

hoja del mar

Número 125 • AÑO XII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • FEBRERO 1976

INAUGURACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

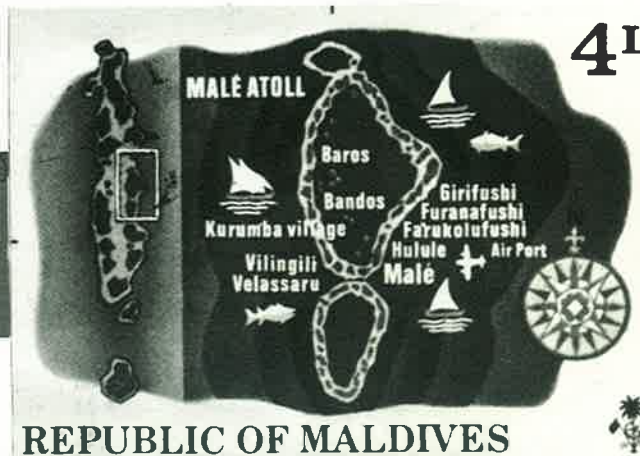
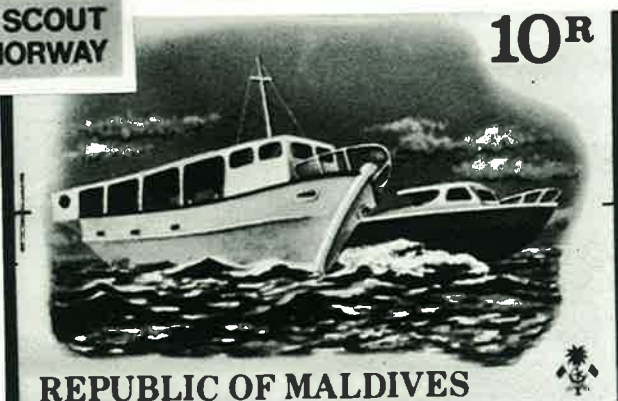
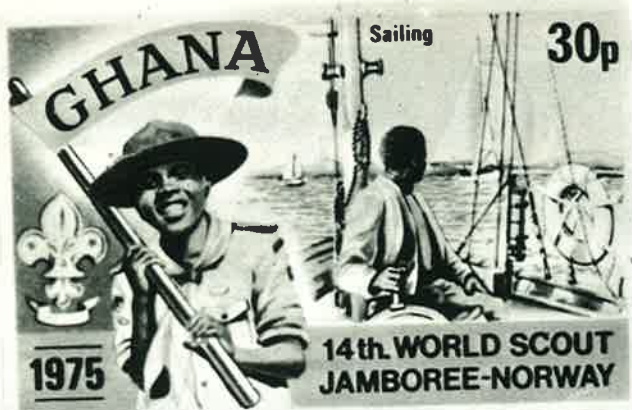
PANJON: COLEGIO PARA HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR • MOAÑA: CLINICA • BAYONA: 102 VIVIENDAS PARA PESCADORES

Isla Cristina (en la foto, aspecto parcial del puerto) es una de las numerosas poblaciones marítimas del litoral español — Sur, oriental, canario — cuya actividad pesquera depende del banco sahariano. En páginas interiores publicamos un reportaje de nuestros enviados especiales.



LA DESCOLONIZACION DEL SAHARA, PROBLEMA PARA NUESTRAS FLOTAS PESQUERAS

MAR DEL NORTE: ¿ESTAN AGOTANDO LAS ESPECIES LOS PESCADORES?



LA MAR Y SUS SELLOS

Por
LUIS MARIA LORENTE

El principio del programa de emisiones de este año, en lo que respecta a España, es bien limitado. Sólo un sello, el cual se refiere al Año Santo Compostelano 1976. En el mismo figura la Virgen Peregrina, de Pontevedra, imagen que, como bien indica su nombre, está íntimamente enraizada con los caminos jacobinos. El valor es de tres pesetas, y la tirada, de diez millones de ejemplares.

En este mes de enero, y en su día 5, al igual que en años anteriores, debía haber salido un nuevo grupo de la serie de uniformes militares, pero el mismo ha sido suprimido, y como única explicación es el estimar que de esta forma se aligeraba un poco la cantidad de sellos que componen inicialmente el programa de emisiones de este año, razón que carece de consistencia, habiéndose producido —en el aspecto filatélico— la ruptura de una serie, merecedora de todo interés, de acuerdo con diversos aspectos, más principalmente por su amplitud.

EMISIONES DE TEMATICA MARINERA

ARGENTINA.—Al igual que en años precedentes, el Día de la Armada ha significado un 6 pesos, en donde figura la fragata «25 de Mayo», existente en los primeros tiempos de la independencia nacional.

BRASIL.—El sesquicentenario del nacimiento del Emperador don Pedro II merece un 70 centavos, figurando dicha personalidad con el uniforme de la Marina de guerra y la Orden del Cruzeiro.

ISLA DE MAN.—El fundador de la colonia de Nigeria fue sir George Goldie, y en su honor hay una serie de 5 1/2, 7, 10 y 12 peniques,

cada uno con dibujo distinto, interesándonos especialmente el último valor, por figurar varios buques. Ha de decirse que este colonizador fue presidente de la Royal Geographical Society.

ASCENSION.—El CLX aniversario de la llegada de los primeros colonos representa un grupo de 2, 5, 9 y 15 peniques, figurando en ellos los buques «Peruvian» y «Zenobia», que fueron los que llevaron a los colonos y formaban parte de la Royal Navy.

MALDIVAS.—Todos los efectos de una serie de seis unidades (con la excepción de uno) son de tema Marina, y corresponden a los nominales de 4, 5, 7 y 15 lares, y 3 y 10 rupias.

GHANA.—Para la XIV Jamboree Mundial de los Scouts, que tuvo lugar en Noruega, en el pasado mes de agosto de 1975, hay cuatro unidades, pero la que especialmente interesa es la de 30 p., por figurar un «scout» patroneando un yate.

PORTUGAL.—Al primer centenario de la Sociedad Geográfica de Lisboa corresponde un trió, de 2, 8 y 10 escudos, sobre las actividades de este centro científico, y concretamente el 8 escudos se refiere a la famosa Escuela de Sagres.

CHIPRE.—Con el nombre de Logros en las telecomunicaciones, hay una pareja de 50 y 100 mils, estando el primero referido a la operación de instalar un cable submarino.

SALOMON.—En emisión sobre artesanía, de 4, 15, 35 y 45 centavos; en éste figura un mascarón de proa de una embarcación indígena.

ISLAS COCOS.—Su nueva serie general, toda ella, va referida a buques. La misma es de 1, 2, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 50 centavos y un dólar. Los buques que se muestran, tanto de guerra como mercantes son: «Dragón», «HMS Juno», «HMS Beagle», «HMSA Sidney», «HMS Emden», «Ayesha», «TSS Islander», «MV Cheshire», «Jukong», «CS Scotia», «RMS Orontes» y yate real «Gothic».

DISPONIBILIDADES DE EMISIONES DE DISTINTOS PAISES

GILBERT & ELLICE.—Conchas marinas (232/35), 72. Centenario de la Organización Meteorológica Mundial (213/16), 124. Sociedad Misionera de Londres (161/64), 91. Centenario UPU (221/24), 83. Navidad de 1974 (224/28), 83. Navidad 1973 (207/10), 106. Navidad 1971 (185/87), 72. Centenario Cruz Roja (154/56), 78. XXV aniversario Naciones Unidas (157/60), 89. Navidad 1970 (165/67), 91. Boda princesa Ana (211/12), 46. Constitución 71 (183/84), 27. Nombres de islas (203/06), 89. Corales (194/97), 80. Navidad 1972 (198/200), 70. Nombres de islas (nov.), 86.

HONG KONG.—Festival Tin-Hau (nov.), 60. Centenario UPU (290/92), 43. Nuevo año (259/60), 22. Boda princesa Ana (280/81), 30. Paso bajo el puerto (261), 12. Nuevo Año 1974 (285/86), 22. Festival de 1971 (256/58), 26. Festival 1973 (282/84), 24. Año Nuevo 1973 (264/65), 20. Visita real (nov.), 57. Pájaros (nov.), 65. Serie general (266/79), 492.

GUAYANA.—Día de la República 1973 (410/13), 46. XXV aniversario Cruz Roja (424/27), 40. Navidad 1972 (406/09), 48. Pascua de 1973 (414/17), 42. Navidad 1973

(428/31), 42. Flores (376/85), 58. Flores (final serie, 381/85), 46. Día de Namibia (nov.), 73. Servicio Nacional (nov.), 73. Scouts (338/42), 54. Pascua 1974 (437/40), 46. Día de la República (432/35), 46. XXV aniversario Naciones Unidas (357/60), 27. Día de la República 1971 (365/67), 28. Flor, sobrecargada (453), 3. Flor, sobrecargada (436), 3. Día de la República 1975 (454/57), 58. Girl Scouts (445/48), 42. Día de la República 1970 (349/52), 26. Relaciones internacionales 1971 (368/71), 26. Navidad 1971 (386/89), 58. Día de la República 1972 (390/92), 48. Youman Nabi 1972 (394/97), 58. Navidad 1974 (449/52), 66. Riqueza forestal (372/75), 50. Conferencia de Ministros (398/401), 52. Festival del Caribe (402/05), 52. Centenario UPU (442 y 444), 27. ICID (nov.), 73. Año Internacional de la Mujer (nov.), 73).

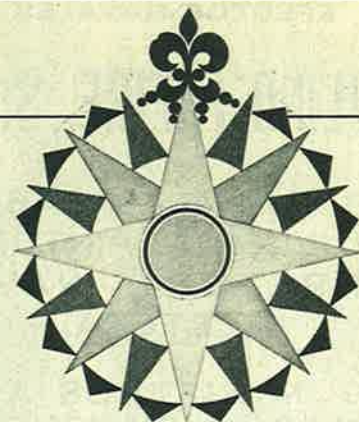
KENYA-UGANDA-TANZANIA (ESTE AFRICANO).—Conferencia OAU (noviembre), 91. Conferencia Bienestar Social (273/76), 54. Banco Mundial (252/55), 54. Scouts (248/51), 52. Interpol (256/59), 54. Interpol (valor complementario, 268), 29. Unión de Zanzibar (269/72), 54. Independencia (239/42), 70. X aniversario revolución de Zanzibar (264/67), 56. Juegos Deportivos (202/05), 68. Fauna (nov.), 91. Sistema decimal (210/13), 68. XXV aniversario Naciones Unidas (206/09), 68. Encuentro con Livingstone (222), 62. Comunidad del Este Africano (243), 54. Independencia de Kenya (260/63), 56. Organización del Afri-

ca Unida (218/21), 68. Independencia de Tanzania (223/26), 68. Feria Comercial de Africa (227/30), 68. Olimpiada Munich (235/38), 70. XXV aniversario UNICEF (231/34), 65. Viviendas (285/88), 46. Año de la Población (281/84), 50. Artesanía (nov.), 91. Festival Arte Africano (nov.), 91.

LESOTHO.—Reyes (nov.), 81. Reyes (182/83), 33. Minería (218/21), 62. Navidad 1972 (230/32), 46. Olimpiada Munich (226/29), 62. Programa Mundial de Alimentación (234/37), 72. Conferencia de Kumburite (249/52), 83. Universidad (258/61), 83. XXV aniversario Naciones Unidas (184/87), 58. Centenario de Maseru (169/72), 62. Desarrollo (253/57), 111. Centenario UPU (268/71), 58. Puentes (262/67), 91. CL aniversario de Thada-Bosiu (272/75), 42. Año Internacional de la Mujer (nov.), 31. Serie general (193/206), 548. Turismo (188/92), 60. Parque Nacional (280/84), 66.

MALASIA.—Campeonato del Mundo de hockey (130/31), 30. Minería (127/29), 29. Ciudad (115/16), 22. Centenario UPU (124/26), 44. Sultán (79/81), 24. Festival (84/86), 44. Parlamento (87/88), 33. Ciudad (122/23), 35. Festival (94/96), 39. Kuala Lumpur (1000/01), 24. Desarrollo (117/18), 33. Sultán (nov.), 23. ■ L. M. L.

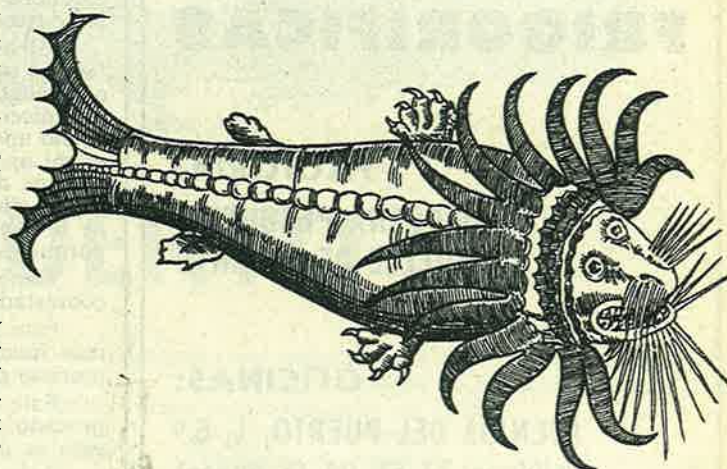
NOTA.—Las peticiones relativas a esta oferta deben ser dirigidas directamente al redactor de esta sección, avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30



LA CERDA MARINA Y EL PEZ CON BARBA

E

STOS dos peces monstruosos fueron dibujados para acompañar los estudios teratológicos de Ambroise Paré. La cerda marina, que gruñe como puerco y hocica, pertenece a la tradición viquinga. Los hombres del mar, cuando daban con ella, la comían asada, después de pelarla cuidadosamente. La de que se hiciera sopa con sus pezuñas, parece invención de Willy Ley, influido por las noticias de la cocina china, por la sopa de aleta de tiburón, por ejemplo. Aunque en el grabado para las obras de Paré no se le vean, la cerda marina, según las más puntuales descripciones, tiene trece mamas, siete a la derecha del vientre y seis a la izquierda y el número de crías en cada parto es siempre impar, sobre cinco, y de ahí el número impar de mamas. Con mucha frecuencia ha sido capturada, por lo menos hasta el siglo XVII, en los mares de Escocia, y alguna vez en compañía de sus lechones, los cuales asados eran considerados exquisito bocado. Los colmillos de la cerda marina tuvieron un lugar importante en la Medicina escocesa, y todavía en 1846 podían verse varios en la botica de la Facultad de Medicina de St. Andrew, en Edimburgo. Su polvo se estimaba cicatrizante, antirreumático y afrodisíaco, si la cerda marina estaba en celo, lo que se conocía por el color rojizo de su cola, que parece excitaba al macho. Y aquí viene el problema más importante de la cerda marina. Ya el cardenal Hiller, autor de una "Historia de Inglaterra", y hombre al que hay que creer, pues vio a una sirena, metida en una bañera, en una casa rica de Escocia, pasar las tardes calcetando; digo que ya el cardenal Hiller se mostraba sorprendido de que nunca hubiese sido pescado o cazado un cerdo marino. Más tarde hubo quien opinó si la cerda marina pasaba por breves periodos de masculinidad, estando anormal que solamente lograba cuando llegaba la época de celo. Pero el hermafroditismo temporal de la cerda marina

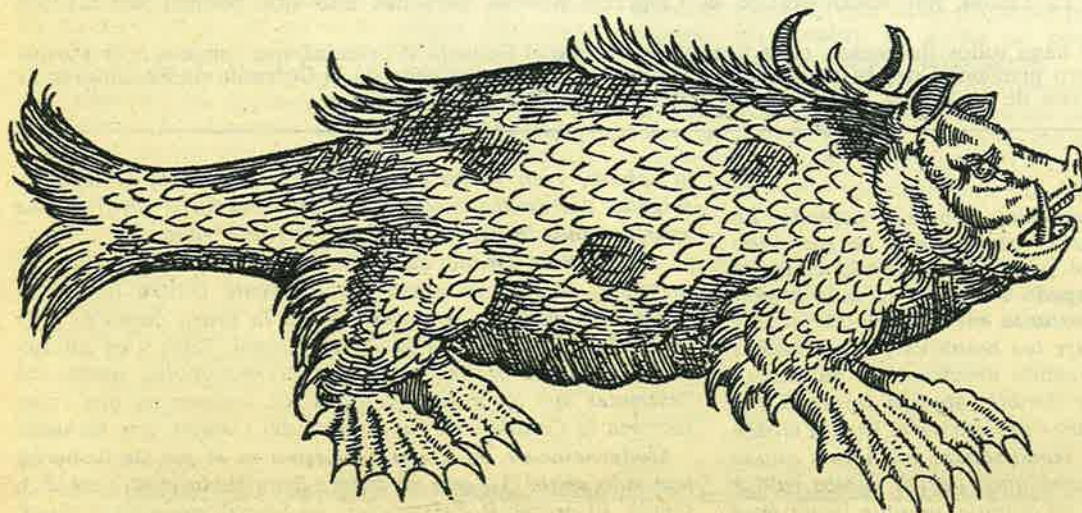


El «barbas», con su corona de origen psíquico.

no ha sido confirmado. Gipsy, el de la palingenesia, habló de la partenogénesis tratando de la cerda marina. (Lo cual, digo yo, pudiera incitar a creer que la cerda marina es de nación inglesa, porque como saben es Gran Bretaña el país del mundo donde más casos de partenogénesis se han dado, y existe una asociación, a la que pertenecen dos miembros de la Cámara de los Comunes y uno de la de los Lores, que defienden la necesidad de un estatuto que proteja jurídicamente, y reconozca su asombrosa condición, a los hijos nacidos de madre sin intervención alguna, ni próxima ni remota, de un padre).

Finalmente, la leche de cerda marina quitaba las verrugas, y enjuagándose con ella acababa con el dolor de muelas. En el XVI, la leche de cerda marina servía como prueba antipapista. Si uno se enjuagaba con tal leche y no le pasaba el dolor de muelas, es que era papista. Varios fueron quemados. La cerda marina ha sido vista en tierra varias veces, moviéndose lentamente por los campos vecinos al mar.

El pez con barba, también dibujado para la edición de 1572 de las obras completas de Paré, es habitante del Báltico, y aunque en el grabado aparece las barbas como largas agujas o espinas, es defecto del dibujante, porque "este monstruo tiene la barba redonda y tirando a rubia, muy bien partida, con la sorpresa de que parte de ella le nace dentro de la nariz, y le baja abierta hasta unirse con los laterales de la barba propiamente dicha". Este monstruo está muy orgulloso de su barba, y cuando se encuentran dos de la especie, con la lengua y los dientes se hacen el



Cerda marina, quizá inglesa de nación.

(Pasa a la página siguiente)

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

SUMINISTROS A LA
MARINA EN GENERAL

Santo Domingo, I C A D I Z
Teléfonos 27 40 00 - 27 44 04

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENAL 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.

Frío

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

Cartas al Director

TAZACORTE NECESITA UN PUERTO-REFUGIO

Señor director:

Desde el año 55 empezaron las Cofradías de Pescadores, siendo yo presidente de la de Tazacorte, isla de La Palma, y desde que empecé, empecé a luchar por el puerto, por las malas condiciones en que se encontraba.

Yo ya informé a don Agustín Bárcena Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca y procurador en Cortes. Esta fue la primera dirección que tuve. Y le informé de las malas condiciones en que se encontraba el puerto, de las embarcaciones que teníamos en esa época, más de doscientas entre deporte y pesca, y también le informé de la distancia que tenemos del único puerto de salvamento de toda la isla, que son 32 millas por el Sur y 40 por el Norte, hasta llegar a Santa Cruz de la Palma, no habiendo donde refugiarse hasta no llegar a él, donde ya se han perdido varias embarcaciones y también se han ahogado varias personas (que) en los inviernos abandonan sus hogares para trasladarse a Santa Cruz de la Palma porque aquí no se puede pescar, y los demás tienen que guardar las embarcaciones hasta que llegue el verano de nuevo para volver a empezar la pesca.

En obras del puerto de Santa Cruz de Tenerife, me llegaron a llamar la atención por las informaciones que yo le había dado al señor Bárcena, a cuenta de los barcos que había aquí, que eran más de doscientos entre deporte y pesca, y me dijeron que esa cantidad no había llegado a convencerlo, y «tampoco» cuando les dije el terreno que nos correspondía a nosotros. Pero lo que hay que hacer es venir y ver en las condiciones en que se encuentra Tazacorte, y si son humanos nos dan el derecho que nos corresponda.

Aquí nos han visitado gobernadores civiles, presidentes del Cabildo, procuradores en Cortes, como el señor Calviño, y otros más, y todos han visto las malas condiciones que reúne el puerto, pero desde que se van, parece que se olvidan ya de nosotros.

Siendo presidente de la Mancomunidad de Cabildos de Santa Cruz de Tenerife el señor Miranda, se dijo que llegaron a aprobar la obra. Estuvieron ingenieros de la compañía INTESA, sondearon todo el puerto, que yo estuve con ellos tomando nota de alta y baja mar, entonces fue cuando se dijo que ya se iba a empezar la obra, pero hasta la fecha no hay nada, no sé qué es lo que pasa. Como escollera es lo mejor, hasta encima de la obra está. Creo en toda Canarias no haya otra mejor. Si esta escollera estuviese en otros lugares, harían los grandes muelles con una galería abierta. Así es que les deseo que hagan por nosotros que nos lo merecemos bien.

Fijense la lucha tan grande que yo he tenido sin ayudarme nadie, más bien «curtiendo el cuero». Se han dejado decir a mis compañeros que yo no he dado informaciones a Madrid, pero bien saben que tengo comprobantes en mi poder y a los que preguntan se los hago ver, porque a estos señores que dicen a mis compañeros, les fastidia mucho que un simple carpintero de ribera como yo, haya hecho una labor tan grande por este puerto. Claro está, les dicen que no se lleven de Portocarrero, que es mi apellido, ese es un mentiroso, les está siempre engañando, porque les he manifestado siempre lo que me dicen, pero como no vemos nada, más dudan. Les parece mal y me critican por eso, pero bien saben ellos que el cargo que ejerzo me permite defenderles y no engañarlos, mientras sea presidente de la Cofradía de este puerto y consejero provincial del Instituto Social de la Marina. Los defiende porque es mi deber, y no engañarlos.

También le escribí una carta al ministro de Obras Públicas dándole informes y aún no me ha contestado nada.

Este es un puerto de los de gran importancia de pesca. Si este puerto fuera más protegido tendríamos muchos más marinos que los que tenemos. Se dan de baja y se van a otros trabajos antes de morir de hambre.

Este puerto es visitado por barcos de todas partes, donde se han capturado millones de kilos de pescado entre barcos de aquí, de las demás islas y de la Península. Quien les puede informar bien de esto es don Carmelo García Cabrera, jefe oceanográfico de Canarias.

Deberíamos ser un poquito más protegidos y nos echen una mano que creo que nos la merecemos. Además se protegen campos deportivos, piscinas y otras cosas más y a nosotros no nos hacen un refugio de pecadores, que ha sido prometido para proteger la vida de estos pescadores que tienen su vida en peligro por no tener dónde refugiarse.

Si nosotros fuéramos hombres de recursos ya lo habíamos hecho y no nos dirigíamos a nadie. Pero como somos insolventes tenemos que pedir recursos a ustedes, que son quienes pueden dar una mano. Ahora mismo con el temporal que hubo aquí en la isla de La Palma, las embarcaciones de Tazacorte tuvieron que ir a refugiarse a Santa Cruz de la Palma, donde después de haber un muelle comercial se hundieron varias y otras se rompieron. Eso es para que vean la falta que hace un refugio, porque la bahía es pequeña para todos los barcos de la isla.

Los demás pescadores que quedaron aquí, como ya están escarmentados de lo que les ha pasado, vararon sus embarcaciones, porque si les coge en el agua no «escapa ni el gato» por la distancia tan lejos que nos encontramos, como ya les he dicho. Así que les repito: ¡Hagan algo!, y no den lugar a que pasen más chascos, que ya estoy harto de hacer reclamaciones.

Cada vez que voy a Santa Cruz de Tenerife hago reclamaciones en el Sindicato de Pesca, Instituto Social de la Marina, Obras del Puerto, Jefatura de Costas, Mancomunidades de Cabildos, presidente de Cabildo de La Palma, jefe oceanográfico de Canarias y otras personas más que pueden ser testigos de ello.

Esto lo hago todos los meses, cada vez que se reúne el Consejo Provincial, que tengo que ir porque soy consejero provincial del Instituto Social de la Marina y presidente de la Cofradía de Pescadores de Tazacorte, isla de La Palma. ■ **MANUEL PORTOCARRERO PACHECO.**

LA CERDA MARINA Y EL PEZ CON BARBA

(Viene de la página anterior)

uno al otro servicio de peluquería, recorte y peinado. La corona alrededor de la cabeza es córnea, y se ha sostenido que tal corona era de origen psicológico: siendo el único pez de barba humana, ha llegado a creerse el más importante de los peces, "más importante entre peces que el Rey de Suecia o el de Francia entre los hombres", y sus sueños de grandeza han ido poco creando alrededor de su cabeza la espléndida corona, de color dorado. Alguien comentó que si el pez con barbas llega a saber que existe la Inclita Orden del Toisón de Oro —fundada, como saben, porque un duque de Borgoña encontró en la cama unos pelitos rubios caídos de cierta parte del cuerpo de su amante, aunque luego para su emblemática recordase la aventura de Jasón en busca del Vello de Oro—, lo más probable es que quisiera tenerlo,

lo soñase, y en varias generaciones terminaría teniéndolo, colgado del cuello. Esta mutación llevaría a otra: a que apartase más la barba, para que le fuese visto.

Siempre se estimó que este pez con barbas no era comestible, aunque su grasa era excelente contra lobanillos y sus bilis para los orzuelos. Tanto la grasa como la bilis se vendían en las ferias de Tilsit, Memel, Riga, y en un momento dado la Hansa pretendió el monopolio, queriendo "extender sus beneficios a todos los lugares en que tiene factoría la Compañía". En Medina del Campo, por ejemplo.

Modernamente, ni la cerda marina ni el pez de la barba han sido vistos. Lo que no quiere decir nada contra su existencia. El propio P. Feijoo creía en la existencia de tritones, "aunque su bocina no haya sido oída modernamente". ■ A. C.

JOSEPH CONRAD: HACIA UNA NUEVA VALORACION DE SU OBRA MARITIMA

Por JULIO B. FUENTES BOBO

Licenciado en Filología Moderna y piloto de la Marina Mercante

A precisión con que un escritor logra reflejar las peculiaridades del mundo marítimo no está únicamente en función de su destreza como tal, sino que depende además del grado de familiaridad del artista con esta esfera social «sui generis». Esto explica, por ejemplo, la preferencia de muchos marinos por Zubeldia, de Espinosa Echevarría, frente a Pilotos de altura, de Pío Baroja, o Mare Nostrum, de Blasco Ibáñez. Se trata en este caso de la reacción favorable de los lectores ante la obra de un colega en la que encuentran, junto a una calidad artística positiva, una comprensión de la problemática de su profesión, poco frecuente en la literatura del mar. En este sentido, otro navegante, Joseph Conrad, cuya supremacía como novelista del mar ha sido universalmente reconocida, reúne las condiciones óptimas.

La crítica viene ocupándose profusamente del escritor anglo-polaco. Ahora bien, las razones en las que se basan quienes insisten en esa supremacía son —cuando las hay— vagas o insuficientes. Por estimarlo así, el autor de este artículo se propone dar a conocer en él algunos de los resultados alcanzados en su investigación, precisamente en este terreno.

Los escritores de tema marítimo no escasean. Sin embargo, la función del mar no es la misma en todas sus obras. Mientras para la mayoría —Loti, Smollet, Marryat, etc.— el océano no es más que un fondo, situado muy en último término, de la trama argumental de viajes y aventuras, para otros, el mar y todo lo que con él se relaciona adquiere mayor relieve. Entre estos últimos destacan Melville y

Conrad. En el autor de Moby Dick advertimos por vez primera las impresiones, no ya del simple viajero, sino del marino como tal. El novelista polaco, por su parte, llega en este sentido aún más lejos al elevar el océano a un rango superior, ya que lo sitúa prácticamente en el mismo plano que el protagonista principal de sus novelas —el Hombre—, al que se opone.

ESTUDIO DE DOS PERSONAJES REPRESENTATIVOS

Un capitán: Mac Whirr.—El capitán del Nan-Shan es, sin lugar a dudas, el personaje principal en Typhoon. En él y el tifón se centra todo el argumento, siendo los demás personajes muy secundarios.

De todos los hombres de mar de Conrad, es éste tal vez el que más atención ha acaparado por parte de la crítica. Hay al parecer general acuerdo en estimar que Mac Whirr es presentado como un héroe por su autor, pero diríase que sus méritos no han impresionado tan favorablemente a los críticos. Veamos lo que dicen al respecto dos de ellos (el subrayado es mío).

(André Maurois:

«Conrad no creía en el papel que juega la inteligencia en el curso de la vida. Su héroe favorito es el capitán Mac Whirr, el hombre silencioso, completamente seguro de sí mismo, sin imaginación, que es justo lo que le falta para pasar a la posteridad (...). En cuanto a lo que se refiere a los experimentos para prever lo que iba a venir, acerca de seguir las teorías y experimentos para rodear la tempestad, el capitán Mac Whirr no pudo comportarse más que como un loco».

Oliver Warner:

«Mac Whirr está presentado como un héroe, no hay ninguna duda. El no tiene imaginación, terco en su negativa de actuar de acuerdo con lo que los libros le decían sobre la naturaleza del tifón».

Veamos que mientras Maurois, un tanto cauteloso, se contenta con insinuar puntos que son además discutibles, Warner se muestra más dogmático. Se advierte en estos tratadistas la desaprobación, o al menos grandes dudas en cuanto a los méritos del personaje para considerarlo como tal héroe, lo cual ambos parecen querer disimular alternando tibios elogios con censuras.

En cuanto a la falta de imaginación que se le achaca, no puede tener más que un carácter relativo: visto por un hombre de letras, el marino mercante tiene necesariamente que parecer poco imaginativo —el caso de Conrad es sólo una excepción—. No parece muy probable que los críticos citados hayan incurrido en el error de interpretar como falta de imaginación la negativa de Mac Whirr a seguir a ciegas enrevesadas teorías.

Las demás faltas que unos y otros imputan a este capitán, como son la terquedad y la estupidez, son igualmente rebatibles. No debe olvidarse que, precedido de su fama como navegante, había sido escogido cuidadosamente por los armadores del Nan-Shan para mandar un barco del que se sentían orgullosos, y que por la complejidad de sus funciones, más la gran responsabilidad que éstas entrañan, difícilmente puede ponerse un cargo así en manos de un individuo tan corto de alcances como esos críticos parecen considerar a Mac Whirr.

Un análisis de Typhoon desde el punto de vista náutico permite arrojar más luz sobre la cuestión. (V. «El tifón» en este mismo artículo.)

Un marinero: Singleton.—Entre los marineros propiamente dichos, tan sólo Singleton, el más viejo «lobo de mar» de Narcissus, es digno de atención especial:

«El viejo Singleton, el más viejo lobo de mar del barco (...), desnudo hasta la cintura, tatuado como un jefe canibal todo su potente pecho y enormes bíceps (...). Con sus anteojos y una venerable barba blanca tenía el aspecto de un sabio e incivilizado patriarca, la encarnación de la sabiduría salvaje en el impío tumulto del mundo (...). Enfrente de él, y a la altura de su cara, el

gato del barco sentado sobre el barril del chigre en una agazapada postura guiñando sus verdes ojos a su viejo amigo».

Se advierte en esta descripción una doble faceta: el retrato realista de un hombre, y la personificación en el mismo de ciertos atributos de la Humanidad. Ambas se entrecruzan y funden a voluntad del autor, con el punto de confluencia situado en el segundo símil («he resembled...»).

En su aspecto más real este personaje representa una reliquia de una generación de marinos en alto grado estimada por Conrad. A medida que nos adentramos en la descripción y vamos conociendo el aspecto físico de Singleton, va formándose en nuestra mente por asociación de ideas una imagen precisa que el símil antes aludido no hace más que corroborar. Esto significa que el primer símil («like a cannibal...») resulta innecesario, puesto que la desnudez, el tatuaje y la fuerte musculatura sugieren conjuntamente esta misma imagen.

Existe otro tipo de relación entre las dos facetas citadas, que tiene como punto de partida la imagen «real»: al considerar desde el presente esa generación extinta de la que Singleton es representante, podemos prolongar hiperbólicamente el imaginario viaje al pasado, remontándonos a los orígenes mismos de nuestra especie —aquí la imagen simbólica—, consiguiendo así hacer resaltar por contraste con las generaciones actuales las características más acusadas de esa generación pretérita («serene in the blasphemous turmoil of the world»).

Vemos en el último pasaje transcrito que Conrad pasa insensiblemente de la comparación del personaje con un ente concreto —un hombre— a la personificación por ese mismo ente —e implícitamente de Singleton— de los atributos de este último. En otras palabras, el personaje que se asemeja a un sabio patriarca incivilizado pasa a encarnar la sabiduría salvaje. Y al llegar a este punto una frase («serene in the blasphemous...») arroja más luz sobre el complejo significado de este personaje, sugiriendo cierta influencia de J. J. Rousseau, a través de cuyas teorías el viejo marinero representaría el hombre en estado natural, no pervertido por la civilización (el noble savage de los norteamericanos).

Un estudio extensivo de este personaje permite descubrir no sólo las semejanzas ya vistas de su aspecto externo con un hechicero primitivo, sino también semejanzas de otro orden, como son la admiración que despierta y el respeto que inspira entre las personas que le rodean. Sus vaticinios sobre la muerte de James Waic («The Nigger») son acogidos sin excepción en el más absoluto silencio por los hombres del rancho de proa, con la credulidad no exenta de terror con que los pueblos primitivos escuchan un oráculo. Cuando muere al fin el negro habiéndose avistado tierra tal como había vaticinado, el prestigio de Singleton queda consolidado entre la marinería del Narcissus.

