuestas:

— La de los países en desarrollo, que argumentan que al ser el mar «cosa común», también deben de serlo los fondos marinos, por lo que piden, y están haciendo legislación al respecto, la puesta en pie de una administración internacional lo más fuerte posible, encargada de regularlos, explotarlos y repartir luego los beneficios entre las naciones pobres.

— Los países avanzados en general y los Estados Unidos en particular defienden, por el contrario, una administración internacional de dichos fondos lo más débil posible, en realidad un simple organismo, al estilo del de patentes, que se encargue de aprobar las explotaciones que les pidan las distintas compañías privadas, dejando luego a ellas completa libertad, tanto en la explotación como en los beneficios.

Si los países pobres están decididos a oponerse a ello, los Estados Unidos —y en menor grado Japón, Europa Occidental e incluso la Unión Soviética— están dispuestos a dejar la mayor libertad posible en los fondos oceanicos. El embajador americano lo ha dicho clara, terminantemente: su país no aceptará ninguna restricción en tal sentido, y puso de relieve que ya cuatro compañías privadas USA han invertido 80 millones de dólares en tales exploraciones, que a partir del año que viene las inversiones serán del orden de los 80 millones anuales y que en 1980 empezará la extracción en masa. Y que no se volverán atrás de ello.

Lo hacen por consideraciones no sólo económicas, sino también políticas y aun estratégicas. No hay duda de que a Washington le ha impresionado la actitud de los países productores de petróleo, y le atemoriza que su ejemplo cunda, haciendo que otros productores de materias primas se unan en carteles semejantes. En el fondo del mar hay toda clase de minerales, en especial depósitos de manganeso, con níquel y cobre, que pueden convertirse un día en vitales. Pues, aunque el manganeso está muy repartido y es abundante en la corteza terrestre, el níquel y el cobre están restringidos a unos cuantos países. Si éstos se unieran y formaran cartel, podrían poner al Oeste en dificultades semejantes a las de la crisis petrolifera. Visto así, los yacimientos oceanicos se convierten en reservas para romper tales carteles y garantizar los suministros de materiales absolutamente necesarios para los países industriales. Es por lo que los Estados Unidos no quieren ceder absolutamente nada de las libertades de poder explotarlos. Como los países subdesarrollados, quieren establecer sobre ellos un control rígido. Las posiciones son tan definitivas, que no hay posibilidad de tender un puente entre ellas. Y todo indica que los del Tercer Mundo obtendrán una resolución en favor de sus tesis, pero los Estados Unidos tendrán unas compañías explotando por su cuenta los fondos marinos. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

NOTICIAS DE NORUEGA

LA INDUSTRIA DE ACTIVIDADES EN EL MAR EMPLEA A 20.700 PERSONAS

Las actividades «off-shore» de Noruega emplearon a 20.700 personas en el mes de agosto de este año, 3.800 más que en el mismo mes del año anterior. De ellos, el 12 por 100 son trabajadores extranjeros.

GANANCIAS NAVIERAS POR VALOR DE 11.654 MILLONES DE CORONAS

Según informa la Norwegian Shipowners' Association de Oslo, el año pasado, a pesar de la baja en las tasas de los fletes, las ganancias noruegas en moneda extranjera fueron un récord, con 11.654 millones de coronas. Las ganancias para 1975 serán considerablemente inferiores. Se ha producido un notable descenso en los pedidos de nuevas construcciones por cuenta de Noruega — 33,4 millones de toneladas de peso muerto el 1 de enero de 1974, 17,3 millones el 1 de julio de 1975, y solamente 1,9 millones de toneladas de peso muerto han sido encargadas en este período. En octubre de este año, 105 barcos noruegos permanecieron parados debido al desanimado mercado de los fletes, totalizando 11,5 millones de toneladas de peso muerto o el 26 por 100 del tonelaje total.

