

DON JOSE LUIS TABOADA, PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

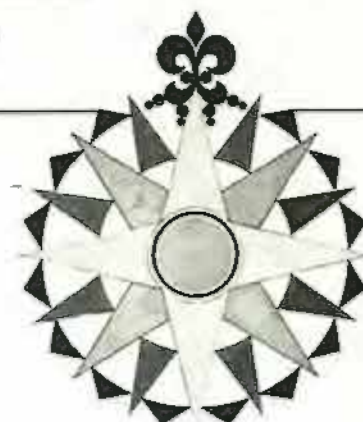
En un acto que presidió el ministro de Trabajo, don José Solís, tomó posesión en la sede del Instituto Social de la Marina, el nuevo presidente del organismo, don José Luis Taboada. En páginas interiores ofrecemos amplia información sobre este acto.



ALMERIA (SE PESCA A PESAR DE TODO)



Esta escena, captada en Roquetas, forma parte del amplio reportaje sobre la actividad pesquera en Almería, que publicamos en el presente número (Foto: VIDAL).



EPISTOLA DE SANTIAGO APOSTOL A LOS SALMONES DEL ULLA

U

aconteció que subiendo la Barca Apostólica por las claras aguas del río Ulla, y siendo por el tiempo alegre de abril, se juntaron a babor y a estribor y a popa multitud de salmones, todos los que estaban remontando el río como suelen para el desove; y como es verdad, según dijo el hagiógrafo griego, que "los huesos de los santos, de los mártires y de las vírgenes están vivos en sus venerados sepulcros, como si no los hubiese tocado el ala de la muerte corporal", y conservan milagrosamente el oído y la voz, aconteció que Jacobo muerto escuchaba a los salmones que unos a otros se preguntaban por aquella barca de luz que subía con ellos, y mucho más plateada, y que daba un perfume que se posaba en las aguas y llegaba a ellos, dulce y misteriosa canela. Se dijo Jacobo que no podía perder aquella ocasión para predicar la Buena Nueva a aquella población fluvial, hizo que de sus huesos brotase su imagen, tal como en vivo fue, y puesta esta figura suya de pie en el banco de la barca, apoyándose en el palo, y haciendo uso del don de lenguas, dijo:

Hermanos: a la curiosidad vuestra por saber qué barca es ésta, a quién conduce y de dónde viene el insólito perfume que os sorprende, corresponde la mía por saber de vuestra nación, y si sois gentiles o ya habéis escuchado el oombre de Jesús. Yo os digo que prediqué que Jesús es el Hijo de Dios vivo, y por predicarlo, en lejana tierra de la que nunca habréis oído hablar, porque allá no hay río que vaya al mar, foi degollado por gente incrédula y cruel. Ahora escucho vuestra respuesta y entiendo que sois salmones, de raza atlántica y gallega. Vosotros habláis en vuestra lengua de incierto origen, y yo os escucho en arameo, por favor y don del Espíritu Santo, y por el mismo favor y don, yo os hablo en arameo y vosotros me escucháis en vuestra parla natal. En verdad os digo que Jesús, Hijo de Dios, nació de María Virgen y fue crucificado, dando su vida porque nuestras almas fuesen sanas, salvas y perdonadas. Las vuestras como la mía misma, y de nuestros propios pecados, que lo mismo peca un varón que un salmón, porque todos los pecados se reducen a uno: no amar a Dios sobre todas las cosas y no amar al prójimo como a uno mismo.

El sol se había desplegado sobre la mañana. La barca se había detenido próxima a la ribera, donde crecían álamos y chopos, que ya regalaban el aire con la caricia de las hojillas recién nacidas. Los salmones rodeaban la barca, y saltaban unos sobre otros para mejor ver al Apóstol.

Me llamo Jacobo, hijo de Zebedeo, y llego hasta aquí tras larga navegación, para ser enterrado en la tierra en la que se abren camino los ríos vuestros nativos. Por lo que me decís ahora mismo, aprendo que sois comestibles, y que es aquí, en vuestro río que yo veo tan dulce, donde con frecuencia halláis la muerte. En verdad, sólo puedo enseñaros a despreciar vuestro cuerpo, haciendo que os fijéis muy especialmente en la caridad de vuestro espíritu. Quizá ahí esté la almendra de la cuestión. Tan limpia y generosa alma tenéis, que vuestro cuerpo, la carne, se beneficia de ello, y así es impar entre todas las de los demás peces, según decís. Pues os enorgulleceis de vuestra carne, lo que no deja de tocar los límites del pecado de soberbia, padecéis por ella, y así sois devorados, con lo que pagáis la penitencia. Por otra parte, no dejéis de pensar que hacéis feli-

ces a los que os devoran, pues sois alimento especialísimo, no cotidiano, sabroso, según os estoy escuchando. Por lo tanto, alegraos de la vida libre vuestra, nacidos en el río, criados en él para salir al mar de las grandes vacaciones, y luego, como Ulises —y permitidme que cite un pagano simplemente como muestra de un alma nostálgica— regresáis al país natal, adultos poderosos, en la hora en que sois llamados por naturaleza para continuar las generaciones. ¡Que los nietos de los nietos de vuestros nietos, setenta veces setenta y más, distingan de todo otro vuestro río nativo, como los hijos distinguen a las madres!

La voz de Jacobo se hacía consoladora, y los salmones no perdían sílaba de la grave enseñanza.

No os rebeléis, pues, contra vuestro destino, y servid de alimento en los días magros, en los días en que las carnes son quitadas, en los días de abstinencia carnal, a los cristianos terrícolas. Por lo generosos que sois, por la perfecta armonía de vuestra carne y vuestra grasa, haréis a los que os devoran generosos, y les daréis fortaleza para cumplir con los trabajos honestos, y también para mejor resistir al enemigo. Y pues no quiero que con motivo de mi llegada haya entre vosotros más víctimas que las de costumbre, dispersaos y seguid vuestro camino, y que yo vuelva a mi soledad. Y si sabéis alguna vez que viene a mi tumba, en Compostela, un peregrino fatigado y con el apetito que da el largo camino, no vaciléis en sacrificaros, y no os importe que os cuezan, os pongan en parrilla, os trufen o empapillo-ten, o enteros vayáis a un solemne pastelón envueltos en esa masa inventada en Alejandría y que llamamos hojal-dre. Y ahora recibid mi bendición, en el nombre del Señor de la Vida.

Y los salmones recibieron la bendición y se fueron por el río a sabor, meditando lo escuchado, y dispuestos a vender cara su vida en el río, pero como juego, y dando por aceptada la derrota y el subsiguiente pase a fogones. Que cada quisque tiene su morir. Y el texto de la "Epístola de Santiago el Mayor a los salmones" es verdaderamente consolador para el cristiano que se dispone a almorzar salmón.



Por
NESTOR
LUJÁN



LA "BOUILLABAISSE" DE MARSELLA

Es plato de Provenza aunque se confeccione notablemente en España y en los grandes restaurantes de pescado de toda Francia. Su definición es: plato provenzal —"bouillabaisse" de nombre—, compuesto de pescados blancos y crustáceos cocidos en agua sola o amenizada con algo de vino blanco, aderezado con azafrán, pimienta, laurel, tomillo, ajo, hinojo, perejil, una corteza de naranja, etcétera. Otros elementos básicos son la presencia del aceite de oliva y del tomate. La "bouillabaisse" se sirve separada, es decir, primero el pescado cocido, que luego se baña en el caldo. Es la eterna y perfumada sopa de pescado del Mediterráneo, que alcanzó su máxima perfección en Provenza.

Esta olla de pescados es antigua como el Mediterráneo. A pesar de que un fácil poeta marseillés, Méry, quiere encontrar una explicación legendaria,

*"Pour le vendredi maigre, un jour, certaine abbese
D'un convent marseillais, créa la bouillabaisse",*

lo cierto es que ya los griegos antiguos presentaban calderadas de pescado parecidas a ésta. Y no digamos los romanos, consumados maestros de los menesteres del paladar. Así, pues, no puede ser cierta la versión de que la "bouillabaisse" fue la reconfortante sopa que ofrecieron los ángeles a las Santas Mujeres que, conforme a todas las tradiciones, naufragaron en la Camarga. (Hacia el año 98 de nuestra era, María Jacobé —hermana de la Virgen—, María Salomé, madre del apóstol Santiago el Mayor y de San Juan; Lázaro, el resucitado, con sus dos hermanas, Marta y María Magdalena; Maximiliano y Sidonio, el ciego curado por el milagro de Jesús, son abandonados en una barca por los judíos de Jerusalén y quedan a la deriva en el mar. El primer milagro lo realiza María Salomé, quien percatándose de que su sirvienta negra, Sara, ha quedado sola y llorando en la playa, le tira su manto y, navegante en él sin ahogarse, llega la negrita hasta la barca y se incorpora a la evangelizadora expedición.

Gracias a la protección divina, el frágil esquife arriba a las costas de Provenza, al mundo del delta del Ródano conocido por la Camarga, y desembarcan en un lugar que hoy se llama Les Saintes Maries de la Mer. En Saintes Maries se celebra una procesión marítima en la noche del 23 al 24 de mayo, a la que acuden todos los gitanos de Provenza y del Rosellón. La procesión conmemora esta piadosa tradición del desembarco.)

Pero la boga de la "bouillabaisse" viene del siglo pasado: va ligada, hasta cierto punto, al descubrimiento de Cannes como lugar invernal. Un aristócrata inglés, lord Brougham, vagaba por la actual Costa Azul. Lord Brougham no pudo entrar en Niza, que entonces pertenecía al Principado del Piemonte, porque se había declarado en la región la epidemia de cólera. Decepcionado, fue a hospedarse en un pequeño pueblo de pescadores y en

una diminuta hostería que estaba al lado del mar. Allí, lord Brougham descubrió un maravilloso paisaje, un excelente clima y una casa casi tan importante como éstas. Este inglés, acostumbrado a la monotonía del buey y de las mostazas de la gastronomía británica, abordó la "bouillabaisse". En aquella modesta fonda, la dueña cocinó la "bouillabaisse" con los diecisiete pescados que exigen los más estrictos cánones y la acompañó del delicioso vino de "Var", que liga tan perfectamente con el memorable plato. Cannes estaba lanzado y la "bouillabaisse" también. Es obvio, actualmente, subrayar el auge de Cannes, desde un punto de vista turístico, como el de la "bouillabaisse" desde el coquinarío.

Según los más acreditados conocedores de la gastronomía francesa, el nombre "bouillabaisse" viene, tanto en provenzal como en francés, del acto de hervir los crustáceos y pescados que componen este plato nunca suficientemente cantado ni alabado: se echan los diecisiete pescados y mariscos convenientes, ajo, bastante aceite, el perejil y el azafrán, y como dicen propiamente los marseleses, "et le tout bouille et braise".