EL TIFÓN

La impresión que Typhoon produce en el lector medio es la de un gran peligro evitado inexplicablemente. Mac Whirr parece actuar contra toda razón: ni Jukes —su segundo— ni Wilson —el autor del libro que de hecho consulta— le hacen cambiar de idea. Como hemos visto, tampoco los críticos se muestran de acuerdo con el proceder del capitán. A pesar de sus virtudes, el lector no puede menos de considerarlo como un hombre ante todo terco cuyo valor no es otra cosa que temeridad suicida, que si al final puede contar su aventura es simplemente por un capricho del azar. Presenta Conrad la situación de un modo bastante vago —lo que hace imposible el total esclarecimiento de los hechos—, y no parece haber indicios de que la crítica haya adoptado hasta el momento otra actitud ante el problema que la del profano en cuestiones náuticas.

El Nan-Shan, leemos, navega por los mares de China en la estación de los ciclones, con destino a Fu-chau, puerto situado en la provincia china de Fo-kien. Aunque no se hace referencia alguna al puerto de procedencia, se deduce al menos que la derrota es de componente O/Este. Se nos proporciona además un dato que, aunque impreciso, permite conocer alguna aproximación del bu-

que —o, mejor aún, la zona en que se halla— al converger con el tifón: no lejos del canal de Formosa.

Los ciclones tropicales.—No se me oculta que las elementalísimas nociones que sobre estos meteoros se insertan a continuación pueden resultar insuficientes para una total comprensión del problema que nos ocupa. Una explicación más detallada rebasaría los límites de este artículo a expensas del cuerpo dialéctico del mismo. Confió, sin embargo, en lograr al menos una vislumbre de inteligencia de los hechos en que baso mi razonamiento.

Según S. H. Yzal³, reciben este nombre ciertas perturbaciones originadas entre trópicos, en la mal llamada región de las calmas ecuatoriales. Se denominan tifones en Extremo Oriente. Expresado en pocas palabras, un tifón es un fuerte remolino de vientos convergentes en una zona central de mínimo barométrico denominado vórtice. Este centro, que se caracteriza por la calma absoluta del viento o ligera ventolina, carencia de nubes y fortísimo oleaje, tiene un diámetro de 2 a 20 millas. Puede verse en la figura 1 el lecho de trayectoria de tifones. Es evidente que el Nan-Shan se halla inmerso en esa zona. He añadido al dibujo dos puntos esenciales para el presente estudio: la ciudad de Fu-chau, y la situación hipotética del buque (señalada con un aspa) al Sur del canal de Formosa.

Preocupación en el puente del «Nan-Shan».—La amplia experiencia marinera de Mac Whirr no incluye los ciclones tropicales. El persistente descenso de la presión atmosférica no deja de preocuparle, pues implica amenaza de mal tiempo, pero no llega a alarmarle. Preciso es tener en cuenta, sin embargo, como ya he dicho antes, que había sido cuidadosamente escogido por sus armadores como el capitán más idóneo. De aquí se infiere que la seguridad en sí mismo que en él observa A. Maurois no puede decirse que sea infundada. Lo que inquieta a Mac Whirr es sin duda que el mal tiempo puede, en el mejor de los casos, retrasar su llegada a Fu-chau. La calidad y cantidad de los datos con que cuenta no le colocan en situación mucha más ventajosa que nosotros mismos para el estudio del meteorito. Me refiero en particular al lapso de tiempo que media entre la primera fluctuación alarmante advertida en la presión atmosférica y la primera ráfaga de viento huracanado, que es cuando el capitán teóricamente podía haber tomado medidas eficaces para evitar el temido encuentro con el ciclón.

Todos los pormenores que Mac Whirr va observando en su derrota son, con la excepción de la ausencia de viento, signos precursores de un tifón. Ahora bien, por la manera de presentarse, ninguno de ellos permite conocer características del meteorito, tales como situación, trayectoria o potencia, elementos precisos para poder esquivarlo. El carácter desconcertante de los signos hasta aquí observados⁴ no hace sino dificultar un problema ya de suyo bastante complejo, tanto más cuanto que

«Cada ciclón es un individuo meteorológico con vida y reacciones propias y específicas que responde a unos elementos originarios de intensidad esencialmente variable de uno a otro individuo».

(S. H. Yzal.)

De donde se infiere que la experiencia previa en este género de meteoros, por parte del capitán, difícilmente habría contribuido a aliviar la situación del barco.

La escena del cuarto de derrota en que se nos presenta a Mac Whirr perplejo ante las páginas de un libro que se extiende en profundidades sobre semicírculos, cuadrantes derechos o izquierdos, curvas de trayectorias, etcétera, posee gran valor como punto de partida para refutar los argumentos esgrimidos contra este personaje. Tal escena constituye una prueba de que, por más que su espíritu práctico le haga prescindir habitualmente de teorías, su sentido común —ya que no la inteligencia que Maurois le niega— le lleva a documentarse sobre los ciclones tan pronto como concibe la sospecha de que ha de habérselas con una de estas perturbaciones, lo que a su vez pone de manifiesto cierto espíritu previsor, que les ha pasado inadvertido a unos y otros críticos.

Aunque cabe suponer que este capitán había estudiado las teorías sobre los ciclones en su carrera, la aplicación a la práctica requería un detenido examen antes de tomar una decisión trascendental. Basta una ojeada a un tratado actual de meteorología náutica para percibirse de la complejidad de los ciclones tropicales. Si

(Pasa a la página siguiente)

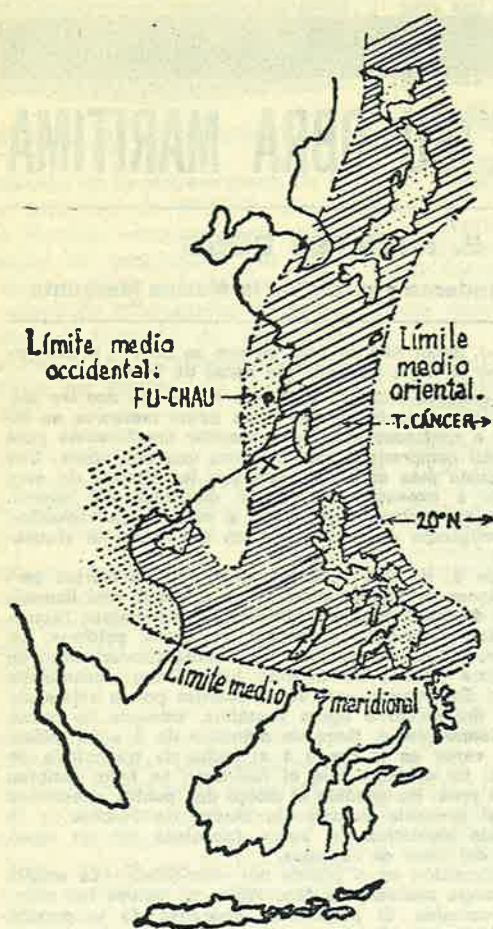
³ Vid. Santiago Hernández Yzal, Tratado de Meteorología Náutica, págs. 307 y sigs. Ed. Garriga, Barcelona, 1960.

⁴ Las nubes, por ejemplo: el banco avistado demora al Norte cuando se habría esperado verlo por el Este o Nordeste; además, está compuesto al parecer por «cumulonimbus», que deberían corresponder al cuerpo del ciclón, mientras que los «cirrostratus» propios de la región periférica no aparecen por parte alguna.

¹ Magiciens et Logiciens. B. Grasset, París, 1935, pág. 204.

² Introducción de The Nigger of the Narcissus, Typhoon, Twixt Land and Sea, etc. Collins, London, 1955, pág. 13.

Joseph Conrad: Hacia una nueva valoración de su obra marítima



Lecho de trayectorias de tifones, según S. H. Yzal. (Se ha añadido el puerto de Fu-chau y la situación hipotética del Nan-Shan.)

(Viene de la página anterior).

se tienen en cuenta además los tres cuartos de siglo que aproximadamente nos separan del año de publicación de Typhoon y los espectaculares avances de la meteorología y la navegación en nuestros días, puede deducirse que los libros entonces a disposición de los navegantes no eran ciertamente dechados de claridad y rigor científico en lo tocante a ciclones. Fácil es, por tanto, imaginar la impaciencia de Mac Whirr, que, habiéndose doblegado a las exigencias de su deber de capitán, se había enfrascado en la lectura de uno de esos tratados sin lograr sacar nada en claro. Decepcionado por no poder encontrar lo que más le interesa, que es la situación de su buque respecto al ciclón, cierra el volumen dispuesto a no cambiar de rumbo hasta que no surja para ello una imperiosa necesidad (Typhoon, pág. 162). La clave del problema es el viento, cuya ausencia parece echar por tierra todas las teorías. Pero no hay que olvidar que —como queda dicho— cada ciclón tropical tiene sus rasgos individuales acusados.

Parece descartada la posibilidad de un cambio de rumbo al Oeste y subsiguiente arribada, probablemente por hallarse el buque muy distanciado de las costas china (de esto no hace Conrad mención). Si decide efectuar dicho cambio, pero no al Oeste, sino al Este, con objeto de esquivar el vórtice —peligro este aún contingente por la ausencia de viento—, no tiene otro recurso que sortear la isla de Formosa y arribar a Fu-chau por el Norte, en vez de la derrota prevista por el Sur. Este considerable rodeo supondría, como dice Mac Whirr, un exceso de trescientas millas sobre la distancia prevista⁵, con el consiguiente gasto ingente de carbón. Téngase presente que el capitán de un buque de propulsión mecánica calcula con la mayor antelación posible la fecha de llegada al puerto de destino, y que un retraso apreciable representa en muchos casos cuantiosas pérdidas para sus armadores. Esto es para él lo positivo, y se comprende que Mac Whirr, en su calidad de hombre práctico —y como tal, genuino representante de su profesión— se sienta turbado e irritado ante la amenaza de un peligro que no consigue localizar ni evaluar. «I couldn't bring myself to do that if every word there was gospel truth, Mr. Jukes. Don't you expect me. (...)», dice a su segundo señalando el libro de meteorología y refiriéndose al cambio de derrota explicado más arriba⁶.

Personalmente, considero aventurado tomar al pie de la letra estas palabras, pronunciadas sin duda en un

⁵ Esta información, aunque imprecisa, no carece de valor aquí. Podemos al menos situar el Nan-Shan a unas quinientas millas al Sur de Fu-chau.

⁶ Vistas las circunstancias especiales del caso hasta este momento, el dilema del Mac Whirr puede enunciarse esquemáticamente del siguiente modo: si huye del meteoro sin saber con certeza si éste se encuentra en su derrota, ¿cómo justificar el considerable retraso que inevitablemente se originaría?

instante de acaloramiento. Si el contenido de ese libro fuese «tan cierto como el contenido del Evangelio», y no hubiese calma atmosférica para contradecir las teorías, este hombre cuya capacidad intelectual ha sido subestimada, habría actuado probablemente de otro modo muy distinto. Que aún hay alguna posibilidad de vencerle con razones, puede comprobarse en sus palabras al mismo oficial unos instantes después: «Here he [el autor del tratado] says that the centre of them things bears eight points off the wind; but we haven't got any wind, for all the barometer falling. Where's his centre now?» (Typhoon, página 162).

En el torbellino.—Llega, por fin, lo que se temía a bordo del Nan-Shan: el viento huracanado, que hace su aparición súbitamente.

«Jukes!» (...) «... de pronto, Nordeste (...). El viento viene derecho a la proa. Y aquí a la proa viene el mar».

«¡Proteged el barco tanto como os sea posible!», gritó el capitán Mac Whirr.

(T. 166.)

Así, pues, «Nordeste, por la proa», lo cual nos permite conocer el rumbo del buque, que es 45 de aguja. El capitán no sólo no se muestra sorprendido al ver que el viento y la mar son de la misma dirección —que es lo que concuerda con su propio criterio—, sino que lo considera como una prueba en contra de las teorías de Winson, que tanto se resistía a creer:

«Ellos podían decir lo que quisieran, pero las agitadas aguas del mar corrían con el viento. Haciéndole cara —siempre haciéndole cara— es el modo de cruzarlo».

(T. 199.)

Téngase en cuenta que es esta la segunda vez que observa clara discrepancia entre los libros y la realidad (la primera había sido el largo período de calma precedente).

Volvamos al Nan-Shan (y el primer embate del viento. Según la ley de Buys-Ballot (que se encuentra, la parecer, en los manuales clásicos, lo que hace suponer que Mac Whirr la conoce), situándose de cara al viento, el centro de una depresión en el hemisferio Norte se encuentra de ocho a diez cuartas a su derecha (es significativa la discrepancia en este punto entre los dos manuales consultados, ya que mientras para S. H. Yzal son «entre ocho y doce cuartas», para Sánchez y Zabaleta son «de ocho a diez»). Esto permitiría a Mac Whirr determinar con cierta aproximación la demora del vórtice, dato que, aunque insuficiente, no carece de interés. Pero el capitán ha cerrado ya los libros para no volver a mirarlos, no sólo por su justificada falta de fe en ellos, sino por encontrarse demasiado ocupado en vigilar la marcha dramática de los acontecimientos, que incluirá más tarde el peligroso percal de la riña tumultuaria de los chinos.

Pueden verse en la figura 2 las trayectorias medias de los ciclones tropicales. A pesar de su variedad presentan ciertas características en común, como es la curvatura a la derecha (con una sola excepción) y las distancias relativamente cortas que recorren hacia el Sur. Si valiéndonos de la ley de Buys-Ballot trazamos desde el Nan-Shan (la demora del vórtice, promediando el número de cuartas en discordia a 10, obtendremos $45 + 112 = 153$ (S23E). Si partimos del supuesto de que el buque se encuentra en la trayectoria del ciclón, y teniendo en cuenta que llega a entrar en el centro del mismo después, tendremos una dirección de traslación del meteoro diametralmente opuesta, es decir, $157 + 180 = 337$ (N23W)⁷. Dada la distancia relativamente corta del buque al vórtice, la porción de trayectoria del ciclón comprendida entre ambos puede en todo caso considerarse recta. Por representar la figura 4 las trayectorias medias no puede pretenderse identificar la que nos ocupa en ninguna de ellas, pero sí se puede observar que, con la excepción de su precisa localización geográfica, son varias las que en un momento u otro siguen aproximadamente esa dirección N23W. Como ya se ha indicado, el barco se encuentra inmerso en el lecho de trayectoria de ciclones, y si a la situación hipotética que para él señala en la figura 1 corresponde en esta figura 4 un espacio claro, ello no es óbice para que dicha posición sea correcta, toda vez que el tifón de Conrad puede seguir una trayectoria menos frecuente.

Para formular la hipótesis de buque en la trayectoria del ciclón y en el semicírculo anterior me baso en las afirmaciones de los meteorólogos consultados, que son las siguientes: Sánchez y Zabaleta: «La presión disminuye en el cuadrante anterior y aumenta en el posterior». Por su parte, S. H. Yzal, al explicar las distintas posiciones de un buque en un ciclón, dice al referirse a «Buque en la trayectoria del vórtice y delante del mismo»: «Se identifica esta situación por ser el viento entablado y de intensidad creciente, así como por el constante descenso barométrico». En una situación como la que nos ocupa, Sánchez y Zabaleta parecen partidarios de un cambio de rumbo radical para dejar el viento «por la aleta de estribor», es decir, casi por la popa. Esto supondría para Mac Whirr dar media vuelta y desandar parte del camino recorrido, o sea, una maniobra

⁷ V. Curso de Meteorología y Oceanografía, por Gastón Sánchez y Carlos Zabaleta, págs. 213 y sigs. Ed. Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas, Madrid, 1969.

⁸ Tanto los rumbos como las demoras que nos es dado conocer son siempre de aguja.

que de seguro no contaría con su aprobación. Como por el contrario sigue a rumbo y Conrad no registra ningún cambio en este sentido en todo el viaje del Nan-Shan, no es aventurado deducir que el timonel no recibe ninguna nueva orden de importancia hasta haber rebasado el tifón. Cabría preguntar si, dando por supuesto que el capitán ha actuado correctamente hasta este momento, el hecho de querer seguir a rumbo ahora que ha hecho su aparición el viento no es su único y craso error. Dada la índole del problema, creo que nadie podría responder la pregunta cabalmente. «La solución —escribe S. H. Yzal— radica en las cualidades marineras del buque, con las condiciones del ciclón y las exigencias de la derrota (como son, por ejemplo, la situación del buque respecto a la costa y el rumbo de destino)». Y esto último, me permite observar, pesa considerablemente en la decisión de Mac Whirr, por lo que su posición ante la empresa naviera no parece particularmente vulnerable a las censuras.

Posteriormente se van observando otros indicios del meteoro, a los que sigue una nueva calma del viento, al tiempo que aparece un espacioso claro en las nubes y la mar confusa azotaba al buque por todas partes, coincidiendo estas últimas circunstancias con el mínimo barométrico. Todo ello constituye la prueba indiscutible de que el Nan-Shan ha entrado en el vórtice, hecho este corroborado por Conrad: «She moved slowly, breathing into the still core of the hurricane...» (T. 195). Llegados a este punto en la lectura de Typhoon, quienes hayan visto previamente en los tratados de meteorología náutica que todas las maniobras recomendadas tienen como objeto primario evitar el centro del ciclón creerán sin duda que se encuentran ya en el punto crítico de la novela. Pero esto no es exactamente así, como vamos a ver pronto. No siendo infundado el temor general a



Regiones de formación de los ciclones tropicales (trayectorias medias), según Sánchez y Zabaleta.

los ciclones y en especial al vórtice, un barco que salga de él sin haber sufrido siquiera graves daños realiza una hazaña extraordinaria; este es el caso del Nan-Shan, que permanece en dicha zona «más de veinte minutos» y sale al parecer prácticamente incólume.

Por las razones expresadas más arriba, opino que el rumbo del barco es más o menos normal a la trayectoria del ciclón. Según se desprende de los manuales consultados, atravesando el vórtice en sentido del diámetro se encuentran al salir de él vientos de dirección opuesta a los que reinaban antes de entrar, que son considerablemente más fuertes a la derecha de la trayectoria. Esto último es lo que Mac Whirr teme cuando se encuentra en el vórtice. («It will be bad, and there's an end. If we only can steam her round in time to meet it...») (T. 198)⁸. Pero para su sorpresa y satisfacción el viento que encuentra tras de la calma es por la amura. Me inclino a creer, por tanto, que la derrota seguida por el Nan-Shan en el centro del ciclón es relativamente corta, más semejante a una pequeña cuerda de un círculo que al diámetro.

(Sigue en la página 40)

⁸ Encuentro significativo el afán del capitán por presentar la proa al viento a toda costa, ya que, como todo navegante que se precie de tal, tiene que ser conocedor de las cualidades marineras del barco que manda.

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).

Telegramas: INSOMAR.

Telex: 23746.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Egui-zabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. La Coruña: José 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 Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

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

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Angel Sánchez Harguindey.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

ATENCION INMEDIATA AL SECTOR PESQUERO

El presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, en su discurso programático ante las Cortes, pronunciado en la mañana del pasado 28 de enero, reconoció solemne-

mente las dificultades por las que atraviesa el sector marítimo y anunció que se adoptarán medidas para solventarlas. Las palabras textuales fueron éstas:

«Sin entrar en su detalle, nos proponemos conseguir unas estructuras industriales verdaderamente competitivas, atendiendo, también, con carácter inmediato, a los sectores que atra- viesan mayores dificultades, como los de construcción naval y pesca marítima».

De manera que está claro: el Gobierno va a intervenir formalmente en la cuestión. No sabemos cómo —no «entró en detalles» el señor Arias, ni podía hacerlo en la ocasión a que nos referimos—, pero sí sabemos que esta vez va en serio y que el espinadísimo tema de las crisis en pesca y construcción naval va a ser afrontado con dedicación e interés, y esperamos que también con clarividencia. Confiamos en que no será tarde...

● En este número se publica la noticia del nombramiento de don Víctor Moro, como director general de Pesca. Se trata de un hombre de empresa, civil. Se trata, en fin, de un hombre que, por definición, ha de conocer muy a fondo, muy «en su carne», los problemas vivos, actuales, concatenados, del sector, y también —lo que acaso sea más importante— sus posibilidades en orden a mejorar el nivel de vida de cuantos profesionalmente se dedican a actividades directa o indirectamente relacionadas con el mundo de la pesca, abrir cauces de reactivación de las empresas, constituir un renglón con marcada entidad dentro del concierto económico y social del país.

Hemos querido que en este número de HOJA DEL MAR se publicaran las declaraciones del nuevo director general acerca de temas importantes relacionados con la pesca, mas no ha podido ser. Don Víctor Moro aceptó la entrevista con nuestro director y las cuestiones que en la misma se le iban a plantear, pero un viaje a Canarias, diversas reuniones obligaron a aplazarla unos días, de forma que habrá tenido lugar después de cerrada la edición. Confiamos en que tales declaraciones podremos incluirlas en el número de HOJA DEL MAR correspondiente al próximo mes de marzo.

● Entre otras, planteábamos al director general la cuestión referente a la descolonización del Sahara, de la cual ofrecemos un amplio reportaje en este número. He aquí un tema típico en la problemática del sector: el banco es fundamental para nuestras flotas congeladora y del fresco, y vital para esta última, puesto que nuestra pla-

taforma continental, si decimos de ella que está agotada prácticamente, no exageramos en absoluto; agotamiento que se ha producido por imprevisión, por echarle demasiado barco y demasiado motor a nuestro mar, por falta de una política pesquera que pudiera considerarse como tal. Pero luego, en definitiva, de las posibilidades de actuar en ese banco pesquero del que tanto dependemos, no sabemos nada, nadie desde la Administración ha dicho a los interesados qué pasa o qué va a pasar, el silencio ha venido siendo, por lo menos hasta el momento en que se escribe este editorial, la respuesta a todas las preguntas que se hacen los interesados en las costas canaria y peninsular, armadores, pescadores, industriales, proveedores de fábricas y flota, comerciantes. Efectivamente: lo típico, lo de siempre, concausa de que el sector haya llegado a esta situación de ahora.

● Mientras tanto, nuestros barcos siguen pescando en el banco normalmente, desde luego, sin problemas actualmente, o por lo menos sin problemas que pudieran derivarse de la situación política en el Sahara. Esto plantea diversas cuestiones, es lógico, y entre ellas la de asistencia sanitaria de nuestras tripulaciones en puertos que eran españoles, pero que han pasado a ser extranjeros. Estamos en disposición de asegurar que en este terreno no habrá caso: el Instituto Social de la Marina, todos lo saben, está prestando asistencia sanitaria, incluso social, en el extranjero, en los puertos-base de nuestras flotas tanto en el continente americano como en el africano, y lo mismo va a hacer en Marruecos y Mauritania, en cuanto todos sepamos a qué atenernos.

● Y por lo que respecta a las provincias canarias, las que más dependen del banco sahariano, desde el mencionado organismo no hay olvido alguno, sí atención, como puede verse por el plan de realizaciones del ISM para dichas zonas, inserto en el marco del plan de realizaciones del organismo para todas las costas peninsulares e insulares, y que publicamos en esta misma página. ■

REALIZACIONES DEL I. S. M. EN CANARIAS

MADRID.—Dentro del plan de instalaciones del Instituto Social de la Marina, autorizado para el período 1976-1979 y que afecta a todas las provincias marítimas españolas, las relativas a las provincias canarias, actualmente de actualidad por las repercusiones que en las mismas pueda tener el futuro del banco sahariano, son las siguientes:

LAS PALMAS

Arrecife de Lanzarote. Casa del Mar (con servicios administrativos, culturales y de bienestar).

Puerto del Rosario. Casa del Mar (con servicios administrativos, culturales y de bienestar).

Isla Graciosa. Consultorio de Medicina General preferentemente de carácter preventivo, complementada con servicios de asistencia social.

Arguineguín. Consultorio de Medicina General y Pediatría.

Corralejo. Consultorio de Medicina General y Pediatría.

Agate. Consultorio de Medicina General.

Gran Tarajal. Consultorio de Medicina General.

Las Palmas. Nueva Escuela de Náutica y Formación Profesional Náutico-Pesquera.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

San Sebastián de la Gomera. Casa del Mar (con clínica local, servicios administrativos, culturales y de bienestar).

Santa Cruz de la Palma. Casa del Mar (con servicios culturales y de bienestar y delegación local).

Tazacorte. Casa del Mar (con consultorios, servicios administrativos, asistenciales y formativos).

Playa de Santiago (Isla Gomera). Casa del Mar (con servicios sanitarios, asistenciales y formativos).

Valle del Gran Rey. Casa del Mar (con consultorios, servicios asistenciales, formativos y administrativos).



Acto de toma de posesión del director general de Servicios Sociales, el cual fue presidido por el ministro de Trabajo, don José Solís.

NOMBRAMIENTOS EN EL MINISTERIO DE TRABAJO

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 9 de enero, bajo la presidencia de don Carlos Arias Navarro, se aprobaron, entre otros nombramientos, y para el Departamento de Trabajo, los de don Pascual Calderón Ostos y don Juan Velarde Fuertes, como director general de Servicios Sociales y director del Instituto de Estudios Laborales de la Seguridad Social, respectivamente.

DATOS BIOGRAFICOS

● Don Pascual Calderón Ostos: Nació en Córdoba, en diciembre de 1921. Abogado de profesión. Fue nombrado en septiembre de 1972 gobernador civil de Jaén. En julio del pasado año fue designado delegado nacional de provincias, cargo que ocupa hasta el momento. Procurador en Cortes en la IX y X Legislaturas y consejero nacional del Movimiento.

● Don Juan Velarde Fuertes: Nació en Salas (Asturias), en 1927. Es catedrático de Estructura Económica de España de la Complutense de Madrid y pertenece al Cuerpo Nacional de la Inspección de Trabajo, donde ingresó con el número uno de su oposición. Subdirector general de Estudios del Ministerio de Trabajo, así como secretario general técnico de los Ministerios de Planificación del Desarrollo y de Educación y Ciencia. Es rector de la Universidad Hispanoamericana de La Rábida, profesor adjunto del CESEDEN, director de la revista «Anales de la Economía» del CSIC, de la «Revista de Trabajo». Ha sido director de la sección de Economía del diario «Arri-



Don Juan Velarde Fuertes.

ba». El 28 de junio de 1973 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Planificación del Desarrollo y en 11 de enero de 1974 pasó a desempeñar análogo cargo en el Ministerio de Educación y Ciencia. ■

HOMENAJE A DON VICENTE TORO DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS

MADRID.—Varios centenares de trabajadores portuarios, que asistieron en Madrid a unas reuniones de trabajo, han rendido un homenaje a Vicente Toro, hasta ahora jefe de la Organización de Trabajadores Portuarios, en su calidad de subsecretario del Ministerio de Trabajo.

El homenaje tuvo lugar en el curso de una cena de compañerismo, de la que hizo el ofrecimiento el delegado ge-

neral de la Organización, señor Angolotti, quien recordó el apoyo a las facilidades que había encontrado siempre en el señor Toro para resolver todas las cuestiones relacionadas con los trabajadores portuarios.

Contestó Vicente Toro agradeciendo el homenaje y ofreciéndose en todo aquello en que pueda seguir colaborando en beneficio de estos trabajadores.

CON EL FIN DE EVITAR EL FRAUDE Y LA INSALUBRIDAD

NUEVO ENVASE PARA MARISCO DE LAS DEPURADORAS

MADRID.—Un nuevo sistema de envase y etiquetado para el marisco que salga de las depuradoras se encuentra en estudio por las autoridades sanitarias para evitar los fraudes producidos en la comercialización del marisco y que originaron varios casos de cólera este verano, según han informado a Cifra fuentes competentes de la Dirección General de Sanidad.

El nuevo envase tendrá un cierre inviolable, donde quedará incorporada la etiqueta de control sanitario que se autodestruirá en el momento de la apertura, por lo que el envase no podrá ser utilizado de nuevo y contener mariscos que no hayan pasado por las depuradoras.

«Este verano —manifestó a Cifra el subdirector general de Sanidad, doctor Borregón— descubrimos en las provincias gallegas que había en el mercado moluscos que no habían pasado por las depuradoras, pero que estaban perfectamente embalados y con las etiquetas sanitarias y envases de las depuradoras. Sospechamos que se trataba de un fraude en los envases y, a petición de la depuradora, cerramos sus instalaciones.

«Se comprobó que, aunque la depuradora estaba cerrada, continuaban saliendo al mercado moluscos con sus correspondientes etiquetas y envases, por lo que, pasados unos días —añadió el doctor Borregón— pudimos recoger los sacos que habían salido clandestinamente de la depuradora y denunciar a los culpables.

«Los casos de cólera registrados en Galicia durante el verano —continuó— se debieron, en parte, a este comercio

clandestino de moluscos en mercadillos y entre particulares.

«Respecto al fraude de los sacos —prosiguió el doctor Borregón—, han sido adoptadas ya medidas más severas y ahora los veterinarios tienen que recoger las etiquetas en el momento en que llega el saco al mercado central. El método tampoco es perfecto y, por ello, hemos iniciado el estudio de envase especial.

«Por tanto, podemos estar tranquilos, pues han sido cerrados todos los almacenes clandestinos; se ha aumentado el período de control de las depuradoras hasta setenta y dos horas, cuando antes eran solamente de cuarenta y ocho, y se ha aconsejado —dijo el señor Borregón— que los mariscos más susceptibles (almejas babosas, mejillón y berberechos) fueran consumidos cocidos.

«El auténtico problema de la región gallega —terminó diciendo el subdirector general— es que la infraestructura sanitaria sigue igual que hace años. Hay un gran abandono y no hay depuradoras de aguas. Sanidad está batallando por ello, pero luego viene el problema de los presupuestos y la falta de colaboración de otros organismos, en este caso Obras Públicas».

PARA LOCALIZACION DE BANCOS DE PESCA

«SONAR CON CINCO KILOMETROS DE ALCANCE»

MADRID, 23.—El laboratorio de hidroacústica del Centro de Investigaciones Físicas Torres Quevedo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que dirige el doctor Carlos Ranz, lleva a cabo la investigación de dos aparatos de «sonar» de alta directividad para aplicaciones pesqueras.

Uno de ellos, que se encuentra en fase muy avanzada de construcción puede localizar bancos de pesca que se encuentren a dos kilómetros del aparato, con buenas condiciones de mar. El segundo, más innovador, consiste en un sistema que emite dos frentes de alta frecuencia que al atravesar el medio líquido del mar se convierte en un haz de baja frecuencia de alta directividad, que concentra la energía en un espacio muy estrecho. Con este tipo de sonar, pueden localizarse bancos de pesca situados a cinco kilómetros del barco. Además tiene aplicación como eco-sonda. Tiene también como gran ventaja sobre los equipos de «sonar» convencionales su reducido tamaño.

PRESIDENTE DE LA FEDERACION DE ARMADORES

MADRID (Redacción).—En Asamblea General Extraordinaria de la Federación Española Sindical de Buques de Pesca, ha sido elegido presidente de la misma don José González Sama, del grupo Mar, S. A. Dicha elección ha venido a cubrir la vacante causada por el fallecimiento de don Angel Fernández.

La Asamblea estuvo presidida por don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca y presidente nato de la Federación, y asistieron numerosos representantes de empresas armadoras federadas.

Anteriormente a la designación de nuevo presidente, la Asamblea Extraordinaria de la Federación trató una serie de cuestiones que afectan al régimen de dicha Corporación, y cuya importancia puede deducirse de los puntos siguientes:

1.º Informe sobre los estudios realizados en orden a la reorganización fede-



Don José González Sama.

rativa. 2.º Acuerdo para solicitar del Sindicato Nacional de la Pesca el reconocimiento para la Federación del carácter de Asociación, y 3.º Lectura del acuerdo de Junta Directiva del 27 de octubre de 1975.

Don Víctor Moro, nuevo director general de Pesca, pronuncia unas palabras en el acto de su toma de posesión, celebrado en la Subsecretaría de la Marina Mercante. Presidió el ministro de Comercio y estuvieron presentes los ex ministros del Departamento, señores Cerón y Fernández-Cuesta, y el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador.



DON VÍCTOR MORO, DIRECTOR GENERAL DE PESCA

MADRID.—Presidido por el ministro de Comercio, Leopoldo Calvo Sotelo, se ha celebrado el acto de jura y toma de posesión del nuevo director general de Pesca Marítima, Víctor Moro Rodríguez.

Al acto, celebrado en la Subsecretaría de la Marina Mercante, asistieron los subsecretarios de Comercio, Luis Ortiz, el del Mercado Interior, Leopoldo Zumalacárregui, y el de la Marina Mercante, Enrique Amador Franco, así como los ex ministros de Comercio, señores Fernández-Cuesta y Cerón, y los directores generales del Departamento.

En primer lugar, el director saliente, Jaime Manuel Piniés, pronunció unas palabras de despedida y agradeció la colaboración que había recibido en el desempeño de su misión.

A continuación habló el nuevo director general, señor Moro, quien, después de subrayar la labor de su antecesor, manifestó que es consciente de la importancia que para nuestro abastecimiento tiene la producción íctica española y prometió trabajar en el perfeccionamiento de unas estructuras que al hacer rentable la actividad pesquera, en una medida equitativa dentro del contexto económico nacional, permita el equilibrio de las explotaciones.

El subsecretario de la Marina Mercante, señor Amador Franco, tras unas

frases de elogio a los directores entrantes y salientes, se refirió a los problemas planteados, que requerían el máximo esfuerzo del nuevo director.

Terminó sus palabras con el ofrecimiento al ministro del entusiasmo de todo el personal de la Subsecretaría

MADRID.—Víctor Moro, recientemente nombrado director general de Pesca Marítima, asistió, especialmente invitado por la Directiva de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, a una reunión con los armadores.