BARCOS ROLL-ON/ROLL-OFF PARA POLONIA Y GRAN BRETAÑA

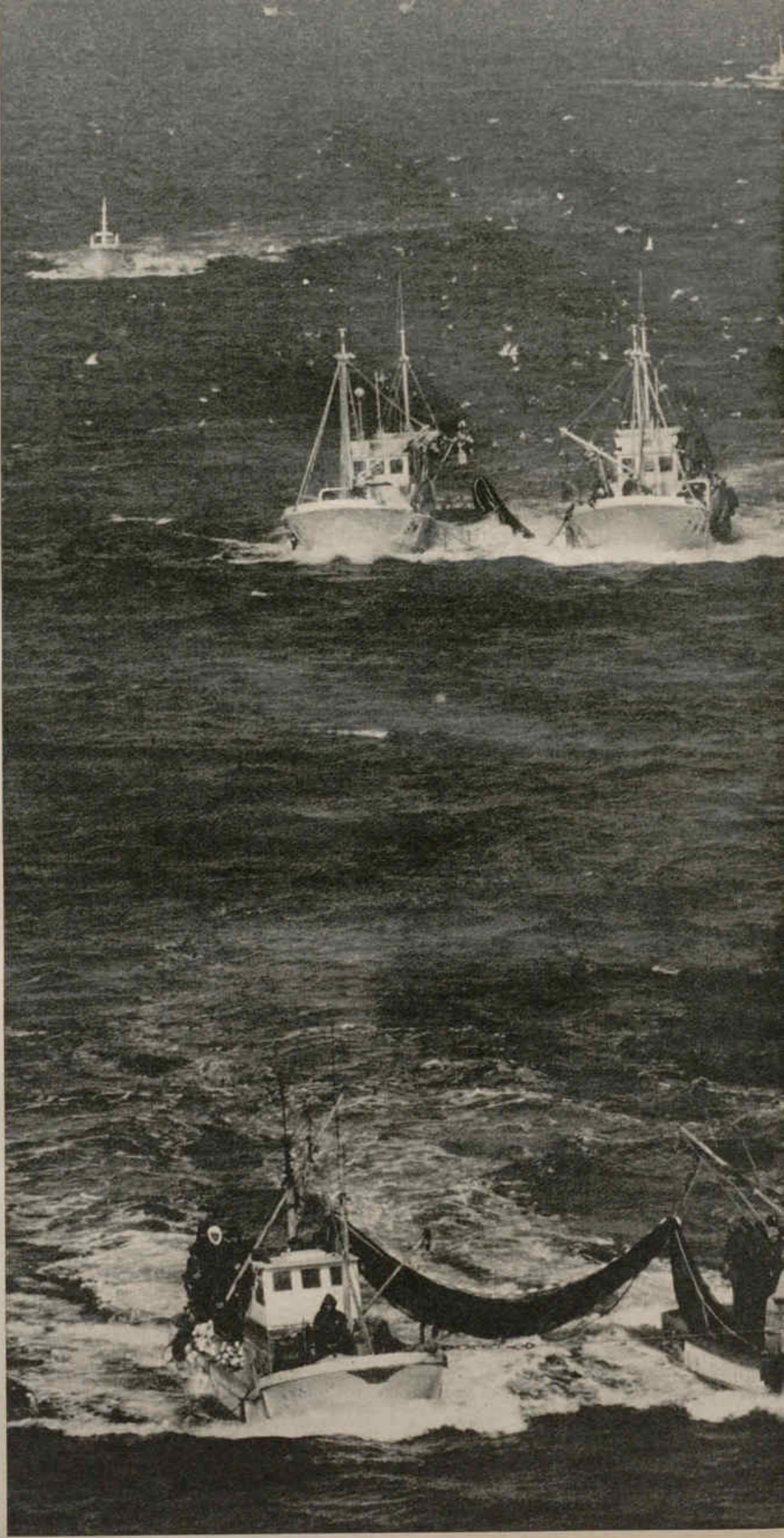
Los astilleros Trosvik, de Brevik, en el Sur de Noruega, han obtenido el cuarto pedido de un barco «Ro-Ro», esta vez para la Polish Ocean Lines. Su entrega está prevista para junio de 1977, y se dedicará al transporte de vagones de ferrocarril y remolques. Los astilleros Trosvik tienen también un pedido de tres barcos de esas mismas características con destino a armadores británicos. Los astilleros tienen asegurado trabajo durante dos años.

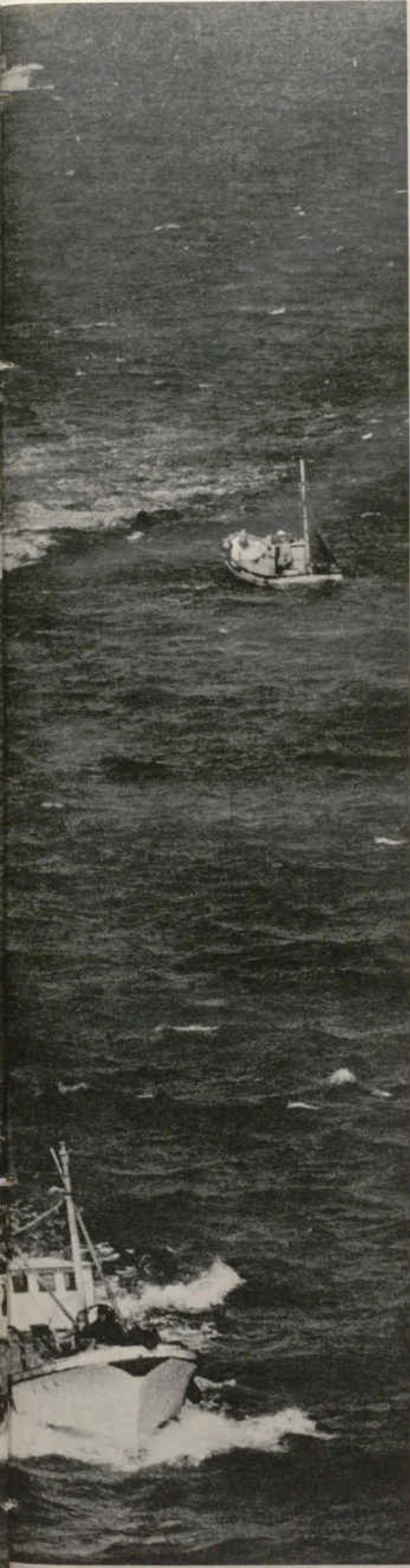
UN BARCO DE 100.000.000 DE DOLARES PARA TRABAJOS RELACIONADOS CON ACTIVIDADES CERCA DE LA COSTA

El barco «off-shore» que Blohm & Voss, de Hamburgo, está construyendo para la compañía noruega K/S Sea Troll A/S estará listo para tender tuberías a mayores profundidades que ningún otro barco de los que actualmente se dedican a ello. La entrega está prevista para 1976. El coste del barco se estima que será de cien millones de dólares, incluyendo veintidós millones de dólares en equipos americanos, y el Export-Import Bank de America ha concedido un crédito de nueve millones para el coste de este equipo.