La sopa se sirve con cortecitas de pan frito o tostado, a las que se les ha frotado un diente de ajo. Hay quien sirve aparte "la rouille", que es una salsa hecha con aceite, ajo y guindilla, ligada con una miga de pan, a la cual se echan unas gotas del caldo de pescado, muy caliente, y que colorea a esta especie de mayonesa provenzal de color oxidado; así se la llama "la rouille". Entre todos los pescados que la componen, el principal es el que los franceses llaman "Saint-Pierre", que en catalán llamamos "gall de Sant Pere" o "gall de mar" y "gallo de mar" también se le nombra en castellano. Es un pescado de color rojizo, de cabeza aplastada y con una mancha negra en cada flanco que, según la leyenda, son la huella que dejaron los dedos de San Pedro cuando lo cogió para sacarle la moneda que milagrosamente llevaba en la boca y que le sirvió para pagar un tributo. Este pescado, finísimo, es, con la delicada "rascasse", elemento primordial de la "bouillabaisse". Así lo decía otro poeta:

*"Du poisson? Il en faut, mais poisson de fin goût
Et langouste, et merlan, et Saint-Pierre surtout,
De la rascasse..."*

Con unas ostras por delante, es la "bouillabaisse" plato único y poderoso, solar, suficiente para un menú. Hay quien a esta "bouillabaisse" la perfuma con absintio para hacerla más marseleses. Cuando a Mallarmé le dijeron que Debussy había puesto música al "Après-midi d'un faune", exclamó: "¡Pero si ya la puse yo!". Perfumar con ajeno la aromática "bouillabaisse" se nos antoja parecida redundancia, en cierta manera, pecado por exceso, como se diría en términos religiosos. ■

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

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

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA



Comatisa

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

F L O T A

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

Cádiz:	Puerto Santa María:
Avda. Generalísimo, 2	Muelle comercial, s/n.
Tels. 274650-274654	Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa	Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA	Telex: 76036 OSA

**EFFECTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.**

Lubricantes, cables, caballería, pinturas,
ferreteria naval, etcétera.
Suministros a la Marina en general

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

CAMBIO DE DOMICILIO DE LOS SUSCRIPTORES

Como se ha venido advirtiendo reiteradas veces,
no se efectúa ningún cambio de domicilio en las sus-
cripciones a "Hoja del Mar" si el interesado no con-
signa, además de su nuevo domicilio, las SEÑAS
COMPLETAS del antiguo. Toda notificación de cam-
bio que no llegue con estos requisitos no será atendi-
da en ningún caso.



FURUNO® FNR-200 MARK-II

**Cuando la rentabilidad
de un buque de arrastre
depende de un buen
sondador de red.**

La importancia en la pesca es obtener el
mayor número de capturas en el mínimo
tiempo. Es decir, aumentar al máximo el
rendimiento del buque de arrastre.

Para conseguirlo, FURUNO ha creado el
sondador de red FNR-200 MARK-II el
cual, sin necesidad de cables, indica la
situación de los bancos de pesca que
entran, pasan por encima o por debajo de la
red de arrastre, con un alcance de 200 mts.
También proporciona datos sobre la profun-
didad, apertura de la boca de la red y situa-
ción de ésta con respecto al fondo.



El sondador de red FURUNO FNR-200
MARK-II está especialmente diseñado para
pesca semi-pedregosa y de fondo.

Este equipo también existe en su versión de
400 mts. de alcance, denominado FNR-
400 MARK-II, especialmente diseñado
para pesca pedregosa.

FURUNO®
Multiplica su pesca.

Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Ciudad Cobla 50, Madrid 17. Tel. 225 74 83

Solicite amplia información a nuestro Distribuidor:

CROME, S.A. en Madrid y principales puertos.

UN ANUNCIO EN "HOJA DEL MAR"

**AUMENTA LA
DIFUSION DE
SU PRODUCTO**

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)

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: 23748.

REDACCION

Corresponsales:

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

Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Míguez. Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublin: 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.

DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

SALUDO Y PROPOSITO

A los hombres del mar va dirigido mi saludo afectuoso y cordial, portador de identidades y propósitos.

Un saludo abierto, auténtico y sincero para cuantos faenan en la pesca, navegan en las rutas oceánicas o laboran en tierra firme para servir las distintas facetas del duro, difícil y arriesgado trabajo de la mar.

Saludo que deseo hacer llegar también a las esposas, a los hijos, a las familias de estos hombres, pacientes y resignadas como nadie, a vivir cada día con el recuerdo en la lejanía y la esperanza en el retorno.

Para los veteranos de la mar, para los que ya lo dieron todo y tienen el descanso bien ganado, nuestro recuerdo especial, unido a la seguridad de que la acción protectora de que disfrutan tratará de alcanzar cada día nuevas cotas ajustadas a las exigencias de cada momento.

Propósito de nuestra dedicación a buscar cada mañana las soluciones válidas a los problemas, a las necesidades y las inquietudes de cuantos forman parte de la gran familia marinera de nuestra Patria y que aceptamos desde ahora como un compromiso formal e ilusionado.

Este saludo, propósito y compromiso, constituye el mensaje que hoy dirigimos desde la Presidencia del Instituto Social de la Marina, tanto a las tripulaciones que trabajan en los litorales próximos como a aquellas que en alejados caladeros compiten en pericia y esfuerzo, y especialmente, por la lejanía, a quienes, desde Terranova al Cabo, desde el Gran Sol a la plataforma sahariana, desde el Indico al Pacífico, se esfuerzan en los trabajos de la pesca o sirven en las rutas de la Marina Mercante, bajo pabellón nacional o extranjero.

Este propósito se concreta y reafirma en lograr, desde el Instituto Social de la Marina, las conquistas sociales y los beneficios inmediatos que en justicia corresponden a los trabajadores del mar. ■ **JOSE LUIS TABOADA GARCIA. Presidente del Instituto Social de la Marina.**

DON JOSE LUIS TABOADA, PRESIDENTE

EL ACTO DE TOMA DE POSESION FUE PRESIDIDO POR EL MINISTRO DE TRABAJO, DON JOSE SOLIS

MADRID.—Por acuerdo del Consejo de Ministros celebrado el día 5 de marzo último, se nombró a don José Luis Taboada García presidente del Instituto Social de la Marina. Los Decretos de nombramiento y cese en el cargo del almirante don Jesús Fontán Lobé, fueron publicados en el "Boletín Oficial del Estado" del día 13 del mismo mes.

El 15 de marzo se celebró en la sede del Instituto Social de la Marina el acto de toma

sejo General del ISM y personal directivo de este organismo.

El oficial mayor del Instituto leyó los Decretos de cese y nombramiento y el nuevo presidente pronunció la fórmula del juramento. A continuación, don José Luis Taboada y el ministro de Trabajo pronunciaron sendos discursos, cuyos textos incluimos en estas páginas.

DATOS BIOGRAFICOS

El nuevo presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García, nació en Orense en 1918. Cursó los estudios de Enseñanza Media en su ciudad natal, y los de Medicina, en la Universidad de Santiago de Compostela.

Ha sido gobernador civil y jefe provincial del Movimiento en Salamanca, delegado nacional de Provincias y director general de Política Interior. Ha sido también, en varias legislaturas, procurador en Cortes y consejero nacional del Movimiento, así como consejero del Reino, electivo, en representación del Consejo Nacional.

Al ser nombrado para el nuevo cargo, ocupa los de presidente del Patronato de la Facultad de Medicina de Santiago y del Consejo Económico Social Sindical de Galicia, y es consejero nacional del Movimiento.



de posesión, que presidió el ministro de Trabajo, don José Solís Ruiz. Asistieron también, junto al nuevo presidente, el subsecretario de la Seguridad Social, don Juan Rovira Tarazona; directores generales del Ministerio de Trabajo, director general de Pesca, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, otros altos cargos, Con-



El nuevo presidente del Instituto Social de la Marina pronuncia unas palabras en el acto de su toma de posesión, que presidió el ministro de Trabajo. (Fotos: TRIBALDOS.)

DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

"LLEGAS A UNO DE LOS INSTRUMENTOS IMPORTANTES QUE TIENE EL MINISTERIO PARA SU ACCION SOCIAL Y POLITICA"

El ministro de Trabajo, don José Solís, pronunció el siguiente discurso, en el acto de toma de posesión del nuevo presidente.

Unas breves palabras, señores dirigentes de este Instituto:

Tomar posesión de un cargo es un acto importante de servicio. A él se ha de venir con ilusión, con desinterés, con entrega apasionada al pueblo que se encuadra, y en esa línea, estoy seguro porque le conozco, viene el presidente de este Instituto, José Luis Taboada.

Se agradecen los servicios prestados por tu antecesor, porque un cargo también es un acto de servicio, quizá más importante, se con el mismo espíritu, con la tranquilidad del deber, al que llega el conocimiento que se adquirió, que proporcionó el organismo al que se ha servido.



El señor Taboada pronuncia la fórmula del juramento, en el acto de su toma de posesión.

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

EL SEÑOR SOLIS SUBRAYO LA IMPORTANCIA DE LA FORMACION PROFESIONAL, ASISTENCIA SANITARIA, CASAS DEL MAR, CONSTRUCCION DE VIVIENDAS, APOYO A LOS MARINOS ESPAÑOLES QUE TRABAJAN EN EL EXTRANJERO, ETC.



FUE UNA PENA QUE EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA QUEDARA PRIVADO DE UNO DE SUS BRAZOS FUNDAMENTALES: EL CREDITO.

(Viene de la pág. 7)

Tú, José Luis Taboada, llegas aquí, a uno de los instrumentos importantes que tiene el Ministerio de Trabajo para su acción social, para su acción política. Aquí, en contacto con muchas organizaciones e instituciones que tú conoces. Por una parte, tus conocimientos sindicales como presidente que fuiste de un Sindicato te han de servir para enlazar con los hombres que el sindicalismo tiene encuadrados con las Cofradías de Pescadores repartidas por todo el litoral español, con los representantes en nuestros barcos. Junto a ello tú has de poner aquí también a prueba tus conocimientos profesionales, muy ligados al cometido propio de esta casa. Pero también eres un experto en administración, porque no en vano has sido delegado nacional de Provincias y director general de Política Interior, y has de mantener contacto permanente con órganos de la Administración muy ligados a esta casa, como tú indicabas: la Subsecretaría de la Marina Mercante, las propias autoridades de Marina, el propio Ministerio de Trabajo, en el que estáis encuadrados, y también otros Ministerios ligados a quehaceres importantes que has de llevar entre manos.

Muchos problemas vas a tener, son problemas muy vivos y tienes por otra parte un núcleo importante de colaboradores. El Consejo de esta casa —les conoces a muchos de ellos y ya irás conociendo a todos— representa en parte la vida del trabajo, en parte la Administración, en parte hombre escogidos por su conocimiento. Yo tengo la completa seguridad que en ellos encontrarás apoyo, ilusión y exigencia. Hay hombres ahí que han dejado media vida al servicio de la Patria, con una terrible preocupación social y esa preocupación social —que es tu preocupación— yo estoy seguro que con ella resolveréis muchas cosas. Tenéis problemas de todo tipo, unos que os afectan indirectamente, pero también importantes, como, por ejemplo, dependiendo del Ministerio, las propias Ordenanzas, que todavía quedan por publicar y que alguien como Maqueda muchas veces de ellas me habla.