MADRID.—Por un Decreto del Ministerio de Comercio, aprobado en la reunión del Consejo de Ministros celebrada el pasado día 9 de enero, se ha nombrado director general de Pesca Marítima a don Víctor Moro Rodríguez.

El señor Moro nació en Ribadeo (Lugo) el 25 de abril de 1926. Ingresó por oposición en el Cuerpo Técnico del Banco de España, pasando, por oposición, a la escala de jefes de aquella entidad con el número 1 de su promoción. Es profesor mercantil. Especialista en temas de economía pesquera, es autor de distintos trabajos sobre esta materia en revistas especializadas nacionales y extranjeras. Actualmente es director general de Pescanova, S. A., y vicepresidente de la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia (Sodiga).

para llevar a cabo una etapa fructífera en el cumplimiento de la tarea que tiene encomendada.

Finalmente, el ministro señor Calvo Sotelo pronunció unas frases de elogio hacia los señores Piniés y Moro, y destacó su amor a la Armada Española.

Acompañaban al director general de Pesca el secretario del Sindicato Nacional de la Pesca, Carlos García Loygorri, y el secretario de la Unión Nacional de Empresarios del propio Sindicato, Francisco Muñoz Delgado.

Fueron recibidos por el presidente de la entidad, don José González-Sama, y los demás miembros de la Junta Directiva, y tras agradecer a Víctor Moro la

EN UN INFORME DE PESQUERÍAS ESPAÑOLAS DE BACALAO

PIDEN UNA SUBSECRETARIA DE LA PESCA

MADRID.—Según un informe de la compañía Pesquerías Españolas de Bacalao (PEBSA), la Dirección General de Pesca, pese a la buena intención e interés de sus hombres, es totalmente incapaz de atender la urgente problemática surgida en los últimos años en el sector, cuya actual crisis señala con mayor claridad la insuficiencia de tal organismo.

En consecuencia, en dicho informe se afirma la necesidad de que sea creada una Subsecretaría de Pesca, así como de que se cuente con un cuerpo especial de técnicos titulados, que con la debida profesionalidad puedan ser la base que contribuya a la reordenación del sector pesquero.

Este informe se extiende en consideraciones sobre la crisis que afecta a la actividad pesquera que se enmarca en la grave crisis mundial que comienza a finales de 1973 y ha tenido en el año pasado su más fuerte expresión. En este sentido se alude a un número importante de buques amarrados, cancelación de nuevas construcciones, así como a la política de «dumping» practicada con descaro por los países socialis-

tas para librarse de sus excedentes. No obstante, se estima que existen ya claros síntomas de reactivación en algunos importantes mercados, como el norteamericano y el alemán.

PRECIOS

La crisis económica afectó en gran manera al mercado de productos pesqueros, que, se afirma, en los años anteriores había alcanzado precios interesantes. Por ello, se ha asistido a un claro desmoronamiento de los precios interiores desde hace más de dieciocho meses, agravado además por la considerable competencia de las importaciones. El mercado interior empezó a reaccionar en los últimos meses de 1975, más por la falta de oferta que la paralización de la flota implicó, que por presentarse una clara reactivación de la demanda. Pero mientras los precios se derrumbaron, los costes fueron subiendo en forma extraordinaria, lo que —por lo demás— fue señalado en diversos informes del Sindicato Nacional de la Pesca. En estos aumentos los más importantes fueron los relativos al combustible y al personal, partidas ambas

que al sumarse representan el 70 por 100 de los costos totales.

SOLICITUDES

Finalmente, en el informe se sugiere la implantación de otras medidas diversas:

- Medidas de urgencia a corto plazo, tales como moratorias en los créditos navales, disminución en el precio de los combustibles, mayores márgenes en los canales comerciales, financiación de las campañas pesqueras, etcétera.
- Constitución de un organismo regulador de los precios interiores, semejante al FORPPA, del Ministerio de Agricultura.
- Puesta en marcha de una nueva ley de pesca para la ordenación del sector que recoja también algunos aspectos de la antigua ley de Renovación de la Flota Pesquera.
- Que la totalidad de la financiación prevista para la pesca se concentre en un organismo único, que podría ser el actual Crédito Social Pesquero.
- La puesta en marcha de un plan de acción concertada que permita una actualización total del sector.

● TOTAL IDENTIFICACION CON LOS PROBLEMAS DEL SECTOR.

deferencia que para la institución suponía su visita y expresarle la satisfacción del sector por su designación como director general de Pesca, le fue presentado un resumen de los problemas que afectan al sector.

Entre estos problemas destacan: los desplazamientos de los créditos navales, los convenios internacionales, las primas de desguace por cese de actividad, la reestructuración de la flota, los precios de los combustibles y la regularización de las importaciones.

Víctor Moro expresó su total identificación con estos problemas, que consideraba fundamentales y prometió su total apoyo para que las medidas correspondientes fueran aprobadas por los órganos competentes de la Administración, ratificando su satisfacción por este intercambio de opiniones que ha mantenido con los armadores.

Asimismo, el director general expuso amplia y detalladamente a los armadores las gestiones que hasta la fecha había desarrollado, tanto en el ámbito interno como en sus contactos con el exterior.

ABSOLUTO ABANDONO OFICIAL ANTE LAS CUESTIONES PESQUERAS

VIGO.—Ha sido enviado al ministro de Comercio el siguiente telegrama, por la Junta General de la Agrupación de Buques Congeladores: "En Junta General extraordinaria celebrada en Vigo por Agrupación Nacional Barcos Congeladores, con asistencia armadores puertos españoles tomóse unánime acuerdo dirigirse V. E. solicitando una vez más inmediata intervención ministro Comercio para urgente estudio y resolución diferentes cuestiones expuestas reiteradamente a sus antecesores y a las distintas dependencias ese Ministerio directamente relacionadas con la actividad pesquera".

«El absoluto abandono que ha caracterizado hasta el momento la acción oficial en el tratamiento de las cuestiones pesqueras, ignorado incomprensiblemente las justificadas razones de nuestras demandas nos lleva a manifestar a V. E. que consideramos negligente y atentatoria a los superiores intereses del país la indiferencia, ineptitud e incomprensión de nuestros órganos rectores y re-cabamos respetuosa pero formalmente a V. E., su personal intervención».

«Como V. E. no ignora, la importancia de la economía pesquera nacional exige planteamientos nuevos y acordes con la situación presente y el previsible futuro considerando el nivel de empleo del sector, las cuantiosas inversiones implicadas y muy singularmente su importancia en el abastecimiento nacional, que pelagra por un inminente y seguro colapso total de la industria».

«Damos cuenta de este telegrama a los excelentísimos señores presidente del Gobierno y vicepresidente segundo y tercero».

«Rogamos, señor ministro, acepte con sincero ofrecimiento de colaboración el testimonio de nuestra más alta consideración.—Junta General Agrupación Barcos Congeladores».

ORFANDAD ADMINISTRATIVA

Con un ya respetable número de buques amarrados en varios puertos del litoral español e incluso en puertos del extranjero, los armadores de buques congeladores están viendo que la orfandad administrativa que padece el sector, requiere ya medidas drásticas, como se evidenció en la reunión a la que hace referencia el telegrama. En ella se trataron temas de candente actualidad, relacionadas con la problemática del sector y su actual situación; las reiteradas demandas formuladas al Ministerio de Comercio sobre la crisis del sector pesquero, que obedece fundamentalmente a una elevación de costos de producción sin repercusión en los precios.

VAN DESAPARECIENDO CALADEROS

Uno de los problemas más acuciantes del sector pesquero en España, es la progresiva y previsiblemente acelerada, desaparición de caladeros, en los que habitualmente faena la flota congeladora española. En este sentido se han llevado a cabo toda clase de acciones en demanda de una política pesquera que garantice la continuidad de la flota, estableciendo

● **NUMEROSOS BUQUES
PERMANECEN AMARRA-
DOS EN PUERTOS ESPA-
ÑOLES Y EXTRANJEROS.**

● **CONTINUAMENTE DES-
APARECEN LOS CALADE-
ROS DONDE FAENAN
NUESTROS CONGELADO-
RES, Y ES PRECISO GA-
RANTIZAR LA CONTINUI-
DAD DE LA PESCA, ME-
DIANTE ACUERDOS IN-
TERNACIONALES.**

acuerdos bilaterales con otros países que cuentan con plataforma continental, al mismo tiempo que incluir en la cartera de negociaciones comerciales con el exterior, el tema de la pesca. Como en numerosas ocasiones se ha referido en la prensa nacional, el sector ha perdido reiteradamente una instrumentación de la acción externa de las empresas mixtas en las que participan intereses españoles, en el sentido de colaborar con estos, con resultados, hasta el momento, nulos.

MERCADO DE FLETES: TÍPICA "BAJA" DE ENERO

MADRID.—Durante el mes de enero, el Mercado Internacional de Fletes refleja la típica baja que suele corresponder a este período del año, según informa Marítima Internacional.

El mercado de petroleros mantiene la suave mejoría experimentada desde hace tres o cuatro semanas. Lo que también es tradicional en esta época del año, pero sin que la situación permita abrigar esperanzas de un próximo fin de la crisis, teniendo en cuenta sobre todo el cuantioso tonelaje de buques amarrados o fuera de servicio.

1975: LAS BAJAS DOBLARON A LOS PEDIDOS

RECORD DE CANCELACIONES EN LA CONSTRUCCION NAVAL

MADRID.—El año 1975 se ha cerrado en el sector de la construcción naval con el record de 501.500 toneladas de registro bruto canceladas, cifra que supera ampliamente a las 205.740 toneladas de registro bruto contratadas en el mismo año.

En 1974 solamente se cancelaron 1.700 toneladas de registro bruto, pero los nuevos contratos tan sólo alcanzaron las 285.962 toneladas.

El sector de la construcción naval se encuentra ante un alarmante descenso de pedidos, dado que la contratación neta en estos dos últimos años ha sido de 88.502 toneladas, mientras que la producción alcanzó los tres millones de toneladas de registro bruto en el mismo período.

"FALTAN MEDIOS PARA HACER FRENTE A LA CRISIS DEL SECTOR NAVAL"

MADRID.—«Actualmente hay escasez de medios para hacer frente a la crisis del sector naval, que afecta tanto a los armadores como a los constructores», ha declarado Manuel Aguilar Hardison, presidente del Banco de Crédito a la Construcción, en una conferencia sobre «Crédito naval y construcción naval», pronunciada en la Cámara de Comercio.

El conferenciante inició su exposición con una referencia a la función del crédito naval y al cometido del Banco de Crédito a la Construcción. Destacó que, por vez primera en su historia, ha conseguido el equilibrio financiero en 1975, año en el que el total de concesiones ha alcanzado la cifra de 42.680 millones de pesetas, con un incremento

● SEGUN EL PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO A LA CONSTRUCCION

de más del 75 por 100 sobre el total de préstamos del ejercicio anterior.

Subrayó el decisivo papel que desde el primer momento ha tenido el crédito naval en la renovación de la flota mercante, ya que hasta la constitución del Banco en sociedad anónima fueron financiados más de dos mil cuatrocientos buques, entre mercantes y pesqueros, totalizando alrededor de los dos millones y medio de toneladas.

El ponente expuso a continuación los requisitos y beneficios del crédito oficial en sus modalidades actuales, incluso con respecto a la acción concertada con los astilleros nacionales, y destacó

la aplicación del principio de «complementariedad y coordinación» con la Banca privada por medio del régimen de consorcio, que ha permitido en el último cuatrienio, 72/75, incrementar con cerca de veinticinco mil millones los 40.000 millones de concesiones con cargo a fondos del Banco.

Posteriormente examinó las ventas e inconvenientes del sistema y el papel o función de auditoría que realiza el Banco para la capitalización y reestructuración de las empresas.

La conferencia estaba integrada en el ciclo organizado por la Liga Naval Española y patrocinada por la Subsecretaría de la Marina Mercante.



CARGUEROS PARA MARITIMA DEL NERVION

MADRID.—En el domicilio social de la Empresa Nacional Bazán, en Madrid, ha sido firmado el contrato de construcción de dos cargueros rápidos de línea polivalentes, para la compañía Marítima del Nervión, S. A., de Bilbao. Firmaron el contrato por parte de la compañía armadora su consejero director gerente, don Eugenio Solano Aldecoa, y por la empresa Bazán, el director gerente de la misma, don Francisco Bembibre Ruiz, en presencia del presidente de Cintra, S. A., don Rafael Amman, como compañía proyectista de los dos buques ahora contratados.

Estos dos cargueros serán construidos en la factoría de Bazán en San Fernando, con los números 202 y 203, con un peso muerto aproximado de 13.500 toneladas, y la compañía Marítima del Nervión los dedicará al tráfico de línea regular con puertos mejicanos y norteamericanos del golfo y los de España, Portugal e Italia del continente europeo.

ASAMBLEA DE TRABAJADORES PORTUARIOS

MADRID.—Un centenar de representantes, secretarios de las 25 provincias portuarias, administradores e inspectores de trabajos portuarios han venido participando en la Asamblea Nacional de Funcionarios de la Organización de Trabajos Portuarios, cuyas tareas fueron clausuradas por el subsecretario de Trabajo, Vicente Toro.

Las conclusiones recogen la síntesis de los trabajos llevados a cabo en esta Asamblea a través de ocho ponencias, que han estudiado el intrusismo; documentación administrativa y contable de la organización; seguro de desempleo de los estibadores, portuarios y regulación de la acción protectora; imposición del canon por tonelada manipulada; posible y aconsejable creación del «Consejo de Personal»; perfeccionamiento de la formación profesional de los funcionarios; prestaciones del Mutualismo Laboral, y sistema de contabilidad para la Seguridad Social.

En su conjunto, las conclusiones tienden a mejorar el funcionamiento de la Organización de Trabajos Portuarios, haciéndola más ágil y eficaz, al servicio del buen funcionamiento de la misión que a esta Organización le corresponde. La mejor atención a las labores que en los puertos se desarrollan y la más amplia protección, en definitiva, para los propios trabajadores portuarios.

El señor Toro, en las palabras de clausura, aludió a los momentos históricos vividos por España en los últimos días y señaló cómo es necesario ofrecer al Rey la misma colaboración, lealtad y disciplina que se puso al servicio del Caudillo.

Terminó sus palabras indicando que los momentos de cambio que estamos viviendo, previsto por la propia Ley Orgánica, suponen una evolución de las Leyes Fundamentales, de acuerdo con los Principios del Movimiento.

CALENDARIO DE FIESTAS PARA MARINA MERCANTE

MADRID.—Por una Resolución de la Dirección General de Trabajo, aparecida en el «Boletín Oficial del Estado» del pasado día 17 de enero, se aprueba el calendario de fiestas, aplicable al personal comprendido en la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, que es el siguiente:

- Durante el año 1976 se consideran como festivos no recuperables los días que a continuación se indican:
- 6 de enero: Epifanía del Señor.
- 16 de abril: Viernes Santo.
- 1 de mayo: San José Artesano.
- 27 de mayo: Ascensión del Señor.
- 17 de junio: Corpus Christi.
- 16 de julio: Nuestra Señora del Carmen.
- 12 de octubre: Fiesta de la Hispanidad.
- 8 de diciembre: Inmaculada Concepción.
- 25 de diciembre: Natividad del Señor.

CON RESPECTO A LAS QUE REGÍAN EN 1975

MADRID.—Las tarifas «g-1», que gravan la entrada y permanencia de los barcos en los puertos, serán —en el próximo mes de junio— un 1.000 por 100 superiores a las que regían al comenzar 1975.

siva, se han manifestado diversos representantes del sector, que han expuesto la situación a los medios informativos en la sede del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

Por Orden de 9 de diciembre de 1974, se amplió la cuantía de la tarifa «g-1» (del uso general del puerto), en un 1.000 por 100, si bien se propuso que esta subida tuviese lugar en tres escalones, con intervalos de cinco meses.

El primer escalón supuso ya un 300 por 100 de aumento, y tuvo lugar en enero de 1975. El segundo escalón se retrasó —por las dificultades del sector— hasta el comienzo de este año. Ello supone casi doblar de nuevo las tarifas. En el próximo mes de junio, éstas volverán a subir, hasta llegar a ser un 1.000 por cien superiores a las de hace poco más de un año.

Los representantes de la Marina Mercante han afirmado que las circunstan-

LAS TARIFAS DE PERMANENCIA EN PUERTO SUBIRAN EN JUNIO UN 1.000 POR 100

Contra esta subida, que ha sido considerada por los distintos sectores de la Marina Mercante española como exce-

EN OPINION DE LOS REPRESENTANTES DE LA MARINA MERCANTE, LA ESTANCIA EN PUERTOS ESPAÑOLES ES DE LAS MAS CARAS DEL MUNDO

cias que pesan sobre el sector siguen siendo negativas, por lo que este nuevo alza de las tarifas «g-1» viene a dificultar la marcha del sector.

También señalan que la estancia en los puertos españoles es de las más caras del mundo. Así, el «Cabo Santa Paula», de 6.700 toneladas de registro bruto, pagaba hace un año, en España, 2.720 pesetas por cada escala de un día. Este total pasará a ser de 27.200 pesetas/día a partir del próximo mes de junio, en tanto que será de 2.066 pesetas en el

caso del puerto de Lisboa, 5.306 en el de Río de Janeiro, 5.820 en el de Buenos Aires, y 1.656 en el de Montevideo. En el caso de Canarias, la elevación de las tarifas portuarias tendrá efectos más negativos, pues son las islas de escala, y al elevarse los costos de la misma, pueden alejar al tráfico de las «islas Afortunadas». En el caso de Canarias, la elevación de la nueva tarifa se efectuará en un plazo algo más largo, pero el efecto de la subida, en suma, puede ser muy negativo. ■

EN BARCELONA, CON ASISTENCIA DEL MINISTRO DE MARINA

ENTREGA DE LOS PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN

BARCELONA.—Bajo la presidencia del ministro de Marina, almirante Gabriel Pita Da Veiga, ha tenido lugar —en el Salón Dorado de la Diputación Provincial— la entrega de los premios Virgen del Carmen 1975, dedicado a resaltar una serie de trabajos de difusión o erudición sobre temas marí-
neros.

El acto, al que asistieron el general gobernador de la plaza, que ostentaba la representación del capitán general; el presidente de la Diputación, alcalde de la ciudad y otras altas personalidades y representaciones, fue precedido de una Misa oficiada en la Real Capilla de San Jorge.

Ya en el Salón Dorado, tomó la palabra el presidente del patronato de los premios San Jorge, quien —tras agradecer la presencia de las autoridades— señaló que el principal objetivo de estos premios era «corregir la actual falta de interés del pueblo español hacia la mar». Dijo a este respecto más adelante, y refiriéndose al caso concreto de Barcelona, que el puerto de la Ciudad Condal era a principios de siglo el más importante del país, en tanto que ahora había pasado a un segundo plano, lo que debía entenderse como «un toque de alarma».

Seguidamente hizo uso de la palabra el profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona y de la Escuela Naval, señor Olesa, quien dedicó su disertación a glosar la tradición marinera de Cataluña, y especialmente de Barcelona.

LOS PREMIOS

Acto seguido se procedió a la entrega de los premios, cuya relación es la siguiente: Premio de 75.000 pesetas a don Jesús Salgado Alba, por su libro de carácter científico «Logística general y naval operativa».

Premio de 75.000 pesetas a don Carlos de la Rocha Milla, por su novela «Viaje corto».

Premio de 75.000 pesetas a don José Luis de Blas Moreno, en obra de divulgación histórica «Singladuras de España».

El almirante Boado, durante su intervención en el acto que se celebró en el Salón Dorado de la Diputación barcelonesa.



Premio de 75.000 pesetas a don Modesto Canal Herrero-Velarde. Ha escrito Modesto Canal un libro de memorias, «Diario de guerra de un marinero voluntario».

Los anteriores premios lo han sido por libros.

Periodismo:

Premio de 50.000 pesetas a don José María Barceló Fortuny, por sus artículos sobre temas marítimos.

Medalla de honor a «La Vanguardia Española», por su atención a temas marí-
neros.

Cinematografía:

Premio de 50.000 pesetas a don Ismael González, que presenta una miscelánea plástica documental del «Museo naval de Madrid».

Premio Muñoz Alonso, para universitarios: Premio de 100.000 pesetas al seminario de cátedra de Estructura Económica del profesor don Ramiro Campos Nordmann, de la Universidad Complutense.

Premio de 75.000 pesetas a doña María del Carmen Barceló Torres, por el ensayo filológico-histórico «La mar en los textos arábigo-hispanos».

Premios especiales:

Premio Federación Española Sindical de

Armadores de Buques de Pesca, a don Carmelo García Cabrera.

Premio Marina Mercante, donado por los aseguradores de transportes marítimos del Sindicato Nacional del Seguro: premio de 75.000 pesetas, a don Feliciano Mayo Jaimez, autor de un estudio sobre «Asistencias marítimas».

Premio Federación Española de Vela. Premio de 50.000 pesetas a don Enrique Cato Malet, que escribió crónicas sobre el «Pasado, presente y futuro de la vela deportiva en España».

Premio Alforjas para la poesía: premio de 50.000 pesetas a don Ginés de Albareda Herrera, por su poema «La mar».

CONFERENCIA DEL SEÑOR SENTIS

Una vez entregadas las distinciones, se dirigió a los asistentes el director general de Coordinación Informativa, Carlos Sentis, quien efectuó una charla sobre geopolítica, que fue seguida con enorme interés. Entre 1975 y 1976 —dijo— hay un evidente cambio de circunstancias, señalando que la descolonización del Sahara ha impuesto que «Las Canarias tengan moros en la costa». Se refirió más adelante al «peligro cuatrienal», que para el mundo suponen las elecciones norteamericanas, en las que se produce unas «dejación de poder», aprovechada siempre por la Unión Soviética para «algún golpe». ■



EN EL ESCORIAL, PATROCINADO POR EL INSTITUTO SO

TURNO DE VACACIONES PARA TRABAJA

MADRID.—Como en ocasiones anteriores, cuarenta y dos matrimonios, trabajadores del mar, han tenido un turno de vacaciones, patrocinado por el Instituto Social de la Marina, en la residencia de Educación y Descanso, de San Lorenzo de El Escorial. Se celebró durante los días 12 al 17 de enero último.

Los matrimonios asistentes a este turno procedían de las siguientes provincias marítimas: Barcelona, Bilbao, Castellón, Cartagena, Huelva, La Coruña, Las Palmas, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía de Arosa.

Aunque lógicamente animados, los hombres y mujeres de Levante, del Sur y de Canarias llegaron algo circunspectos, pensando en los rigores climatológicos propios de la sierra en el mes de enero. Primera sorpresa agradable: durante todo el tiempo del turno de vacaciones tuvieron sol y clima primaveral hasta el final, y nadie pudo decir qué fue lo mejor, si el buen trato recibido en la residencia, las actividades recreativas o las muchas excursiones que se celebraron.

El día 14 de enero hubo una visita al monasterio de El Escorial y a la Casita del Príncipe.

El día 16, en una tarde soleada y agradable, se pudo contemplar, después de haber sido obsequiados con unos whiskeys en la bodega DYC, donde presenciaron el proceso de elaboración y crianza, los regios salones y los tapices inigualables del palacio de La Granja, y con la incomparable luna de enero ya sobre los montes de Navacerrada, regresaron a la residencia de El Escorial.

ASISTIERON 42 MATRIMONIOS, PROCEDENTES DE TODO EL LITORAL PENINSULAR E INSULAR.

El día 18 se desplazaron hasta Toledo para visitar esta ciudad única y los tesoros y obras de arte de su catedral, así como el Alcázar y Santo Tomé.

El 20 estuvieron en Madrid, y estirando al máximo el tiempo, pudieron deleitarse viendo las salas del palacio de Oriente. A mediodía, en la Escuela Sindical de Hostelería, fueron obsequiados con una comida especial. En esta ocasión les acompañaron los directores generales de Seguridad Social, don Rafael Martínez Emperador, y de Ordenación del Turismo, don José Luis de Azcárraga y Bustamante; el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé; secretario general de este organismo, don Juan de Dios Cortés Gallego; vicesecretario general, don Gerardo Harguindey Banet, y el jefe del Servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro. La comida fue servida con ese bien hacer que ya es costumbre en la Escuela Sindical de Hostelería. A los

De arriba abajo, almuerzo en la Escuela de Hostelería, a cuyo término el presidente del ISM de parte con los trabajadores del mar y sus esposas; baile de disfraces en la residencia, y sardañada. En la foto grande, el grupo de 42 matrimonios, ante el monasterio de El Escorial.



ICIAL DE LA MARINA DORES DEL MAR

postres pronunció unas palabras un pescador de La Guardia, en las que puso de manifiesto la grata sorpresa que estaban constituyendo para todos estas vacaciones. Hubo unas palabras de alegría

EXCURSIONES, VISITAS DE INTERES CULTURAL Y JUEGOS Y CONCURSOS EN LOS TIEMPOS LIBRES.

compartida y de salutación a quienes pasaban estos días de descanso por parte de los directores generales de la Seguridad Social y de Ordenación del Turismo, así como del presidente del Instituto Social de la Marina.

Después de comer recorrieron el Parque Zoológico, y al final de la tarde, invitados por el Ministerio de Información y Turismo, asistieron a la función de teatro nacional María Guerrero, en el que se representaba «La feria de Cuernicabra».

Aún tuvieron ocasión de ver el palacio de Riofrío y Segovia, el día 22; Aranjuez y sus monumentos, el 24, y el Valle de los Caídos, el día 25.

Los tiempos libres en la residencia estuvieron animados, entre otras actividades, por un partido de fútbol, una verbena de disfraces con concurso de bailes, una sardañada y una cena de gala. ■ G. R. CH.

UN RADIOAFICIONADO MALAGUEÑO HA DADO A CONOCER EN ESPAÑA EL DRAMATICO CASO EL «TIRAN» Y SUS TRIPULANTES, ABANDONADOS

Madrid (Redacción).—Remitida por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Málaga, quien, a su vez, la ha recibido del radioaficionado de dicha localidad, don Enrique Alujes Escoda, llega a nuestra Redacción la narración de una lamentable aventura, que, desde hace más de un mes, viven los tripulantes de la motonave española «Tirán», de 1.271 TRB, en el puerto de Monrovia (Liberia). El total abandono de la nave y de sus tripulantes por parte del armador y del arrendatario ha llegado a límites insospechados: Dichos trabajadores se encuentran lejos de la patria, solos y —sin exageración, literalmente— pasando hambre; hasta el punto de que por esta causa alguno de ellos se encuentra enfermo de debilidad y deshidratación.

La triste historia, que narra el propio señor Alujes, el cual ha prestado un gran servicio a estos hombres, es la siguiente:

«El día 11 de enero de este año, a las 1,30 GMT, a través de mi estación —dice el señor Alujes— me puse en comunicación con la estación, de similares características, EL 2 AA, de Monrovia (Liberia), operada por don Manuel Cabrera, canciller de la Embajada española en aquella capital africana, quien, por considerar la situación como de emergencia, me solicitó la urgente localización de los armadores de la M/n «Tirán», de la matrícula de Málaga, por las siguientes razones:

«El buque de referencia arribó a aquel puerto en la tercera decena de diciembre de 1975, al parecer sin el suficiente combustible para su viaje a España, sin estar provisto su comandante de los medios necesarios para repostar y sin efectivo para una estancia prolongada. Dicho comandante cursó diversos mensajes a los armadores del buque, solicitando los auxilios necesarios no sólo para repostar, sino para la manutención de la tripulación y la obtención de agua. No tuvieron respuesta —sigue narrando el radioaficionado—, y la situación, en el momento de recibir el mensaje radiofónico del señor canciller, era sumamente crítica, estando el barco absolutamente sin agua (a pesar de que un primer suministro fue obtenido a crédito mediante la intervención del señor canciller ante las autoridades portuarias) y sin víveres para la tripulación, que estaba manteniéndose precariamente y con raciones totalmente insuficientes, gracias a créditos abiertos en la medida de sus posibilidades, no muy abundantes, por un compatriota nuestro, el señor Pros, y del peculio particular del propio señor canciller.

«Al día siguiente —continúa—, domingo 12 de enero, pude localizar a uno de los armadores, don José Morales Lavería, a quien pasé el mensaje, indicándole no saber nada de tal situación, pero que prometió poner inmediato remedio a ella, concertándose para el día siguiente, lunes día 13 de enero, una comunicación a través de mi estación de radio entre el señor Morales y el señor canciller, cosa que, efectivamente, se efectuó a las 16,00 GMT; reiterando el señor Morales al señor canciller que se estaban haciendo las más urgentes gestiones para proveer a la tripulación de los fondos necesarios para su abastecimiento de agua, tan necesaria en aquel país, con temperaturas tropicales y para el suministro de víveres, hasta el momento de poder remitir los fondos necesarios para obtener la libre salida del buque del puerto de Monrovia.

»Se remitieron 1.000 dólares USA.

- LLEVAN MAS DE UN MES EN MONROVIA SIN PROVISIONES, NI COMBUSTIBLE, NI MEDIO ECONOMICO ALGUNO.

- EL ARMADOR PROMETIO EL 13 DE ENERO QUE ENVIABA A MONROVIA DINERO Y DOS CAPITANES PARA SOLUCIONAR EL CASO, PERO EL DIA 30 LA SITUACION SEGUIA SIENDO LA MISMA.

- HUMANITARIA LABOR DEL RADIOAFICIONADO MALAGUEÑO, SEÑOR ALUJES, Y DEL CANCELLER DE LA EMBAJADA DE ESPAÑA EN LIBERIA.

- EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ENVIA FONDOS Y UN MEDICO A MONROVIA, PARA ATENDER A LOS TRIPULANTES.

A LA ESPERA

«El mismo día 22 de enero (la situación seguía deteriorándose muy rápidamente), hube nuevamente de informar —nos cuenta el radioaficionado malagueño— al señor Morales que el señor canciller me pasaba el mensaje urgente de que en el buque no había combustible para hacer funcionar los generadores, y que, por consiguiente, el «Tirán» quedaría a oscuras; que ante la falta de señalización del barco, las autoridades portuarias de Monrovia estaban a punto de sacar el buque del puerto a la mar por razones de seguridad para la navegación interior y dejarlo fondeado y sin luces en la bahía. Expuse al señor Morales los peligros que podía correr el barco y su tripulación.

«El 26 de enero, en nueva comunicación establecida a las 16,15 GMT, nuevamente me informa el señor canciller de que no han aparecido ni los capitanes ni el dinero, que la situación vuelve a ser crítica para el barco y, lo que es más importante, para la tripulación, que está en plena desesperación.

«Insisto nuevamente con el señor Morales, ya que la situación no ha cambiado en absoluto —termina contando el señor Alujes—, y dicho señor me dice que ya no puede hacer nada más en relación con este caso, y me dirige al señor Chinchilla, arrendatario del barco, quien me dice que un capitán, llamado don Vicente Alés, saldrá para Monrovia el jueves día 29, y me pide le llame el día 28 a las 12,00, hora oficial, para comunicarme compañía y número del vuelo y hora de salida de dicho capitán...».

UN ENVIADO DEL I. S. M., A MONROVIA

En el momento de cerrar la presente edición, parte para Monrovia, por vía aérea, el doctor don Juan Angel Bartolomé Martín, de la Inspección de los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina. El doctor Bartolomé, enviado especialmente por dicho organismo, tratará de ponerse en contacto con la tripulación del «Tirán», les prestará los auxilios médicos que sean precisos y proveerá lo necesario para que regresen a España de inmediato. La noticia se había recibido en el Instituto Social de la Marina en la mañana del 29 de enero. Inmediatamente después se hicieron gestiones en el Ministerio de Asuntos Exteriores y Dirección General de Navegación, y veinticuatro horas más tarde partía el doctor Bartolomé con dirección a Monrovia.

ESTADOS UNIDOS: DOSCIENTAS MILLAS DE AGUAS JURISDICCIONALES

WASHINGTON.—El Senado norteamericano aprobó, por setenta y siete votos a favor y diecinueve en contra, un proyecto de Ley, que amplía la zona pesquera marítima de los Estados Unidos de doce a doscientas millas, medida tomada hace más de un año por la mayor parte de los países iberoamericanos. Washington se une así a los defensores de la llamada teoría del mar territorial, que tantas disensiones causó en la última Conferencia del Mar.

Según esta teoría, las doscientas millas de mar adyacente a un Estado son parte del territorio soberano de ese Estado, y los Gobiernos pueden explotar, por tanto, sus recursos submarinos, pesqueros y de la plataforma continental, así como impedir el paso de barcos de otros países.

La otra teoría, la del mar patrimonial, establece también los derechos del Estado ribereño a explotar los recursos marinos, pero no da capacidad a los Gobiernos para impedir la libre navegación por la zona.

El proyecto de Ley aprobado, que debería entrar en vigor el día 1 de enero de 1977, según se aprobó en la Cámara de Representantes cuando se votó sobre el proyecto, no entrará en vigor hasta el 1 de julio del mismo año. Así se decidió en otra votación en el Senado, en la que 92 senadores votaron a favor del aplazamiento y sólo dos en contra. El Presidente Ford había prometido firmar la Ley si el Senado aprobaba este aplazamiento de seis meses.

CRONICAS NACIONALES E INTERNACIONALES

En la página 31 comienza nuestra habitual sección CRONICAS NACIONALES. A causa de una imprevista llegada de importantes informaciones de última hora a esta sección, más las correspondientes a INFORMACION GENERAL, que, como habrá apreciado el lector, ocupa mucho mayor número de páginas que de costumbre, nos hemos visto precisados a suprimir de este número las CRONICAS INTERNACIONALES. «Hoja del Mar» tratará de compensar esta anomalía ofreciendo en su edición de marzo un amplio panorama del momento marítimo internacional.

MARINEROS ESPAÑOLES TRATADOS COMO ESCLAVOS

MADRID.—Seis marineros españoles que se amotinaron contra el capitán de un barco griego del que eran tripulantes han llegado al aeropuerto de Barajas, procedentes de Nueva York. Cuatro de ellos partieron inmediatamente rumbo a Bilbao por vía aérea y los otros dos a Santiago de Compostela.