CUATRO BARCOS CONTENEDORES PARA FRANCIA

Un petrolero de 370.000 toneladas para la naviera francesa Société Française de Transports Maritimes y la Compagnie Maritime de Chargeurs Réunis ha sido transformado en dos barcos contendores de 23.000 toneladas de peso muerto. Otro astillero noruego, Kaldnes Mek. Verksted, de Sandefjord, construirá dos barcos más de este tipo para los mismos armadores. Los cascos de los barcos de los dos buques serán construidos por los astilleros de Aker, Tangen Verft, de Krager para su posterior terminación en los astilleros Aker de Nylands Verksted, de Oslo. Nylands fabricará también los motores principales para los cuatro buques y los astilleros BMV, de Bergen, suministrarán los motores auxiliares y maquinillas.





Podrá ver muchos más camarones morenos de California como éste como resultado de un experimento en la cría de camarones que se lleva a cabo en Puerto Peñasco. Constituyen la especie más importante en el golfo de California, y pueden alcanzar una longitud hasta de 20 centímetros. Un capataz examina algunos camarones en este invernadero de plástico, hinchado con aire, denominado "aquacell", en Puerto Peñasco.

Foto: ESN

A LA PESCA... DE BOMBAS DE GAS

Unos veinte barcos pesqueros, con sus redes de arrastre, salieron a la bahía de Tokio a "la pesca" de bombas de gas asfixiante que las derrotadas tropas imperiales japonesas arrojaron allí al finalizar la segunda guerra mundial. Esta operación de limpieza de las aguas fue emprendida a causa de los muchos accidentes causados por estas bombas de iperita. Se prolongó durante cinco días y fue un éxito completo. ■ FOTOFIEL



MEJICO

CRIA DE CAMARONES

PUERTO PEÑASCO (Méjico).—Si un experimento de granja marina sale bien en la plácida ciudad mejicana, quemada por el sol, de Puerto Peñasco, en el extremo Norte del golfo de California, los mercados americanos contarán con muchos más camarones.

En Puerto Peñasco pescan ya 110 botes dedicados al camarón en el golfo desde mediados de septiembre a mediados de julio, y su captura anual de 1.400.000 a 800.000 kilos, va a parar a los Estados Unidos. Los científicos del Laboratorio de Investigación Ambiental en la Universidad de Arizona (Tucson) y de un grupo científico de la Universidad de Sonora (Méjico) han unido sus fuerzas en un intento para aumentar considerablemente la producción de camarones.

Pero los nuevos camarones serán recogidos de tanques de agua dentro de invernaderos gigantes de plástico hinchados con aire —denominados «aquacells»— en lugar del mar. Y crecerán en condiciones ambientales cuidadosamente controladas para que su rendimiento aumente grandemente en comparación con el obtenido del mar. Se calcula que el rendimiento puede ser del 80 por 100, comparado con un 5 por 100 obtenido de los océanos.

Gran parte del trabajo de investigación se realiza con una subvención de 50.000 dólares de la Resort International Company, organización hotelera mundial que administra el mundo marino de San Francisco.

Han sido precisos pocos edificios nuevos todavía para los experimentos, porque la estación experimental de Puerto Peñasco viene funcionando desde hace unos diez años, desde que se levantó allí una nave para la desalinización del agua. Utilizando el calor desprendido de los generadores para tener energía, la planta produce 9.000 litros diarios de agua desalinizada, con un costo tan sólo de cinco dólares diarios. En su mayor parte vendida a los hoteles de la zona, pero algo se emplea también en diversos invernaderos de plástico hinchado con aire, donde se han desarrollado durante siete años experimentos de horticultura en ambiente controlado.

Como no es posible conseguir que los camarones crezcan en cautiverio —aunque esta es una de las metas de la investigación—, la producción se pone en marcha después de conseguir en las aguas del golfo cada mes quince camarones fertilizados. Se les coloca en tanques incubadores con un lado de cristal. Pronto cada una de las hembras deposita 250.000 huevos.

Los camarones, en estado de larva, son guardados en tanques en la incubadora, bajo una banda de luces, durante diez a veinte días, alimentándolos a base de una dieta de vida vegetal microscópica. Como el número de larvas rebasa grandemente la capacidad de la incubadora, miles de ellas son devueltas cada mes al golfo.

El período poslarva lo pasan en otros tanques, donde crecen hasta convertirse en camarones jóvenes en un plazo de tres meses. Luego pasan al «aquacell» para el resto de sus vidas —otros seis meses—, antes de ser recolectados. El «aquacell» tiene tanques semejantes a los de los coches de carreras, en los que el agua del mar direcada entra por un extremo y sale por el otro.

El «aquacell» es el punto en que se llevan a cabo la mayor parte de las manipulaciones experimentales que tienen por fin influir en la conducta del camarón y aumentar al máximo su producción. En primer lugar, allí no existen enemigos del camarón. Además, los científicos tratan de determinar la adecuada corriente de agua, la cantidad de agua de superficie necesaria, la mejor concentración de camarones por metro cuadrado de agua (los camarones se vuelven caníbales si están demasiado amontonados), la aireación apropiada del agua, la temperatura óptima, la mejor alimentación y el efecto que produce la variación de niveles de luz.

Los científicos de Arizona y Méjico se han basado grandemente en los trabajos del Laboratorio del Servicio Nacional de Pesquerías Marinas porque, según el director del proyecto, Carl Hodges, es aquí donde «ha tenido algo del trabajo pionero más complicado en la biología y cultivo del camarón».

El principio guía consiste en «eliminar las presiones del ambiente natural», dice Hodges, y utilizar simples técnicas agrícolas para aumentar el rendimiento de los camarones.

El sueño consiste en establecer una instalación comercial para la cría de camarones en Puerto Peñasco, con una extensión de cuatro hectáreas. Como todo puede ser controlado, resultará posible fijar el momento de la cosecha de los camarones en la temporada en que cesa la pesca de éstos en el mar (desde mediados de julio y durante el mes de agosto). Los camarones cosechados pasarán entonces a las fábricas manipuladoras de la ciudad, proporcionando así otros tres meses extra de trabajo a los empleados hasta completar los doce meses del año. ■ GAIL McBRIDE. (Exclusivo. Agencia Zardoya.)