Tenéis, por otra parte, muchos problemas que afectan al mundo del trabajo que aquí está encuadrado o que de aquí depende. Por una parte, la formación: esas escuelas. No es problema montar más escuelas, sino hacerlas funcionar convenientemente. Muchas veces en el Ministerio, cuando me proponen construir más cosas, pregunto: ¿Y las que tenemos, van? Por lo tanto, tendrás que conocer la marcha de todos los centros de formación que tenemos, de uno y otro tipo, para ponerlos a punto, para que den el rendimiento debido, para crear vocaciones, que ya sabemos que ésas faltan mucho para los hombres del mar. Junto a ello, has de preocuparte de ver y conocer cómo navegan no solamente en pabellón español, que es lo más fácil, sino en pabellón extranjero, muchos hombres; y en contacto con el Instituto Nacional de Emigración, tratar de perfeccionar, de resolver sus problemas, porque los tienen y los conocemos.

Tendrás que conocer el funcionamiento de esas casas que están repartidas por el litoral español, esas Casas del Mar para que estén a punto. Tendrás que montar los servicios o reforzar los servicios de asesoramiento a todos estos trabajadores. Tendrás que adentrarte en la posibilidad de derechos y subsidios de empleo para muchos hombres de la mar, que posiblemente no los tienen convenientemente. Tendrás que intensificar la labor realizada por esta casa en construcción de viviendas para nuestros hombres, que mucho

las necesitan y muchos nos las reclaman. Tendrás que viajar, tendrás que hablar, tendrás que reunir, tendrás que escuchar. Y tendrás también muchas veces que aguantar las exigencias de los hombres que, teniendo necesidad, con exigencia tienen que pedir. Y has de constituir aquí un equipo, has de constituir aquí un gran equipo unido todos codo a codo, porque la labor no puede ser nunca jamás de un hombre, la labor tiene que ser de muchos hombres. La labor tiene que ser de hombres repartidos en uno y otro lugar, muy hermanados, pero que todos marchen al compás. Y has de tener constante y permanente relación con la Subsecretaría que indicábamos, con el Ministerio de Marina, en lo que corresponda, y con el resto de los Ministerios. Y muy principalmente también con la Organización Sindical. Tú la conoces, sabes de los hombres que allí existen, sabes de su entrega, de su pasión, de su ilusión y de su exigencia. Y yo tengo la completa seguridad que entre todos podremos resolver los muchos problemas que esta casa tiene.

Fue una pena, me parece que fue en el sesenta y cuatro que esta casa quedase privada de uno de sus brazos fundamentales: el Crédito. Fue una pena, porque ese Crédito, que no hay duda que se administra bien, aquí tenía y recibía un calor que necesitaba por encima de todo. Esa tarea y esa obra no creo que se puedan recuperar. Pero yo creo que debe ser siempre también un objetivo de esta casa, porque unidas las funciones propias que le quedan con aquellas otras funciones, la labor sería mucho más importante.

Y tienes que atender a lo asistencial, a todo lo relativo a la Asistencia Sanitaria que tú conoces. El Instituto Nacional de Previsión, muy ligado a esta casa, en contacto con él, tenemos que procurar no duplicar servicios, tenemos que procurar utilizar los de los demás, mediante concierto cuando sea conveniente. Una labor extraordinaria.

Y tú, que desde muy joven has dedicado tu vida al servicio de la Patria, que has ocupado cargos importantes, que conoces a fondo todo el sistema administrativo de nuestro Estado y que conoces muy profundamente las provincias españolas, tengo la completa seguridad que aquí vas a prestar un gran servicio, que vas a conservar lo que bien hecho esté, que será mucho: que vas a perfeccionar lo que tenga que perfeccionarse, que vas a intentar montar aquellos servicios que sean convenientes, que vas a poner este organismo a la altura y a las exigencias del momento actual.

Yo tengo la completa seguridad que los funcionarios de esta casa, desde el primer momento, te prestarán ese servicio callado, importante, valioso que ellos prestan. Yo tengo la completa seguridad que vencerás las dificultades que vayas encontrando, y ten la completa seguridad también que el Ministerio de Trabajo, su subsecretario, sus directores generales y el ministro, todos estarán contigo en esa gran batalla, acompañándote con su consejo y acompañándote con todo lo que esta casa representa.

Que Dios te ilumine porque sé qué esfuerzo vas a poner, que Dios te ayude porque sé desde luego que te vas a dejar aquí otra vez media vida, porque sé de tu patriotismo, de tu entrega, de tu lealtad, de tu camaradería, de tu preocupación por todo lo que significa avances sociales.

José Luis Taboada, gran responsabilidad echamos sobre tus hombros. En nombre del Gobierno, en nombre del Rey, en nombre de nuestro pueblo, en nombre de la Patria, que Dios te ayude y que todos te ayudemos. Y un abrazo.

PROPOSITO DE TRABAJO CON TODOS LOS ORGANISMOS Y ENTIDADES RELACIONADOS CON LA MAR

Don José Luis Taboada pronunció el siguiente discurso en su toma de posesión:

Señor ministro:

Permitidme unas primeras palabras de saludo para cuantos nos acompañáis en este acto de toma de posesión de la Presidencia del Consejo del Instituto Social de la Marina, palabras que hago extensivas a cuantos aquí no están, pero que también se afanan a diario por servir los intereses de nuestros hombres del mar. Y permitidme también, señor ministro, que dedique en este instante un recuerdo emocionado a la figura del que fue nuestro Caudillo Franco, conucador como nadie de los problemas de los hombres del mar, de quien recibimos hace ya muchos años y a nuestro lado, orientaciones y consignas para cuidar y cultivar una parcela marinera como es aquella de las tierras del Noroeste en que nacimos. Por aquellas fechas, recordáis muy bien cómo se nos encomendó y se nos encargó que atendiéramos todos los aspectos sociales y económicos que afectan a nuestros hombres de la mar y cómo pusimos en marcha, bajo vuestra dirección, unas actividades en el marco del Consejo Económico Sindical de Galicia, y que han contemplado, al lado de los problemas —repeto— económicos, aspectos sociales tan entrañables que constituyen base y fundamento de la vida y actividad de nuestras gentes.

Permitidme, señor ministro, que al lado de este recuerdo emocionado yo dedique también desde aquí y en este instante unas palabras también de recuerdo para esos hombres de nuestro litoral, para esos hombres a los que hemos llegado en multitud de ocasiones, con motivo de otras actividades y con motivo de otras preocupaciones, pero que estuvieron siempre en nuestro ánimo y en nuestra presencia como españoles de pro, como luchadores afanados en sacar del mar las riquezas para ponerlas a disposición de nuestra economía, y al lado de otros hombres que nave-

gando y surcando los mares cumplen esa misión tan importante del tráfico marítimo.

Recuerdo cómo a vuestro lado llegamos a puntos tan alejados como Corralejo, en las islas Afortunadas; hasta otros lugares del Cantábrico, del Mediterráneo, del Atlántico. Pues bien, para ellos va mi recuerdo en este instante, para los hombres de nuestro litoral, para los que en las aguas alejadas de Terranova, del Gran Sol, de la plataforma sahariana, de África del Sur y de otros caladeros muy alejados de nuestras bases y de nuestros puertos. Vaya, pues, el recuerdo emocionado y entrañable también para los hombres de la Marina Mercante, para los que navegan bajo nuestro pabellón y bajo otras banderas, dando testimonio y constancia de lo que son siempre los marinos españoles. Para ellos y sus familias sea este recuerdo también.

Señor ministro, al tomar posesión de este cargo formulamos un propósito, no un programa. Propósito que se concreta en que este Instituto, que ya ha cubierto muchas singladuras en el tiempo, y que al frente de él, y por él, han pasado hombres ilustres, y cuenta en sus plantillas con un equipo competente, laborioso y esforzado, continúe en su línea de servicio a los trabajadores del mar. Por eso nuestro propósito se centra y se concreta, asimismo, en trabajar con los órganos de gobierno, con la Organización Sindical, con los Sindicatos que tienen más íntima relación con este Instituto; con la Subsecretaría de la Marina Mercante y su Dirección General de Pesca; con los restantes organismos y entidades relacionados con la mar, entre ellos las autoridades de Marina en sus funciones concretas y determinadas.

Así, pues, yo estoy seguro de que no nos han de faltar sus asistencias, y al igual que en otros momentos y otros instantes, este Instituto Social de la Marina ha de cubrir los afanes de cada mañana, los afanes de cada día, con ese sentido dinámico que los tiempos exigen.

EL ALMIRANTE FONTAN

El día 13 de marzo último se publicaba en el "Boletín Oficial del Estado" el Decreto de cese del almirante don Jesús Fontán Lobé, hasta entonces presidente del Instituto Social de la Marina. Ha desempeñado el cargo durante ocho años. Han sido ocho años de una labor callada y fructífera. El almirante Fontán ha dejado su impronta en el Instituto Social de la Marina.

Mes a mes, en estas páginas de "Hoja del Mar" hemos venido dando fe de la tarea de este organismo, el cual desde luego no suena con estridencias dentro del concierto burocrático de la Administración central, porque donde ha de sonar y suena es en toda la franja costera de la Península y de las islas. Ha de sonar y suena también en el extranjero, en lejanos lugares, allá donde hay españoles trabajando en la mar. Mes a mes, por tanto, "Hoja del Mar" ha venido dando fe de la ejecución de unas directrices que iba marcando la presidencia, labor que el almirante Fontán llevó a cabo con entrega y con verdadero espíritu social.

Pero en esta hora de la despedida afectuosa y del recuerdo, quizá sea más oportuno sacar a primer término la personalidad entrañable, porque era tremendamente humana, del almirante Fontán. Su mando siempre fue suave y no lo ejercía sin escuchar, sin asesorarse ampliamente de todos sus colaboradores; tenía siempre a punto el consejo justo para quienes tantas veces le exponían sus problemas; hacía gala de una delicadeza exquisita cuando se trataba de reconvenir, aunque estas reconvenciones nunca fueron frecuentes.

El despacho del almirante Fontán estuvo siempre abierto a todos, y en sus visitas a la costa, que efectuó a menudo, para inaugurar realizaciones, para inspeccionar proyectos y obras, para tamar contacto directo con los problemas, gustaba departir en coloquios abiertos con cuantos pescadores y marinos tenían algo que exponerle.

Na es gratuito decir que el almirante Fontán ha dejado en el Instituto Social de la Marina y en cuanto este organismo comporta —colectivo, funcionarios— el recuerdo de su talante afectuoso y cordial, de forma que hay y habrá siempre una nostalgia cuando se rememoren los años en que dirigió sus destinos, en cumplimiento de las altas directrices emanadas del ministro de Trabajo, de quien siempre fue un colaborador leal. Y más aún a partir de la reorganización de 1971, en que el almirante le dio al organismo, pudiera decirse, una vuelta completa, la estructuró con visión política y funcional, le abrió nuevos cauces y le puso en el camino que hoy está recorriendo, donde sobre todas las cosas prevalece el sentido social de la tarea.

Acasa no sea esta ocasión de enumerar las novedades que, en el terreno de lo concreto, ha aportado el almirante Fontán al Instituto, pero es de justicia reseñar que él fue quien impulsó la asistencia social mediante el concurso de personal femenino especializado en estos cometidos y quien verificó la ordenación formal de la asistencia en el extranjero, creando o potenciando la presencia física de representantes del organismo, con instalaciones adecuadas, en los puertos de caladeros lejanos que nuestras flotas utilizan como base de operaciones. El almirante Fontán puso en estas cometidos, como en todos, inquietud y desvelos. No cabe duda de que llevó al ámbito político y profesional honra y hidalguía, que siempre fueron constantes de su ejecutoria pública privada. ■



No venimos a desviar el rumbo de un navío que tiene su ruta bien marcada y conocida. Vengo a trabajar en común, a trabajar en equipo, a vuestras órdenes; a desarrollar, en definitiva, la política social del Ministerio, la que tenéis señalada o nos marqués, para el mejor servicio de los hombres de la mar.