Los seis marineros, que pertenecían al petrolero de bandera griega «Emerrillon», son: Juan Martín, de veintiocho años, de Cáceres; José Castaño, de veintiocho, de La Coruña; Jacinto Cañete, de treinta y dos, de Burgos;

Justo Leis, de veinte; José Malvido, de treinta y ocho, de Las Palmas, y Manuel Rodríguez, de veinticinco, de Palencia.

La razón de su motín fue, según su propio testimonio, el trato de «esclavos» que recibían en su trabajo. Los seis hombres fueron autorizados por el juez que vio su causa en Wilmington (Estado de Delaware, en USA), a regresar a España en avión tras dramáticas horas a bordo del barco que culminaron con la intervención del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y la Policía del Estado.

Ya en Bilbao, Jacinto Cañete manifestó que el trato que habían recibido por parte del capitán del buque era totalmente vejatorio, siendo considerados como si fueran auténticos «esclavos».

Ha añadido este marino español, a quien el juez, al igual que sus compañeros, ha considerado inocente, que el pasaje de regreso a España se lo ha tenido que pagar de su bolsillo y que la empresa propietaria del barco, la canadiense Papas Christides, únicamente les ha abonado el 30 por 100 de sus haberes.



«JAWS»

«TIBURON», UNA PELICULA DE IMPACTO

Título original: «Jaws». Nacionalidad: Norteamericana. Director: Steven Spielberg. Guión: Peter Benchley y Carl Gottlieb, basado en la novela del primero. Fotografía en technicolor: Bill Butler. Música: John Williams. Efectos especiales: Robert A. Matthey. Intérpretes principales: Roy Scheider Robert Shaw y Richard Dreyfuss.

«Tiburón» pertenece a ese cine-espectáculo que los de Hollywood hacen a la perfección. Puede catalogarse como «película de catástrofe», pues la que origina el tiburón no es menor que el hundimiento de un barco («La aventura del «Poseidón»», de Ronald Neame), o el incendio de un rascacielos («El coloso en llamas»). Para la asombrosa escena final, se ha construido un tiburón mecánico, de ocho metros, prodigio de ingeniería, que ha costado 150.000 dólares. Steven Spielberg lo utiliza con singular ingenio para conseguir un mayor realismo.

La película constituye un ejemplo de haber sido creada con unos propósitos comerciales planteados cara a la taquilla —igual que todas las películas, a fin de cuentas—, porque el cine es también una industria, y configurada en un gran talento de su joven director.

De la novela original de Peter Benchley, recoge el moderno temor a los tiburones, raza marítima que en los últimos tiempos ha conseguido un considerable incremento. Es quizá con el hombre el único animal cuya reproducción no sólo no ha disminuido, sino que debido a su fuerza y velocidad, y al hecho de que no sea útil a la humanidad, se reproduzca sin dificultad. Por otra parte, es uno de los grandes animales míticos, muy tratado por cuentos, el «folklore» y toda clase de relatos orales.

El verdadero protagonista del libro, como del film, no son los hombres que luchan contra él, sino ese enorme escualo, terrible, que ataca en los sitios más apacibles, y que casi resulta indestructible. Benchley y Gottlieb se han marcado, primeramente, la gran aventura que supone el terror que crea este tiburón de una potente anomalía física, su voracidad y violencia, y después su captura, realizada por tres hombres, cuyos motivos son muy distintos.

El director toma como escenario una pequeña isla, Amity, que vive del verano y cuyos habitantes, sin los frutos del turismo, pasarían a depender de la seguridad social en el invierno, y el

Fotograma
del tiburón
asesino.



suceso que le sirve de arranque, la presencia de un tiburón blanco que empieza a hacer estragos entre los bañistas. Toma unos personajes, que los pone al servicio de la epopeya que construye y les hace abandonar unos perfiles circunstanciales para constituirlos en hombres que cumplen con su deber, a pesar de que no les guste el escenario donde tienen que cumplir con su deber, como es el caso de Brody, el jefe de la Policía de la pequeña localidad costera; a pesar de que no les guste la forma anticuada de actuar contra el escualo, este es el caso de Hooper, el joven técnico en Oceanografía; a pesar de su desden por los compañeros en la empresa, como el caso de Quint, el pescador profesional de tiburones, sin ninguna importancia en el libro original, y aquí convertido en un personaje casi mítico.

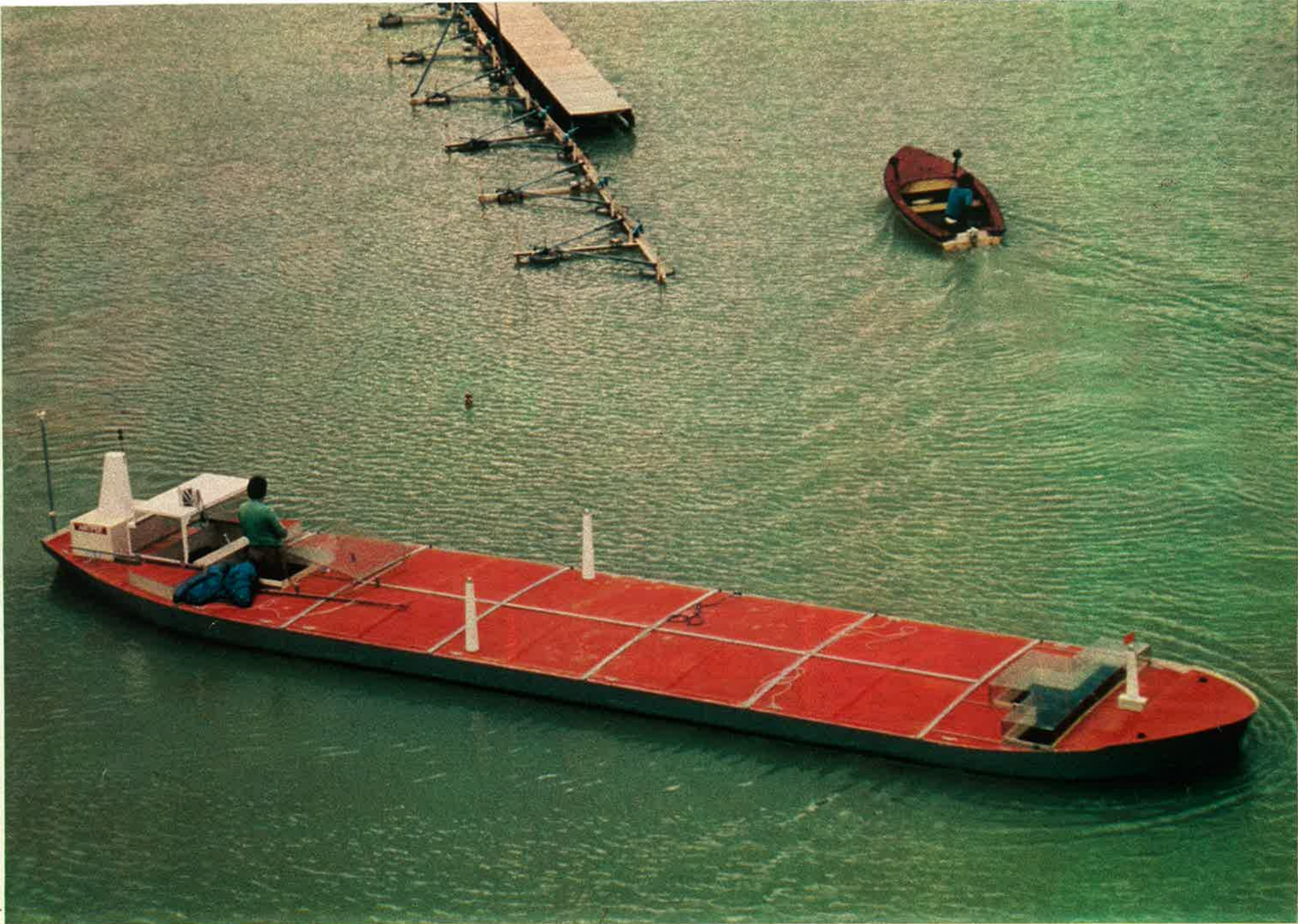
Tres hombres —dos de ellos conocedores especializados en la vida y captura de escualos— se encierran en un barco («Orca») preparado para este tipo

nen una gran fuerza expresiva muy notable.

La angustia es creciente, la violencia, de un grado pocas veces visto en el cine, que se manifiesta en el espectador lanzando exclamaciones de sobresalto, apenas advierte que la suma de aportaciones técnicas es perfecta y real; Spielberg convierte en lenguaje cinematográfico una historia en todo momento creíble. El público permanece atento y en tensión, entre zozobras y angustias.

Al realismo del film contribuyen sus intérpretes. Así vemos a la veteranía de Robert Shaw en un personaje propicio, el pescador de tiburones; también hay que destacar el verismo y perfección técnica que alcanzan Richard Dreyfuss, el oceanógrafo, y el jefe de Policía, Roy Scheider. El talento y el dominio técnico del joven director Steven Spielberg (veintinueve años), que ha rodado algunas de las escenas más perfectas y difíciles de la historia del cine. ■

RAMON CLEMENTE FANTOVA.



ESCUELA DE MARINOS

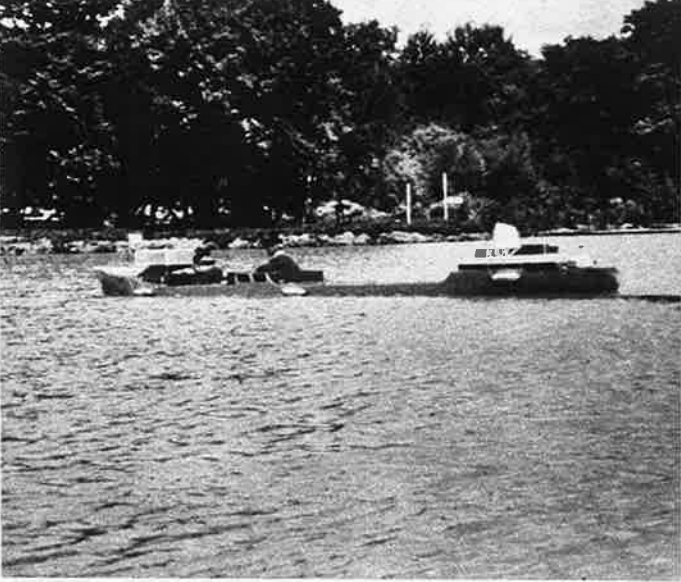
**GRANDES MARES
EN MINIATURA**

EN un pequeño modelo de tanque, un marinero de aspecto distinguido navega a través de un tranquilo lago de los Alpes, hacia un letrero que dice «Golfo de Vizcaya». Acaba de descender del canal Manhattan y ha dado la vuelta al cabo de Hornos. No se trata de un juego complicado. Es el curso de entrenamiento para capitanes de los barcos más grandes del mundo: los superpetroleros gigantes. El curso de entrenamiento tiene lugar a gran altura, en los Alpes franceses, en Port Revel, a 65 kilómetros de Grenoble. En ese lago tranquilo, los marineros pasan por las complicadas maniobras de los petroleros autén-

(Pasa a la página siguiente)



Rumbo al golfo de Vizcaya,
al Cabo de Hornos.
Todo se ensaya en ese mar
de una hectárea (arriba),
en el corazón de los Alpes franceses.
En esta foto,
el supertanque, reducido
a escala 1:5,
para la formación de capitanes.



A 65 kilómetros de Grenoble, un pequeño lago ha sido acondicionado para reproducir algunas condiciones de las más difíciles rutas marítimas del mundo.

ESCUELA DE MARINOS

(Viene de la página anterior)

ticos en algunas de las rutas marítimas más difíciles del mundo.

Es un curso duro, aunque se prolonga sólo una semana. Pero en esa semana —nos dice el capitán Phillippe Delasalle, capitán veterano de petroleros y anteriormente piloto del puerto de Argel—, «un oficial puede obtener tanta experiencia como la que conseguiría en dos años de trabajo real». Los marineros que vienen a Port Revel son ya veteranos, a los que sus compañías van a entregar los mayores barcos. Las empresas del petróleo, ciertamente, pagan 4.000 dólares por seis días de intensa instrucción para uno de sus capitanes.

La escuela de capitanes de petroleros fue establecida por la ESSO, aunque está dirigida por una compañía francesa privada, SOGREAH (Société Grenobloise d'Etudes et d'Applications Hydrauliques). Esta academia, poco común, fue fundada en 1967, y más de 1.500 marineros se han graduado en sus cursos de entrenamiento. El lago, que en un principio parece tranquilo y apacible, como todos los lagos de los Alpes, ha sido preparado mecánicamente para reproducir las condiciones exactas de algunas de las rutas más difíciles del mundo. Máquinas que producen olas y corrientes marítimas añaden un detalle más al realismo. Un marino lleno de experiencia se puso en pie de un salto al simular la máquina olas de siete metros y ver cómo su barco zozobraba, lanzándole al lago, en tanto que la nave se hundía como una piedra. Son éstos los accidentes que los capitanes han de evitar. Con su cargamento de petróleo es necesario evitar desastres, como el del «Torrey Canyon», que cubrió las playas de Cornwall, en Inglaterra, de petróleo.

Los marineros trabajan en modelos diseñados por ordenadores especiales, fabricados a escala de 1 : 25, pero que se accionan como auténticas naves. Son todos modelos de petroleros, que van desde el tanque relativamente pequeño, con un peso muerto de 38.000 toneladas, al gigante «Antifer», un petrolero de 400.000 toneladas de peso muerto. A los marineros se les enseña a pilotar esas naves en aguas profundas y de poco fondo, a controlar las fuerzas del mar, tanto internas como externas, y una gran variedad de temas, como el amarre, a echar el ancla o las maniobras. El curso se compone de teoría, así como de trabajo práctico. Resulta sorprendente aprender a pilotar estos supertanques en lo alto de los Alpes, a 200 millas del mar más próximo, pero Port Revel ofrece en miniatura los grandes mares dentro de un lago de una hectárea, con todos los problemas y riesgos con que los marineros se enfrentan frecuentemente en los puestos de mando de los supertanques.

**PETER GERRITSE
(TEXTO)
Y ROBBY BOUWER
(FOTOS),
EQUIPO
DE «PANORAMA»,
A BORDO
DEL PESQUERO
HOLANDES
«WIERING 88».**

**«LOS GRANDES
BARCOS
PESCAN AQUI
CON TRAMPAS
DE ACERO».**



¿ESTAN AGOTANDO LAS E

**A lo largo de la costa se libra una dura batalla
por el fruto del mar. Algunas veces es tan violenta que nos recuerda
los viejos tiempos de los piratas.**

**El periodista Peter Gerritse pasó una noche a bordo
de un barco de pesca holandés.**

El mundo del pesquero «Wiering 88» está formado por orín, sal, conversaciones que se lleva la brisa, el crujir de los baos, los gritos para superar el ruido del motor Diesel de 235 HP., la gran rueda de hierro bajo las escotillas cuarteadas de popa, acompañados del chirrido y traqueteo de las cadenas del ancla, y los constantes golpes del timón automático. Más parece un ave herida, con las alas rotas, que un barco fainando.

Piet Steigetra, de veintiocho años, trabaja normalmente en un carguero de contenedores, pero ha venido a bordo como un marino más y cocinero. Mientras el barco abandona el puerto, suda en la pequeña cocina llena de vapor preparando nuestra cena: coliflor, patatas, dos trozos de carne asada por persona y salsa. Me dice: «Hay mucho lenguado joven cerca de la

costa. Ayer tuvimos suerte y capturamos seiscientos kilos».

Willen Ansink, capitán y propietario del barco «WR 230», detenido por la Policía Marítima holandesa, acaba de recuperar las redes confiscadas, pero su barco está en el muelle debido a una avería en el motor.

Joop Bays, de veintisiete años, capitán del «WR 88», dice: «Esto se está animando ahora. Algunos pequeños barcos siguen nuestra estela hacia el mar abierto». Piet nos dice desde su cocina: «Se debe a nuestra buena captura de ayer. Quieren ver cómo lo hicimos».

Y aquí está también Richard de Jong, de veintinueve años, un hombre alto, del Norte, con ojos azules fríos y un pendiente en una oreja: tiene gran éxito entre las mujeres, tanto solteras co-

MAR DEL NORTE



ESPECIES LOS PESCADORES?

mo casadas. Los otros le gastan bromas constantemente por ello.

Esta semana es una semana «par», lo que significa que sólo los pesqueros con números pares pueden pescar lenguado. Los otros han de quedarse en el puerto o salir más allá de los límites de doce millas.

Willen Ansink me cuenta cómo fue detenido su barco: «El "Hadda" se me acercó. Me dijeron que no podía pescar donde estaba, porque me encontraba dentro del límite de doce millas. Les dije que estaba solamente probando el motor y que no trataba de capturar ningún lenguado. Pero el comandante se mostró inflexible y me ordenó que le entregara las redes. Al negarme a hacerlo, me obligó a acompañarle con mi nave».

No lejos de la costa Texel está en marcha la primera redada. Pasará una hora antes de que se icen las redes. Están pescando apenas un poco más cerca de la costa que el día anterior. Todos los hombres se ponen su botas, que les llegan hasta los muslos. Las redes son izadas con cabrias, y centenares de pequeños cangrejos, lenguados y platijas caen a cubierta. Willem exclama: «No vale nada. No hay nada en esta redada». La captura ha sido decepcionante: apenas media cesta de lenguados, unas pocas platijas y nada más. Pero quedan todavía por delante once redadas. Se va abatiendo la noche.

Piet: «Los grandes barcos pescan aquí con trampas de acero. Recorren el mar con sus motores de 2.000 HP. y prácticamente aran el fondo marino hasta una profundidad de veinte centímetros. Después de que ellos han pasado, uno puede pescar aquí sin capturar nada. ¿Se ex-

traña de que el mar del Norte se esté agotando? Yo, no. Les he visto trabajar».

Joop Bays: «Los noruegos tienen también gran parte de culpa. Hace pocos años empezaron a pescar con un **bloque** especial: un tipo nuevo de red enorme, que puede tenderse sobre todo un banco de arenques y cerrarlo por el fondo, atrapando no sólo a los grandes peces, sino al mismo tiempo todo el suministro de seis meses de jóvenes arenques. Vacían las redes con cazos... sin preocuparse tan siquiera de limpiar los peces, convirtiéndolos inmediatamente en harina de pescado».

Joop admite que los peces que van capturan-

do son cada vez más pequeños. No cree en las teorías de los biólogos.

Hechos: Los peces aumentan en un 20 por ciento anualmente. Esto explica el gran interés de los Bancos por esta industria lucrativa. Los biólogos no titubean en llamar a los pescadores grandes aventureros, pero malos granjeros. La completa destrucción de los peces en el mar del Norte es imposible. Mucho antes de que se produzca, la pesca no será ya una ocupación remuneradora, y la Naturaleza podrá restablecer el equilibrio. La pesca excesiva es resultado del empleo equivocado de una flota demasiado potente durante un breve período de tiempo, que puede capturar la misma cantidad de pescado que una pequeña flota durante un período más largo.

Piet, Willem y Richard se las han arreglado para dormir un poco entre dos redadas.

Joop: «Biólogos. Estamos siempre manga por hombro con ellos. Después del terrible invierno de 1963, dijeron que no volvería a haber nunca camarones suficientes, y, sin embargo, ya al verano siguiente volvimos a capturarlos en tan gran cantidad, que no habíamos conseguido nunca anteriormente nada semejante».

Recientemente, el profesor Pieter Korringe, biólogo marino de fama internacional, dijo:

«En todo el mundo hay 30.000 variedades de peces, y, sin embargo, la mayoría de los activistas que tratan de defender el ambiente y la ecología apenas si conocen los nombres de una docena de esos peces. No se interesan por lo que sucede en el mar, bajo el agua. Si un año se produce un aumento del 40 por 100 en el bacalao, se capturan menos camarones, porque éstos constituyen la fuente principal de alimentación del bacalao. Menos arenques significan más platijas, porque las platijas se alimentan de los huevos de los arenques».

LOS NORUEGOS EMPLEAN UN ARTE ENORME, QUE PUEDE ABARCAR TODO UN BANCO DE ARENQUES.

Por la mañana contamos los pequeños barcos que seguían todavía nuestra estela con la esperanza de que los lleváramos hasta los lenguados. Piet: «Ciertamente, no lo conseguiremos hoy —tenía un pequeño tablero para medir los lenguados—. Si son pequeños, eso significa una multa de 12.000 pesetas».

Hechos: Los peces se dividen en varios grupos, de acuerdo con su edad. Los arenques alcanzan la edad de quince años, las anchoas solamente dos, en tanto que las platijas pueden vivir hasta treinta años. Como sucede con las personas, dejan de crecer pasada una cierta edad: los arenques, por ejemplo, a los cinco años. Una pesca inteligente consiste en captu-



MAR DEL NORTE

«Los pequeños pescadores acabarán saliendo victoriosos: son tan indispensables como los artesanos panaderos».

(Viene de la página anterior)

rar tan sólo aquellos grupos de edad que proporcionan el mayor tonelaje. Un buen terreno de pesca debe ofrecer una mezcla equilibrada de todas las clases. Esta relación ha sido alterada por los grandes barcos, que han capturado sin discriminación también los peces jóvenes.

Joop Bays: «Advertirá que la industria está disminuyendo. Las gentes solían venir a comprar apenas llegábamos al puerto. Pero todo esto ha terminado».

De pronto se oyó un grito de Willem: «¡La Policía Marítima!». Y, ciertamente, parecía dirigirse hacia el «WR 88». Joop se mostraba algo in-

quieto: «Estuvieron a punto de denunciarme la semana pasada. Vinieron a bordo en su balsa de goma y con ellos se encontraba un individuo de la Inspección General: ¿Qué están pescando?, preguntó. Platijas, rubios, rodabaillos y barbados, le dije. No entiendo de pescado, pero veo que éstos no son lenguados, dijo. No, no, por supuesto, le contesté». Hubo abundantes risas. Miraron a través de los prismáticos: «Es la Policía Marítima, pero esta vez no viene por nosotros».

Iba amaneciendo, y Piet Steigetra regó la cubierta.

Joop Bays: «Si dejara ahora de pescar, reci-

biría 960.000 pesetas de compensación por el barco, que me costó 3.600.000. El Banco me prestó 240.000 pesetas y mi padre tuvo que avalar el préstamo. Tengo que pagar 600.000 pesetas al año, y si salgo cuatro días cada semana y la pesca es buena, todo va bien. La mitad de los beneficios son para el barco y la otra mitad la repartimos entre todos. Seguiré pescando mientras pueda. Creo que yo debería ganar más dinero que un obrero que trabaje en tierra firme... como un obrero de la construcción. Si él gana 6.000 pesetas mensuales, yo debería ganar por lo menos 7.200. Creo que podemos resistir mucho más tiempo que los grandes propieta-



rios, que tienen deudas hasta de 180.000.000 en sus Bancos. Por televisión, uno de ellos explicó así sus pensamientos: **Si mi vecino construye un barco mayor, yo no puedo quedarme atrás.** Y por eso construyen cada vez barcos mayores. Pero ahora que las cosas se les ponen mal, no pueden esperar ayuda de las autoridades».

Hechos: El pescado no está amenazado por la tan discutida contaminación. El mar se limpia anualmente con la tercera parte del agua, fresca, que fluye a él, rica en sales minerales, pero pobre en fosfatos. La capacidad de los estratos más profundos y menos ricos del mar para utilizar los desperdicios orgánicos humanos y

convertirlos en sales nutritivas es ilimitada.

Joop: «Los pequeños pescadores saldrán al final victoriosos. Son tan indispensables como los artesanos panaderos».

El sol brilla ahora con toda su fuerza. Es casi mediodía, y Joop lía un cigarrillo, luchando contra el sueño. Después de la última redada, las

redes son izadas a cubierta y el barco parece ahora más bien un viejo cisne que haya tropezado con una red de alta tensión. El peso total de lenguados capturados es de 530 kilos, lo que supone 96.000 pesetas. Por segundo día consecutivo, el «WR 88» ha quedado el primero de la lista. ■

En la página contigua, Ansik y Steigetra examinan la primera captura del día, que ha sido decepcionante: media cesta de lenguado y unas pocas platijas. Arriba, las gaviotas siguen a la flota de pequeños pesqueros, cuyos capitanes están alarmados porque las grandes empresas destruyen la riqueza del mar del Norte.

LA DESCOLONIZACION DEL SAHARA

PROBLEMA



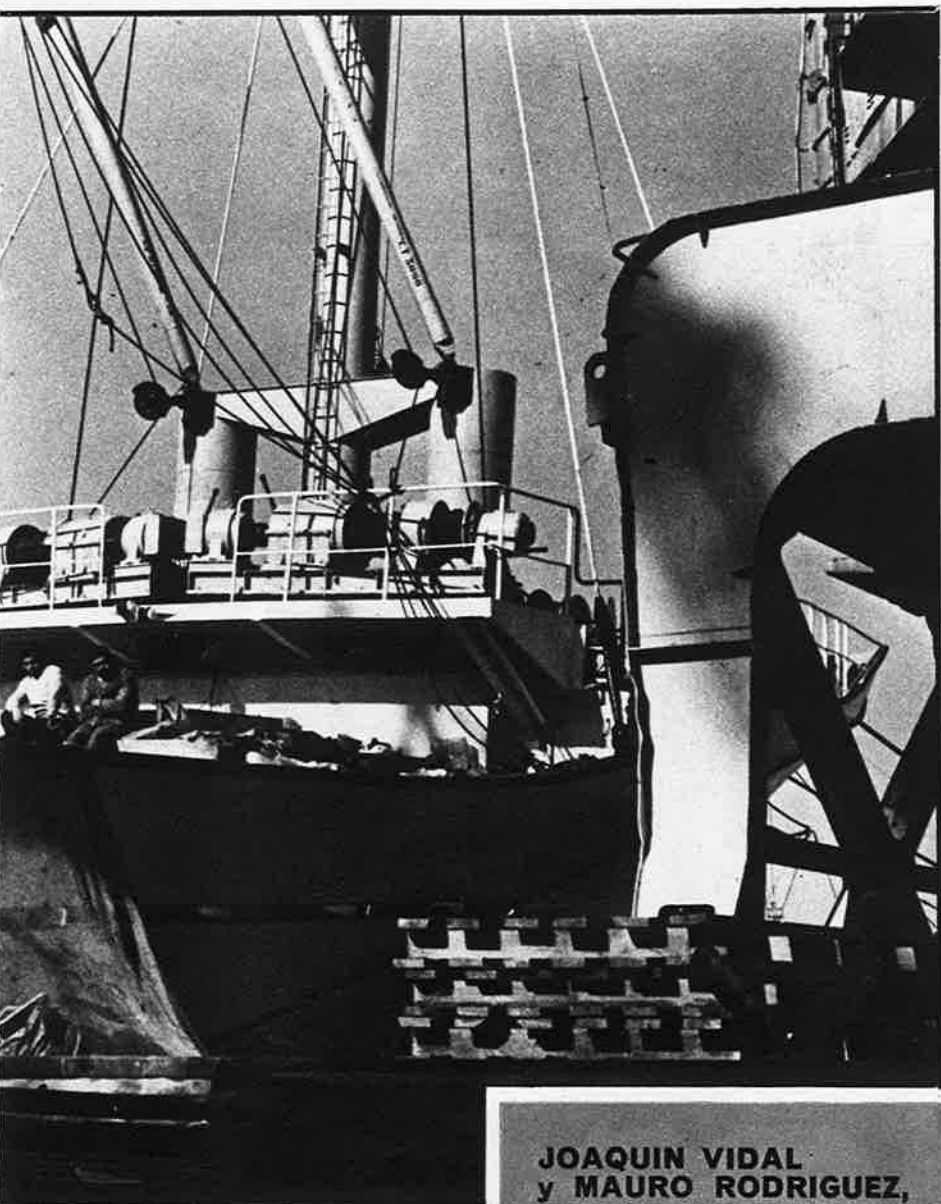
PARA NUESTRAS FLOTAS SUDORIENTALES Y CANARIAS

EMA zanjado para España la descolonización del Sahara? Seguramente, a nivel nacional, la respuesta debe ser afirmativa si tratásemos el problema desde los aspectos militar, político o diplomático, pero no sabríamos qué contestar si desde el interés económico lo contemplamos. Y muy concretamente, desde las repercusiones que pudieran derivarse para una importantísima parte de nuestra flota pesquera que desde tiempos inmemoriales viene faenando en aquellas aguas —de las más importantes del mundo en pesquerías—, que hasta hoy mismo son españolas.

La alarma ha llegado al sector pesquero de nuestra zona sudoriental —Cádiz y Huelva— y, muy especialmente, a las islas Canarias, por obvias razones. Hay incertidumbre. Se sabe, a título de rumor, que antes de la entrega del territorio a Marruecos y Mauritania —ya una realidad—, en Madrid se firmó un acuerdo en el que a buen seguro se contempló el futuro de la actividad de nuestros pesqueros en el banco canario-sahariano, pero la carencia de información sobre lo acordado mantiene en



Las flotas de Alicante, Cádiz, Huelva, Canarias, con algunos barcos almerienses y malagueños, frecuentan el banco. Todo hace suponer que lo mismo seguirá sucediendo en el futuro, pero, ¿por qué suponer y no saber? Estos tripulantes del congelador, aquellos del fresco, por supuesto, los armadores también, quisieran certeza y no cábalas.



JOAQUIN VIDAL y MAURO RODRIGUEZ, enviados especiales

tensión a los armadores industriales y pescadores afectados.

Hoy por hoy se puede pescar sin ninguna complicación. Es más: al parecer, las capturas están siendo considerables y la no tan lejana conflictividad con las lanchas marroquíes ha desaparecido. Pero no hay confianza de que esto dure; los antecedentes pesan lo suyo. Y también más de uno se pregunta: «¿Si cuando era española la soberanía sobre dichas aguas surgieron problemas, no será ahora peor la situación al entregar dicha soberanía?». Ello depende, indudablemente, de lo negociado en el acuerdo tripartito de la capital de España, por lo que, de momento, para situarnos, el problema está centrado para nuestra flota en la total falta de información al respecto.

Y esto es grave, porque las consecuencias que se derivan de ello lo son: toda la industria pesquera afectada se mantiene en una situación de espera que frena su desarrollo, retrae la inversión y mantiene «en vilo» a muchos miles de trabajadores de la mar —pescadores y personal de em-

Estos paños de red, que recomponen en los muelles de Barbate, ¿se podrán utilizar durante mucho tiempo?

presas pesqueras—, a los que el problema les «coge de lleno».

Aun con la confianza de que ello no va a ser así, en un rápido recorrido por varias de las provincias afectadas más directamente por el pro-



SECTOR EXTRACTIVO UNICAMENTE: 20.000 PERSONAS DEPENDEN DE LA ZONA

blema —Cádiz, Huelva, Las Palmas de Gran Canaria— hemos planteado la siguiente pregunta: «¿Qué pasaría si en un período de tiempo relativamente corto queda el banco canario-sahariano vedado definitivamente para nuestra flota?». La respuesta no se hizo esperar. Armadores, pescadores e industriales de las citadas provincias coincidieron totalmente: «Desaparecería la flota sudoriental y canaria». Tal afirmación la formularon avalada por los siguientes puntos:

1. La flota está especialmente pensada para ir a pescar en las aguas saharianas. Así, pues, el tipo de especies a que se dedican y su autonomía de navegación están condicionadas a dicho lugar.

2. En muchas millas a la redonda no hay caladeros que hiciesen rentable la explotación de esta flota.

Naturalmente, y como ya apuntábamos antes, los problemas que se derivarían de esto no serían sólo económicos, sino también sociales.

La realidad de estos problemas se comprende por sí misma con una simple visión general de la estructuración pesquera de las provincias citadas.

HUELVA: IMPORTANCIA PESQUERA AL MARGEN DEL MARISCO

Al margen de la marisquera, la importancia pesquera de Huelva viene también significada por la captura y comercialización de otras muy variadas especies, que, en cuanto al fresco se refiere, se extraen de aguas marroquíes y saharianas exclusivamente.

De la importancia de dichas pesquerías nos da cuenta el hecho de que, por ejemplo, en 1974, las capturas fueron como siguen: Peces, 35.272.942 kilos, por un valor de 2.185.661.959 pesetas; crustáceos, 12.210.877 kilos, por un valor de 2.354.967.054 pesetas, y moluscos, 5.744.051 kilos, por un valor de 205.647.163 pesetas.

Las especies más características son la pescadilla, la sardina, el pulpo y el choco.

La flota está compuesta de 120 embarcaciones para el arrastre de altu-

ra, 700 embarcaciones en bajura y dieciocho embarcaciones en cerco de altura.

Dejando a un lado los congeladores (que pueden desplazarse a aguas más lejanas), el censo laboral de la flota onubense está dividido en la siguiente forma: Arrastre de altura, 1.700 hombres; altura de cerco, 531 hombres, y bajura, 2.000 hombres.

Naturalmente que el total de afectados por una posible crisis en esta flota nos vendría dado al agregar a los datos anteriores del sector extractivo el factor multiplicador del personal de tierra, empresas derivadas —conservas, salazones y subproductos— e industrias auxiliares.

A buen seguro que no nos exageraban en Isla Cristina cuando al ponerles en el peor de los casos nos aseguraban que la situación sería como «condenarles a la miseria».