EL TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARINA PARA EL MES DE ENERO

La Estación Radiocentro de La Coruña, en la mañana del domingo 14 del pasado diciembre, captaba un mensaje de socorro del barco "Cala Gran", de cabotaje carguero, que se estaba hundiendo a unas ocho millas al N. de la Estación de Barres. La razón, al parecer del accidente se debía exclusivamente a causas meteorológicas: un fuerte temporal del NE que azotaba aquella zona. Inmediatamente, varios buques y un helicóptero del SAR se dirigían al lugar del naufragio. Pero, tras más de tres horas de búsqueda initial —luchando con vientos racheados de hasta veintiún nudos— regresaban a puerto los primeros y a su base el último. Y lo hacían con las manos vacías. Los siete tripulantes del "Cala Gran" desaparecieron con el. Hasta aquí el resumen de una noticia de agencia —la Logos— fechada el 16 de diciembre último en La Coruña.

Por nuestra parte —y muy cuidadosamente además— hemos revisado todos los boletines emitidos por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional desde las primeras horas del sábado 13 de diciembre. A las 07 Z de este día —más de veinticuatro horas antes, por tanto, del accidente— ya se advertía "Aviso de temporal, rachas atemperadas del NE en Gran Sol y Vizcaya; anadiéndese: Pronóstico hasta las 00 Z del día 14. Finisterre, NE 6 a 7, fuerza marejada aumentando a mar gruesa". A las 11.7 del mismo día 13 se continuaba: "Aviso de temporal temporal del NW en Gran Sol y Vizcaya y del NE en Finisterre y San Vicente; anadiéndese: Pronóstico hasta las 12 Z del día 14. Finisterre, NE 8, aguaceros, mar gruesa". En idéntica sentido iban también las predicciones que, para la navegación costera, fueron difundidas por la mencionada Sección Marítima del Servicio Meteorológico a través de la Red de Emisoras de Radio Nacional de España en sus boletines informativos de las 11, 14.30, 18 y 22 horas oficiales del día 13. Ni que decir tiene que ya el domingo 14 las predicciones meteorológicas fueron "a creciendo" tanto en viento como en mar, llegándose incluso a emitir un "AVURNAVE" (aviso urgente a la navegación) en sus primeras horas.

Como complemento a quanto antecede, les ofrecemos, en nuestros mapas número 1 y 2, las cartas de oleaje correspondientes a los días 14 y 15 de diciembre y que puntualmente fueron transmitidas, vía facsimil, a los correspondientes Departamentos Marítimos entre otro mucho material más. Son las más significativas, sin duda, de todas las trazadas durante el mes de diciembre. En la del grabado número 1 —que corresponde a las 06 Z del día 14— se aprecia claramente mar ARBOLADA con olas de más de ocho metros en el N. de Finisterre y SW de Vizcaya. En la del número 2 —que corresponde a las 12.2 del día 15— queda la mar en muy gruesa, con posibles nubes estallidos de arbola por el NW de Finisterre y NE de Azores.

Igualmente, pues, que información meteorológica poseían los instruidos tripulantes del "Cala Gran". Desde luego debemos esperar que el caso no se repita, y —una vez más— aprovechamos para aconsejar de verdad a los navegantes que no salgan a la mar —sobre todo a los de barcos de pequeña envergadura— sin estar informados de la situación meteorológica... aunque los barómetros estén altos. NO SIEMPRE EN LA MAR PRESIÓN ALTA ES IGUAL A BUEN TIEMPO. Sin ir más lejos, el tan mencionado 14 de diciembre, a la hora del accidente, en la zona marítima de Finisterre, la presión atmosférica oscilaba entre 1.020 y 1.024 milibares. Con creces, y aun a costa de ser tachados de machacones y repelidores..., en estas mismas páginas de HOJA DEL MAR, hemos dado buena y puntual cuenta de los distintos informes meteorológicos para la navegación, como asimismo de sus correspondientes alteraciones. Veán, si no, los números de esta revista correspondientes a los meses de diciembre 74/enero 75, y mayo, junio, julio, agosto y