Para finalizar, permitidme también unas palabras de gratitud por la confianza que una vez más me ratificáis. Me siento orgulloso de formar parte de vuestro equipo, de cubrir otra singladura más al servicio de España y de los españoles en esta nueva faceta.

Señor ministro: Al lado de este testimonio, os ruego que transmitáis mi agradecimiento al señor presidente del Gobierno por haberme ratificado su confianza y la seguridad a Su Majestad el Rey, cuya vocación marinera es de todos conocida, de que desde este Instituto Social de la Marina atenderemos todas las aspiraciones, necesidades y vicisitudes del sector marítimo-pesquero; porque cuantos servimos en el Instituto Social de la Marina conocemos el alcance de aquel viejo lema que rezaba en mi albergue universitario de Vergoude: "Vivir no es necesario; navegar, sí".

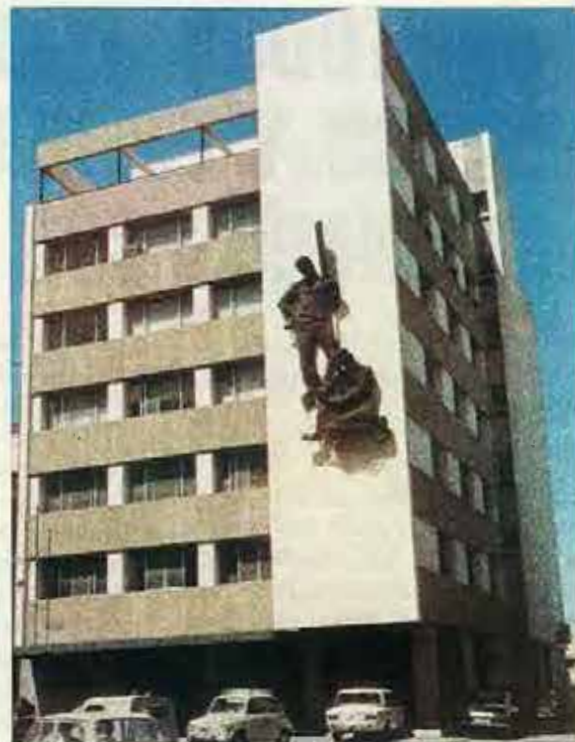
CASAS DEL MAR Y DEL MARINO DE AMBITO NACIONAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



CASA DEL MARINO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



CASA DEL MAR DE ALMERIA



CASA DEL MAR DE CADIZ



CASA DEL MAR DE ARRECIFE DE LANZAROTE



CASA DEL MAR DE VIGO



CASA DEL MAR DE SAN SEBASTIAN



CASA DEL MAR DE LA CORUÑA



CASA DEL MAR DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

PUERTO	DELEGACION I. S. M.	CLUB BIBLIOTECA	BAR RESTAURANTE	HOSPEDERIA	ESCUELA FORMACION PROFESIONAL	POLICLINICO	CLINICA DE INTERNAMIENTO
LAS PALMAS (Inaugurada en 1964)	•	•	•	•	•		•
ALMERIA (Inaugurada en 1965)	•	•	•			•	•
CADIZ (Inaugurada en 1968)	•	•	•	•	•	•	
ARRECIFE (Inaugurada en 1969)	•	•	•	•		•	•
VIGO (Inaugurada en 1970)	•	•	•	•		•	
SAN SEBASTIAN (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
SANTA CRUZ DE TENERIFE (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
LA CORUÑA (Inaugurada en 1972)	•	•	•	•	•	•	
CARTAGENA (En funcionamiento desde 1973)	•	•	•	•	•	•	

ACUERDO DE COOPERACION PESQUERA CON MAURITANIA

SE ASEGURA LA CONTINUIDAD DE LA PRESENCIA DE LOS BUQUES ESPAÑOLES EN AQUELLAS AGUAS.

El ministro español de Comercio, don Leopoldo Calvo-Sotelo, y el mauritano de Industria, Minas y Pesca Marítima, Isaac Ould Ragel, durante la firma del acuerdo sobre pesca que ha sido establecido por ambos países.



MADRID.—Un importante acuerdo sobre pesca ha sido establecido entre España y Mauritania al término de las negociaciones que las delegaciones oficiales de ambos países han estado manteniendo desde el pasado 18 de marzo en Madrid.

La firma del acta final se llevó a cabo en la tarde del 27 de marzo, en un acto presidido por el ministro español de Comercio, don Leopoldo Calvo-Sotelo, y el ministro mauritano de Industria, Minas y Pesca Marítima, Isaac Ould Ragel, en la sede del Departamento de Comercio. Al acto asistieron también, entre otras personalidades, el subsecretario de la Marina Mercante, Alonirante Amador Franco; el director

general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Comercio, don Raimundo Bassols, y el director general de Pesca, don Víctor Moro.

Al término de las conversaciones fue hecho público el siguiente comunicado:

"Durante los días comprendidos entre el 18 y el 27 de marzo se han reunido en Madrid una delegación española, presidida por el ministro de Comercio, don Leopoldo Calvo-Sotelo, y una delegación mauritana, presidida por el ministro de industrialización y Minas, don Isaac Ould Ragel, con objeto de desarrollar la cooperación pesquera entre ambos países, anunciada en el acta de las conversaciones

mantenidas en Madrid en noviembre del pasado año.

En una atmósfera de gran cordialidad se ha negociado y firmado un acta final, que contiene una regulación completa de las relaciones de pesca entre ambos países y asegura la continuidad de la presencia de las flotas pesqueras canaria y peninsular en aguas mauritanas.

Ambas delegaciones han acordado además celebrar contactos anuales que permitan mantener en el futuro una cooperación regular y mutuamente beneficiosa en la actividad de la pesca, de reconocida importancia para la economía de ambos países". ■

EN DETERMINADAS CONDICIONES

LOS OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE PUEDEN MANDAR BUQUES PESQUEROS

Una Orden del Ministerio de Comercio, de 28 de febrero último, establece las condiciones que precisan los oficiales de la Marina Mercante para desempeñar plaza en los buques de pesca.

Dicha Orden, que transcribimos literalmente, dice así:

"El Decreto 2.596/1974, de 9 de agosto ('Boletín Oficial del Estado' número 222), sobre títulos profesionales de las Marinas Mercante y de pesca, al que corresponde el mando de buques pesqueros sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa.

En el artículo noveno del citado Decreto se determina que el Ministerio de Comercio regulará los requisitos que se exijan para que los titulados correspondientes al grupo 1 del artículo primero puedan desempeñar las plazas correspondientes al grupo 2 del mismo artículo, por lo cual se hace preciso determinar las normas a que deben ajustarse los pilotos y capitanes de la Marina Mercante para la obtención del título de capitán de pesca.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, con el dictamen favorable de la Junta de Enseñanzas Náuticas y de Formación Profesional Náutico-Pesquera, ha resuelto:

Artículo primero.—Los oficiales de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de piloto con anterioridad al 26 de abril de 1963, están facultados para mandar buques pesqueros sin limitación de tonelaje si poseen el título de capitán, y hasta 700 TRB si poseen el de piloto.

Artículo segundo.—Los capitanes y pilotos de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de piloto de segunda clase con posterioridad al 26 de abril de 1963, para poder ejercer el mando de buques pesqueros deberán previamente obtener el título de capitán de pesca.

Artículo tercero.—Todos los capitanes y pilotos de la Marina Mercante están facultados para enrolarse en plaza de oficial en buques pesqueros.

Artículo cuarto.—Para obtener el título de capitán de pesca, los titulados citados en el artículo anterior deberán superar un examen y acreditar doscientos días de navegación, en la forma establecida en el artículo segundo de la Orden Ministerial de Comercio de 21 de enero de 1975 ('Boletín Oficial del Estado' número 22), en buques pesqueros mayores de 200 TRB, perfeccionados con anterioridad a la fecha de celebración del examen.

Artículo quinto.—Para desempeñar el mando de buques pesqueros, los capitanes de pesca que hayan obtenido el título con arreglo a las condiciones fijadas en el artículo anterior, tendrán que haber cumplido con posterioridad a la obtención de dicho título los días de navegación que a continuación se detallan, desempeñando destino subalterno de personal titulado de puente en buques de la tercera lista dedicados a la pesca:

Capitanes de la Marina Mercante: Cien días.

Pilotos de primera clase de la Marina Mercante: Doscientos días.

Pilotos de segunda clase de la Marina Mercante: Trececientos días". ■

SE CELEBRARÁN EL 30 DE ABRIL Y EL 14 DE MAYO, RESPECTIVAMENTE

TURNOS DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS

MADRID.—Organizados por el Instituto Social de la Marina y en colaboración con la Organización Sindical, se van a celebrar dos turnos de vacaciones para pensionistas pertenecientes al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Tendrán lugar durante los días 30 de abril al 14 de mayo, y se celebrarán en las residencias sindicales de Almuñécar y El Escorial.

La residencia de El Escorial dispone de 98 plazas, y la de Almuñécar, de 84. Podrán solicitar tomar parte en estos turnos de vacaciones matrimonios pensionistas y también solteros y viudos.

Estos turnos se organizarán para el ámbito de las Delegaciones Provinciales del ISM en Barcelona, Tarragona, Castellón, Tenerife, Alicante, Valencia, Las Palmas, Villagarcía de Arosa, La Coruña, Lugo, Vigo, Gijón, Santander, Bilbao, Guipúzcoa, Palma de Mallorca, Ceuta y Melilla.

Los interesados pueden dirigirse a las Delegaciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina, donde les informarán detalladamente. ■

CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—El pasado día 31 de marzo se reunió en Madrid el Consejo General del Instituto Social de la Marina, con asistencia del subsecretario de la Seguridad Social, don Juan Rovira Tarazona, a quien acompañaban el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García, y el director general de Servicios Sociales, don Pascual Calderón Oatos. Asistieron también todos los miembros del Consejo.

En la reunión se informó sobre la realización del plan de instalaciones del ISM para el bienio 1974-75 y de las realizaciones programadas para el cuatrienio 1976-79, localizadas en distintas poblaciones del litoral español peninsular e insular y en puertos del extranjero que utilizan como base las flotas pesqueras españolas que se desplazan a faenar a caladeros lejanos.

Asimismo se abordaron distintos aspectos de la problemática del sector marítimo-pesquero, principalmente en cuanto es del ámbito del Instituto Social de la Marina, no sólo en lo que afecta a la seguridad social de los hombres del mar, sino también a las numerosas actividades relacionadas con la promoción y asistencia social del colectivo que son de competencia específica del organismo por cuanto dispone la Ley fundacional del mismo.

LA BALANZA DE FLETES NO FUE DEFICITARIA

MADRID.—La balanza de fletes, que ha sido un capítulo deficitario en las operaciones con el exterior, ha dejado de serlo en 1975, según fuentes del Banco de España.