CADIZ: «AMARRA Y VAMONOS»

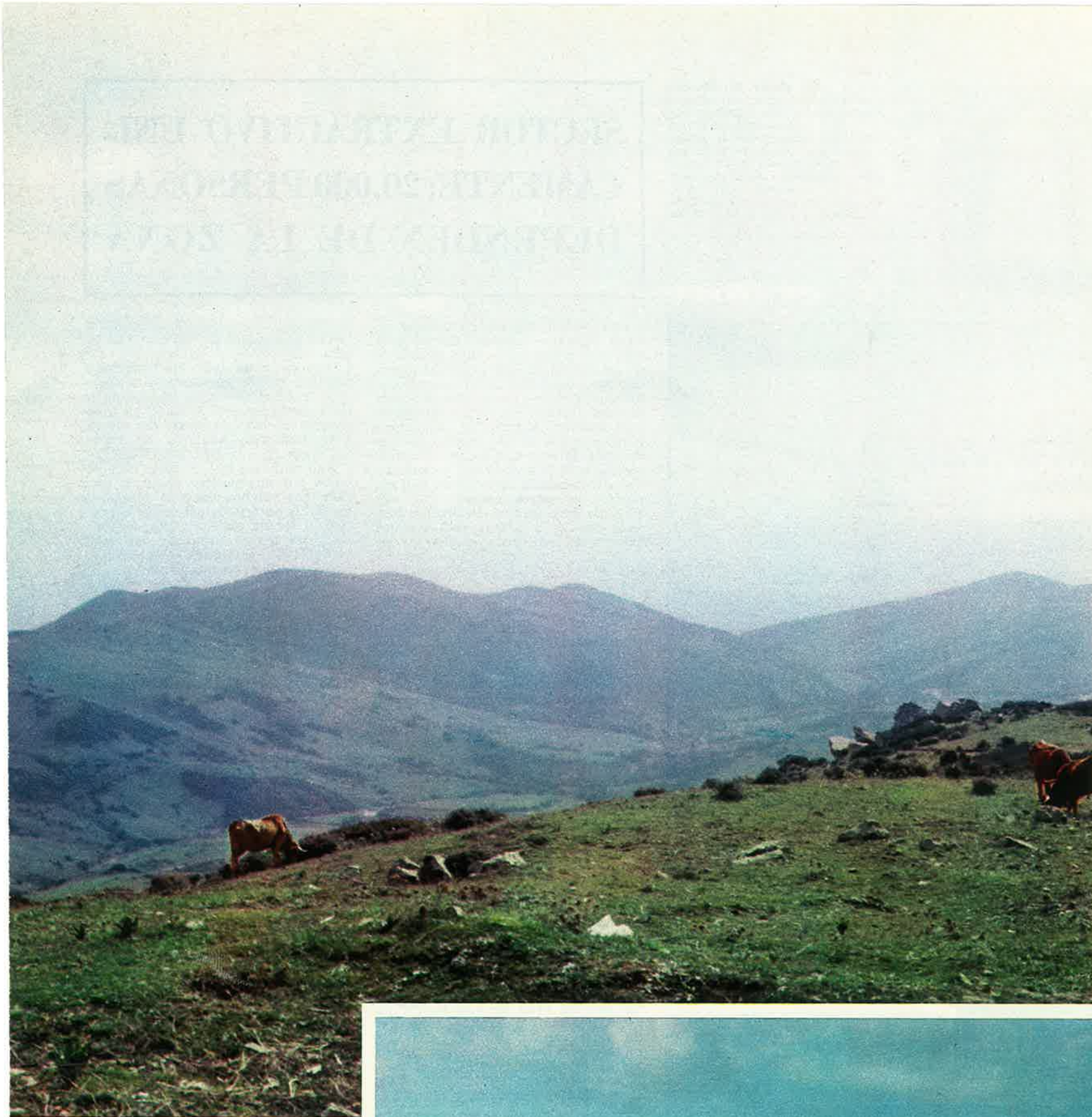
En la provincia gaditana, el temor a la pérdida del banco pesquero sahariano se encuentra centralizado fundamentalmente en dos localidades: Algeciras y Puerto de Santa María.

La dependencia pesquera de dichas localidades de tal zona es total, y, como en el caso de Huelva, sus flotas respectivas no tendrían más solución que el «amarre» de sus embarcaciones.

En Algeciras, a la pesca de arrastre se dedican 51 barcos, con un total de 479 tripulantes; al palangre se dedican 45 barcos, con un total de 381 tripulantes; a la volanta, 41 barcos, con un total de 507 tripulantes, y a la pesca de cerco, dos barcos, con un total de 62 tripulantes. En resumen, la flota está compuesta por 139 barcos y el número de sus tripulantes asciende a 1.429. Además cuenta con nueve fábricas de conserva (sardina y atún).

El Puerto de Santa María cuenta con un total de 80 embarcaciones y un total de 1.120 tripulantes. Y su importancia económica nos la avala el hecho de que en 1975 capturaron cer-

(Sigue)



DESCOLONIZACION DEL SAHARA

Por el estrecho de Gibraltar pasan diariamente las embarcaciones de la costa oriental española que faenan en el banco sahariano. Un tránsito continuo, mezclándose con cargueros, petroleros, buques de toda clase y nacionalidad. Muy cerca, Barbate (en la foto grande, el puerto), cuya flota, en cambio, tiene mucha menor dependencia del rico banco africano. Y Canarias (junto a estas líneas, con una vista general de la Casa del Marino), cuya suerte en lo marítimo-pesquero, seguirá muy directamente la del banco. (Fotos Vidal)







LA DESCOLONIZACION DEL SAHARA

(Viene de la pág. 21)

ca de nueve millones de kilos de pescado, con un valor en lonja de 753.600.000 pesetas.

ALICANTE: TAMBIEN PREOCUPA EL TEMA

Aunque, como ya hemos señalado, la región sudoriental y Canarias serán las más afectadas por los acuerdos sobre el Sahara, no se puede olvidar que también del Sudeste español acuden barcos, desde hace algunos años, a esa zona. Tal circunstancia se da con Alicante, que cuenta en dichas aguas con una flota de **33 congeladores**, con 584 tripulantes, y **80 arrastreros**, con 926 tripulantes.

Como puede apreciarse por los datos anteriormente citados, el tema es serio. La situación económica de todo un sector —de indudable importancia para un país marítimo como es España— y sus repercusiones sociales han de pesar de forma determinante a la hora de las negociaciones.

CANARIAS: EN EL CENTRO DEL PROBLEMA

De las dos provincias canarias, es a Las Palmas a la que preocupa enormemente el problema. Santa Cruz de Tenerife, además de tener una menor actividad pesquera, la tiene orientada hacia los tñidos, que se pescan lejos de la costa y, por ende, fuera del banco canario-sahariano.

La enorme preocupación e inquietud que reinan en la provincia de Las Palmas son palpables. No obstante, hay todavía esperanza, surgida del «rumor» —aparecido en la prensa nacional— de que el Gobierno se ha preocupado por el tema y de que ya puede existir un acuerdo por el que los pesqueros españoles podrán faenar en el banco sahariano, como hasta ahora, durante cinco años, y que

al término de los cuales, y previo un determinado canon, podrán seguir allí realizando sus trabajos. Es un rumor que mantiene la esperanza, pero falta la noticia que saque de la incertidumbre a los interesados.

LA FLOTA DE LAS PALMAS

En 1975, la flota pesquera de Las Palmas estaba compuesta por los siguientes barcos y tripulantes: a) **litoral**, 612 embarcaciones, con 1.350 hombres; b) **altura**, 273 embarcaciones, con 3.947 hombres, y c) **gran altura**, tres embarcaciones, con 120 hombres. Es decir, el total de barcos de dicha provincia es de 888 y el de tripulantes, de 5.417 hombres.

La flota de altura es la que faena en el banco sahariano, en el que concurren modernas unidades arrastreras congeladoras con otras embarcaciones tradicionales.

En cuanto al volumen de capturas, puede señalarse como dato orientativo de que en 1974 se alcanzó la cifra de 205.061 toneladas, con un valor en lonja de 5.210 millones de pesetas. De dicha cantidad, el 93,04 por ciento corresponde a las capturas realizadas en el banco canario-sahariano.

LA INDUSTRIA CONSERVERA

De suma importancia en el sector pesquero canario es la industria conservera (fundamentalmente la de Lanzarote), que alcanza un total de producción de 63.000 toneladas, con un



Don Juan Bono Campano, armador.



Don Manuel Garrido Gómez, presidente del Grupo de Congeladores.

valor de 2.325 millones de pesetas. Dichas conservas son fundamentalmente de sardina y tñidos.

La producción de sardinas se destina a la exportación en un 65 por ciento, o sea, 22.000 toneladas, lo que supone un valor de 1.400 millones de pesetas en divisas.

Por lo que respecta a la isla de Lanzarote, este sector pesquero le es fundamental, y su peso relativo alcanza proporciones mucho más elevadas de las que se señalaron para el conjunto provincial, debido a que allí se ubica más del 75 por 100 de la industria de conservas de sardina de la provincia y más del 30 por 100 de la capacidad de la industria de harinas y aceites.

Es evidente, después de lo hasta aquí señalado, la importancia que no sólo para la economía de Canarias,

sino para el conjunto nacional, tiene el sector pesquero que faena en el Sahara, y que aun cuando sólo fuese por este interés económico, sería conveniente alentar y potenciar en todas sus actividades.

No se debe echar en el olvido que el banco pesquero canario-sahariano (en el que se tienen unos derechos históricos que se han de defender) constituye en la actualidad para España la fundamental reserva pesquera, de donde se extraen anualmente 1.500.000 toneladas de producto, que dan vida en Canarias y en la Península a muchos congeladores, industrias de conserva, frigoríficos, industrias reductoras, etcétera, etcétera.

BASES PARA UN FUTURO ACUERDO

En torno a un posible acuerdo con Marruecos y Mauritania tras la total entrega del territorio sahariano y sus aguas jurisdiccionales, los armadores y empresarios españoles afectados opinan que debería basarse en los siguientes puntos:

1. Un período —a negociar— de pesca libre, durante el cual se pre-

LA INCERTIDUMBRE, FRUTO DEL DESCONOCIMIENTO TOTAL DE LO QUE MADRID HAYA ACORDADO CON RABAT, MANTIENE RETRAIDO AL SECTOR.



Arriba, de izquierda a derecha, barcos y zona de cultivos marisqueros en isla Cristina, Barbate y lonja del pescado en Huelva, en cuyo puerto los tripulantes de diversos buques lo ponían todo a punto para zarpar nuevamente hacia el banco.



Don Salvador Ibars Martínez, armador.



Don Luis Marquín Marquín, presidente del Grupo de Grandes Arras-treros.



Don Julián Vitorique, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de isla Cristina.

paren las bases para el siguiente acuerdo.

2. Tras el período de pesca libre,

poder seguir pescando mediante un canon (a negociar).

3. Potenciar la realización de em-

presas mixtas con los países intere-sados en la zona.

Los armadores canarios, tremenda-mente sensibilizados por la ineficacia de acuerdos anteriores, van más lejos, y además de los señalados, opinan que se debería ya negociar desde el principio también con los siguientes puntos:

a) **Reglamento de pesca:** Donde se establezca para la pesca de arrastre el límite de seis millas de la costa y mallas no inferiores a 36 mm., las cuales serán medidas según los reglamentos de las Areas Atlánticas. Debe definirse, además, el arte de fondo, el pelágico y el semipelágico.

b) **Pesca de cerco:** Debe estable-verse una malla mínima de 16 mm. y su sistema de medida, sin limitar el largo ni altura de las redes.

c) Con referencia a las **redes de enmalle** o de pared (volantas), la malla mínima debería ser de 80 milímetros.

d) **Liña o nasa:** Pesca libre en toda la zona, utilizando los recipientes o nasas habituales sin limitación, em-pleándose todo tipo de anzuelos y pa-langres.

e) **Pesca de la langosta:** Estable-

cer las condiciones habituales, prohi-biendo la pesca por una veda desde el 15 de diciembre al 15 de marzo, y limitando la talla de algunas espe-cies. En resumen, seguir con la regla-mentación establecida hasta el pre-sente por España para pescar en el Sahara.

ADECUADA INFORMACION

Podemos terminar quizá contestán-donos, ahora ya sí —con la fuerza de los datos—, a la pregunta que nos planteábamos al principio: No, des-de el punto de vista económico —de evidente interés nacional—, el proble-ma del Sahara no está arreglado. O si lo está, los más directamente afectados lo desconocen. Quizá podría ser esto último lo más importante en estos momentos. La información ade-cuada, por los cauces establecidos pa-ra el sector pesquero, vendría a tran-quilizar —qué duda cabe— los áni-mos de ese enorme número de empre-sarios y trabajadores que, hoy por hoy, producen para nuestro país el 50 por 100 de su actividad pesque-ra. Es para meditarlo y darle su cumplido tratamiento. ■ MAURO RO-DRIGUEZ SANCHEZ.





DESCOLONIZACION DEL SAHARA

Huelva e Isla Cristina, enero de 1976. Calma en la actividad marítimo-pesquera, porque se pesca con tranquilidad en las costas de Marruecos y Sahara. Sobre estas líneas, dos ángulos del puerto de Isla Cristina. Pescadores en Huelva, a la derecha, y operaciones de aprovisionamiento al congelador «Sierra Andía» ■ Reportaje gráfico por JOAQUIN VIDAL.





LOS DOS UNICOS SUPERVIVIENTES SON ESPAÑOLES

Estuvieron veintidós días perdidos en la mar, sin alimentos, navegando en una lancha salvavidas

MISTERIO DEL PETRO

DOCE MARINEROS TINE



Estos son los ocho tripulantes españoles desaparecidos. De izquierda a derecha: Arriba: Daniel Gil Rosa; Ramón Herrera Fernández; Jesús González González, y José Ferrer Negrín. Abajo: Avelino Torres Hernández; Manuel Toledo Martín; Manuel Melián González, y Gregorio Negrín Conesa.

Arriba, una foto de archivo del petrolero mineralero "Berge-Istra", misteriosamente desaparecido. Al reconocerse oficialmente el siniestro en el Lloyd's, Alex Barnard, según es tradicional, tañe la campana de la sociedad. Otro empleado (página contigua), anota el suceso en el libro de registros del Lloyd's, que data de 1774.



Sobre estas líneas, llegada a la base aérea norteamericana de Kadena (Japón), de los dos supervivientes tinerfeños, Epifanio Perdomo e Imeldo Barreto. Días más tarde, afrecían la imagen sonriente de la foto de la izquierda. Recuperados de los agotadores 22 días perdidos en la mar: había pasado la pesadilla.

LA DESAPARICION DEL PETROLERO «BERGE-ISTRA»

TINERFEÑOS FORMABAN PARTE DE SU TRIPULACION

TENERIFE (Especial para «Hoja del Mar»). El nombre del «Berge Istra» acaba de añadirse a la lista —larga y triste lista— de los barcos desaparecidos en la mar.

Sin rastro alguno, el «Berge Istra» —de 233.963 toneladas de desplazamiento— desapareció a la altura de la isla de Mindanao, en las Filipinas, cuando, con un cargamento de 117.000 toneladas de mineral de hierro, navegaba desde el puerto brasileño de Vitoria al japonés de Kimitsu. De sus 33 tripulantes, 10 eran naturales de Tenerife, uno de La Gomera y otro de Lanzarote, si bien todos residían en los barrios de Taco y El Cardonal, de la capital tinerfeña.

Aviones norteamericanos rastrearon extensas zonas, mientras, por su parte, la Aviación australiana exploró el área de las Molucas. Nada se encontró, y, como en anteriores ocasiones, el misterio envuelve la desaparición del «Berge Istra», que —desde el pasado 29 de diciembre— dejó de radiar su posición.

La lista de los barcos desaparecidos sin rastro alguno es larguísima, pero, con sus 233.963 toneladas, el «Berge Istra» es el mayor de todos. Desde el punto de vista de la historia marinera, tales desapariciones se inician en la época de la navegación a vela, siguen en la del vapor —etapas anteriores a la radiotelegrafía— y ya ésta utilizada por todos los barcos de altura, sigue la lista trágica en la historia de la mar y los barcos.

DATOS DEL BARCO

El «Berge Istra» era un OBO que, en 1972, se botó en los astilleros de la Brodogradiliste Uljanik, en Yugoslavia. De 233.963 toneladas de desplazamiento y más de 300 metros de eslora, disponía de diez tanques laterales para el transporte de petróleo crudo y, además, llevaba cinco grandes bodegas —servidas por diez bocas de escotilla— para graneles y minerales.

Estaba registrado como propiedad de la naviera General Ore International, empresa filial de la Sigval Bergesen, de Stavanger. La General Ore figura como propietaria de los «ore-oil» «Shigeo Nagano», de 47.000 tonela-

das brutas; «Berge Adria», «Berge Brioni» y «Berge Vanga», estos tres últimos similares al desaparecido «Berge Istra».

El 9 de diciembre de 1972 el «Berge Istra» arribó por vez primera al puerto de Santa Cruz de Tenerife, y desde entonces fueron varias sus escalas para —fondeado en la dársena— hacer consumo y la aguada antes de seguir viaje. Fue durante estas escalas cuando en él embarcaron los doce tripulantes isleños, que, en el momento de su desaparición, formaban parte de su dotación.

El pasado 6 de noviembre, el «Berge Istra» hizo escala en el puerto de Las Palmas. Procedía de Kharg Island, en el Golfo Pérsico, y —con un cargamento de crudo— se dirigía a Europoort.

Una vez descargó en el citado puerto holandés, el «Berge Istra» —en lastre— arribó al brasileño de Vitoria, donde cargó 117.000 toneladas de mineral de hierro para el japonés de Kimitsu.

Las últimas noticias del «Berge Istra» se recibieron el 29 de diciembre. Estaba entonces a la altura de la isla de Mindanao, y desde entonces, nada ha vuelto a saberse de él.

Su pérdida ha sido un duro golpe para la naviera, que, en su larga historia, sólo registraba el hundimiento del «Charles Racine» —también petrolero, que, el 10 de marzo de 1942, fue torpedeado por un submarino alemán cuando, en lastre, navegaba del Clyde a Bayport—. Pero más dura ha sido la pérdida para la isla de Tenerife, doce de cuyos hijos navegaban en el desaparecido «ore-oil».

DOS SUPERVIVIENTES

En la mañana del domingo día 18 de enero, el pesquero japonés «Nachino Maru» recogió a dos supervivientes del «Berge Istra». Estos, Imeldo Barreto León y Epifanio Perdomo López, son naturales de la isla de Tenerife. El primero —de cuarenta años de edad— nació en Icod de los Vinos, en el Norte de Tenerife, y el segundo, en Taganana, el barrio marino y pescador de la capital, de la cual

está separado por las montañas del macizo de Anaga.

El «Nachino Maru» los recogió a unos 1.600 kilómetros de Mindanao, y con ellos a bordo, puso seguidamente proa a las islas Catalinas, si bien posteriores noticias añadían que al encuentro del citado pesquero se

dirigía un patrullero rápido —de nacionalidad japonesa—, que se haría cargo de ellos para su traslado al puerto de Kagoshima.

Se ha abierto un resquicio a la esperanza, y, apenas conocida la noticia del rescate, se han reanudado las operaciones de búsqueda. ■ JUAN A. PADRON ALBORNOZ.

PRIMERAS DECLARACIONES DE LOS SUPERVIVIENTES

TENERIFE.—Según información de la agencia Europa Press, los dos supervivientes del «Berge Istra» han explicado a los periodistas, en Tokio, las circunstancias del hundimiento del barco.

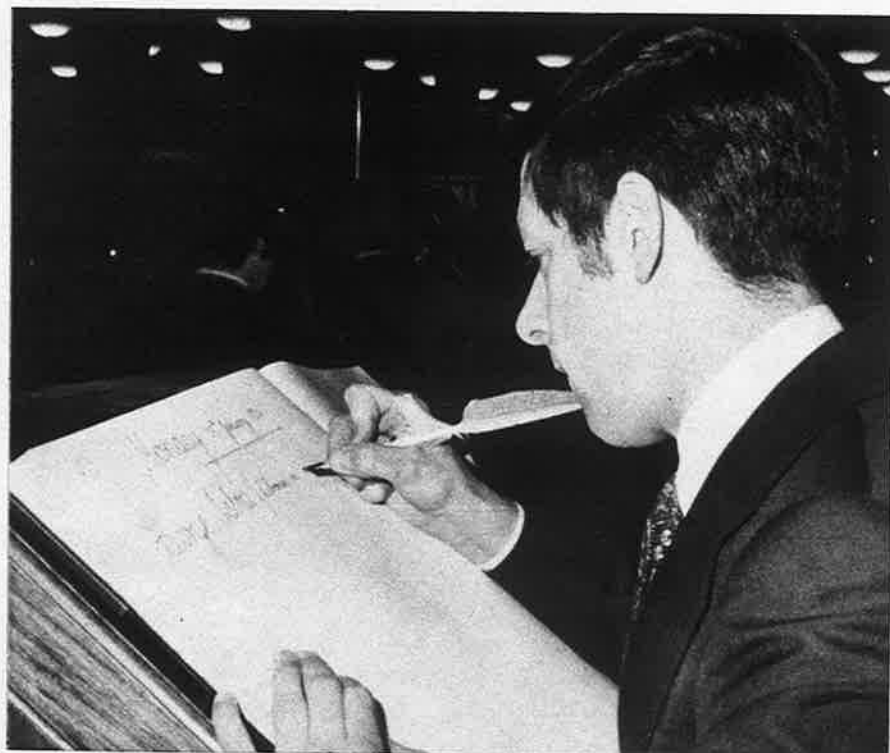
Imeldo Barreto León y Epifanio Perdomo López, ambos tinerfeños, explicaron que el carguero se hundió en sólo unos segundos tras una explosión registrada en la popa del navío, cuyo origen desconocen, a la que siguió una segunda, lo que produjo un gran agujero. El barco se inclinó y comenzó a hundirse rápidamente.

«Tratamos de escalar por la cubierta para no ser arrastrados al mar —dicen—, pero tuvo lugar una tercera explosión y fuimos lanzados al agua». «Cuando salí a la superficie —añade Barreto León— ya no estaba el barco. Sólo pude ver una balsa de goma a una decena de metros. Estaba rodeado por aceite y suciedades. Poco después vi un cuerpo que flotaba, que era el de mi compañero Epifanio, que estaba inconsciente. Le hice la respiración boca a boca hasta que

conseguí reanimarle». Los dos supervivientes creen que el resto de la tripulación ha muerto. Al haberse encontrado una gran mancha de petróleo a 473 millas náuticas de la isla de Mindanao, se ha iniciado una búsqueda a gran escala desde una base norteamericana en Okinawa para tratar de hallar supervivientes.

Más adelante, los dos supervivientes manifestaron que durante los veintidós días que pasaron en la lancha salvavidas comieron muy poco, ya que los alimentos de la balsa —para unos diez días, aproximadamente— estaban dañados por el agua en gran parte. Consiguieron pescar algunos peces, que comieron crudos, y bebían agua de lluvia. Mantener la balsa a flote era una constante batalla de día y noche, porque se llenaba de agua.

Médicos del Ejército americano han dicho que los supervivientes deberán permanecer en un hospital para ser observados, pese a que ambos presentan buena salud. Se ignora cuándo regresarán a sus casas. ■



Por el doctor
JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN

Dibujos
ANTONIO MOLINS

HERIDAS GRAVES:

PRIMEROS AUXILIOS EN LAS HERIDAS EN EL TORAX

Como habíamos quedado, después de haber visto la actuación general ante una herida grave, terminaremos esta parte dedicada a las heridas, de la que venimos ocupándonos en los últimos números, con la explicación de la aplicación de los primeros auxilios en aquellos casos en los que las heridas graves requieran unos cuidados muy especiales. En este caso, se encuentran las heridas graves producidas en el tórax, de las que nos vamos a ocupar en este número.

Este tipo de heridas en el tórax se caracterizan fundamentalmente por dos aspectos:

- En que puede haber lesiones en los pulmones.
- En que puede haber trastornos graves de la respiración.

Una vez establecido el diagnóstico de una herida grave en el tórax, deberemos comenzar por colocar al paciente de aquella manera en la que se encuentre mejor, pues con esta mera actuación ya mejoraremos su estado. El enfermo deberá estar en posición semisentada, o, en todo caso, echado sobre el lado lesionado con la cabeza alta.

Cuando por la herida salen burbujas o hace ruido con la respiración, suele decirse entonces que la herida «respira»; hay que tratar de cerrarla inmediatamente, para lo cual utilizaremos varias compresas estériles sujetas con esparadrapo, y mejor todavía con un vendaje, y a falta de este material, simplemente emplearemos la mano.

Es totalmente necesario conservar la herida cerrada lo mejor posible; con ello conseguiremos restablecer una actividad respiratoria óptima y evitaremos la entrada y

salida de aire por la lesión, que arrastraría gérmenes hacia el interior, y esto podría tener consecuencias fatales.

Finalmente, deberemos observar estas consideraciones:

- No administrar bebidas.
- Conservar caliente a la víctima.

- Administrarle oxígeno.
- Contar con la posibilidad de una hemorragia interna.
- Prevenir el choque.

HERIDAS EN EL TORAX



1-A



1-B



2

3

4

5

POSICION IDEAL

1-A: Semisentado en decúbito supino o boca arriba. 1-B: Acostado con la cabeza y el tórax elevado, en decúbito lateral, sobre el lado herido.

SI LA HERIDA «RESPIRA»

2: Sorpresa ante una herida que «respira». Esto puede tener graves consecuencias. Hay que cortar esta «respiración» del todo anormal. 3: «Respiración» cortada con gases y esparadrapo. 4: «Respiración» cortada con un vendaje. 5: «Respiración» cortada en última instancia con la mano, como último recurso.



6

6: Tras acomodar en la postura ideal a un accidentado con una herida grave en el tórax, hay que prevenir el choque, calentarlo, administrarle oxígeno y nunca ofrecerle bebidas.

INAUGURACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, EN GALICIA

PANJON: COLEGIO PARA HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

BAYONA: 102 VIVIENDAS

MOAÑA: CLINICA Y DELEGACION LOCAL DEL I. S. M.

LOS ACTOS FUERON PRESIDIDOS POR EL ALMIRANTE FONTAN, PRESIDENTE DEL ORGANISMO

En las fotografías que ilustran la información de los actos de Galicia, ofrecemos diversos momentos de las inauguraciones de Bayona (tres grabados en esta página), con vista parcial de las viviendas y descubrimiento de la placa conmemorativa, por parte del almirante Fontán. En la página 32, inauguración en Panjón y dos momentos de los actos de Moaña, en los que puede verse al presidente del Instituto Social de la Marina, en coloquio con pescadores de la localidad.



El día 23 de enero, el presidente del Instituto Social de la Marina procedía a inaugurar de manera oficial el colegio construido por el organismo cerca del templo votivo de la Pía Unión del Apostolado del Mar, sobre solares cedidos por la misma y respetando la obra de fábrica externa del colegio, que iniciara el arquitecto Palacios.

En el colegio reciben formación, en régimen de internado, 105 alumnos, hijos de trabajadores del mar, cuyos padres, en su mayoría, fallecieron en accidente de trabajo. También, en sus aulas, reciben formación otros 100 hijos de afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, como alumnos externos.

Acompañaron en este acto al presidente del ISM, el gobernador civil y representaciones de todas las autoridades provinciales y locales, además del vicesecretario general del Instituto, jefe del Servicio de Fomento Social, presidente del Consejo Provincial y

(Pasa a la pág. siguiente)





INAUGURACIONES DEL I. S. M. EN GALICIA

(Viene de la pág. anterior)

miembros del mismo y el delegado provincial en Vigo.

Una vez bendecido el edificio por el vicario de la diócesis, se recorrieron las dependencias del colegio, donde en la actualidad se imparten los ocho niveles de EGB.

La primera planta lleva las dependencias de comedor, dos salas de estar y la parte destinada a los servicios de la casa. En la planta segunda se encuentran ocho aulas, laboratorios de Física, Química y Ciencias Naturales y la sala de profesores.

En la tercera planta, los dormitorios de alumnos y la enfermería.

Al terminar la visita al centro, se acompañó en la comida a los alumnos. En los postres, monseñor Espinosa, iniciador del colegio, habló, con emocionadas palabras, de cómo había surgido la obra de Panjón, de las dificultades, de las ayudas que había tenido a nivel internacional y nacional, de la construcción del templo votivo y de la culminación de su obra al ver realizado por el Instituto Social de la Marina el colegio por él iniciado.

Cerró el acto el presidente del Instituto, después que el vicesecretario general del mismo hubiera puesto de manifiesto la razón de ser de los colegios del Instituto Social de la Marina, que dijo: «No era otra que la de la pura y estricta justicia social. El cambio de la sociedad española, si quiere llegar a una auténtica igualdad en el disfrute de los bienes del espíritu y los económicos, ha de pasar por la igualdad de oportunidades en la formación».

El presidente, en sus palabras finales, agradeció a la Iglesia la donación del primitivo colegio de la Pía Unión del Apostolado del Mar, y de una manera es-



pecial a monseñor Espinosa, iniciador y promotor de lo que terminaría siendo el actual colegio.

CIENTO DOS VIVIENDAS EN BAYONA

En la villa marinera de Bayona, a las cinco de la tarde del mismo día y acompañado por el delegado provincial de Trabajo, quien había estado también presente en los actos de la mañana, el presidente del Instituto asistía a la bendición y entrega de los títulos de propiedad de 102 viviendas de protección oficial, promovidas por el Instituto Social de la Marina para sus afiliados.

MOAÑA: POLICLINICA Y DELEGACION LOCAL

En la mañana del día 24, el presidente del Instituto, acompañado del vicesecretario general, delegado provincial de Trabajo, delegado provincial del ISM, jefe del servicio de Fomento Social y otras autoridades provinciales y locales, procedía a la inauguración en Moaña de una clínica local, las instalaciones de la Delegación Local del organismo y un aula de Promoción Social de la Mujer, con capacidad para treinta puestos escolares.

Finalizado este acto, el presidente del Instituto visitó las obras de la Casa del Mar de Cangas, prácticamente terminadas, y asistió en esta última localidad a una comida organizada por el vicepatrón de la Cofradía de Pescadores de Moaña, señor Currás, en honor de los pensionistas de la Cofradía. ■ C. R. CH.

COMISION PARA ESTUDIAR LOS PROBLEMAS PESQUEROS DE GALICIA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Ha sido creada una comisión que estudie los problemas del sector pesquero de la región gallega. En la comisión estarán representados los Comités Ejecutivos de los Sindicatos Provinciales de Pesca de las provincias de La Coruña, Lugo y Pontevedra.

Dicha comisión deberá elaborar un estudio sobre problemas, para ser elevado a la Administración. También deberá estudiar la misma comisión la reorganización de las Cofradías de Pescadores, con objeto de que éstas tengan un destacado papel en la solución de los problemas socio-económicos del sector.

El acuerdo fue adoptado en el curso de la reunión celebrada en la Casa Sindical de Santiago de Compostela, a la que han asistido los procuradores en Cortes por las Cofradías de Pescadores de La Coruña, Lugo y Pontevedra, y los Comités Ejecutivos de los Sindicatos Provinciales de las provincias afectadas.

En la reunión fueron abordados los temas que aluden a la industria extractiva en sus modalidades de altura, gran altura y litoral, así como a las de transformación y reductora, y sus problemas económico-sociales. ■

ABUNDA LA MERLUZA EN LA PLATAFORMA GALLEGA

VIGO.—Más de doscientos barcos se dedican en Galicia a la pesca de la merluza, según se da cuenta en un estudio que acaba de publicar el Laboratorio de Oceanografía de Vigo, y que se refiere a la merluza en la plataforma gallega, una de las zonas de Europa, junto a Irlanda y el Gran Sol, de más abundancia en esta especie.

Destaca el estudio que la merluza tiene un crecimiento lento. La de más peso y longitud, 120 centímetros y 15 kilos, suele tener diecinueve años de vida. Esta especie es, sin embargo, la que mueve más dinero en el mundo de la pesca en España, donde se pescan 86.730 toneladas, de las que más de 22.000 corresponden a Galicia.

También alude el estudio a que el puerto de La Coruña es el de mayor importancia de Galicia en el número de toneladas desembarcadas, y que últimamente disminuye esta especie por mortalidad natural y mortalidad por pesca. ■

AL «TEUCRO» LO APRESO UNA PATRULLERA NORTEAMERICANA

VIGO.—El pesquero español, con base en Marín, «Teucro» fue apresado por un guardacostas norteamericano cuando faenaba a 70 millas al Sudeste de Atlantic City, según se da cuenta en una información que publica el diario «El Pueblo Gallego».

La noticia fue comunicada por el patrón del barco a la esposa de Eloy García García, principal responsable de la empresa armadora S. A. García y Vidal, en una conversación telefónica desde Nueva York.

Al parecer, el motivo de la detención fue la de llevar tres lubrigantes entre las piezas capturadas, aunque, según informa el periódico, el motivo podría ser la invasión por parte del «Teucro» de una de las zonas del área de la «Inaf», señalizada oportunamente y poblada con nasas con lubrigantes.

Estas zonas de regulación son defendidas por patrulleras norteamericanas, generalmente con gran celo. Están además reguladas por convenios internacionales, entre cuyos firmantes se encuentra España.

El «Teucro» se hallaba pescando en la costa atlántica norteamericana, con licencia para efectuar capturas de calamar y choco. Según parece, las autoridades pertinentes procederán a elevar el correspondiente juicio, que puede determinar la confiscación de la pesca que en aquellos momentos llevase el «Teucro» a bordo. ■

PONTEVEDRA

CONCENTRACION DE MARISCADORES ANTE EL GOBIERNO CIVIL

PONTEVEDRA.—Un grupo de mariscadores y empleados de bateas y mejilloneras de las Rías Bajas se concentraron ante el Gobierno Civil de Pontevedra para expresar su protesta por la problemática que afecta al sector.

Una comisión de mariscadores fue recibida por el gobernador civil, a quien pudieron exponer la problemática del sector.