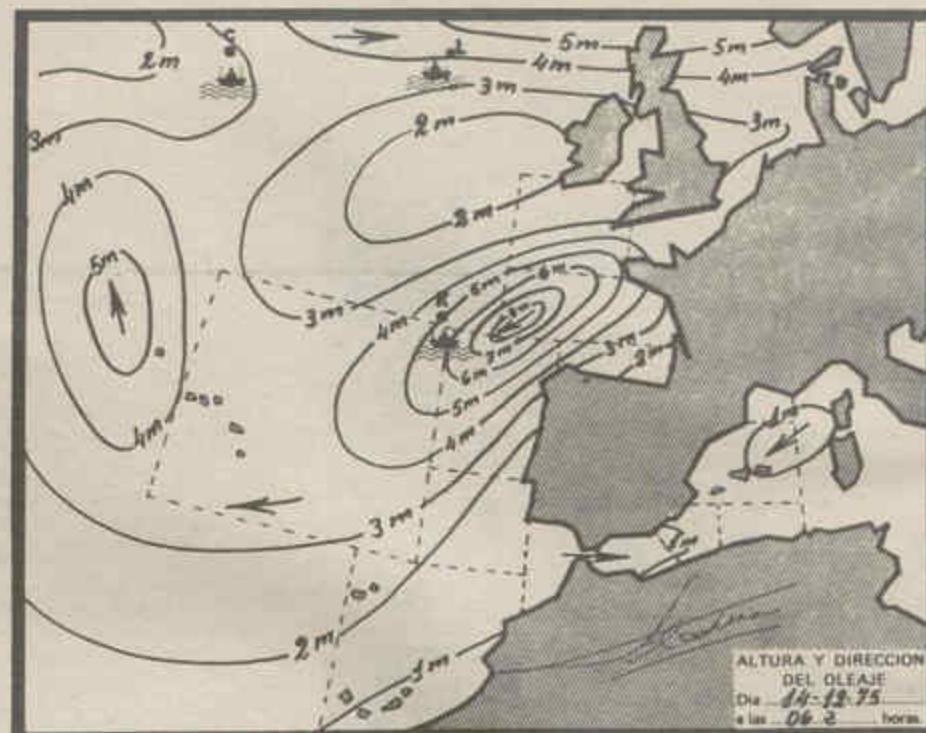
septiembre —que recordaremos— del último año. Además de toda la información radiada, el Instituto Social de la Marina, desde su sede central, transmite diariamente —excepto festivos—, hacia las 13.30 hora oficial, un boletín meteorológico que contiene avisos de temporal, situación atmosférica con posición de centros de altas y bajas presiones, desplazamientos de los mismos y pronósticos de viento, mar, hidrometeoros y visibilidad para las zonas de Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, Azores, San Vicente, Cádiz, Canarias, Sahara, Alborán, Palos, Argelia, Baleares y golfo de León.

Y dando el capote a este asunto —posemos ya al capitulillo de previsiones medias. En primer lugar les ofrecemos, con el mapa número 3, un esquema del número de DIAS en que, a lo largo del actual mes de enero, esperamos se registre temporal o rachas atemperadas en nuestras distintas zonas de trabajo. En el mismo mapa se incluyen flechas indicativas de la dirección del viento, prevista como dominante, para los días de temporal en las respectivas áreas. La representación —cremos— es perfectamente explícita.

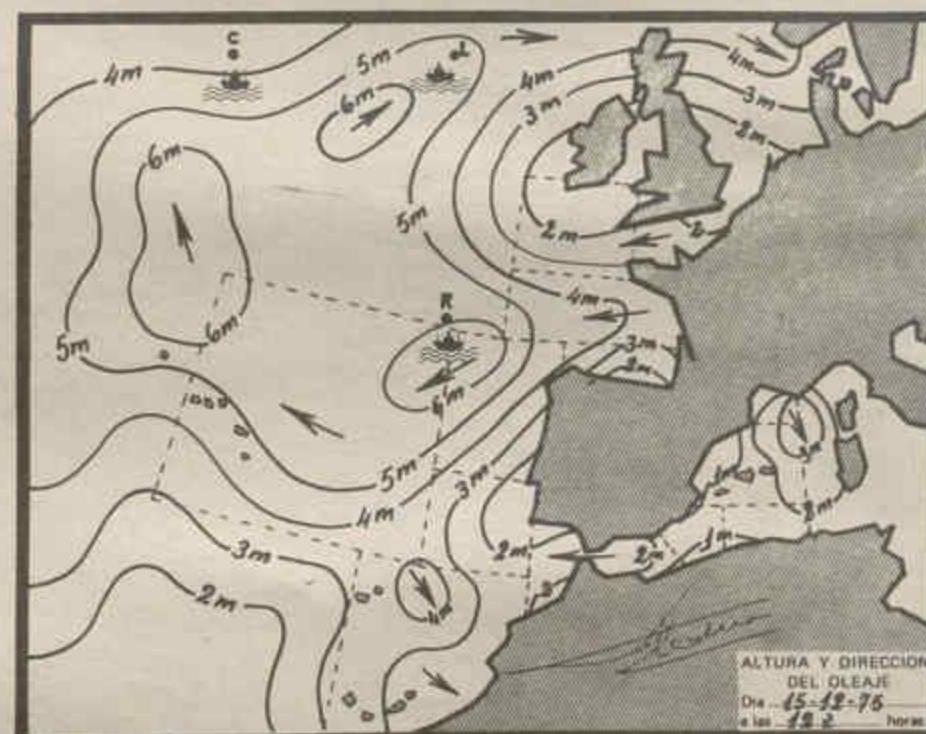
Sobre el mapa número 5 figurarán dibujos indicativos del estado más probable del viento y de la mar previsto para el presente mes de enero. Como ya es habitual, la cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno del —si estuviera bien dicho— rombo, muestra el número medio de días en que la mar provendrá del cuadrante correspondiente. El número que figura en el centro del rombo indica el de días de mar llana. Los que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta anexo corresponden a mares confusos. Por otro lado —y deban o no a la derecha de cada rombo— aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), representada por una "M" de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M" y de mar gruesa a más (cuatro metros en adelante), que expresamos por una "G". También aquí, como indicábamos en las direcciones de vientos, los días que faltan hasta completar los treinta y uno que integran enero, corresponden a oleajes intermedios. Ni que decir tiene que la colocación de cada rombo con sus correspondientes datos coincide más o menos con la zona marítima a que se refiere.

Por fin, el mapa número 5 muestra la temperatura media mensual del agua en superficie prevista para este mes de enero. Las correspondientes isotermas van rotuladas en grados centígrados, según es norma obligada. Como bien saben, esta temperatura superficial del agua del mar suele ser, por lo general, ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima.