En los once primeros meses del año, la balanza española de fletes arrojaba unos ingresos de 323,7 millones de dólares, en tanto que los pagos habían sido de 307,5 millones de dólares. El saldo positivo resultante, de 16,2 millones de dólares, contrasta con el déficit del

mismo periodo del año anterior, que era de 89,2 millones de dólares.

La balanza española arrojaba déficits, tradicionalmente, en lo que a los fletes se refiere. En 1974, el déficit había sido de 90,8 millones de dólares, cifra que representaba una cierta recuperación sobre el año anterior, en el que la balanza de fletes había sido deficitaria en la cifra record de 136,2 millones de dólares —unos 8.000 millones de pesetas—. ■

NUEVOS SALARIOS BASE PARA TRIPULANTES DE CONGELADORES Y PORTUARIOS

MADRID (Redacción).—Por sendas Ordenes del Ministerio de Trabajo, publicadas en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 8 de marzo, se modifican los salarios base de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en los buques congeladores y la Ordenanza de Trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios, dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

SALARIOS BASE EN BUQUES CONGELADORES

La Orden referente a los buques congeladores dice lo siguiente:

El artículo 76 de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores, de 19 de diciembre de 1974, establece que periódicamente podrá procederse a la revisión de los salarios base fijados en la misma, siempre que el crecimiento del coste de vida en el conjunto nacional, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, sea igual o superior al 5 por 100; revisión que se efectuará por los trámites de la Ley de 16 de octubre de 1942.

Solicitada, al amparo de dicho precepto, la revisión de los salarios base, la Dirección General de Trabajo, previo los asesoramiento reglamentarios, propone una nueva tabla de salarios base, consistente en incrementar la vigente establecida en el anexo número II de la Ordenanza, en el crecimiento del índice de coste de vida en el pasado año 1975.

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

Primero.—Aprobar la modificación, elaborada por la Dirección General de Trabajo, de los salarios base del anexo número II de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores, de 19 de diciembre de 1974.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza con la modificación que se aprueba por la presente Orden.

Tercero.—Publicar en el "Boletín Oficial del Estado" esta Orden y anexo de la misma, que entrará en vigor con efectos de 1 de enero de 1976.

ANEXO

Modificación del anexo número II.—Salarios base de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores.

I. TITULADOS

1.1. Oficiales.		Ptas.
1.1.1. Puente y cubierta:		
Capitán	22.808	
Piloto	20.530	
Primer oficial	19.390	
Oficial	18.250	
1.1.2. Máquinas:		
Maquinista naval jefe	22.240	
Oficial de máquinas de primera clase	19.390	
Oficial de máquinas de segunda clase	18.250	
1.1.3. Radiotelegrafía:		
Radiotelegrafista de primera	18.250	
Radiotelegrafista de segunda	17.110	
1.1.4. Fondas:		
Sobrecargo	19.390	
Auxiliar sobrecargo	14.830	
1.1.5. Servicios especiales:		
Médico	20.530	
Científico con título facultativo superior	19.390	
Ayudante técnico sanitario	14.830	
1.2. Formación profesional náutico-pesquera:		
1.2.1. Puente y cubierta:		
Patrón de pesca de altura	15.970	
Patrón de pesca de litoral primera clase	14.830	
Patrón de pesca de litoral segunda clase	13.685	
1.2.2. Máquinas:		
Mecánico naval mayor	15.970	
Mecánico naval de primera clase (vapor y motor)	14.030	

Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor)	12.890
---	--------

1.2.3. Radiotelefonía:

Radiotelefonista naval	12.545
Radiotelefonista naval restringido	11.405

MAESTRANZA

2.1. Puente y cubierta:

Contramaestre de pesca	15.965
Contramaestre	11.405
Armador de arte	11.405
Carpintero	10.265
Pañolero de cubierta	10.265
Cocinero	9.695

2.2. Máquinas:

Contramaestre de máquinas o calderetero	11.405
Contramaestre electricista	11.405
Pañolero de máquinas	10.265

2.3. Cámaras de congelación:

Contramaestre de congelación	11.405
Frigorista	10.265
Ayudante frigorista	9.695

SUBALTERNOS

3.1. Especialistas:

Marinero pescador (Pescamar)	9.965
Electricista	9.965
Engrasador	9.965
Cabo de agua	9.965
Fontanero o plomero	9.965
Redero de mar	9.965

3.2. Simples subalternos:

Pescador	9.125
Carpintero ayudante	9.125
Mozo	9.125
Fogonero	9.125
Palero	9.125
Limpador	9.125
Marmón	9.125
Aprendiz	8.845

INSPECCION

4.1. Jefe de Inspección	27.370
4.2. Inspector	22.816

TRABAJADORES PORTUARIOS

En cuanto a la modificación salarial de los trabajadores portuarios, dependientes del Ministerio de Obras Públicas, la Orden, al efecto, dice lo siguiente:

Vista la modificación de la Ordenanza de Trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, de 28 de julio de 1972, elaborada a instancia de la Organización Sindical con los asesoramiento reglamentarios, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo que contiene las modificaciones de la Ordenanza de Trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, aprobada por Orden de 28 de julio de 1972 y modificada por las de 6 de abril de 1974 y 18 de marzo de 1975.

2.º Señalar como fecha de entrada en vigor del mismo el día 1 de enero de 1976.

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

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

MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE TRABAJO PARA EL PERSONAL OBRERO DE LOS ORGANISMOS PORTUARIOS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Los anexos números 1, 3 y 4 de la Ordenanza de Trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas quedan redactados en los siguientes términos:

ANEXO NUMERO 1

Tabla de salarios base

Los grupos y categorías se comprenden en nueve niveles y cuatro subniveles del modo siguiente:

Nivel 1.—438 pesetas (diario): Encargado.

Nivel 2.—427 pesetas (diario): Subencargado y patrón dragador.

Nivel 3.—415 pesetas (diario): Jefe de equipo y maquinista de locomotoras.

Nivel 4.—408 pesetas (diario): Oficial primero, maquinista de grúas y puentes, patrón de puerto, capataz de maniobras y buzo (a amortizar).

Nivel 5.—395 pesetas (diario): Oficial segundo, ayudante de maquinista naval y mecánico naval (a amortizar), fogonero naval (a amortizar), subcapataz de maniobras (a amortizar), fogonero (a amortizar) y conductor de maquinaria.

Nivel 6.—391 pesetas (diario): Capataz y contramaestre.

Nivel 7.—386 pesetas (diario): Ayudante, ayudante de grúas y puentes, engrasador, marinero especialista, guía de buzo (a amortizar), guardaaguas y enganchador (a amortizar).

Nivel 8.—382 pesetas (diario): Marinero.

Nivel 9.—376 pesetas (diario): Peón y mozo de almacén (a amortizar).

Subnivel 1.—298 pesetas (diario): Aprendiz de cuarto año.

Subnivel 2.—278 pesetas (diario): Aprendiz de tercer año.

Subnivel 3.—263 pesetas (diario): Aprendiz de segundo año.

Subnivel 4.—228 pesetas (diario): Aprendiz de primer año.

ANEXO NUMERO 3

Complemento personal por capacidad superior

	Pesetas día
Marinero especialista capacitado para realizar funciones de buzo	33
Marinero especialista capacitado para ayudar de maquinista naval y de mecánico naval	9
Peon especialista capacitado para realizar funciones de fogonero	20
Peon especialista capacitado para realizar funciones de enganchador o encendedor	9

Tanto el buzo como el marinero especialista buceador que realiza sus funciones percibirá un plus de 51 pesetas por cada primera hora que trabaje sumergido y de 43 pesetas por cada hora más.

ANEXO NUMERO 4

Dieta y plus de desplazamiento

	Pesetas día
Dieta:	
Supuesto del apartado primero del artículo 24	585
Plus de desplazamiento:	
Supuesto del apartado segundo del artículo 24	351



EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE FRANCESA, EN MADRID

MADRID.—El subsecretario de la Marina Mercante de Francia, señor Chapon, ha llegado a Madrid, en avión, procedente de París.

El señor Chapon manifestó a los periodistas que le esperaban en el aeropuerto que ocupa este cargo desde hace un año, y no había tenido ocasión aún de tener contactos con las autoridades españolas en relación con la construcción naval, la Marina Mercante y la pesca marítima, tres actividades que justificaban sobradamente el establecimiento de contactos periódicos entre los dos países.

Añadió que durante la reciente visita a París efectuada por el ministro español de Industria, señor Pérez-Irujo, fue decidido el establecimiento de unas reuniones de trabajo para estudiar los problemas de la construcción naval, que se inscriben dentro del marco del Comité Hispano-Francés de Cooperación Industrial.

El subsecretario francés de la Marina Mercante señaló también que si existe algún problema entre los dos países en materia de pesca en el golfo de Vizcaya, está cuestión se tratará de resolver, y anunció una próxima visita a París del subsecretario español de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, que continuará estos contactos periódicos.

DON JOSE LUIS OCHOA, DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS CONSULARES

MADRID (Redacción).—Don José Luis Ochoa ha sido designado director general para Asuntos Consulares en el Ministerio español de Asuntos Exteriores.

El señor Ochoa venía desempeñando hasta ahora el cargo de embajador de España en Senegal.

En una cena de despedida, celebrada en Dakar, las distintas representaciones españolas en aquella capital hicieron patente al nuevo director general su agradecimiento por la delicada y eficaz labor que ha venido desempeñando, y destacaron especialmente su preocupación por los problemas que la flota pesquera española tiene en aquellas aguas.

CONSTRUIR EN TRES AÑOS TRES MILLONES DE TONELADAS ES DEMASIADO

MADRID.—“La propuesta de plan de construcción de tres millones de toneladas de registro bruto entres años, parece excesivamente alta, ya que representa más de 150 buques de tamaño medio cada año, que no puede absorber ni la Marina Mercante nacional ni el mercado exterior”, dijo José Ignacio de Ramón Martínez en el curso de una “mesa redonda” sobre la flota mercante, organizada por la Asociación de Ingenieros Navales.

En la reunión intervinieron también Vicente Capell Cots y Fernando Casas Blanco. Actuó como coordinador el titular de la Asociación de Ingenieros Navales, José Benito Parga López.

El tráfico marítimo español de carga general fue en 1974 de 28 millones de toneladas, repartidas a partes iguales entre el cabotaje y el tráfico exterior. Para intervenir en este comercio, la Marina Mercante española cuenta con 600 buques, con algo más de un millón de toneladas de registro bruto, pero la mayoría de estas unidades se dedican al cabotaje, por lo que la participación de la bandera española en el comercio exterior es baja.

“Nuestro país —agregó el señor De Ramón Martínez— debe aspirar a cumplir como mínimo las recomendaciones de la UNCTAD, en el sentido de ser capaz de

REPRESENTARIA UNOS 150 BUQUES AL AÑO, QUE NO PUEDEN ABSORBER NI NUESTRA MARINA MERCANTE NI EL MERCADO EXTERIOR.

transportar el 40 por 100 de las importaciones y otro tanto de la exportación, reservando un 20 por 100 del tonelaje para el tráfico extranacional”.