La Fuerza Pública invitó, por otra parte, a los concentrados a que se dispersasen, a lo que procedieron pacíficamente, sin que se produjeran incidentes. ■

VIGO

MESA REDONDA SOBRE ASISTENCIA SANITARIA

VIGO (De nuestro corresponsal).—En la Casa del Mar de esta ciudad, y por acción conjunta de la Jefatura Provincial de Sanidad de Pontevedra y el Comité Provincial de Actividades Científicas y Culturales de la Delegación en Vigo del Instituto Social de la Marina, se está celebrando un «Curso sobre asistencia sanitaria en la provincia de Pontevedra», consistente en tres conferencias y dos mesas redondas, con arreglo al siguiente programa:

Sobre «La salud como objetivo de la asistencia sanitaria», disertó el pasado 28 de enero el profesor doctor don Gonzalo Piedrola Gil.

El 13 de febrero pronunciará una conferencia el doctor don Francisco Lamas López, inspector de la Seguridad Social, sobre el tema «Programación de la asistencia sanitaria».

Las dos mesas redondas se celebrarán en dos partes. La primera será el 27 de febrero, bajo la dirección de los doctores don Bernardo Salón de la Hoz, técnico de la Jefatura Provincial de Sanidad, y don José María Teijeiro Rosa, director del Centro Psiquiátrico Rebullón, de Vigo. Serán tratados los temas «Saneamiento ambiental (morbilidad y mortalidad)» y «Asistencia psiquiátrica (estudio especial)», respectivamente. La segunda parte correrá a cargo de los doctores don Emilio Soneira Maisde, del cuarto facultativo del Instituto Social de la Marina, sobre «Asistencia sanitaria en régimen ambulatorio»; don Manuel Castro Rial Canosa, director del Hospital Provincial de Pontevedra, y don Rafael Alonso Pedreira, director del centro médico Povisa, de Vigo, sobre «Asistencia sanitaria en régimen de hospitalización», y los doctores don José Luis López Amado, inspector provincial del INP, y don Daniel Ríos Chicharro, inspector provincial del Instituto Social de la Marina, sobre «Asistencia sanitaria de la Seguridad Social, Régimen General y Especial del Mar». Esta segunda parte de la mesa redonda se celebrará el día 12 de marzo.

La lección de clausura correrá a cargo del jefe provincial de Sanidad, don Francisco J. Yuste Grijalba, quien tratará el tema «Alternativas de solución y redacción de bases a elevar a la superioridad». Este úl-

timo acto del curso se celebrará el 26 de marzo. ■
JOAQUIN ROLLAND.

PESCADILLA Y BONITO, ESPECIES DE MAYOR RENDIMIENTO

VIGO (De nuestro corresponsal).—El valor de las operaciones realizadas en lonja durante el año 1975 ha superado en más de mil millones al registrado en 1974, puesto que las transacciones habían alcanzado entonces un valor de 5.247.753.326 pesetas, mientras que en los últimos doce meses la cota subió a 6.434.601.403 pesetas, correspondientes a 18.612.211 kilos.

La pescadilla ha sido el pescado de mayor rendimiento en cuanto a especies frescas, puesto que se cotizó por un total de 445.064.210 pesetas. Le siguió el bonito, por valor superior a los 389 millones y medio, y la palometa negra, que superó los 369 millones de pesetas. Esta última especie fue también la de mayor abundancia, con un total próximo a los 13.000 toneladas subastadas.

El marisco dio el mayor rendimiento económico en cuanto a pescado congelado, por un valor total de 860.565.750 pesetas, correspondientes a 5.337 kilos, subastados en la lonja viguesa.

También entra en el total de las transacciones realizadas el producto de los viveros flotantes. Entraron 12.515.000 kilos de mejillón, valorados en 125.122.282 pesetas, en primera venta, y 828.486 kilos de ostra, por un valor de 82.853.518 pesetas. ■ J. R.

MARIN

DESAPARECIDO POR UN GOLPE DE MAR

MARIN (Pontevedra).—Un tripulante del pesquero «García y Vidal I», de base en el puerto de Marin, se da como desaparecido, al caerse al agua tras un golpe de mar sufrido cuando el citado barco faenaba a la altura de Leixoes (Portugal).

El marinero desaparecido es Andrés Grana Moreira, de cuarenta y nueve años, casado, que deja viuda y cuatro hijos.

Inmediatamente se dio la voz de alarma, siendo rastreada la zona, pero sin resultado positivo. ■

MALPICA DE BERGANTIÑOS

APARECE EL CADAVER DEL COCINERO DEL «CALA GRAN»

MALPICA DE BERGANTIÑOS (La Coruña).—Ha sido encontrado en una playa de esta localidad el cadáver del cocinero del buque «Cala Gran», hundido frente al cabo de Estaca de Vares. Se trata de Juan Ramón Rubianes, de diecinueve años, con domicilio en Figueirido-Vilagarcía, que naufragó en compañía de otros seis tripulantes. Hasta el momento es el cuarto cadáver que se recupera. Los anteriores fueron hallados en Cariños —dos— y otro en Cedeira. Todavía faltan por rescatar tres cadáveres de los siete marineros que viajaban en el «Cala Gran» en el momento del naufragio. ■

FINISTERRE

PERECIO TODA LA TRIPULACION

● SOLO HA SIDO ENCONTRADO EL CADAVER DEL PATRON, Y LOS CINCO RESTANTES MARI-
NEROS SE DAN POR DESAPARE-
CIDOS

FINISTERRE (La Coruña).—El pesquero «Begoña», de base en Finisterre, se hundió el día 28 de enero con sus seis tripulantes, por causas que hasta el momento se desconocen.

El naufragio del «Begoña» ha causado general sentimiento en la villa marinera de Finisterre, de donde eran vecinos los seis tripulantes del navío.

Al día siguiente fue encontrado el cadáver del armador y patrón del barco, José Belay Rivas, de cuarenta y dos años.

La tripulación del «Begoña» la integraban: Carlos Canosa Canosa, de cuarenta y seis años, casado; Plácido Boullosa Canosa, de cuarenta y un años, casado; Ramón Outes Valdomar, de treinta y cuatro años, casado; Ramón Marcote Liñeiro, de treinta y tres años, casado, y Ramón López Insua, de cuarenta y cuatro años, casado.

«El «Begoña» se dedicaba a la pesca con el arte de palangre, y había salido a primeras horas de la mañana a recoger las artes que habían situado en la zona de Lobeira, próxima al faro de Finisterre. Otro pesquero que regresaba a puerto encontró envuelto en unas redes el cadáver del patrón del barco, que recogió y trajo a tierra. Esta trágica circunstancia hizo que cundiera la alarma en toda la comarca de Finisterre, e inmediatamente se organizó la operación de búsqueda del navío siniestrado y de sus tripulantes.

OPERACIONES DE BUSQUEDA

Embarcaciones de toda la costa de Finisterre, Malpica y Camariñas participaron en la operación de búsqueda, a la que también se unió el helicóptero del SAR, con base en el aeropuerto coruñés de Alvedro, sin que por el momento obtuviesen resultado positivo, a pesar de los grandes esfuerzos realizados y en un mar de condiciones muy adversas.

El pesquero se da por desaparecido, al igual que los cinco marineros que, junto con el patrón, integraban su tripulación.

La villa marinera de Finisterre vive momentos de profundo dolor por esta tragedia del mar, que se suma a la ya larga lista de hechos trágicos ocurridos en esta costa.

El «Begoña» era un barco de casco de madera y había sido construido recientemente. ■

● EL PESQUERO
«BEGOÑA» SE
HUNDIO POR
CAUSAS DES-
CONOCIDAS.

● HABIA SIDO
CONSTRUIDO
RECIENTE-
MENTE

MARINERO HERIDO DE BALA

MARIN (Pontevedra).—Un marinero resultó herido de bala cuando en un pesquero faenaba en zona marítima militar prohibida. Se trata de José L. Malvido González, el cual fue intervenido quirúrgicamente en el Hospital Provincial de Pontevedra. Su estado posoperatorio es satisfactorio.

En relación con el hecho, la Oficina de Prensa de la Escuela Naval Militar de Marin ha facilitado una nota informativa, cuyo texto dice:

«A las 7.30 horas del día 29 de diciembre, el pesquero «Elmo», con base en Beluso, de matrícula de Vigo, VI-3-1745, se encontraba pescando en la zona marítima militar prohibida de la isla de Tambo. Al no hacer caso de los reiterados avisos para que se apartase, se hicieron unos disparos de foguero, a los que tampoco obedeció. En vista de ello, sobre las diez de la mañana y como continuaba faenando en la zona marítima militar prohibida, salió un bote para apresarlos, dándose a la fuga.

«Como no obedeció las órdenes de detenerse, se hicieron cuatro disparos de intimidación al agua, resultando, desafortunadamente, herido con una bala de rebote el marinero de dicho pesquero José L. Malvido González. Después de una primera cura, efectuada en la enfermería de la Escuela Naval Militar, el herido fue trasladado al Hospital Provincial de Pontevedra, en donde fue intervenido quirúrgicamente, siendo su estado posoperatorio satisfactorio.

«Se ha nombrado un juez instructor para que se instruyan las oportunas diligencias.»

COFRADÍAS DEL CANTÁBRICO

REGULADA LA COSTERA DE LA ANCHOA

BILBAO.—Cada pesquero sólo podrá capturar 4.000 kilos de anchoa al día, cuyo precio mínimo de venta en lonja será de 25 pesetas kilo, según acuerdos tomados en la última reunión celebrada por las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, con vistas a la temporada de invierno.

No obstante, cuando en puertos eminentemente pesqueros como Santander, Santurce, Ondárroa, San Sebastián y Pasajes, las pescas subastadas desciendan de tal mínimo, las federaciones reunidas al efecto determinarán la reducción del límite de venta de pesca señalado. No se subastará anchoa cuyo total de piezas en kilo sea superior a noventa, y los sábados no se efectuarán ventas.

Para la caballa, el límite por embarcación y día será de 10.000 kilos, con un precio mínimo de diez pesetas; y para el verdel, de 5.000 kilos, con un precio mínimo de ocho pesetas/kilo.

BERGANTIÑOS

MAS PROTESTAS POR LA CELULOSA DE PUENTEGESO

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Los vecinos de la comarca de Bergantiños han dirigido un escrito a los medios de comunicación social manifestándose en contra de la instalación de una planta de celulosa que se pretende construir en Puentegeso.

El escrito está firmado, entre otras personas, por cuatro alcaldes, seis patronos de Cofradías de Pescadores y seis presidentes de Cooperativas del Campo.

Los vecinos indican que hace unos días, con ocasión de la visita realizada a los puertos pesqueros del litoral por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, los vecinos de Laxe, Corme y Malpica expresaron su rotunda y abierta repulsa a la instalación de la planta de celulosa. El escrito agrega que los habitantes de la comarca de Bergantiños se han sumado públicamente a esta postura, que, desde hace más de un año, se manifiesta en contra de la instalación de la planta industrial.

Más adelante, el escrito mantiene la opinión de que «es descabellado que se nos llame elementos subversivos» por oponerse a una industrialización defensiva para Galicia.

El escrito está firmado por los alcaldes de Cabana, Coristanco, Laxe y Malpica; por los patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de Camariñas, Vamelle, Corme, Laxe, Malpica y Muxia, y por los presidentes de las Cooperativas del Campo de Cospido, Pontesco, Barizo, La Piolla, Cere-Coristanco, Valencia-Coristanco y Soandres-Laracha. ■

RIBEIRA

INCIDENTE ENTRE PESQUEROS GALLEGOS, VASCOS Y FRANCESES

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Varios «bous» vascos y franceses se han apoderado de palangres y merluza de barcos de la flota pesquera de Aguiño y Ribeira, según denunciaron los tripulantes de estos pesqueros.

El «bou» «cudillero» de San Sebastián se llevó unos 200 palangres de barcos de Aguiño y Ribeira. Al parecer, los marineros gallegos lanzaron piedras contra el mencionado «bou», que denunció los daños sufridos a bordo por medio de la costera.

Según versión de los tripulantes gallegos, los hechos denunciados ante la Ayudantía de Marina se produjeron a 18 millas de la isla de Sálvora, en dirección Oeste, donde faenan los barcos de estos puertos que se dedican a la pesca de merluza con anzuelo.

Los «bous» denunciados arrastran el palangre y las capturas al lanzar sus redes.

EL FERROL

BOTADURA DEL PETROLERO «TEXACO LONDON»

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petrolero «Texaco London», de 274.075 toneladas de peso muerto, ha sido botado en los Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (ASTANO), factoría en la que fue construido por encargo de la compañía norteamericana Texaco Overseas Tankships.

El navío tiene una eslora total de 344,30 metros, 53,60 metros de manga, 26,40 metros de puntal, 20,49 metros de calado, y una capacidad de tanques de 335.217 metros cúbicos. Su potencia es de 32.000 SHP., y desarrollará una velocidad de 15,45 nudos. Corresponde a una serie de tres unidades, encargo de dicha empresa norteamericana a Astano; la primera de las cuales, el «Texaco Spain», ya se encuentra navegando. Disponen de amplios servicios a bordo y de alojamiento para cuarenta y dos tripulantes.

En la ceremonia de botadura actuó como madrina Cecil J. Olmstead, esposa del vicepresidente de la Texaco Int.

Al acto asistieron el capitán general de la VIII Región Militar, Antonio Taix Planas; embajador de los Estados Unidos en Madrid, Wells Stabler; gobernador civil de la provincia, presidente del Consejo de Administración de Astano, altos cargos de la Texaco norteamericana y otras personalidades y representaciones.

La flota actual de Texaco y sus filiales, entre buques propios y arrendados, asciende a un total de 188 petroleros, con un total de 18.400.000 toneladas de peso muerto.

El tercer petrolero que para la Texaco construye Astano será botado a mediados del año 1976.

CARTA DE LOS CARGOS SINDICALES DE ASTANO AL REY

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Cincuenta y tres cargos sindicales de la factoría Astano han dirigido una carta a Su Majestad el Rey, en la que piden la condonación de sanciones a trabajadores de la empresa.

El escrito, entre otras cosas, dice: «No parece justo que trabajadores que han sido sancionados por el único delito de haber defendido las justas reivindicaciones no sean reincorporados».

VIVERO

EL PADRE GRADILLE, PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES

VIVERO (Lugo).—Un sacerdote ha sido designado Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Cillero, y la noticia ha causado sensación entre los habitantes del pueblo, que la acogieron con alegría.

Se trata de Vicente Gradille Trobo, cura párroco del puerto de Cillero, de cuya Cofradía pasa a ser Patrón Mayor, hecho que se da por primera vez en la historia de las Cofradías de todo el litoral lucense y posiblemente de otros litorales del país.

GIJON

CONCURSO PARA OBRAS DEL PUERTO

MADRID.—El «Boletín Oficial del Estado» publicó el pasado día 3 de enero una resolución de la Junta del puerto de Gijón por la que se anuncia concurso/subasta de las obras de ramal de ferrocarril al contradique de la Osa, por un presupuesto de contrata de 57 millones de pesetas.

El plazo fijado por la Administración para la ejecución de las obras es el de veinte meses y la garantía necesaria para tomar parte en el concurso importa 1,14 millones de pesetas.

LUANCO

SIETE VICTIMAS EN EL NAUFRAGIO DEL «COSTA AFRICANA»

GIJON.—El «Costa Africana», un pequeño carguero de 620 toneladas perteneciente a Pesquerías Ojeda, que frecuentemente entra en los puertos de Gijón y Avilés desde Santander, se da por desaparecido. El citado buque, hacia las siete de la tarde del sábado día 24 de enero, se puso en contacto con la unidad costera de Gijón para informarse de si se encontraba en condiciones el puerto de Avilés, y la respuesta fue de que no existía impedimento alguno; el barco debería haber entrado en el citado puerto hacia las nueve de la noche.

Horas más tarde, ya en la mañana del domingo, apareció un cadáver flotando en la playa de Bañugues, cerca de Luanco, así como diversos restos del «Costa Africana». El cuerpo aparecido en Bañugues pertenece a uno de los tripulantes de dicho buque, concretamente al segundo mecánico, José María Méjica Fernández, de cincuenta y tres años, natural de Ortiguera (Asturias).

El día 27 aparecieron otros dos nuevos cadáveres. Se trata de Ángel Fernández Carreiras, de cuarenta y un años, marinero, vecino de Ortiguera, y del primer maquinista, Juan Manuel Suárez González, de cincuenta y seis, vecino de Gijón. El primero de ellos fue recuperado en el puerto de Lumérez a las nueve y media de la mañana, y el segundo, a la una y media de la tarde, en la playa de Buñugues.

Puestos al habla con la empresa Bergé y Compañía, consignataria del barco, manifestaron que según todos los indicios el «Costa Africana» naufragó a la altura de Llumares, ya que por esta zona están saliendo a flote grandes cantidades de aceite, así como de madera, salvavidas, ropa y toda clase de materiales.

De los siete tripulantes del «Costa Africana» aún no han aparecido cuatro de ellos: Agapito García Beltrán (patrón del barco), David Emilio García (contramaestre), José Antonio Rodríguez Peláez (marinero) y Manuel Aquilino Setien Alvarez (cocinero). El patrón y los dos mecánicos vivían en Gijón y los demás tenían su residencia en la parte occidental de Asturias.

Aunque por el momento todo son conjeturas sobre el hundimiento, parece ser que se produjo como consecuencia de una vía de agua al estrellarse el barco contra algún bajo. El «Costa Africana» salió a las cinco de la madrugada del sábado 24 del puerto de Santander y a las diez navegaba a la altura de San Vicente de la Barquera. Ya a las siete de la tarde mantuvo contacto con la radio costera de Gijón y después se perdió relación alguna. El naufragio debió de ocurrir a las nueve de la noche del sábado.

El «Costa Africana» desplazaba 475 toneladas de registro bruto y era de casco de acero.



CONTENEDORES NUCLEARES

Tres contenedores nucleares conteniendo material altamente radioactivo, en cantidad de 5.300 kilos, han sido embarcados en el puerto de Bilbao con destino al puerto inglés de Barom in Furness. (Foto: Europa Press.)



BERMEO

CURSOS DE FORMACION PARA LA MUJER

BILBAO (De nuestro corresponsal).—El pasado día 20 de enero tuvo lugar en Bermeo la clausura de los tres cursos de Formación Social y Humana de la mujer, que se han venido impartiendo durante los últimos tres meses en dicha localidad.

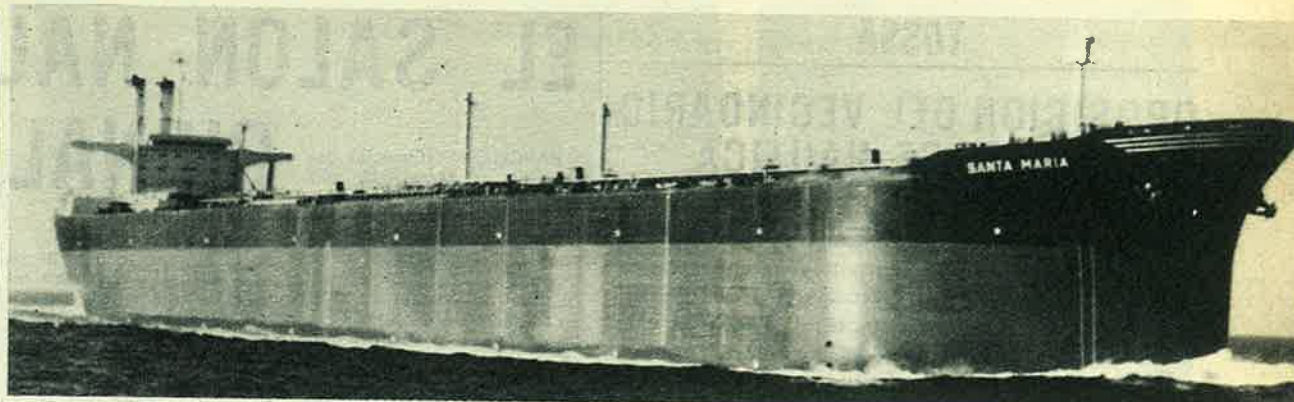
En el acto, presidido por el alcalde de la villa, ayudante militar de Marina y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, se dieron los diplomas a las 33 alumnas que habían alcanzado el primer nivel de dichos cursos. Otras 32 alumnas alcanzaron la aptitud necesaria en el segundo nivel.

Se impartieron entre otras las siguientes enseñanzas: cultura general, puericultura, Medicina, cocina, trabajos manuales, educación de los hijos, psicología, etc. Como breve muestra de los trabajos manuales y de costura realizados hubo una pequeña exposición de los mismos. Tras la entrega de los diplomas, una de las alumnas dijo unas breves palabras en nombre de sus compañeras, dirigiendo posteriormente, la palabra al delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Lázaro Rosa Jordán, quien expuso brevemente la finalidad de tales cursos, animando a las alumnas a alcanzar mayores niveles en otros cursos que se impartieran en el futuro.

ONDARROA

DESAPARECIO EN ALTA MAR

ONDARROA (Vizcaya).—El marinero Secundino Roo Pousa ha desaparecido de la embarcación donde trabajaba, cuando ésta se dedicaba a la pesca en alta mar. Aunque se ignoran las causas del suceso, se supone que pudo deberse a un fuerte golpe de mar que lo arrebató de cubierta. Los tripulantes intentaron su localización, sin que por el momento haya aparecido. El señor Roo Pousa, de cincuenta años, era natural de Lausabe (La Coruña) y vecino de Ondarroa.



SUPERPETROLERO «SANTA MARIA»

El petrolero "Santa María", de 363.000 toneladas, el mayor de España y uno de los mayores del

mundo —según informa Cifra— fue entregado por Astano a Petronor, entidad propietaria del barco, tras realizarse satisfactoriamente las pruebas de navegación. Está destinado a transporte de crudos entre el golfo Pérsico y la refinería de Bilbao.

GUIPUZCOA

HOMENAJE A DON JESUS LASHERAS MERCADAL

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Quizá en otro periódico, sí; pero aquí, en HOJA DEL MAR, no hay que explicar quién es don Jesús Lasheras Mercadal. Y si no hay que explicar porque es bien conocido y apreciado, a nadie ha de extrañar que se le haya rendido un homenaje con la solemnidad necesaria y el calor que se merece.

Fue el día 31 de diciembre de 1975. El último día del año. Como marco, el Real Club de Tenis de San Sebastián. Lo habían convocado los antiguos alumnos de la Escuela Náutico-Pesquera de Pasajes de San Pedro, habiendo sido encomendada la organización al Club del Jubilado de Trinchérpe.

Ultimo día del año, mala fecha. Así se lo hice saber a uno de los organizadores, quien me contestó:

—¿Y cuándo es buena?

Tenía razón. Había barcos en la mar que llegarían hacia las tres y media de la tarde y otros posteriormente, justo casi para la cena de Nochevieja. No es fácil juntar en tierra a los hombres del mar. Pasado el Año Nuevo, ya el 2 de enero, los barcos abandonaban de nuevo el puerto. ¿Cuándo es buen día? Efectivamente.

En el comedor del Real Club de Tenis había más de cien comensales, más de cien personas presentes en cuerpo en el homenaje, pero, moralmente, con el pensamiento y su aportación estaban todos los antiguos alumnos de don Jesús.

Cuando se habló de homenajear al maestro que durante más de veinticinco años ha enseñado los secretos de la navegación a muchas generaciones, todos respondieron magníficamente. No sabían si las faenas les permitirían estar presentes en los actos, pero todos quisieron colaborar. Se recaudaron 105.000 pesetas. Y con ese dinero, ¿qué se regala a don Jesús? Y alguno pensó: oro.

Sí, porque con ese dinero se le regaló a don Jesús Lasheras una placa de oro de ley en que estaba grabado: «Patrones y mecánicos de la Escuela de FPNP de Pasajes, a su profesor don Jesús Lasheras Mercadal, en el año de su jubilación. Diciembre de 1975».

A las dos de la tarde se había congregado mucha gente en el comedor del Real Club de Tenis. Comenzó la comida. En la mesa presidencial, don Jesús Lasheras, acompañado de su esposa, doña Esperanza Ro-

dríguez Picabea; el alcalde de Pasajes, don Andrés Aramendi; el presidente del Sindicato de la Pesca, don Carlos Zubeldia; el comandante de Marina, señor Gómez Suárez; el segundo comandante, don Guillermo Guerrero; el delegado del Instituto Social de la Marina, don Javier Agote; el presidente del Club del Jubilado, don Manuel Abal. El nuevo director de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Pasajes, don José Ignacio Espel; el presidente de la Cofradía de Pescadores de San Sebastián, señor Urziberea, y un antiguo alumno de la Escuela Náutico-Pesquera, don Eugenio Lasheras.

A los postres se presentaron los «hijos de los antiguos alumnos», como dijo uno de los organizadores, los componentes del grupo de danzas vascas Itxasoalde, de Trinchérpe. Ellos llenaron de música, color y ritmo la gran sala. Bailes masculinos, femeninos y mixtos. Alarde en la ejecución de instrumentos. Don Jesús Lasheras llevaba el ritmo con los dedos de la mano, y tras cada actuación sonaban los aplausos. Dos miembros del grupo Itxasoalde obsequiaron con un ramo de rosas a la esposa de Lasheras.

Y llegaron los discursos. El primero fue el pronunciado por don Manuel Abal, presidente del Club del Jubilado, antiguo patrón y ex discípulo del homenajeado. Subrayó de entrada que muchos no habían podido asistir por causas del trabajo, pero que desde el mar se unían al homenaje. Además, eran muchos, porque en todo el litoral de España están sus alumnos, o en el puente, o en máquinas. Terminó pidiendo al alcalde de Pasajes que hiciera entrega de la placa.

Don Andrés Aramendi, alcalde de la villa de Pasajes, agradeció el honor que se le hacía, porque en la placa están simbolizados el aprecio y la gratitud que todos sienten. La razón de ser de Pasajes es el mar, su puerto. Por ello, don Jesús Las-

heras está vinculado a Pasajes. Es un hombre de grandes virtudes humanas, competencia, dedicación, hombría de bien. Hace más de veinticinco años dio co-

res, pues varios barcos de Orio —juntamente con algunos guipuzcoanos más y vizcainos—, al acabarse la temporada en nuestras costas salieron rumbo a las

● SE LO OFRECERON SUS ALUMNOS AL JUBILARSE COMO DIRECTOR DE LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO PESQUERA.

mienzo la pequeña Escuela de Náutica en el palacio de Salinas. Después llegó la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. La presencia de don Jesús en Pasajes ha sido decisiva por su aliento y preocupación. Es un árbol que ha dado frutos, y la bondad de esos frutos está bien clara. El Ayuntamiento de Pasajes reconoció oficialmente en un pleno los méritos de don Jesús Lasheras, y así lo hizo constar en acta para recuerdo de todos.

En prueba de ese reconocimiento, don Andrés Aramendi impuso a don Jesús Lasheras la insignia del municipio de Pasajes. Seguidamente, le entregó la placa de oro, que don Jesús mostró a su mujer.

«Sois demasiado buenos —respondió don Jesús Lasheras al dar las gracias por los obsequios recibidos—. Dios me encargó sembrar. La simiente de cultura fue impregnada de cariño y comprensión. El Señor preparó el terreno, eran los hombres del mar. Hizo que los tiempos favorables, la temperatura oportuna multiplicaran la semilla. Amor engendra amor. Si algo he hecho para que seamos todos mejores, me doy por plenamente satisfecho. Muchas gracias».

¿TENDRA ORIO PUERTO?

A mediados de diciembre, la villa marinera de Orio celebró el Día del Pescador. Es una fiesta que ya tiene varios años de existencia y que fue idea del párroco don Victorio Uncetaberrenchea. Pensó el párroco —y pensó bien— que los hombres que permanecen tanto tiempo alejados de su pueblo, porque pasan la vida en la mar, debían tener su fiesta propia cuando terminaran las faenas. La idea prendió y el Día del Pescador echó a andar.

En esta ocasión fue más tarde que en años anterior-

res, pues varios barcos de Orio —juntamente con algunos guipuzcoanos más y vizcainos—, al acabarse la temporada en nuestras costas salieron rumbo a las

islas de las Azores y Madeira a faenar el bonito. Para que el Día del Pescador tuviera sentido, hubo que esperar a que regresaran. Por ello, la fiesta se celebró el 15 de diciembre. Música, Misa y comida de hermandad. Asistieron las autoridades provinciales y locales, en especial las relacionadas con el mar.

Entre las personalidades asistentes figuraba don Fernando Huet, ingeniero jefe del grupo de Puertos de Guipúzcoa, quien ofreció una noticia de sumo interés para los pescadores oriotarras.

La barra de Orio siempre fue una pesadilla, no sólo para los marlineros de la localidad, sino para el litoral entero, pues con frecuencia la fatídica barra cobraba vidas humanas.

Hace unos años, la cosa pasó a peor; un temporal deshizo la escollera. Si antes era peligrosa la barra, desde aquel momento, Orio quedaba prácticamente sin puerto.

Pero es posible que esto se arregle, pues, según manifestó el ingeniero señor Huet, le ha sido solicitado un proyecto de espigón que proteja la playa. Para quien conozca la localización de la playa de Orio, le será fácil darse cuenta que un espigón que proteja la playa logrará encauzar el río de su desembocadura, evitando movimiento de arenas y, en definitiva, solucionando el problema de la barra.

Hay que añadir —según manifestación del señor Huet— que una de las rocas que emergen a la margen izquierda del río va a ser volada. Un sencillo dragado completará la obra. Ni que decir tiene que la noticia ha sido recibida con júbilo por los pescadores de Orio y sus familias. ¿Tendrá de nuevo puerto Orio? ¿Dejará de ser fatídica su barra? ■ JAVIER DE ARAMBURU.

TOSSA

OPOSICION DEL VECINDARIO A LA BASE NAUTICA

TOSSA (Gerona).—La base náutica de Tossa de Mar, proyectada por el Ayuntamiento de aquella localidad costabravense, ha encontrado gran oposición por parte de muchos de los vecinos de Tossa por entender que altera sustancialmente la imagen de esta playa. En sólo veinticuatro horas, los vecinos han recogido un centenar largo de firmas. La postura del Colegio de Arquitectos es totalmente contraria a dicho proyecto.

BARCELONA

REUNION DE LOS CONSEJOS EUROPEOS DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

BARCELONA.—Se ha reunido recientemente en esta ciudad el Comité de Líneas Regulares de los Consejos europeos de usuarios del transporte marítimo, del que forma parte el Consejo nacional español.

Entre los temas tratados en la reunión, destaca la manifestación expresa del desagrado por la insuficiente e incluso total ausencia de información básica respecto a diversos aumentos de tarifa de fletes realizados por varias Conferencias, entre las cuales se cuentan la Conferencia Europa-Pacífico Sur y Magallanes, la Conferencia Norte de Brasil y Amazonas y la Conferencia Brasil-Europa-Brasil.

El Comité criticó muy seriamente el anuncio de un aumento de fletes por la Conferencia Europa-Río de La Plata-Europa, que ni siquiera menciona la tasa del aumento referido. Aunque el aviso indica que las nuevas tarifas pueden obtenerse cerca de los miembros de la Conferencia, el Comité manifestó que esta forma de hacer público un aumento es del todo inadecuada y es prueba manifiesta de falta de comprensión por parte de la Conferencia de los intereses de los usuarios.

El Comité estudió también una propuesta de la Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines para modificar el acuerdo de rebaja diferida, en el sentido de indemnizar a los usuarios sus gastos adicionales de administración, debidos a la práctica del referido sistema de fidelidad. El Comité decidió proceder a ulteriores consultas sobre el particular y también procurar conseguir una rebaja inmediata en este tráfico.

El Comité revisó las últimas actuaciones relativas a los recargos de Cabo-Suez y al Bunker Arrangement Factor destinadas a inducir a diversas Conferencias a anular o rebajar su recargo. El Cabo-Suez, en opinión del Comité, es actualmente excesivo. Se acordó continuar presionando a dichas Conferencias para alcanzar la abolición del recargo.

Se discutió muy intensamente la aparente falta de buena voluntad de las Conferencias South and South East Africa para llegar a una útil consulta respecto a recientes y determinadas medidas adoptadas, como son la conversión de la divisa de la tarifa, de libras esterlinas a dólares, mediante la aplicación de un tipo de cambio arbitrario, falta de acción ante la devaluación del rand, etc.; se decidió invitar al presidente de la Conferencia a una reunión con un reducido panel que se nombró al efecto. El Comité, a cuya reunión, como es obvio, asistía el Consejo español de usuarios, volverá a reunirse en Basilea a finales de enero de 1976.

EL SALON NAUTICO INTERNACIONAL Y DEL DEPORTE

BARCELONA (Especial para «Hoja del Mar»).—Un año más se ha desarrollado en Barcelona el Salón Náutico Internacional, el cual, desde hace un par de años, lleva incorporado también el del Deporte. La edición de 1976 ha durado desde el 17 al 25 de enero, y al igual que en sus versiones anteriores el éxito le ha sonreído en cualquiera de las facetas con las cuales se le puede contemplar. Y ello es debido básicamente a dos razones: la primera, la cada vez mayor afición a todo cuanto está relacionado con la mar, y la segunda, que mucho público que visita cada Salón lo hace con la idea de conocer y aprender algo relacionado con una faceta de la vida que, para él, o simplemente la desconoce o tiene de ella una opinión vaga y difusa.

Estos Salones están creciendo de una forma extraordinaria, pues en el de este año ha habido la necesidad de habilitar nada menos que cinco pabellones, cuatro de ellos de los que sirvieron para albergar la famosa Exposición Internacional de Barcelona de los años veinte, más el pabellón denominado del Cincuentenario, construido cuando la Feria Mundial de Muestras de la Ciudad Condal, que cumplió sus primeros cincuenta años de vida.

Mas a pesar de la superficie de los cinco pabellones que han acogido cuanto se ha presentado de náutica o de deporte en esta versión de 1976, hay que indicar que, por una parte, se ha aprovechado el espacio de tal forma que incluso faltaban perspectivas, y, por otra parte, que a pesar del gigantismo alcanzado no se ha llegado aún a una saturación, pues todavía necesitan tener cabida dentro del Salón Náutico Internacional y del Deporte, de Barcelona, aspectos que hasta ahora no han sido explotados.