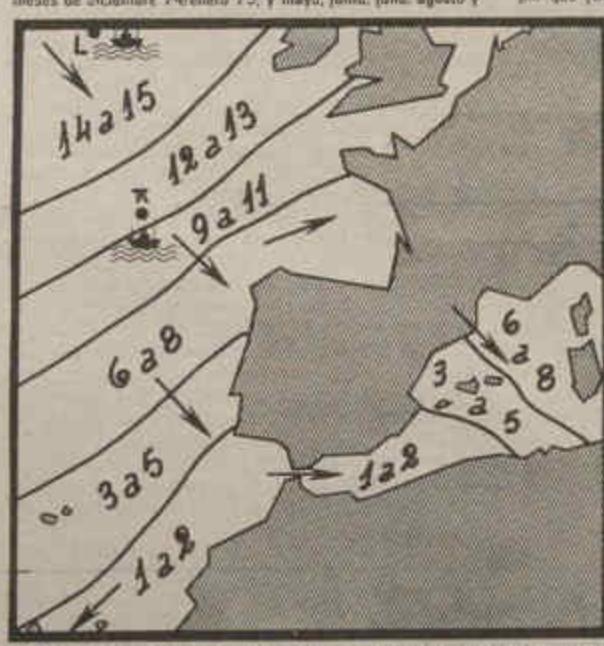
Y por hoy, aquí ponemos el punto final a nuestro mensual climatológico, pero no sin antes desearles que el año que acaba de hacer año —para ustedes— tan prodigo en felicidad y "capitales" como desde aquí les deseamos. Y para nuestra Patria —y mi consecuencia para todos los españoles—, reafirmativo de esta maravillosa y sublime paz que, gracias a nuestro insignie Caídife, presente ya se guarda sobre los luceros, estamos disfrutando desde hace casi cuatro décadas. Nada más y nada menos. Sólo resta pedir al Altísimo que, en esta crucial hora de España, ponga sus manos sobre los de don Juan Carlos, bien acostumbrados a amarrearse a la aguja de marinar, para que brillantemente inique el rumbo y apruebe la nave de nuestra Patria hacia un mañana grande y luminoso. Y a nosotros que nos ayude para que —todas apurados en su entorno— segamos indebidamente del afecto, ayuda e incondicional lealtad que ya tiene merecidos. Sólo las pequeñas cosas de cada día que, llevadas con honestidad y amarradas con el cumplimiento del deber, pueden llegar a agrandarse ante el prisma de la Historia o de la eternidad. Que así sea y, como en tiempos pretéritos, ruguemos por que (Dios guarde al Rey) ■



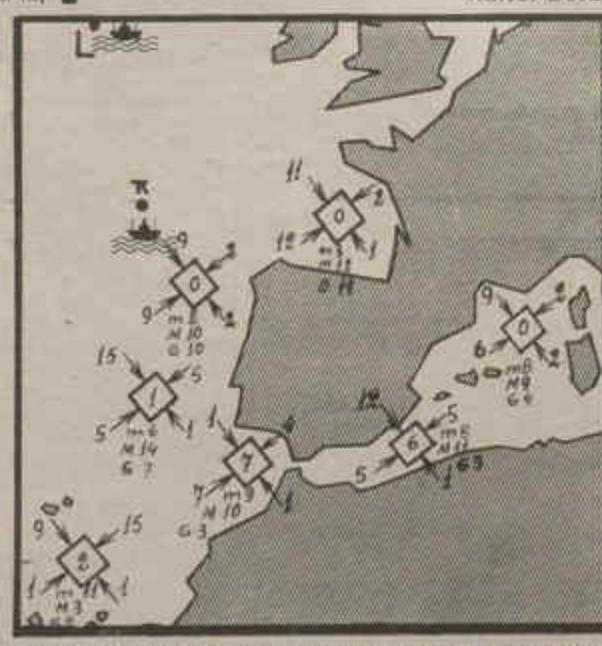
CARTA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas durante el mes de diciembre último. Destaca la mar arbolada de Vizcaya y Finisterre, con temporal del NE. durante todo el dia 14.



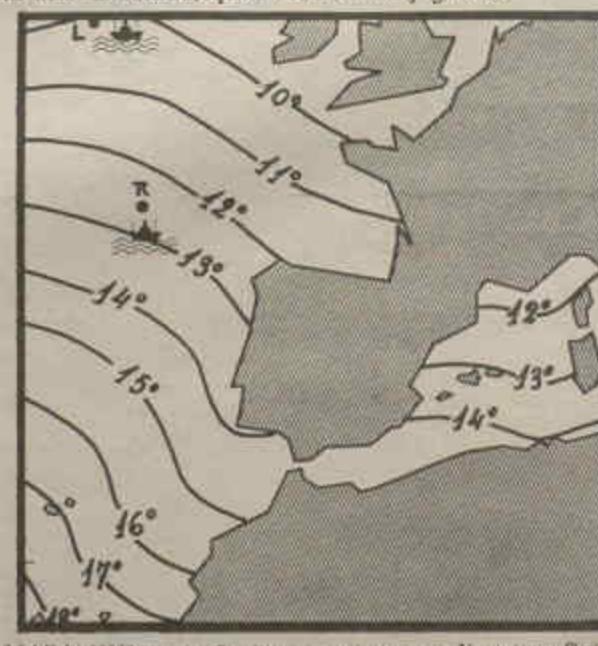
MAPA NUMERO 2.—Degeneración de la anterior carta de oleaje treinta horas después. Sigue —pero amainando— el temporal del NE. en nuestras zonas septentrionales. Desaparece la mar arbolada, quedando en muy gruesa.



MAPA NUMERO 3.—Días de temporal previstos para el presente mes de enero.



MAPA NUMERO 4.—Estado previsto del viento y de la mar a lo largo del mes de enero actual.



MAPA NUMERO 5.—Temperatura media superficial del agua del mar —en grados centígrados— prevista para este mes de enero.