La deficiencia de la flota para la carga general debe conjugarse con la necesidad de nuevos pedidos. Por parte de los astilleros, la solución pudiera ser una política conjunta de nuevas construcciones, de fusión de empresas y de ayudas iniciales para el establecimiento de nuevas líneas, similar a la que la Acción Concertada llevó a cabo para el sector de la construcción naval.

Por último, el ponente señaló la necesidad de conseguir acuerdos de colaboración con armadores extranjeros para



El presidente de la Asociación de Ingenieros Navales pronuncia unas palabras de presentación durante la “mesa redonda” que se celebró en Madrid con el título “Plan de Flota Mercante”.

coordinar tráficos y obtener una explotación óptima de los buques, lo que puede redundar, además, en un posible aumento de pedidos.

La cobertura del pabellón nacional, que aparentemente presente un cierto equilibrio en torno al 50 por 100 del tonelaje total movido en la primera mitad de los setenta, encierra un desequilibrio interno al analizar los diferentes tráficos comprendidos.

La participación en la flota mercante nacional en la importación de graneles es bastante elevada, en tanto que es muy inferior en cuanto a carga general y especial, y se mantiene baja en el total de la exportación.

La flota mercante actual se ha incrementado en graneleros, pero ha descendido el tonelaje de buques de carga general, que, por otro lado, presentan un perfil de edad menos favorable, lo que hace pensar en la reposición de un tercio de los mismos antes de 1980.

“Las posibilidades de previsión actual de necesidades de flota futura —añadió— viene condicionada por el crecimiento del comercio exterior y, sobre todo, por la política nacional de llegar a coberturas que permitan una mayor contribución de la bandera española en el tráfico de mercancías, con flete unitario más elevado”.

DISMINUYO EL TRANSPORTE MARITIMO EN 1975

MADRID.—Un total de 2.987 millones de toneladas de diversos productos fueron transportadas en 1975 por tráfico marítimo, lo que supone un descenso de tráfico del 8,1 por 100 sobre el transporte de un año antes, que fue de 3.247 millones de toneladas, según datos recogidos por “Ibertanques”.

Esta baja de los volúmenes del tráfico marítimo es más grave por el hecho de que el total de la flota mercante mundial pasó de 495 millones de toneladas de peso muerto en 1974, a 547 millones de toneladas en 1975.

En consecuencia, el total de toneladas de peso muerto inactivas superó los 53 millones en el periodo citado.

La mayor parte de buques inactivos corresponden al sector del petróleo, donde se alcanzaron en 1975 los 44,7 millones de toneladas de peso muerto inactivas, frente a 2,2 millones en 1974 y 0,2 millones en 1970. ■

DON GABRIEL ELORRIAGA: “TENEMOS MALA POLITICA MARITIMA”

MADRID.—“Tenemos una mala política marítima, o, lo que sería peor, no tenemos una verdadera política marítima. Tenemos marinos, pero no políticos con visión marítima”, ha dicho Gabriel Elorriaga en el curso de la conferencia que ha pronunciado en la Cámara de Comercio, titulada “La mar vista por un político”, enmarcada en el ciclo organizado por la Liga Naval Española.

A lo largo de su disertación, el conferenciante resaltó la importancia del mar, y dijo que la España actual, deseosa de recomponer su imagen internacional y necesitada de replantearse su estructura económico-social, tiene que plantearse con toda la profundidad precisa el cambio de su pernicioso mentalidad continental por una nueva y acorde con su natural condición marinera.

Estimó el señor Elorriaga que el montaje de nuestra Administración, en la que existen muy diversificados organismos de promoción marítima, adolece de una aparente falta de coordinación, y apuntó la necesidad de tener una visión de conjunto para la reafirmación marítima de España.

“Creo —afirmó el conferenciante— que no está promocionada una política marítima con unidad de criterio, y que padecemos sus consecuencias. Nuestras navieras no tienen el desarrollo apetecible. Nuestra industria naval propia no es absorbida por una Marina Mercante propia en la proporción razonable. Nuestros marinos tie-

nen que servir muchas veces a otras banderas. Nuestra política de créditos está anticuada. Nuestra industria pesquera está asediada internacionalmente. Nuestros astilleros disfrutan, a la vez —continuó—, de prestigio y de angustia por la irregularidad de la demanda. Nuestras importaciones, cuyo 97 por 100 nos llega por vía marítima, sólo en pequeña parte navegan en nuestros buques. Nuestra balanza de fletes es claramente negativa. En resumen, y para no andarnos con eufemismos, yo no sé si se puede culpar a alguien o si se nos debe culpar a todos, pues un pueblo es siempre responsable colectivamente en cierto grado, pero el hecho es que los resultados demuestran que tenemos una mala política marítima, o, lo que sería peor, no tenemos una verdadera política marítima. Tenemos marinos, pero no políticos con visión marinera. Basta ver, en estos momentos de transición que vivimos, los programas de las asociaciones políticas que van surgiendo. En verdad, ni una sola dedica en su programa una atención global, específica, suficiente, a los problemas de la mar”.

CONSTRUCCION NAVAL

RITMO ALTO EN PRODUCCION, DESCENSO EN CONTRATACION

MADRID.—Mientras la producción mundial naval (34 millones de toneladas de registro bruto) en el transcurso del año 1975 se mantuvo en un nivel elevado, la contratación descendió a una tercera parte de esa cifra, según indica el “Boletín de Información Comercial Española”.

Por su parte, en España, la situación ha evolucionado. La producción ha sostenido un ritmo alto, creciendo incluso respecto a la del año 1974, como consecuencia de los encargos obtenidos con anterioridad a la crisis y el fuerte aumento de la productividad industrial.

En cambio, la contratación neta ha descendido a cifras insignificantes, menos del 3 por

ciento de la producción actual, debido a la atonía del mercado y a las sucesivas congelaciones.

Según las carteras de pedidos a primeros de enero de los dos últimos años, el tipo de buques cuya demanda porcentual ha descendido más han sido los graneleros, seguidos por los buques de pasaje, los pesqueros, los petroleros y los portacontenedores.

Por el contrario, los únicos buques cuya variación es positiva, es decir, aquellos cuya demanda ha aumentado tanto en función del número de buques pedidos como de su tonelaje de registro bruto, han sido otros buques de carga distintos a los anteriores. ■

EL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE RECORRE ANTE EL MINISTERIO DE COMERCIO

CONTRA LA CANCELACION DE UN CONTRATO DE COMPAÑIA VENEZOLANA CON ASTANO

MADRID.—El presidente del Sindicato de la Marina Mercante, Joaquín Fernández López, ha presentado un recurso de alzada ante el Ministerio de Comercio, contra la resolución que permitió a la compañía venezolana Hideca cancelar el contrato con Astano, por lo que este astillero construya un superpetrolero para la firma extranjera. El recurso se extiende a la autorización del Ministerio de Comercio, por el que el superpetrolero, de 275.000 toneladas, construido por Hideca fue importado por Enpetrol.

La argumentación del recurso señala que en estos momentos la flota petrolera nacional es ya suficiente, y que en un plazo corto se prevén excesos de tonelaje, por lo que esta importación de un buque que se construye para una empresa venezolana, amén de una pérdida de divisas, es un hecho contrario al interés público. Señala en el recurso que la renuncia a la exportación del buque supone una pérdida de 60 millones de dólares, y que la importación del buque construido para Hideca por Enpetrol va contra las normas del Ministerio de Comercio, que señalan la conveniencia de importar una mercancía, de acuerdo con las necesidades de importación.

También indica que Enpetrol no podrá adquirir el buque con crédito oficial, como lo dispone una Orden recientemente publicada en el "B. O. E.", y la adquisición es contraria al interés público, dado que Enpetrol es una empresa nacional, y como tal, su interés está supeditado al interés público, y su actuación depende de la ineficacia de la iniciativa privada. En medios de los armadores, se teme que la operación pudiera ser la primera de una serie encaminada a que los armadores españoles —con flota petrolera ya excedentaria— adquieran las unidades canceladas por armadores extranjeros, que estaban siendo construidas en astilleros nacionales.

CANCELACIONES DE SUPERPETROLEROS

MADRID.—Astano ha cancelado la construcción de tres grandes superpetroleros con armadores extranjeros: Dos de 260.000 toneladas de peso muerto, con la Gulf Oil Corporation, y uno con Hideca, de 275.000 toneladas, según datos recogidos por "Iber-tanques". La primera cancelación fue realizada a instancias del mismo astillero, en tanto que en la segunda se forzó la importación del buque cancelado. La empresa venezolana Hideca, que canceló uno de los tres grandes petroleros citados, ha firmado con Astano otro contrato para la construcción de dos "Obos" de 80.000 toneladas de peso muerto. Se desconoce si en los nuevos contratos figura alguna cláusula de cancelación.

CRONICAS NACIONALES

VIGO

CONCLUIDA LA INVESTIGACION SOBRE EL NAUFRAGIO DEL "IVY"

VIGO.—La investigación sobre el naufragio del mineralero griego "Ivy", que encalló frente a las costas de Montefaro, a la entrada de la ría de Vigo, ha concluido.

Todos los tripulantes del buque siniestrado, incluido el capitán, regresaron ya a sus países.

Los cadáveres de los cuatro marineros que perecieron en el naufragio fueron enviados a Grecia.

El barco, que está partido en dos, no ha sido movido del lugar donde encalló. Varias dependencias permanecen cerradas y la sala de máquinas se encuentra en perfectas condiciones.

BOUZAS

OPERACION "TRASPLANTE DE ALMEJAS"

VIGO.—La tercera operación "trasplante de almejas", promovida y realizada por la Agrupación de Cofradías de Pescadores de la bahía de Vigo, se está llevando a cabo en aguas del litoral de Bouzas y dársenas de la ría.

Hasta el momento se han "sembrado" 39.775 kilos de almeja babosa blanca. Participan en esta operación 339 marineros y 181 embarcaciones.

La almeja "sembrada" para su crecimiento y engorde en fondos marinos de escasa población marisquera, podrá capturarse en cantidades mucho mayores a partir del mes de octubre.

LA CORUÑA

ASOCIACION DE ARMADORES MARROQUIES Y ESPAÑOLES

LA CORUÑA.—Estuvo en La Coruña Hassan el Yacoubi, hermano político del Rey Hassan de Marruecos y que es el presidente de la Agrupación de Armadores de dicho país.

Durante su estancia en La Coruña ha mantenido contactos con el presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación y con algunos miembros que forman la sociedad ARMEP (Asociación de Armadores Marroquíes-Españoles de Pesqueros).

Según manifestó en esta capital Hassan el Yacoubi, en la primera fase de actuación de ARMEP se construirán seis barcos y que con el fin de iniciar en breve su actividad se llevará a cabo el alquiler de dos barcos.

Asimismo manifestó que tiene muchas esperanzas de que esta asociación de armadores españoles y marroquíes tenga resultados muy positivos.

Señaló, por último, que espera que muy pronto se pueda formalizar la situación de los barcos españoles que faenan en aguas marroquíes.

DESIERTA UNA SUBASTA DE BACALAO DE PYSBE

LA CORUÑA.—En la tercera convocatoria de la subasta de 1.400 toneladas de bacalao verde objeto de embargo en la factoría Pysbe, de El Ferrol, y que se celebró ante la Magistratura de Trabajo de La Coruña, únicamente se presentó un licitador, Miguel Arrillago Torrecilla, de Irún, que ofrecía diez millones de pesetas por la mercancía.