Al hablar así nos referimos a la total ausencia de las Marinas Mercante y de Pesca. Hasta esta XIV versión del Salón Náutico, las que han estado representadas han sido, única y exclusivamente, las Marinas deportivas —de una forma masiva— y la Marina de Guerra, ésta, como es lógico suponer, cubriendo únicamente una parcela bien limitada, porque no hay posibilidad de que dé más de sí; mas a pesar de ello, su pabellón produce la admiración de todos y la ilusión de muchos. Concretamente este año, el hecho de haber dado especial énfasis a las actividades subacuáticas de la Armada y a la presentación de la futura vivienda submarina, próxima a construir en la factoría de la Empresa Nacional Bazán, de Cartagena, la cual puede ser situada a muchos metros de profundidad y en donde los cuatro habitantes que sean sus inquilinos dispongan de toda clase de comodidades, ha sido uno de los grandes atractivos de este pabellón.

En cuanto a la participación de la Marina deportiva, es sencillamente asombroso, pues allí estaban expuestos desde la más simple embarcación de vela, con la cual un chiquillo puede realizar sus primeras singladuras,

hasta el más fenomenal yate, capaz para un buen número de tripulantes, los cuales pueden disponer de toda clase de lujos.

El hecho de que haya habido la magnífica cifra de 1.571 firmas representadas, de las cuales un total de 614 se referían exclusivamente a la mar y las restantes 957, al deporte, camping y caravaning, bien demuestra cuanto estaba expuesto en el Salón. Pero si estas cifras son atractivas, aún más es el hecho de que de todo el material presentado un 62,3 por 100 del material náutico presentado está construido en España, aunque muchos de los modelos no sean nacionales. Y en cuanto al material deportivo, la proporción de lo construido en el país llega al 80 por 100, y en lo que respecta a camping, caravaning, muebles de campo y playa, así como vestuarios, todo esto es a un 100 por ciento nacional. Subrayamos la enorme importancia que tienen estos tantos por ciento, bien demostrativos de que entre nosotros hay una industria potente y con prestigio que hace unos años ni se podía presuponer por los más optimistas.

Solamente repasar el grueso volumen que forma el Catálogo del Salón en su versión de 1976, se puede disponer de una idea exacta de cuanto es lo ofrecido: desde aquello posible de adquirir por cualquier economía como aquello cuyo valor se cifra en muchos millones de pesetas.

Naturalmente, al socaire de todo cuanto significa el deporte de la vela o de la embarcación de motor ha nacido una amplia gama de aspectos interesantes y atractivos. De todos ellos, los más dignos de señalar son los muebles «tipo barco» y los más diversos utensilios, con un mayor o menor sabor marinero: desde mantelerías, utensilios de cocina y comedor, vestuario... ¡y hasta orinales! Pero de todo ello, sin embargo, acaso lo más digno de consideración en este aspecto son los numerosos muebles —como se indicaba—, construidos o, mejor dicho, imitados, de los que han llevado los buques a lo largo de muchos años, hasta que el metal estandarizó: mesas, sillones, escritorios, etcétera. No hay duda que los diseñadores de estos muebles han sabido captar, en la gran mayoría de los casos, todo el sabor y la elegancia de los muebles empleados en los buques del tiempo de la navegación a vela del siglo pasado y que fueron continuados en los buques de la era del vapor y la turbina. ¡Lo que se pagaría hoy, por ejemplo, por el mobiliario de aquel lujoso trasatlántico que se llamó el «Infanta Isabel de Borbón», tan bien conocido en el puerto de Barcelona, por ser el mismo cabecera de su línea, y que fue una de las unidades mejores que formó en las listas de la Compañía Trasatlántica Española!



El ministro de Marina, acompañado de personalidades de la vida política y social barcelonesa, recorre las instalaciones del Salón Náutico.

Novedades presentadas en este XIV Salón Náutico, en relación con las anteriores, hay muchas, pero acaso de todas ellas ha de señalarse que unos astilleros como son los Orozco, de la población alicantina de Altea, han presentado, junto a su gama de embarcaciones de motor, una lancha patrullera armada de cuatro cañones o ametralladoras pesadas (duplex) situadas a proa y popa, con gran versatilidad de funciones, como para servicio de vigilancia costera, como también para servicio del resguardo fiscal o vigilancia de pesca.

En el año 1969 había en España una embarcación por cada tres mil habitantes; en 1975 hay una embarcación por cada 1.300. Estas frías cifras dicen mucho, y, además, hay que añadir que hoy la Marina deportiva, tan desarrollada está en las aguas marítimas como en las aguas componentes de esos inmensos y numerosos lagos artificiales que se han formado a lo largo y lo ancho de la geografía española, y que son los embalses, muchos de ellos con unas condiciones óptimas, tanto para el deporte de la vela como del motor.

Pero se ha llegado al XIV Salón Náutico Internacional todavía con dos faltas que es necesario subsanar lo más pronto posible y es cuestión que no tiene ninguna dificultad. Aún en un Salón Náutico como el de Barcelona, con categoría internacional, no están presentes ni la Marina Mercante ni la Pesquera.

Concretamente a ésta —y máxime en los tiempos de crisis que vive— le sería un buen balón de oxígeno estar presente en el próximo Sa-

lón Náutico. Y no sólo que estuvieran presentes los importantes armadores de buques de pesca, sino también las propias Cofradías —para que así el público en general conozca la inmensa labor que desarrollan—, sino también para ser palanca a fin de abrir nuevos mercados a sus productos, en especial los congelados. Bueno sería que las empresas que se dedican a la industria del pescado congelado llevaran allí sus productos e hicieran demostraciones sobre cómo se pueden preparar y condimentar, cuáles son sus excelentes calidades alimenticias, cómo es posible conservarlos en un refrigerador tiempo y tiempo, etcétera. En este XIV Salón Náutico se ha dado el caso verdaderamente paradójico que ninguna empresa de congelados estuvo presente y, sin embargo, había la representación de una firma que fabrica una máquina corta-patatas, lechugas, zanahorias, etcétera, que hacía las delicias de las mujeres visitantes... y la comprobaban.

Creo que ésta es una cuestión a meditar y a valorar. Tiene su importancia, y si hay determinados lugares a través de los cuales se puede potenciar una industria, de la categoría como es la pesquera en sí, como todas aquellas derivadas de la misma, es precisamente en estos lugares donde son visitantes de los mismos muchos miles de personas en los días que están abiertos, y las cuales no están solamente domiciliadas en el lugar de su celebración, sino que proceden de cualquier punto del país e incluso del extranjero. ■ LUIS MARIA LORENTE.

ACTIVIDAD CRECIENTE DEL PUERTO DE BARCELONA EN 1975

BARCELONA.—A 11.600.000 toneladas está previsto que ascienda el tráfico marítimo del puerto de Barcelona durante el año que termina, de acuerdo con las cifras facilitadas por el presidente de la Junta del Puerto, Ramón Guardans, en el curso de la reunión informativa que anualmente se celebra.

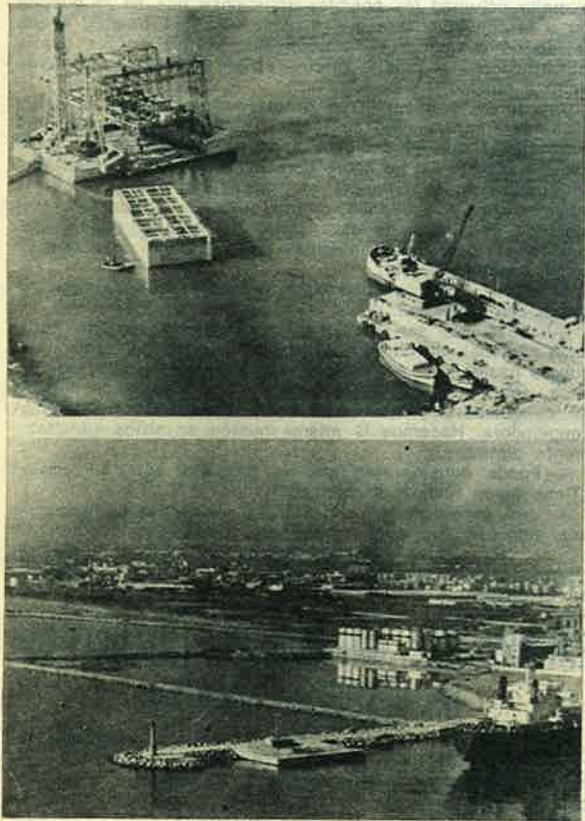
Tal tonelaje muestra cifras estabilizadas respecto a las del año anterior, pero con un aumento real del 5 por 100, teniendo en cuenta que la baja definitiva en las estadísticas establecidas es la de 16,5 por ciento en productos petrolíferos realizados, que no son contabilizados cuando la descarga se realiza en la boya exterior por los transportes de Campsa, cuando las condiciones atmosféricas son favorables, circunstancia que se ha dado frecuentemente en 1975.

La cifra demuestra además, que pese a la crisis económica mundial, ha crecido sensiblemente el número de buques entrados en el puerto y su tonelaje de arqueado bruto. El incremento de buques fue del 7,3 por 100 y el de tonelaje de arqueado bruto del 12,1 por 100, con respecto a las cifras de 1974.

Otro dato positivo es el movimiento de 68.939 contenedores manipulados en Barcelona durante los primeros once meses del año, que sitúa a Barcelona como primer puerto de España y del Mediterráneo, seguido de Marsella con 15.000 contenedores menos.

Sin embargo, sí sufrió descenso notable el tráfico en régimen TIR, del orden del 24,2 por 100 y del 15,54 por 100 en camiones directos.

El señor Guardans pasó revista, asimismo, a las obras realizadas y a las previsiones para el próximo cuatrienio, con una inversión prevista en 3.000 millones de pesetas entre 1976 y 1979. La parte correspondiente a 1976 supone una inversión de 1.300 millones de pesetas, que son autofinanciadas por el puerto barcelonés.



TARRAGONA

AMPLIACION DEL PUERTO

Se procede a la ampliación del puerto tarraconense, de acuerdo con la inversión programada de 2.000 millones de pesetas. Habrá nuevos muelles y se amplían los ya existentes. En las fotografías, arriba, la grúa que fondea los cajones especiales de cemento, y abajo, el faro y el dique de abrigo que es ampliado en dirección a Salou.



BUENA LUBINA

Don Antonio Romero muestra esta lubina de más de ocho kilos de peso que logró capturar en la escuela del puerto de Tarragona. (Europa Press.)

DELTA DEL EBRO

ZONA PRIVILEGIADA PARA CULTIVOS MARINOS

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro correspondiente).—No descubrimos nada nuevo al decir que una de las zonas del Mediterráneo más aptas para cultivos marinos es el delta del Ebro. Desde tiempo inmemorial se obtienen en sus lagunas litorales preciadas especies en cantidades remunerativas para los pescadores, cuya sola intervención es la captura. En sus playas, a mar libre, se consiguen mariscos en variedad y abundancia, y sus aguas próximas son un hervidero de crías, especialmente el puerto de Los Alfaques y el del Fangar.

Esta importancia de la zona, reconocida en los medios científicos internacionales, da lugar a visitas de investigadores extranjeros atraídos por lo que de ella han dado a conocer, por otra parte, los investigadores y científicos españoles.

Las pesquerías convencionales extraen de la mar la riqueza natural viva con medios técnicos cada vez más perfeccionados. Se toma lo que la mar ofrece. Puede llegar el momento de exigir lo necesario. De ahí el interés generalizado por estos cultivos, que iniciados hace pocos años a escala industrial, en esta zona en sus primeros balbuceos, cada vez alcanzan mayor ámbito y volumen.

Hemos recibido la visita del profesor doctor Jiro Kittaka, de la Universidad japonesa de Kitasato, colaborador del doctor Hudinaga, que en el Japón abrió las puertas al cultivo industrial del langostino antes que otros en el mundo, en base a experiencias que en Oriente se tienen sobre el crecimiento del crustáceo. Ha venido acompañado por el científico don José María San Feliu Lozano, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, que en el laboratorio del Grao (Castellón) sigue pacientemente con el langostino y a partir del desove de hembras en cautividad, procedentes de la mar libre, ha conseguido ejemplares adultos para seguir el ciclo de la reproducción contando con escasos medios que el ingenio y la constancia han suplido con harta frecuencia.

Recorrimos parte del delta desde el puente colgante sobre el Ebro, en Amposta, pasando por las instalaciones para el en-

EL CIENTIFICO JAPONES DOCTOR JIRO KITAKA VISITO EL DELTA Y EXPLICO PARA NUESTROS LECTORES COMO SE HACEN LOS CULTIVOS EN SU PAIS.

gorde de anguila del industrial don Miguel Ramón Arlández (al que hay que agradecer la amplia exposición de sus experiencias desde el punto de vista económico y aun biológico), la localidad de Villafranca del Delta, breve estancia en el canal de La Tancada a la mar, recalando finalmente en la Encañizada, todo ello entre arrozales, desagües y acequias, bandadas de patos silvestres y gaviotas y, como fondo, el rumor de la mar libre.

Las instalaciones de la pesquera de la Encañizada fueron visitadas bajo la guía de los expertos pescadores José Félix Cera, patrón; Francisco Calduch Juan, vocal que fue del Consejo General del Instituto Social de la Marina; Juan Martí Millán, presidente de la Cofradía Sindical de Pescadores; Miguel Sancho Fibla, vicepresidente; lamentando la ausencia forzada de Cefirino Espelta Navarro, presidente de la Sociedad de Pescadores San Pedro, de Tortosa-San Carlos de la Rápita, que administra los lagos.

Los pescadores con sus familiares, un domingo de enero de sol espléndido, invitaron al doctor Jiro a compartir la mesa. Luego, ya de regreso, nos preguntó si el carácter español era así de cordial y agradable, ya que ante un «Viva el Japón» salido de una mesa, quiso corresponder, previa consulta, con un «Viva España», muy aplaudido.

GRANJAS MARINAS DEL JAPON

Le ofrecimos el último número de HOJA DEL

MAR y le explicamos cómo se distribuye gratuitamente por el litoral español. Le rogamos unas manifestaciones para nuestros lectores, a lo que accedió siguiendo con amabilidad el cuestionario que le sugerimos.

—Hay que distinguir dos

»En plan de laboratorio se inicia el cultivo de la concha de peregrino y los abalones.

»Las seriolas y las doradas se transportan vivas hasta seiscientos kilómetros en camión o en barco, con agua de mar y aireación, cuyo transporte en vivo es de un coste como tres veces superior al corriente. Las preferencias en el transporte dependen del medio. Antes se utilizaban principalmente barcos. Ahora, camiones. Al resultar muy gravoso, sólo se transporta así hasta Tokio y Osaka.

»Las especies preferidas por el consumidor son langostinos, langostas, doradas, seriolas (parecidas al verdol) fugu (pez venenoso, comestible según se cocine, para lo cual se precisan los adecuados conocimientos culinarios), calamares y pulpos.

tipos de granjas marinas en el Japón: el tradicional y el moderno. El primero, desde hace varios siglos, en base a que a la gente le gustaban los peces dorados, las ostras y las algas. O sea, un acuario de exhibición con carpas doradas de grandes colas,



El doctor San Feliu informa al profesor Kittaka sobre la pesquera "La Encañizada".

ostras y algas. Acuicultura con vistas a la decoración, buscando cruces y variedad.

»El segundo tipo es de reciente estudio. Con el doctor Hudinaga se comenzó a trabajar en el langostino japonés en mil novecientos sesenta, con unos dos millones de poslarvas; en mil novecientos sesenta y tres, con unos cuatro millones, y en mil novecientos sesenta y tres, con unos cinco millones. Se comenzaron a publicar los trabajos en mil novecientos sesenta y seis.

»También se cultivan doradas, ostras periferas (en cajas colgando en mar abierto), cangrejos... Todo en agua de mar. En aguas salobres, la anguila.

»Por sus precios hay especies que sólo se suelen comer como una o dos veces al mes, en general serviola o dorada. La pesca que se come corrientemente son sardinas, anchoas, jureles, caballas... Las algas son consumidas como ustedes las ensaladas.

—Se consume una especie de embutido cuyo contenido está formado por algas y cuyo contenido es arroz y pescado. Las zonas de mayor producción de algas son las próximas a Tokio y, en el extremo Sur, las islas Kyushu.

Nos explica el profesor cómo, cuando de niño iba al colegio, su madre le preparaba bocadillos de

(Pasa a la pág. siguiente)

CLAVE PARA LA DISTRIBUCION DEL PESCADO MEDITERRANEO

ALMERIA.—En la Casa del Mar de esta localidad ha tenido lugar una interesante conferencia a cargo del doctor don Carlos Bäs, profesor en el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona, presidente del grupo investigador y miembro de la CEEAF. El título de su conferencia fue «Análisis de la situación pesquera actual». Comenzó su charla el doctor Bäs haciendo una llamada de atención sobre la dirección que va tomando en este momento la pesca a nivel mundial. Hizo después un detenido estudio de la evaluación de los centros principales de recogida de pesca en todo el mundo. El primero de todos podría situarse en el Atlántico Norte (Canadá, Sahara, Mauritania y África del Sur. También explicó el conferenciante los porqués de estas ubicaciones. La estructuración económica ha hecho polarizar la industria pesquera en unos cuantos puntos concretos del globo.

ZONAS DE INCIDENCIA

En la segunda parte de su conferencia, el doctor Bäs hizo hincapié en las zonas de mayor incidencia. En este sentido la zona del bacalao está en franca recesión, puesto que los convenios internacionales tratan de recortar las pesquerías. También hay que citar la CEEAF o zona que va desde Gibraltar hasta el río Cobo. En este espacio se pesca una enorme diversidad de peces, gambas, sardina, pescadilla. Esta zona es en donde los países del Mediterráneo habían hecho esfuerzos por equiparse y, sin embargo, puede decirse ya que está en fase de desmantelamiento. Tenemos que hacer muchas cosas, trabajar y reconocer al mismo tiempo que lo que ocurre ahora es resultado de la improvisación. No hubo en principio una auténtica coordinación empresarial. Otra área importante, a juicio del doctor Bäs, sería África del Sur (Angola y Mozambique), que es el sitio donde nos podemos mover con más autonomía y en donde abunda la merluza y camarón.

UNA ACCION INMEDIATA

Dentro de las cuestiones marginales, el conferenciante destacó la necesidad de una línea de acción inmediata. «Para un nuevo desarrollo de la pesca en nuestro país —dijo—, hace falta un perfecto entendimiento entre Administración, industria e investigación. Este es el camino para que nuestro país siga y

mejore dentro del concierto internacional de potencias pesqueras». En relación con el porvenir de nuestra provincia, dijo el conferenciante que como Almería es un puerto mediterráneo debe potenciarse como puerto clave para distribución del pescado atlántico. Almería está cerca de Alicante y de Madrid y no hace falta grandes puestos frigoríficos, porque la explotación pesquera del Mediterráneo se mantiene por su calidad. El congelado es el porvenir, pero el Mediterráneo no necesita esas condiciones porque se puede mantener el pescado fresco hasta que se consume, el pescado congelado no perjudica al pescado fresco. La solución sería llegar a una explotación de calidad, mediante barcos, cada vez más técnicamente concebidos, personal escogido por propia auto-selección, nivel técnico superior y, como consecuencia, mayor productividad. ■

MENOS PESCA EN 1975

San Pedro del Pinatar (Murcia).—A 348.103 kilos ascendió el peso de la pesca capturada durante el pasado año 1975 en aguas del Mar Menor, con un valor en lonja de 49.691.702,65 pesetas.

Aunque aumentó, respecto al año anterior, el valor en dinero, sin embargo la producción descendía unos 85.000 kilos.

Las especies más abundantes fueron los chiretes, con 92.000 kilos; el mujo, con 70.340 kilos; las anguilas, con 69.169 kilos, y salmonetes, con 35.427 kilos.

Dos especies muy codiciadas de estas aguas son la dorada, de la que solamente se recogieron 2.000 kilos, y el langostino del Mar Menor, del que se recogieron 5.708 kilos.

LANZAROTE

LA FLOTA CORVINERA PUEDE DESAPARECER

IMAPEC —EMPRESA HISPANO-MAURITANA— NO COMPRA SUS PRODUCTOS

ARRECIFE DE LANZAROTE

(De nuestro enviado especial).—La que en otra hora llegó a ser la base de la actividad pesquera lanzaroteña, la flota corvinera, tiende a desaparecer tras unas últimas singladuras llenas de dificultades para su recuperación.

Es esto consecuencia, en primer lugar, de la dedicación preponderante del sector pesquero de Lanzarote a la pesca de la sardina —por lo que se ha reconvertido la flota—, y en segundo lugar, la progresiva pérdida del mercado mauritano para la venta de sus capturas, que en exclusividad se realiza a través de la empresa hispano-mauritana Imapec.

IMAPEC: LA PUNTILLA

Así las cosas, el futuro se presenta muy incierto para la pequeña flota de Lanzarote, que se dedica a dicha actividad y que está compuesta por unas setenta embarcaciones.

La «puntilla» le puede ser dada por Imapec, empresa que se creó —es curioso puntualizarlo— para todo lo contrario; es decir, para potenciar la flota corvinera, que ahora, por las causas que fuere, parece no querer ayudar.

En estos momentos la flota corvinera no trabaja. No les merece la pena, por el bajo precio —que evita toda rentabilidad a este trabajo— que Imapec, como único comprador exclusivo, pone a los armadores. Y es más, según me indicaron los interesados, se da la inusual paradoja de que la citada empresa está comprando el producto a la flota japonesa. ¿Cómo se entiende esto?...

Coinciden también mis informantes de que las dificultades por las que atraviesan no son culpa de Mauritania —país que sigue dándoles toda clase de facilidades para su trabajo—, sino única y exclusivamente de la defectuosa organización de Imapec, una empresa creada con la participación del INI para todo lo contrario de lo que está sucediendo. Y esto, además de angustioso, a los armadores y pescadores afectados les parece triste. ■ MAURO RODRIGUEZ.

LA POSTURA DE IMAPEC

MADRID (Redacción).—Aprovechando una reciente visita a Las Palmas de Gran Canaria de su presidente, don Juan Antonio Sánchez Molina, Imapec ha dado su versión —en información recogida por los diarios de dicha provincia— sobre la crisis por la que atraviesa la flota corvinera de Lanzarote y sus relaciones con esta flota.

LA CREACION DE IMAPEC

En sus declaraciones, el señor Sánchez Molina explica así la creación de Imapec y lo que dicha empresa persigue:

—El convenio con Mauritania no tenía miras de rentabilidad, sino de ayudar en una zona de pesca y crear un complejo, porque no lo había allí. Imapec tiene una fábrica en Nouadhibou, que ha desarrollado preferentemente la especialidad de congelación de pescado. Tiene también conservas. Lo que se solicita más en el mercado es el pescado congelado. Esto es lo que más se ha potenciado en las instalaciones, ya que estamos tratando de producir más pescado congelado. Las capturas se dirigen a España, Italia, Japón y otros países. En Mauritania no hay hábito de consumo de pescado y, por lo tanto, prácticamente no queda nada en el país.

—Aparte de los pescadores lanzaroteños, que especialmente llevaban corvina a Imapec, esta empresa se nutre de las flotas mauritanas y de otras nacionalidades. ¿Cuál es el motivo por el que Imapec no recibe ahora el pescado a la flota lanzaroteña?

—La flota de Lanzarote estaba especializada prácticamente en la corvina para salar. Ahora el mercado de salazones no tiene la amplitud ni las perspectivas que tenía hace diez o quince años. Es un mercado muy restringido. Es un producto alimenticio de segunda categoría y existe poca demanda. Se ha quedado un poco desfasada esa producción de salazón en el momento comercial actual. Siendo una flota que sólo se podía dedicar a eso, se han derivado los problemas.

—¿No habrá posibilidad de renovar esa flota con vistas a sus relaciones comerciales futuras con Imapec?

—En el mes de agosto tuvimos una reunión en Nouadhibou, donde se llegó a un acuerdo, en el que los armadores iban a convertir un poco la flota, readaptando sus barcos para dedicarse a la captura de otras especies. Como consecuencia de ese acuerdo, Imapec adelantaría los créditos que ellos iban a recibir a través de los créditos oficiales. Entonces, por una serie de circunstancias totalmente ajenas a Imapec —como, por ejemplo, que los barcos tienen una edad bastante avanzada, que no les ha permitido acceder al crédito oficial; que la titularidad de los barcos tampoco estaba en condiciones para ellos poder acceder al mismo—, esos acuerdos caían por su base. Ante esto estamos estudiando con la mejor voluntad las posibles soluciones que se le pueden dar a la cuestión. Que quede bien claro que Imapec no ha dejado de cumplir sus compromisos. El que no les den a los armadores el crédito oficial, es un problema totalmente ajeno a Imapec.

Uno de los problemas que surgieron con Imapec se debió a que la empresa dejó de tomar pescado a los pescadores lanzaroteños que se dedicaba a harina. La fábrica de harina fue cerrada porque no había demanda de harina de pescado. La postura de la empresa era que ellos cogen pesca, la industrializan y la venden. Si por cualquier circunstancia el mercado de alguno de esos productos está en baja, tiene que tomar lógicamente medidas. Esto también lo aclaró el señor Sánchez Molina.

—¿Existe en perspectiva algún proyecto de Imapec en relación con Canarias?

—Imapec, por ser una empresa que está fuera del territorio nacional, difícilmente puede solucionar las crisis pesqueras nacionales. Así que no hay ningún proyecto, que yo sepa, sobre esto. Por otra parte, la flota pesquera canaria es congeladora y nosotros somos una industria también congeladora. Hacemos la misma misión en sitios completamente distintos.

—¿Puede considerarse que la empresa está en crisis?

—¿Tiene algún tipo de problemas? —Pues, considero que no. Son los problemas normales de una empresa que está en un sitio donde las condiciones no son las mismas que las situadas en un lugar completamente desarrollado, sino en un país que quiere despegarse en el desarrollo. ■

PATRULLERAS MARROQUÍES INTERCEPTAN UN PESQUERO ESPAÑOL

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Dos lanchas patrulleras marroquíes interceptaron al pesquero español «Alicante», con base en Arrecife —cuando se hallaba faenando en aguas españolas el pasado día 2 de enero—, para exigirle datos y algunos requisitos.

Al parecer, el «Alicante» se encontraba faenando a unas 20 millas al sur de la frontera de Marruecos y a 8 de la costa saharauí, cuando fue interceptado por las cañoneras. Una de ellas se dedicó a navegar alrededor del «Alicante», mientras que la otra permaneció muy próxima al pesquero.

El patrón de la embarcación arrecifeña comunicó lo ocurrido al armador en Lanzarote y a la autoridad de la zona marítima de Canarias, quien le afirmó que podía seguir trabajando libremente.

Seguidamente, los dos patrulleros marroquíes se alejaron costearo el litoral sahariano, sin que se produjeran más incidentes.

Sobre las cinco de la tarde, la fragata de la Armada española «Andalucía» se aproximó al pesquero, que, al fin, entró en el puerto de Lanzarote con un cargamento de sardinas.

DELTA DEL EBRO

(Viene de la pág. anterior)

algas con arroz y pescado, acompañados de dátiles conservados en vinagre durante un año, que evitaban la alteración del arroz. Todo ello sin pan.

Manifiesta que tienen problemas de contaminación a causa de las instalaciones industriales en general, principalmente refinerías y petroquímicas. Hay una legislación gradualmente severa en el tiempo, con un régimen de vigilancia para su cumplimiento. Le preguntamos, pues, sobre esta actualísima cuestión de la contaminación.

—Se produjo uno de las primeras manifestaciones de contaminación en la pesca a causa de residuos mercuriales, que fue lo que llamó la atención sobre la contaminación en el mundo. La instalación industrial que originó la contaminación comenzó a funcionar en mil novecientos cuarenta y cinco. En mil novecientos cuarenta y siete comenzó la gran producción. En mil novecientos cincuenta y cinco comenzaron a detectarse enfermedades pero pasaron cinco años hasta que los científicos descubrieron que la causa era el mercurio procedente de esa instalación.

«El Gobierno promulgó la primera Ley anticontaminación en mil novecientos cincuenta, pero sólo a

partir de mil novecientos sesenta, cuando se probó científicamente la contaminación, la ley fue más severa.

«Cuando hay que montar una industria en una zona pesquera se consulta a los pescadores. Si estos no oponen reparos, se monta la industria. Si dicen que no, se reconsidera la cuestión. Pero si montada la industria perjudica a los pescadores, éstos son indemnizados. Pescadores e industria están en poder, casi a la par en estas cuestiones. La industria es muy importante en el Japón, pero trabaja más gente en la mar.

«La zona del delta que hemos visitado es privilegiada para cultivos marinos, de unas condiciones excepcionales, sobre la base de plan extensivo, con unos cien gramos por metro cuadrado, en general. Pero si a las aguas van ciertos insecticidas o pesticidas, los cultivos marinos no son viables. En Japón se prohíbe legalmente el uso de determinados insecticidas o pesticidas.

El profesor doctor Jiro Kittaka ha de visitar al día siguiente el Mar Menor, otra de las zonas del Mediterráneo del mayor interés.

Nos despedimos. Le agradecemos su deferencia. Nos dice en español. «Muchas gracias. Adiós». ■ LUIS MILLAN ROCA.

Con Sabor y Acento



Por
NESTOR
LUJAN

UN PLATO INDOSTANICO: EL KADGERI DE RODABALLO

El **kadgeri** de rodaballo es un plato indostánico que ha tenido una larga aceptación en Occidente, sobre todo empleando el rodaballo en su confección. En la India emplean otros pescados también, incluso pescados de río.

El **kadgeri** es una mezcla de rodaballo hervido y desmigajado con arroz blanco ligado con una salsa bechamel con Curry, con pimienta de Cayena y con nuez moscada. Se sirve en una fuente honda y se suele espolvorear con almendras raspadas que se hayan tostado en mantequilla caliente.

También se emplea el salmón en Occidente para la confección de estos platos, pero hemos de reconocer que el graso salmón no liga con el arroz y con la bechamel especiada. Los ingleses, que importaron el plato a Europa, mezclaban con el arroz alguna legumbre —guisantes, sobre todo— y servían la bechamel aparte, siendo más generosos que los continentales en lo que se refería a la pimienta de Cayena.

No podemos resistirnos a hablar del rodaballo, de entonar debidamente su elogio. El rodaballo, desde muy antiguo, es conocido en la gastronomía. Los griegos lo preferían asado, los romanos le llamaban el faisán de los mares (*phasianus aquatilis*). Juvenal, en su **Cuarta Sátira**, nos cuenta que durante su estancia en Albalonga el Emperador Domiciano fue obsequiado con un rodaballo inmenso. Para irrisión y menosprecio del Senado, Domiciano convocó a los senadores para que decidieran sobre cómo tenía que ser cocinado. Los senadores eran serviles y no quisieron advertir la injuria que se les hacía en la consulta. Se tomaron en serio la cuestión y decidieron por una gran mayoría que debía servirse entero, para lo cual los alfareros de Albalonga debieron trabajar para fabricar la primera «turbotiera» (la turbotiera, que viene de turbot, que es el nombre del rodaballo en francés, es un gran plato cuadrangular). Domiciano comió el rodaballo cocido. Domiciano no es un Emperador simpático; Tácito nos lo retrata con las peores tintas. Pero aun poniendo el

juicio de Tácito en cuarentena, pues no dejaba de haber en su apreciación odios personales, no podemos perdonar al Emperador romano que ordenara arrancar la mitad de las viñas de las Galias y que arruinara la Champaña. El rodaballo siempre fue un pescado caro: lo es hoy y lo fue en la época de los romanos. Abominando el lujo gastronómico, ya exclamó Severo Catón, aguafiestas eterno: «Mal síntoma para el Estado es que un pescado de mar valga más que una vaca».

El rodaballo va ligado a las mejores historias gastronómicas. En el siglo XVI, cuando Carlos V entró en Roma, después del célebre saqueo en el que murió el condestable de Borbón, el cardenal Campeggio invitó al César en su palacio. El César gustaba tremendamente del pescado, así fresco como en salazón, y tenía un apetito descomunal, que le llevó a morir de gota a los cincuenta y ocho años. El cardenal hizo servir a Carlos V una sopa de rodaballo a la veneciana que no hemos llegado a saber qué fórmula tenía. Digamos de paso que en el mismo festín, como postre, se sirvieron truchas de río azucaradas, monstruosidad que aún hoy, cuatro siglos más tarde, nos estremece.

El rodaballo va unido, según la leyenda, al suicidio del célebre Vatel, maestresala del Gran Condé. Pero esta es otra historia que contaremos quizá en otra ocasión.

Volviendo al **kadgeri**, en la India lo toman con bebida refrescante o cerveza. Entre nosotros, ya estando el plato tan europeizado, bien iría un vino blanco, de cuerpo y calidad, un buen Borgoña, un Graves o un vino del Rhin, de fuerza y nervio. Tampoco le irían mal los rosados para este plato que nosotros creemos estival, a pesar de ser tan especiado. Bien sabido es que las especias son la base de la cocina tropical, pues sus características estimulantes hacen conservar el apetito aun en medio del mayor calor. (Por otra parte, el rodaballo se pesca sobre todo de abril a septiembre.) Por esta razón los meses estivales son el momento, creemos, de los pollos al Curry, de este **kadgeri** y de tantos y tantos platos ardientes de sabor y servidos fríos. ■

MINISTERIO DE COMERCIO

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 28-XI-75, por la que se anuncia concurso para cubrir en calidad de contratados por cinco años, quince plazas de maestros de taller y cinco de instructores de pesca, vacantes en Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras («Boletín Oficial del Estado» de 13-I-76, número 11).