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

SOLUCION AL PUBLICADO EN EL NUMERO 121

«Esa ola que nace ahí se la puede seguir con la mirada a través del océano, porque no se deshace, no; sube y baja para volverse a levantar más lejos, herida del sol, coronada de espuma».

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir:

G. A. BECQUER. «LAS DOS OLAS»



A. Bote ligero de dos proas y construcción de tingladillo, que, en principio, se utilizó por los barcos dedicados a la captura de la ballena (plural).

76 48 26 116 4 40 12 90 64 134

B. Entre los romanos, segundo jefe de una escuadra (plural).

34 133 63 98 123 113 119

C. Embrear las costuras, fendas, cabezas de clavos y pernos después de calafateadas.

14 130 95 77 57 7 82 71 67

D. Proporción de sales disueltas contenidas en un kilogramo de agua de mar.

118 75 51 46 23 96 128 108 32

E. Romperse o rasgarse las velas a causa de la mucha fuerza del viento, una maniobra defectuosa u otro motivo cualquiera.

49 36 6 89 30 45 97 59 19 84 9

F. Amarradura usada en afirmar el puño de una cangreja u otra clase de vela a un pico o botavara (plural).

50 1 135 11 47 80 68 18 27 37 99

G. Al revés, pequeño buque armado, ya anticuado, que se concibió para la vigilancia de costas en tiempo de paz y, en tiempo de guerra, para la escolta de convoyes, etcétera.

20 44 129 107 83 86 124 53

H. Imperio de los mares.

92 52 72 35 21 85 62 10 100 2 43

I. Trinque el car a la pena en los buques latinos, corriendo el car hacia proa para que la entena quede de la longitud conveniente a la faja o fajas de rizos que se tomen.

25 101 111 121 58 42 140

J. Círculo, argolla o anillo que se hace con un trozo de cabo de mera adecuada al fin que se destina (plural).

79 54 137 117 103 91 127

K. Al revés, buque de guerra de un tonelaje intermedio entre el crucero pequeño y el cañonero. (En las Marinas extranjeras se usa esta denominación típicamente española.)

138 132 102 3 112

L. Cornamusas firmes en la cubierta, costado o caza-escota de una embarcación latina con objeto de amarrar en ella la escota de la vela (plural).

69 109 36 66 16 24 93 73 29 122 8

M. Derecho que pagan los buques por el servicio del práctico.

139 28 65 115 105 81 13 126

N. En los buques mercantes, el que ejerce la jefatura directa sobre todo el personal de fonda y sus servicios (plural).

60 41 31 131 5 81 120 70 110 88

O. Nubecillas blancas y separadas, semejando vellones de lana o copos de algodón.

15 114 74 22 17 87 55 104 141

P. Dícese de la hora referida al primer meridiano.

78 33 125 106 56 94 38 136

AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

LA CUBIERTA DE BOTES

POR aquél entonces era yo un marinero joven e inexperto y no había modo de que supiera distinguir la cubierta de botes de todas las demás.

La verdad es que, gracias a mis aptitudes náuticas, ya había recorrido diferentes barcos de la flota mercante y si conseguí formar parte de la oficialidad del transatlántico «Cabito San Sirolé» se debió más a las amenazas de muerte que envíe durante un año a cierto consejero que a los informes que me precedieron. Desde el nacimiento de mi vocación marinera había deseado navegar en un moderno buque con todos los adelantos técnicos, como radar, aguja giroscópica, sonda eléctrica y pasajeras guapas.

Un auténtico lobo de mar, como yo, hubiera apostado un brazo (y tal vez los dos) porque nunca habría de marearme tampoco en puerto y menos hallandome a

bordo de una motonave colosal cuyas condiciones de estabilidad fueron cuidadas especialmente. Sin embargo, cuando aquella rubia alta y fenomenal inició el ascenso por la pasarela, advertí que el barco comenzaba a cabecer peligrosamente, y un segundo después, al ver a la hermosa, la expresión de embeleso de mi cara asomarse a la borda y enseñarme el contrabando de perlas que oculaba en la boca, la nave aumentó a tal punto sus movimientos de balanceo que fui a caer al agua después de intentar inútilmente asirme al vestido de la pasajera.

Y con el bello nombre de Angela María María Isabel Peretto de Sandoval y el no menos bello número 40 en la memoria, pasé ocho días de elevada fiebre, durante los cuales no pudo encontrarme el doctor en mi camarote ninguna

vez y si el siguiente al 38 de la banda de estribor de la cubierta de botes.

Si no recuerdo mal, mi camarote estaba en la misma cubierta que el cuarto de derrota y antes de la temible enfermedad me bastaba recorrer cinco metros en línea recta para presentarme en el puente. Quizá por efecto de las fiebres padecidas, después solía equivocarme continuamente y, bajando por la escala, recorría los cinco metros por la cubierta de botes con un ramo de flores en la mano, como si en vez de cumplir con mi obligación acudiera a una cita de amor.

El natural cansancio de vigilar el horizonte durante las cuatro horas de la guardia nocturna aumentaba luego con las molestias de asomar cada diez minutos la cabeza por el portillo y otear la proa. Estoy seguro de que Angelitriina, que aparentaba una gran inclinación por



las cosas de la marina, me hubiera ayudado de no exponerse al peligro de la pulmonía doble (la mía y la suya), pues ya se sabe que en medio del océano hace mucho frío.

La mar tranquila, el buen tiempo, el profundo sueño del capitán y el silencio del timonel (dos billetes grandes por cada guardia sin denunciar la ausencia del cuarto oficial), permitieron una feliz travesía al «Ca-

bito San Sirolé», al capitán, a sus pasajeros y al mencionado cuarto oficial. Pero al llegar a Buenos Aires fui expulsado injustamente del barco, negándose el capitán a comprender que yo era por aquel entonces un marinero joven e inexperto que confundía el puente con la cubierta de botes.