En la primera convocatoria se subastó por el valor de la tasación, 49 millones de pesetas, y

MEDALLAS DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

Don José M. VMA, don José M. García, don José L. Fernández y don Jesús Lorenzo (de izquierda a derecha) son los cuatro galardonados con medallas de Salvamento de Naufragos, que se les impuso en un acto celebrado en la Comandancia de Marina de La Coruña, el cual fue presidido por los gobernadores civil y militar de la provincia.



nadie se presentó. En la segunda, con una rehaña del 25 por 100, tampoco hubo licitadores.

La tercera convocatoria se realizó sin sujeción a tipo, pero con la restricción de que si las ofertas que se hiciesen no cubriesen los 24.500.000 pesetas, se daría opción a la empresa para que en un plazo de ocho días presente una persona que mejore la postura y si la presenta habrá una nueva licitación. En caso contrario, la subasta va para la persona que más ha pujado.

Esta subasta se realiza para con la cantidad que se obtenga responder de las cifras que se adeudan a los trabajadores de Pysbe. Cinco de los productores estuvieron presentes en la subasta.

DESAPARECEN DOS PESCADORES EN GRAN SOL

LA CORUÑA.—Dos marineros gallegos han desaparecido en aguas del Gran Sol, según noticias llegadas a La Coruña.

Se trata de Ramón Fernández Peña, de veinte años, soltero, natural de Herbón-Padrón, contra-maestre, y José García Lojo, de cuarenta y un años, casado, padre de cinco hijos, natural de La Coruña, marinero. Los dos pertenecían a la tripulación del pesquero "Juan David", de base en el puerto coruñés, y fueron arrebatados por una ola, cuando junto con los demás tripulantes del pesquero realizaban faenas marinerías.

Las noticias llegadas a La Coruña indican que no ha sido posible recuperar ninguno de los dos cadáveres.

MARINEROS BULGAROS ACCIDENTADOS

LA CORUÑA.—Tres marineros, de nacionalidad búlgara, han sufrido quemaduras de distintas consideración en un accidente ocurrido a bordo del petrolero "Veleka", de pabellón búlgaro.

Se trata de Christie Netodiev Genchev, jefe de máquinas; Iván Velchev Turjiski, segundo maquinista, y Juri Kirilev Petrov, cuarto maquinista. Tras ser desembarcados, se les trasladó a un sanatorio coruñés, en donde fueron curados. A la vista de la importancia de las quemaduras sufridas, el jefe de máquinas, señor Metodieff, quedó internado, en tanto que los otros dos marineros retornaron a bordo del buque.

Según manifestaron los propios marineros del "Veleka", el accidente se produjo al incendiarse un recipiente que contenía alcohol.

El petrolero "Veleka" procedía de Bremen, en lastre, y se dirige a Trípoli, para donde zarpó sin su jefe de máquinas.



CARIÑO

LOS BANCOS DE MOLUSCOS, EN PELIGRO

CARIÑO (La Coruña).—Los bancos naturales de moluscos de la zona se encuentran en grave peligro, ya que el polvillo procedente de unas canteras de dunita extermina la cría, según se dice en una información que publicó "El Ideal Gallego" el pasado día 24 de marzo.

La noticia ha causado gran alarma en Cariño-Ortigueira, en donde se dice que la piedra mineral es lavada en un río que desemboca en la ría ortegana. Asimismo se dice que los informes de los biólogos justifican la alarma actual, y que la Cofradía de Pescadores hizo pública su enérgica protesta y elevó recurso a la autoridad de Marina.

CEDEIRA

LA HUELGA DEL TRANSPORTE PERJUDICO A LA PESCA

CEDEIRA (La Coruña).—Cerca de un centenar de embarcaciones pesqueras de gran altura fueron amarradas en el puerto de Cedeira por considerar los patrones que las capturas que pudieran realizar no tendrían salida a unos precios razonables.

Venían faenando normalmente, pero como consecuencia de la huelga de transportistas, las especies capturadas se vendían en lonja a unos precios muy inferiores a época normal. A la vista de ello adoptaron la actitud de no salir a faenar para evitar mayores pérdidas.

Una minoría de los pesqueros de bajura continuaron realizando normalmente sus operaciones, pero las capturas fueron vendidas en lonja, para el consumo local, a precios muy bajos. Los barcos que se dedican a la captura de mariscos también desarrollan su actividad, pero ante los precios bajos las especies son mantenidas en viveros.

El casi centenar de barcos de gran altura anclados en puerto afectó directamente el trabajo de unos mil quinientos hombres.

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (LA CORUÑA)

QUE NO SE COMERCIALICE EL MEJILLON HASTA QUE NO SE SOLUCIONE SU PRECIO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Cerca de medio centenar de productores de mejillón de la ría de Arosa se han manifestado pacíficamente en las proximidades de la estación

depuradora de Aguiño, como señal de protesta por el bajo precio del mejillón.

Los productores se quejan de que se les había prometido un precio de nueve pesetas kilo, y ahora se les

abona a sólo seis pesetas. La actitud de estos productores persigue que la depuradora de Aguiño deje de comercializar el mejillón en tanto no se llegue a una solución sobre el precio. Una

comisión de productores ha permanecido durante toda una noche en las inmediaciones del lugar para evitar que se produjeran carga y descarga de mejillón en dicha estación depuradora.

COMISION PARA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO

CURSOS DE ADIESTRAMIENTO

MADRID (Redacción).—La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha convocado dos cursos prácticos: uno de "Adiestramiento sobre dinámica de poblaciones", y otro de "Adiestramiento sobre muestreo".

El primero de los cursos citados tiene como finalidad el adiestramiento de los científicos en la dinámica de poblaciones de túnidos para que cada país interesado en su pesca desarrolle la capacidad de análisis de poblaciones. Tendrá lugar del 20 al 30 de septiembre de 1976, en el Instituto Español de Oceanografía de La Coruña.

En cuanto al segundo curso, tiene por finalidad fomentar un sistema estadístico válido, común para el conjunto del Atlántico. Tendrá lugar del 12 al 24 de julio de 1976, en Santa Cruz de Tenerife, y del 5 al 9 de julio, en Madrid.

PUENTECESO

SIGUEN LAS PROTESTAS CONTRA LA CELULOSA

LA CORUÑA.—El comité ejecutivo del Sindicato Provincial de Pesca de La Coruña ha tomado el acuerdo de manifestar su total y firme repulsa a la instalación de una fábrica de celulosa en Puerteceso, con vertido de aguas residuales a la ría de Corme y Laga.

El acuerdo ha sido adoptado para apoyar el que, en el mismo sentido, tomó la Asamblea General de la Federación Provincial de Cofradías Sindicales de Pescadores.

MAS PROTESTAS

PONTEVEDRA.—Varios delegados de pesca, en representación de los pescadores del tramo internacional del río Miño, han dirigido un escrito al alcalde de Arbo y a los de otros Ayuntamientos ribereños, como miembros natos de la Comisión Internacional del vigente tratado de límites con Portugal.

En la carta se señala que "de llevarse a cabo la instalación de esta industria, unánimemente reconocida como altamente nociva, acarrearía la total destrucción de especies, eliminando nuestros puestos de trabajo y consiguientes ingresos económicos, ya que para la mayoría resultaría muy difícil de conseguirlos en otro lugar".

En el escrito también se dice: "Actualmente somos unos 1.500 pescadores con licencia profesional, 250 embarcaciones con sus artes, 155 pesqueros en Arbo y 74 en Las Nieves. En lo que va de temporada podemos citar unas capturas de 30.000 kilos de angulas. Por estadísticas de la temporada anterior se calcularon en 100.000 lampreas; 1.500 salmones, 2.000 sábalos, debiendo agregarse las demás ricas especies de reos, truchas, robalos, anguilas y muelles. Sólo con la angula abastecemos los mercados gallegos, de Madrid, Bilbao y otras capitales, que de no ser por nuestras pesquerías habría que comprarlas en Francia y Portugal, con la consiguiente pérdida de divisas".

También se hace referencia a la situación que la instalación de una planta de celulosa crearía a los marineros en La Guardia y a los pescadores portugueses del tramo internacional.

LOS LABRADORES, TAMBIEN EN CONTRA

QUIROGA (Lugo).—Declarar su oposición al establecimiento de plantas industriales para celulosas dentro del valle de Quiroga ha sido uno de los acuerdos adoptados por la Hermandad de Labradores y Ganaderos de Quiroga en el transcurso de su última Junta General.

En esta reunión se acordó también solicitar que la comarca de Quiroga se industrialice de acuerdo con sus características y de manera que permita incrementar el valor, selección y comercialización de sus productos agropecuarios y hortofrutícolas.

EL FERROL

SEGUNDA FERIA MONOGRAFICA DE LA INDUSTRIA NAVAL

SE CELEBRARA DEL 19 AL 25 DE MAYO.

MADRID (Redacción).—El día 19 del próximo mes de mayo abrirá sus puertas en El Ferrol del Caudillo la Segunda FERIA Monográfica de la Industria Naval, según se comunicó, oficialmente en Madrid, a los medios de comunicación social el pasado día 24 de marzo.

Es obligado recordar que España ocupa un lugar destacado en el mercado mundial de la construcción naval, y que los astilleros ferrolanos construyen más del 40 por 100 del total nacional.

La importancia de este certamen se avala, también, ante el hecho de que ninguna industria española alcanza el nivel internacional que la industria naval ha conseguido.

LA PRIMERA FERIA

El desarrollo logrado por la industria naval ferrolana es impresionante, bastando tres muestras o índices, para darse cuenta de ello: los problemas que planteó la construcción de los grandes superpetroleros botados han sido estudiados y resueltos, y es más, es un hecho que está preparada para construir buques de este tipo de 500.000 toneladas. El segundo aspecto, es la alta especialidad lograda con la construcción de metaneros, que comporta enormes dificultades técnicas resueltas con muy poca aportación de la técnica extranjera. Y, por último, las fragatas botadas y en construcción para nuestra Marina de Guerra, que representan uno de los mejores exponentes de la capacidad de construcción naval, pues es sabido que un buque de guerra es la síntesis y recopilación de los avances tecnológicos e industriales logrados por el hombre.

Con esta base, capacidad de las empresas y alta preparación de sus hombres, no es nada extraño que El Ferrol del Caudillo pensase en celebrar una FERIA que sirviese de escaparate en donde se presentarían las realizaciones del Sector de la Construcción Naval y el de sus industrias auxiliares y subsidiarias, buscando así un medio de información a las empresas, que no deben desestimarlo, y al público en general, pero principalmente especializado, armadores y navieros.

De esta manera, en 1959 se solicita y se autoriza por el Ministerio de Comercio la celebración de la FERIA Exposición Monográfica de la Industria Naval e Industrias Subsidiarias, cuya realización no fue posible a causa de diversos condicionantes, entre los que sobresalía la crisis coyuntural que padecía la industria naval en aquella fecha.

En 1963 tiene lugar la I FERIA de Muestras del Noroeste de España, y al año siguiente se hace coincidir con ella el I Salón de la Industria Naval y Subsidiarias, que tuvo ya un señalado éxito.