Orden de 9-XII-75, por la que se rescinde el pesquero de Almadraza denominado «Punta de la Isla» («Boletín Oficial del Estado» de 14-I-76, núm. 12).

Resolución de la Presidencia del Fondo Económico de Prácticas de 15-XI-75, convocando oposición libre para cubrir diecinueve plazas de subalterno («Boletín Oficial del Estado» de 15-I-76, número 13).

Resolución de la Dirección del Instituto Español de Oceanografía de 9-XII-75, corrigiendo error cometido en la de 26 de mayo de igual año («Boletín Oficial del Estado» núm. 158, de 3 de julio), por la que se convocaban plazas de auxiliares de oficina («Boletín Oficial del Estado» de 16-I-76, número 14).

Orden de 6-XII-75, sobre cambio de dominio de una cetárea instalada en la zona portuaria de Ciérvana, distrito marítimo de Bilbao («B. O. del E.» de 16-I-76, núm. 14).

Orden de 6-XII-75, por la que se autoriza la instalación de una estación depuradora de moluscos en La Lanza-Campo de Lages (distrito marítimo de El Grove) («B. O. del E.» de 16-I-76, número 14).

Orden de 11-XII-75, sobre instalación de un establecimiento de piscicultura marina para alimentación de la especie de salmónidos en el distrito marítimo de Ortigueira («B. O. del E.» de 17-I-75, núm. 15).

Orden de 11-XII-75, sobre instalación de viveros de cultivo de mejillones en Redondela («B. O. del E.» de 17-I-75, número 15).

Ordenes de 11-XII-75, por las que se autoriza a la Cofradía Sindical de Pescadores de Villajuán, para la explotación marisquera de las especies de almejas en el distrito marítimo de Villagarcía («B. O. del E.» de 27-I-76, número 23).

Orden de 11-XII-75, sobre instalación de una estación depuradora de moluscos en el distrito marítimo de Rosas.

MINISTERIO DE TRABAJO

Resolución de la Dirección General de Servicios Sociales de 7-I-76, por la que se convocan 14.700 nuevas becas en las Universidades Laborales para el curso académico 1976/77 («B. O. del E.» de 14-I-76, núm. 12).

Resolución de la Dirección General de Trabajo de 9-I-76, aprobando el calendario de fiestas aplicable al personal comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante («Boletín Oficial del Estado» de 17-I-76, número 15).

REUNION EN MADRID DE I. C. C. A. T.

RECOMENDACIONES PARA CONSERVACION DE «STOCKS» DE RABIL Y ATUN

MADRID.—Bajo la presidencia del doctor I. Malick Dia (Senegal) se ha celebrado en Madrid la Cuarta Reunión Ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), del 19 al 25 de noviembre de 1975. Además de las delegaciones de todos los países miembros, asistieron observadores de varios países, así como de organizaciones internacionales.

Previamente, la semana anterior se había reunido el Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS), bajo la presidencia del doctor Brian Rothschild.

Las actas finales de las reuniones serán distribuidas a todos los asistentes, para su adopción definitiva en enero de 1976.

Entre los acuerdos de la Comisión destacaremos los siguientes:

● La Comisión acordó que la recomendación de 1975 sobre limitación de la mortalidad por pesca del atún, se mantenga por un período adicional de dos años, indicando que esta propuesta sea revisada por el Consejo en su próxima reunión.

● El SCRS analizó las estadísticas y revisó la situación en que se encuentran los «stocks» de los diferentes túnidos del Atlántico, dedicando especial atención a rabil, listado, atún, albacora y otras especies de pequeños túnidos, presentando recomendaciones a la Comisión.

● Por recomendación del SCRS, la Comisión decidió que durante el año 1976 se celebren dos cursos para los científicos implicados en actividades de túnidos.

Curso de formación sobre muestreo «Sampling».

Se celebró con el siguiente programa:

1.º Experiencia en ordenación pesquera.

2.º Necesidades y objetivos del muestreo.

3.º Técnicas de muestreo para mediciones de longitud y otras observaciones biológicas (principalmente, trabajo práctico).

4.º Estudios de muestreo y métodos

de muestreo de capturas de túnidos y desembarcos de especies, así como composición de tallas.

5.º Métodos para la estimación de especies y composición de talla de las capturas y desembarcos (factor de ponderación, etcétera).

6.º Procesamiento de datos (incluyendo impresos para recogida de datos, así como para tratamiento de datos).

7.º Conceptos sobre métodos de evaluación de los «stocks» de túnidos.

Se espera participen de 30 a 35 expertos, familiarizados con las actividades de muestreo de túnidos, que sean universitarios o de un nivel técnico equivalente, procedentes de países miembros de ICCAT e incluso de países no miembros. La duración será de tres a cuatro semanas, en el verano de 1976.

Curso sobre Dinámica de Poblaciones

Se espera que participen unos diez a quince especialistas muy calificados, con conocimientos y experiencia sobre métodos de evaluación de «stocks». La duración será de unos diez días, durante el otoño de 1976.

Aún no se ha decidido el lugar en donde se celebrarán estos cursos.

● La Comisión recomendó a todos los países miembros la necesidad de prestar la máxima atención a la mejora de las estadísticas y presentarlas en la forma, con el detalle y en las fechas fijadas por el SCRS.

● La Comisión acordó, por sugerencia del grupo de trabajo sobre Inspección Internacional, iniciar las gestiones para detectar la posibilidad de poner en marcha un sistema de inspección en los puertos.

● Se adjuntan textos sobre recomendaciones de ICCAT para la conservación

de «stocks» en el océano Atlántico, sobre rabil y atún, ambos en vigor.

● Se adjunta, asimismo, un resumen estadístico correspondiente a 1974.

RECOMENDACIONES PARA CONSERVACION DE «STOCKS»

RABIL

Recomienda a los Estados contratantes tomar las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarco de rabil con un peso unitario inferior a 3,2 kilos.

No obstante la disposición anteriormente señalada, los Estados contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente rabil con un peso inferior a 3,2 kilos, a condición de que dicha captura incidental no exceda del 15 por ciento del número de peces por desembarco de la captura total de rabil de dichos barcos.

ATUN

Que las partes contratantes tomen las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarco de atún (*Thunnus thynnus thynnus*) con un peso unitario inferior a 6,4 kilos.

No obstante la disposición anteriormente señalada, las partes contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente atún con un peso inferior a 6,4 kilos, a condición de que dicha captura incidental no exceda del 15 por ciento del número de peces por desembarco de la captura total de atún de dichos barcos o su equivalencia en porcentaje en peso.

Que como medida preliminar, las partes contratantes que efectúan una pesca dirigida al atún (*thunnus thynnus thynnus*) y aquellos otros que incidentalmente lo pesquen en cantidades importantes tomen las medidas necesarias para limitar la mortalidad de pesca del atún a los recientes niveles, durante un período de un año.

JOSEPH CONRAD: HACIA UNA NUEVA VALORACION DE SU OBRA MARITIMA

(Viene de la página 6)

No relata Conrad nuevas incidencias del viaje hasta el capítulo 6, en que describe el barco entrando en Fu-chau con buen tiempo.

«Parece sin duda que el barco tuvo que hacer uso de las baterías de repuesto para cruceros a fin de poder girar como una rueda» (T. 200).

Todo hace pensar en Typhoon que la totalidad o al menos la mayor parte de estas averías se produjeron después de la salida del vórtice.

Dado que un buque de vela se encuentra en inferioridad de condiciones en relación con uno de propulsión mecánica a la hora de hacer frente a un ciclón, que el Nan-Shan es un vapor y que la época en que Conrad lo sitúa corresponde todavía a la navegación a vela —si bien a sus postrimerías—, podría pensarse, y no sin cierto fundamento, que la tradición marinera no había tenido tiempo de absorber por entero las nuevas técnicas. Podría, por tanto, suponerse además que el temor a los ciclones era en gran parte una secuela de la experiencia adquirida durante el período velico, lo que llevaría a su vez a concluir que se había exagerado la importancia de la aventura del Nan-Shan. Sin embargo, un tifón es siempre peligroso, sea para buques antiguos o modernos, como lo testifican los archivos de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, de donde procede al parecer la siguiente noticia:

En diciembre de 1944 operaba una

escuadra de su flota en el Pacífico, al Este de las Filipinas. Sorprendida por el vórtice de un ciclón de extraordinaria intensidad, las consecuencias tuvieron el carácter de verdadera catástrofe: tres destructores hundidos, otros barcos con grandes averías, y la pérdida de 416 aviones y 790 hombres¹⁰.

Conrad, que conoce bien esa peligrosidad, da su justo valor a la proeza del Nan-Shan en un comentario a la llegada del barco a Fu-chau: «... for in her short passage she had been very far; sighting, verily, even the coast of the Great Beyond, whence no ship ever returns to give up her crew to the dust of the earth» (T. 200).

Consideraciones finales.—Visto lo que antecede, personalmente me inclino a creer que el tifón de Conrad es sólo fruto de su imaginación y que puede además considerarse como un indicio de su falta de experiencia directa en lo tocante a ciclones tropicales. Me fundo para ello no solamente en las inconsecuencias ya comentadas más arriba, sino en otros pormenores observados, como es la diferencia entre la potencialidad del ciclón y la fuerza de máquina del Nan-Shan, que es menos de lo que cabría esperar e implica una vitalidad relativamente escasa en el meteoro (en cuanto al barco, no parece probable que desarrollara una velocidad muy superior a los siete nudos). Podría, sin embargo, explicarse dicha debilidad por la posibilidad de coincidencia con

la génesis del ciclón o por haber perdido éste parte de su energía al pasar por encima de tierra.

Al final de Typhoon podemos leer un fragmento de una carta dirigida por Jukes a un colega y amigo suyo, en la que relata la insólita aventura y en la que alude a su capitán como «such a stupid man». Puede ser muy significativo el hecho de que este hombre, acaso tan experimentado en la profesión como el propio Mac Whirr, no hace ningún comentario sobre el problema náutico planteado por el tifón a pesar de su discrepancia con él. Esa alusión despectiva me parece un ejemplo de la fina ironía de Conrad, pero podría interpretarse —en una lectura superficial de la obra— como la expresión directa del juicio del autor. Esta es la única explicación que se me ocurre al encontrar este mismo concepto («a stupid man») aplicado por D. Cecil a Mac Whirr:

«Tifón nos cuenta cómo hasta aun un hombre estúpido, a causa de poseer la más profunda integridad, puede alcanzar un heroísmo de míticas proporciones»¹¹.

En conclusión: Como individuo de carne y hueso, del que pretende ser trasunto fiel, este personaje posee inevitablemente virtudes y defectos. Y para que éstos no pesen excesivamente a expensas de aquéllas en el ánimo del lector a la hora de emitir su juicio crítico sobre él es por lo que he efectuado el presente estudio.

¹⁰ Citado por ambos tratados (S. H. Yzal, Sánchez y Zabaleta).

¹¹ David Cecil, *The Fine Art of Reading*, página 163. Constable, London, 1957.

HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO



TARDES EN PUERTO

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que acostumbraba a salir y a entrar por la puerta de las casas.

Había quedado atracado el carbonero en el muelle a las 10,45, y dos horas después volvía a bordo el agregado con la invitación. Tal vez nada hubiera ocurrido si el condenado halacabuyas no hubiese saltado a tierra con la gorra puesta. Fue inevitable. Antes de llegar a la Comandancia, había sido asaltado por un par de muchachas de aquel pequeño puerto valenciano.

La disculpa siempre es la misma:

—¿Es usted marino? —preguntaron como si el agregado llevase en la cabeza un zapato—. ¿Conoce por casualidad a Juan Antonio Moraleda, oficial del «Castillo Ruinoso»?

En la Marina Mercante se conoce a todo el mundo, pero a nadie se recuerda. La chica cuenta a continuación que el oficial era muy simpático, muy educado, muy inteligente y muy formal. Las señas desconciertan por completo. Si haciendo un esfuerzo se le recuerda, ya no se le conoce. No existe marino que vea a otro educado e inteligente. Todo lo más, simpático, caso de que estudiaran juntos y le prestara los apuntes de Trigonometría Esférica. Pero ese «formal», viniendo de una mujer, da la certeza de que no se trata de un auténtico marino.

Se hable bien o mal del piloto elegido, al final la chica invita indefectiblemente a merendar. Los puertos pequeños son muy aburridos y los marineros muy guapos.

El agregado hizo la selección a su gusto. La venganza es dulce, y quedé excluido por hacerle escribir la correspondencia de la empresa mientras yo leía novelas. Aquella tarde merendarían, bailarían y se divertirían hasta reventar las calderas el segundo oficial, el tercer maquinista y el alumno de máquinas.

Naturalmente, tuve al agregado escribiendo listas de tripulantes hasta las seis y medio segundo, instante en que me envió, más o menos respetuosamente, al cuerno.

Unas horas después paseaba furioso por el muelle pensando en la merienda que en aquellos momentos estarían engullendo los invitados: bizcochos, medias noches, con jamón; «sawiches» de queso, bocadillos de salchichas, jerez, empanadas de chorizo, chocolate, mermelada... Al mismo tiempo en el «pic-up» sonarían suaves boleros de moda, algún vals, «blues» lentísimos, «calypsos» adormecedores... Y los cinco marineros, con sus respectivos cinco estómagos bienaventurados, empezarían a decidirse a bailar con las cinco encantadoras muchachas de largos y cuidados cabellos. Podía verlos girar con su pareja, alejándose con disimulo del salón y perdiéndose por el pasillo que comunicaba con el resto de la casa. Porque estaba seguro de que habría cinco dormitorios, un comedor, una cocina y una despensa.

Aquella era la manera de pasar una tarde decente y dichosa y no recorriendo bares y cafetines, bebiendo ron y escuchando las quejas de unas mujeres cansadas que no se peinaban para ahorrar tiempo. Un hombre de gusto no podía aceptar tales ambientes y tales compañeras.

Mis pensamientos me condujeron casualmente a la puerta de la casa y subí al segundo piso. Cuando llamé al timbre tenía la esperanza de que sobrara merienda bastante. Abrió alguien que ni siquiera vi, porque entré decididamente al encuentro de las arrebataadoras notas de un piano que sonaban cerca.

—¡Asunto importante! ¡El agregado debe regresar a bordo! ¡Hay que desenrolar urgentemente a un tripulante enfermo! —llegué gritando para que todos me oyeran.

Estaban allí, alrededor de una mesa desierta de platos, sentados en sillas, escuchando a las anfitrionas. Una ponía en práctica sus escasos estudios de piano, mientras la otra cantaba en total desacuerdo con su hermana, ese letal trozo de «Katiushka», que habla de una señorita que vivía sola con su abuelo. En la canción, desde luego, porque —además de las dos chicas y sus amiguitas— escuchaban atentamente la abuela, dos tías cincuen-

tonas, tres señoras más y el padre de la mayor.

El agregado se levantó de un salto gritando con cara resplandeciente de júbilo:

—¡Voy ahora mismo!

—¡También yo, también yo! —voceó el alumno de máquinas.

—¡Y yo, y yo! —intervino el tercer maquinista.

—Espérenos aquí —dijo el segundo oficial—. No te muevas hasta que volvamos.

Ni se despidieron. Antes de que yo me diera cuenta de la situación, me habían dejado solo.

—Siéntese —me ofreció la abuela—. ¿Quiere tomar algo? Niñas seguid la romanza.

¡Hurra! ¡Quedaba merienda! Tomé asiento junto a la ventana y esperé sonriente, sin hacer caso de la canción o lo que fuera aquello. Las «niñas» me sonreían, los familiares me miraban curiosamente y la abuela, a mi lado, fue cortando un enorme pedazo de tarta de naranja y sirviendo una diminuta copita de moscatel.

—La han preparado ellas solitas —me informó.

La tarta, el vino, la romanza y la cursilería física de las niñas eran insoportablemente empalagosas. Siete días de navegación para ir a toparse con una reunión de mujeres, con ninguna de las cuales un hombre sensato hubiera intentado recorrer pasillos rumbo a la oscuridad so peligro de que consintiera.

Detrás de mí por la ventana abierta llegaba un ruido confuso de risotadas y «rock-an-roll» del bar de la esquina.

—Señora —pregunté—. ¿No tendrá usted por ahí un barrilito de ron?

Claro está que no había rastros de ron. Y mientras, los cinco malditos fugados estarían felizmente recorriendo bares y cafetines, bebiendo ron y ginebra, y acariciando las orejas de mujeres que no se peinaban para ahorrar tiempo.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que acostumbraba a entrar y salir por la puerta de las casas. Aunque también, a veces saltaba por la ventana. ■ VITINOWSKY.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE FEBRERO

No precisamente de los más encalmados ha sido, en nuestros mares, el mes que acaba de finalizar. Los temporales han resultado frecuentes en nuestras zonas marítimas más septentrionales y muy frecuentes en las de Gran Sol, Oeste de Vizcaya y golfo de León, donde —en consecuencia— la mar se ha mostrado muy encrespada. Hoy, como ven en los mapas adjuntos, les presentamos las cartas de oleaje más significativas de las dos quincenas que integraron el mes de enero, pero sin que las restantes se hayan caracterizado por «calma chicharra». En el mapa número uno destaca la mar muy gruesa del golfo de León, cuadrante Nororiental de Baleares y mitad Norte del Gran Sol. En alta mar de las restantes zonas atlánticas se aprecia fuerte marejada a mar gruesa. También en el Estrecho se registra fuerte marejada con rachas atemoradas de Levante. En cambio, en Canarias y en la mayor parte del Mediterráneo no pasa la mar de marejada con extensas áreas de marejadilla.

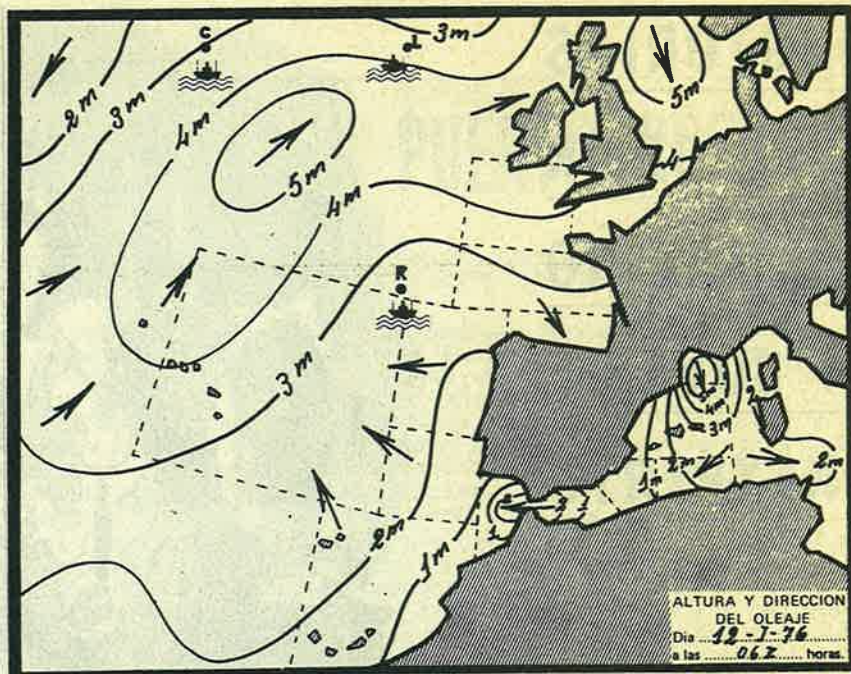
En el mapa número dos vuelve a destacar la mar muy gruesa del Noroeste en el golfo de León y extremo Nororiental de Baleares y de Poniente, con olas de cuatro a cinco metros, en Gran Sol y Vizcaya. También se registra mar muy gruesa, pero del Nordeste, en el cuadrante Suroriental de Azores. En las demás zonas atlánticas predomina la fuerte marejada con áreas frecuentes de mar gruesa. En cambio, en las mediterráneas predominan las marejadillas, salvo en la mitad Nororiental de Baleares y en el Estrecho, amén del golfo de León, antes citado. Los temporales se mantienen durante todo el día —y hasta se prolongan en los siguientes— en Gran Sol, Vizcaya, León y Nordeste de Baleares.

El mapa número tres esquematiza el número de DIAS en que, a lo largo del mes en curso, esperamos se registre temporal (o ráfagas atemoradas) en las distintas zonas marítimas de responsabilidad español.

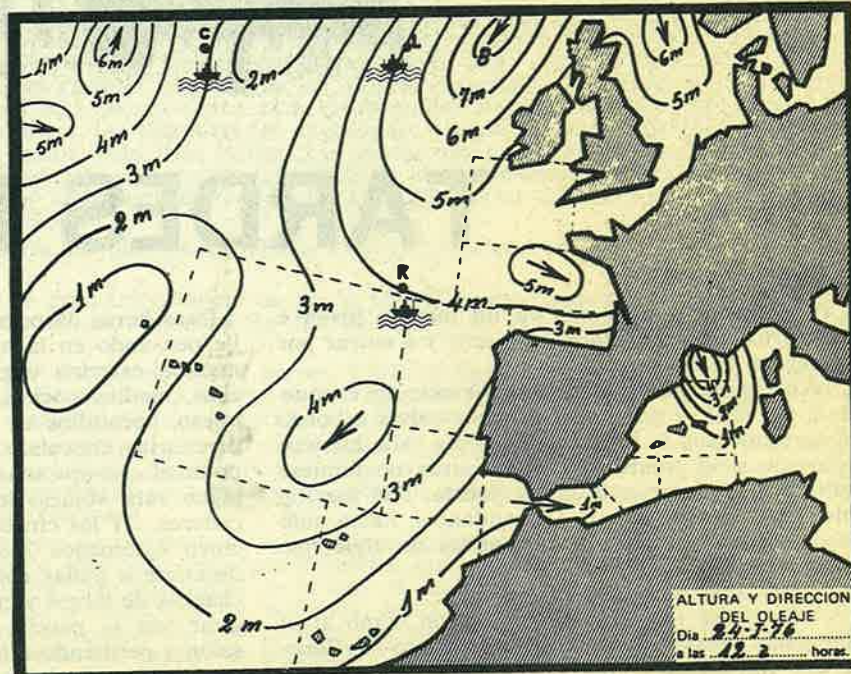
la. La dirección de las flechas indican la dominante del viento en los días de temporal. En general, disminuyen, con respecto al mes de enero último, los días de temporal.

En el mapa número cuatro figuran, como de costumbre, dibujos esquematizados del estado previsto del viento y de la mar, para las distintas zonas, en el mes de febrero actual. La cifra que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los respectivos lados de los rombos, indican el número medio de días en que, para la correspondiente zona, la mar provendrá del cuadrante de procedencia: 1.º, del N. al E.; 2.º, del E. al S.; 3.º, del S. al W.; y 4.º, del W. al N. El número del centro del rombo expresa el de días de mar llana. Los que faltan hasta totalizar —en algunos dibujos— los veintinueve que este año trae febrero, corresponden a mares confusas. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo—, figura la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una «m»; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una «M»; y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), que expresamos por una «G». También aquí hay que repetir cuanto antes decíamos: que los días que faltan hasta completar, en algunos casos, los veintinueve que trae este bisieito febrero, corresponden a oleajes intermedios.

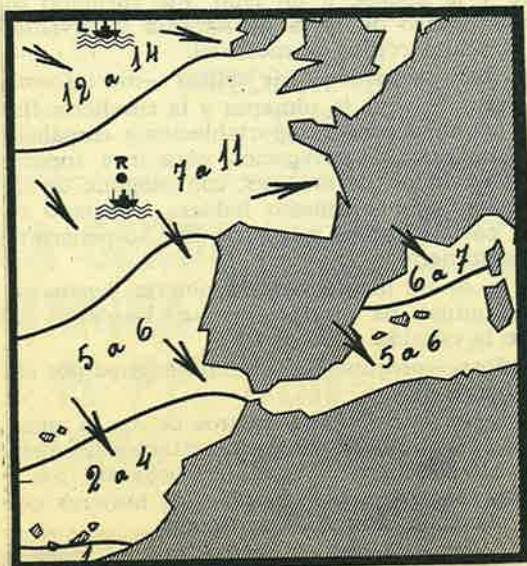
Por fin, el mapa número cinco muestra el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar previstas como medias para este mes. En el gráfico, como es norma obligada, van expresadas en grados centígrados. Como bien saben, por lo general, la temperatura del agua en superficie suele ser ligeramente superior a la de la capa de aire situada inmediatamente por encima. En verano —y no siempre— ocurre justamente lo contrario.



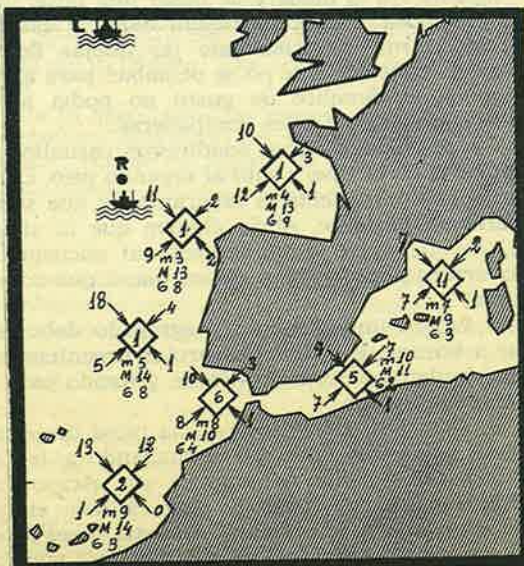
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante la primera quincena de enero pasado.



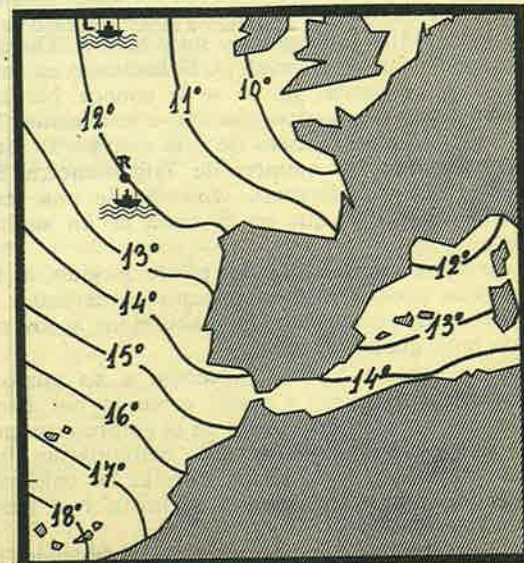
MAPA NUMERO 2.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas durante la segunda quincena de enero último.



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



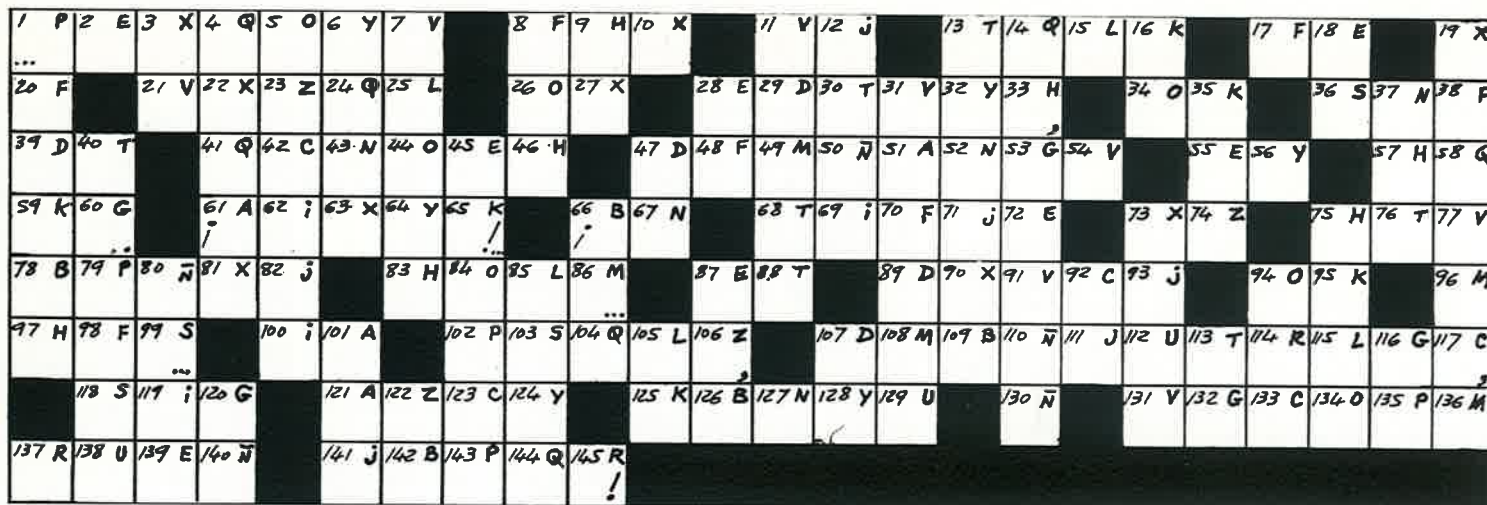
MAPA NUMERO 4.—Estado previsto del viento y de la mar durante el mes de febrero en curso.



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

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE



SOLUCION AL PUBLICADO EN EL NUMERO 124

«Mi verso
se queja al duro son
del remo y de la cadena,
mar niña
de la Concha,
amarga mar de Málaga,
borrad
los años fraticidas,
unid
en una sola ola
las soledades de los
[españoles].»

Leídas verticalmente las
iniciales de las palabras
obtenidas con las definicio-
nes dadas, deben decir:
BLAS DE OTERO, «EL MAR».

- A. Canal de entrada en puerto o rios de barra variable.
51 121 101 61
- B. Cima submarina con la cúspide plana, que se consi-
dera formada por la erosión marina sobre conos de
origen volcánico.
78 142 66 126 109
- C. Ojete que se hace en las velas y toldos para hacer
pasar los cabos que sirven para sujetarlos.
42 92 133 123 117
- D. Eje para hacer girar la pala del timón.
29 107 39 47 89
- E. Subida de un cuerpo a la superficie
del fluido en que estaba sumergido.
72 55 87 45 139 28 2 18
- F. Composición bituminosa, resultado de mez-
clar cal, aceite y estopa, que se empleaba
para proteger los fondos de las embarca-
ciones.
98 20 38 48 8 70 17
- G. Madre de las nereidas, esposa del dios marino Ne-
reo, que habitaba en una gran mansión en el fondo
del mar Egeo, según la mitología griega.
116 60 53 132 120
- H. Caracol o vuelta enroscada que formaban
los galones de las bordas en los remates
de la toldilla, alcázar y castillo.
46 83 57 97 9 75 33
- I. Fostorece el mar.
119 69 62 100
- J. Conjunto total de velas de un buque.
141 82 12 93 71 111
- K. Remate de la popa o parte de la misma com-
prendida entre la bovedilla y el coronamiento,
que también se llama «espejo».
95 65 125 35 59 16
- L. Luchar, frotar, rozar una cosa con otra.
85 105 15 115 25
- M. Nudo doble, o sea, el que resulta de pasar el chi-
cote de un cabo alrededor del firme, y después de
abajo arriba por el seno que se ha formado.
49 96 108 136 86

- N. Ancho del buque en la octava parte de la eslora a
partir de la proa, y parte externa del costado en ese
sitio.
52 43 37 127 67
- Ñ. Pieza que se dispone en los muelles para hacer firme:
las amarras de los buques.
80 140 110 50 130
- O. Choca, da un buque sobre la costa, bajo,
etcétera, o contra otra embarcación.
134 26 44 5 94 34 84
- P. Estrella principal de la constelación del Cisne, muy
usada en observaciones náuticas, cuyo nombre en
árabe significa «cola de gallina».
1 79 135 143 102
- Q. Viento del Norte.
14 104 4 58 144 24 41
- R. Al revés, boga hacia atrás.
145 137 114
- S. Embarcación pequeña, de pesca y cabotaje, típicamente
mediterránea, hoy casi desaparecida, de casco largo y es-
trecho, semejante al falucho, sin foque, aletas ni mesana,
o sea, un solo palo con vela latina.
118 99 103 36
- T. En Chile, viento del Este procedente de
la cordillera de los Andes.
30 76 40 88 68 13 113
- U. Contra maestre. (Forma de llamarle muy corriente en los buques
mercantes y pesqueros, particularmente en el Mediterráneo.)
129 112 138
- V. Aumenta de fuerza el viento.
7 11 21 77 31 131 91 54
- X. Navegantes muy expertos, dueños
de las islas más grandes del mar
Egeo y hábiles forjadores que hi-
cieron el tridente que siempre lle-
vaba Poseidón. Se les creía hijos
del mar, y también del Sol y Mi-
nerva. Dieron su nombre a la isla
de Rodas.
81 10 73 3 22 63 90 27 19
- Y. Isla pequeña y despoblada.
56 124 32 64 128 6
- Z. Aplicase, en términos generales, a la cosa principal o de
mejor clase que de su género haya a bordo, como escala,
aparejo, etcétera.
23 106 74 122

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

Especialidad en cargas y descar-
gas de grandes tonelajes de car-
bones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.

Dos remolcadores.

Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33718
BILBAO

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

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



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



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

F L O T A

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 " "

Cádiz:
Avda. Generalísimo, 2
Tels. 27 46 50-27 46 54
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

Puerto Santa María:
Muelle comercial, s/n.
Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

INAUGURACIONES DEL I. S. M. EN PANJON, BAYONA Y MOAÑA



Como complemento gráfico de la información que publicamos en páginas interiores, ofrecemos aquí varias instantáneas de las importantes inauguraciones del Instituto Social de la Marina en Galicia, que presidió el almirante don Jesús Fontán, presidente del organismo. De izquierda a derecha y de arriba abajo, inauguración del grupo de 102 viviendas en Bayona, con dos aspectos de las edificaciones; la clínica y delegación local del I. S. M. en Moaña, con el acto de bendición de las instalaciones, y finalmente tres vistas del colegio de Panjón para hijos de trabajadores del mar. (Fotos: MAGAR)