El también se confundía. ¡Y durante el día que es mucho peor! ■
VITINOWSKI

Por el doctor
JUAN ANGEL BARTOLOMÉ MARTÍN
Dibujos: ANTONIO MOLINS

HERIDAS GRAVES: PRIMEROS AUXILIOS

Desde hace varios números hemos venido hablando sobre las heridas. En esta última fase nos adentraremos en las heridas graves: primero fue su definición; después, su diferenciación con las heridas leves, y últimamente describímos las situaciones que nos indicaban el cuándo y el porqué de la gravedad de una herida.

Establecida ya la identidad de una herida grave, en el presente número vamos a enumerar una serie de normas que deberemos tratar de cumplir fielmente en nuestro comportamiento y actuación ante una herida grave.

En líneas generales, estas normas serían:

1. No tocaremos jamás una herida grave con los dedos ni con cualquier objeto o instrumento que no esté debidamente esterilizado. Si esto ya estaba proscrito en las heridas leves, con mucho mayor motivo lo habrá de estar en las heridas graves, cuya peligrosidad y riesgo de infección es infinitamente superior.

2. No lavar nunca la herida. Únicamente es aconsejable hacerlo cuando la herida haya sido producida como consecuencia de una mordedura.

3. No introducir instrumentos, ni tampoco los dedos, en el interior de las heridas graves, tratando de buscar y de localizar cuerpos extraños para extraerlos. Solamente deberemos sacarlos cuando sean bien visibles, estén situados superficialmente y no nos ofrezcan dificultades para su extracción, utilizando para ello unas pinzas previamente esterilizadas o, en su defecto, los dedos índice y pulgar, bien lavados y luego envueltos en gasas estériles.

4. No poner antisépticos sobre las heridas graves, pues podrían lesionar a otros tejidos, estructuras u órganos situados en profundidad.

5. Cubrir siempre la herida, teniendo un cuidado extremo en la colocación de los apósitos y el vendaje, tratando de evitar al máximo el que puedan llegar los gérmenes a la lesión y contaminarla.

6. Contener la hemorragia, bien mediante vendajes compresivos o en último caso, si no se consiguiera de esta manera, con la aplicación de un garrote o torniquete, pero teniendo en cuenta las precauciones propias en estos casos:

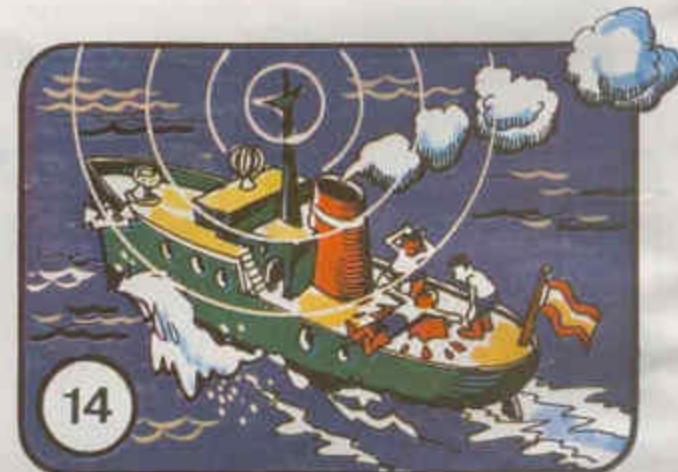
— Poner una almohadilla protectora sobre la arteria que se va a componer.

— Anotar la hora exacta en que se puso.

— Aflojarlo un instante cada veinte minutos para evitar el que se produzca la gangrena del miembro afectado.

7. Inmovilizar las fracturas que pudiera haber, utilizando férulas, con la finalidad de que la herida y las lesiones que se hubieran podido producir no incrementen su gravedad.

8. Prevenir el choque, puesto que todas las heri-



8.—No tocar ninguna herida grave con las manos, ni tampoco lavarla, salvo en el caso de que haya sido producida por una mordedura. 9.—Nunca hurgar ni revolver en el fondo de una herida grave a la búsqueda de cuerpos extraños. Solamente extraerlos si son bien visibles y con las máximas garantías de higiene y esterilidad. 10.—No poner antisépticos de ningún tipo en una herida grave. 11.—Cubrir siempre y proteger la herida con gasas y material de cura estéril. 12.—Contener las hemorragias, pues lo contrario la gravedad aumentaría y podría poner en peligro la vida del herido. 13.—Ante toda herida grave, prevenir el choque, que es una de sus consecuencias si no se toman las medidas a tiempo. 14.—Una vez diagnosticada la gravedad de una herida, entre tanto se realizan los primeros auxilios, tratar inmediatamente de conseguir una consulta radio-médica.

das graves pueden conducirnos a esa situación. Como primera medida trataremos de conseguir para el herido el máximo estado de reposo, evitando ruidos y demasiada luz, y procurándole abrigo y temperatura agradable.

9.—TODAS LAS HERIDAS GRAVES REQUIEREN CONSULTA MÉDICA INMEDIATA. En cuanto se llegue al convencimiento de que nos encontramos ante una herida grave, sin pérdida de tiempo, mientras se están aplicando los primeros auxilios, diri-

girse a la radio para intentar conseguir una consulta médica a distancia, para recibir instrucciones más concretas sobre el caso, puesto que cada situación puede requerir unos cuidados especiales.

Vista ya la actuación general ante una herida grave, continuaremos en los sucesivos números con la aplicación de los primeros auxilios en algunos casos en los que por la ubicación de la herida se requieran unos cuidados y una asistencia muy particulares. ■