En 1964, ante la buena acogida por parte de las empresas del sector, se refunden temporalmente las autorizaciones concedidas, celebrándose conjuntamente bajo la denominación abreviada de FERIA Nacional de la Industria Naval y de Muestras del Noroeste, y finalmente, a consecuencia de la experiencia adquirida, de las necesidades y peticiones del propio sector, que consideraba mucho más comercial la realización de una FERIA Monográfica, se piensa seriamente en ello, se estudia minuciosamente, se solicita del Ministerio de Comercio y, en definitiva, con estos antecedentes el pasado año se celebra con destacadísimo éxito la I FERIA Nacional Monográfica de la Industria Naval. La celebración del segundo certamen que se inaugurará como ya hemos dicho, el 19 de mayo, se prolongará hasta el día 25 del mismo mes.

DATOS TECNICOS

El contenido de la FERIA se divide en dos secciones principales:

El Astillero, que comprende: servicios comerciales y técnicos; servicios de varaderos, gradas y diques; servicios de medios de elevación y transporte; servicios de maquinaria auxiliar; servicios de aire, agua, gases, vapor y electricidad.

El Buque, que comprende: estructura; equipo y habilitación; instalaciones y servicios del casco; instalaciones y servicios de carga; maquinaria principal, auxiliar y complementaria; servicios de maquinaria, electricidad y electrónica; automoción y control a distancia.

La FERIA está situada al fondo de la maravillosa ría ferrolana, con un recinto que cuenta con todos los servicios que una exposición de este tipo demanda, de una superficie de 45.000 metros cuadrados, dedicándose a ella tres pabellones, con una superficie útil de 25.000 metros cuadrados.

EL FERROL: FERIA DE LA INDUSTRIA NAVAL



Don Ramón Cenalmor (izquierda) y don Francisco Rodríguez, durante la presentación de la II Feria Nacional Monográfica de la Industria Naval, en un acto celebrado en Madrid.

"LA INAUGURARA EL MINISTRO DE COMERCIO" (señor Cenalmor, presidente del Consorcio Pro-Ferías y Exposiciones)

EL FERROL (Especial para "Hoja del Mar").—Ante la proximidad de la II Feria Monográfica de la Industria Naval, que se celebrará entre el 19 y el 25 de mayo próximo en esta ciudad, hemos dialogado con las personas más cualificadas en relación con el tema. Concretamente con el presidente del Consorcio Pro-Ferías y Exposiciones, don Ramón Cenalmor Ramos, y con el director del certamen, don Francisco Rodríguez Blandino.

SEÑOR CENALMOR: "UNA FERIA TECNICA"

Don Ramón Cenalmor Ramos, consignatario de buques, agente de aduanas y presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, se ha mostrado amabilísimo y complaciente con nosotros al conocer el motivo de la visita.

Háblenos de este certamen próximo.

—Los detalles concretos se los dará el señor Rodríguez Blandino, que, como director, está más al tanto de las últimas novedades.

—¿Tendrán problemas económicos?

—Nunca ha sido objetivo del Consorcio hacer negocio con los certámenes feriales. Naturalmente que no estamos para perder dinero. Como hasta ahora hemos ido cerrando los ejercicios con unos saldos favorables modestos estamos contentos, a la vista de los servicios técnicos y de promoción que venimos prestando a todos.

—¿Quiénes se incluyen en ese "todos"?

—Tres elementos importantes: la industria y construcción naval, con todo lo que se relaciona con ella, el comercio, tanto local como regional o nacional, y el público asistente, tanto el expositor como el visitante o el comprador.

—¿Puede decirse entonces que es una Feria exclusivamente comercial?

—Cada certamen tiene su característica, la de la industria naval es fundamentalmente técnica, presentando los avances que en este sector naval tienen las prácticas y métodos modernos, tanto en equipos para buques como para la construcción en astilleros. La de Muestras del Noroeste, que se celebra en este mismo recinto del diecisiete al veintiocho de julio, es más comercial que técnica, dando de ese modo cumplida satisfacción a todos.

—Finalmente, Cenalmor, ¿quién inaugurará la Feria?

—Tiene prometida la asistencia el ministro de Comercio para el acto inaugural y esperamos se encuentren presentes, además de las autoridades locales y regionales, representaciones de todos los astilleros nacionales.

SEÑOR RODRIGUEZ BLANDINO: "AYUDAR AL SECTOR"

Hablamos ahora con el director del certamen, don Francisco Rodríguez Blandino.

Como el señor Blandino ha estado presente durante nuestra charla con el presidente del Comité Ejecutivo, no necesitamos preámbulos, por lo que interesamos directamente:

—Denos su impresión sobre este próximo certamen.

—Insisto en lo que ha dicho el señor Cenalmor, que es una Feria técnica. Pretendemos presentar en la misma los avances que en este sector se van consiguiendo a través de estudios, laboratorios, prácticas y otras facetas, tanto en equipos para buques como para la construcción en astilleros.

—¿Expositores?

—Todavía es pronto para indicar nombres, toda vez que la contratación se está realizando y se cerrará en el mes de abril.

—¿Algún anticipo?

"SERA AUTENTICAMENTE TECNOLÓGICA"

(señor Rodríguez Blandino,
director del certamen).

—No me parece oportuno, lo que sí puedo citar, para darle una idea de lo logrado, son algunas de las firmas que concurrirán al primer certamen monográfico del año pasado.

—¿Por ejemplo?

—Astano, Bazán, Forjas Alavesas, Sociedad Franco Española de Alambres y Cables de Acero, Controles y Equipos Navales, Sociedad Anónima, Babcock and Wilcox Española, Ramón Vizcalno, Sociedad Anónima, Pronosa, etcétera.

—Observo que ha habido firmas muy importantes.

—Realmente, para ser la primera vez que se dividía la Feria en dos, fue un éxito, ya que no se desvirtuó en absoluto la imagen de una Feria monográfica de la industria naval, pues pudo comprobarse que no hubo ninguna representación que no fuese estrictamente relativa a dicho sector.

—¿Seguirán en esta línea?

—Sin duda alguna. Mantendremos en esta segunda edición idéntico criterio; queremos a toda costa que sea una Feria auténticamente tecnológica.

—¿Les acarrea eso más problemas?

—Los problemas fundamentales son los que ahora mismo tiene el sector naval, aunque creemos que este es el momento más oportuno para que la Feria sirva de acicate a las empresas afectadas para perfeccionar métodos y técnicas y exponer tales logros en beneficio de todos los implicados en esta industria, que no atraviesa su mejor momento.

—Ante esta situación, ¿prevé la asistencia de los mismos expositores?

—No, lógicamente habrá diferencias con lo que acudieron el año pasado, ya que suponemos que el sector de industria naval regional, ante la presencia de firmas de prestigio nacional e internacional, acudirán en mayor cuantía.

—Hemos observado una preocupación formativa en todos los certámenes, ¿la habrá en éste?

—Desde la creación del primer certamen ferial se han desarrollado ciclos de conferencias o jornadas técnicas que se ha ido especializando más y más, sobre todo al llegar al pasado certamen, por su carácter monográfico.

—¿Proyectos para este año?

—Este año esperamos desarrollar de una forma más concreta un temario referente a nuevas técnicas y modernizaciones de otras, referidas, como antes le dije, al buque, a su construcción y a las instalaciones de astilleros.

—¿Podría concretar algo más?

—Me resulta imposible en este momento por tener el programa en elaboración, ya que pretendemos conferenciantes de talla internacional y la asistencia de las Sociedades de la Clasificación de buques, así como de los Colegios Profesionales, para desarrollar el temario a que antes me refería.

—¿Alguna representación extranjera?

—Podemos darla por segura, ya que nos han solicitado información de viajes y combinaciones, reservas de hoteles, etcétera, todo ello para asistir al certamen y a las jornadas culturales.

—¿Quiere añadir algo más?

—Sí, que la entrada a esta Segunda Feria Monográfica será gratuita, por medio de invitación, naturalmente, que facilitarán exclusivamente los expositores, aparte, es lógico, de aquellas personas o entidades que invite directamente el Comité Ejecutivo de la Feria. ■ EMILIO ALCIRA

PRUEBAS DE MAR DEL PETROLERO "CAMPODOLA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Se iniciaron en aguas de la bahía ferrolana las pruebas oficiales de mar del petrolero "Campodola", de 35.000 toneladas de peso muerto, construido por la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán para Campsa.

Tras las pruebas, el buque entró de nuevo en puerto y se realizó el acto de entrega oficial a la casa armadora.

El "Campodola" es gemelo del también petrolero "Calvo Sotelo", construido asimismo para Campsa por la Bazán ferrolana y cuya botadura se llevó a cabo en el año actual. ■

CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El almirante Pedro Español Iglesias tomó posesión del mando de la Zona Marítima del Cantábrico, efectuando la entrega el hasta ahora capitán general de la misma, almirante Antonio González-Aller y Balseyro, que pasa a la escala "B" por haber cumplido la edad reglamentaria.

Durante la ceremonia de la entrega del mando, hicieron uso de la palabra el capitán general entrante y el saliente.

Al acto asistieron las primeras autoridades civiles y militares de la Zona. Como militar, presidió la misión el capitán general de la Región Militar, teniente general Antonio Taix Planas, y como autoridad civil, Miguel Vaquer Salor, gobernador civil de La Coruña. La compañía del Tercio Norte de Infantería de Marina rindió honores a los dos almirantes.

Hasta el momento de ser designado capitán general de esta Zona Marítima, el almirante Pedro Español Iglesias desempeñaba el cargo de almirante jefe de la Jurisdicción Central de Madrid. ■

GIJON

MUERE EN ACCIDENTE DE AUTOMOVIL UN ALUMNO DE LA ESCUELA DE NAUTICA

GIJON.—En accidente de automóvil ha fallecido el alumno de la Escuela de Náutica del Instituto Social de la Marina en esta ciudad don Juan Manuel Rodríguez Pérez.

El joven Juan Manuel, natural de Neda-El Ferrol, que iba en el automóvil con unos amigos, perdió la vida en el Alto Infanzón, lugar muy próximo a Gijón.

La dirección y los alumnos de la Escuela se sumaron en masa a la Misa que por el eterno descanso de su alma se celebró organizada por el centro. ■

SANTANDER

SIMPOSIO SOBRE "EL ABDOMEN"

SANTANDER (De nuestro corresponsal).—Un simposio sobre "El abdomen" ha tenido lugar en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de esta ciudad, dirigido por el doctor don Felipe Calderón.

Presidió el acto el inspector provincial de los servicios sanitarios del ISM, doctor Fernández Baudín, y asistieron al mismo los doctores Constantino Ribas, Ruiz Lloreda, Ruiz Mucientes, Julio Lorenzana y García Montesinos. ■ MANOLO TERAN.

COLINDRES

SANCION POR ADULTERACION DE CONSERVAS

MADRID.—Con multa de 250.000 pesetas ha sido sancionada la empresa Matías Sánchez, de Colindres (Santander), por elaboración de conservas de pescado con falta de peso y aceite adulterado de semillas en elevada proporción.

La sanción le ha sido aplicada por la Dirección General de Información e Inspección Comercial y la resolución apareció en el "Boletín Oficial del Estado" del 16 de marzo. ■

PIDEN LAS REPRESENTACIONES DE PESCADORES Y CONSERVEROS PRECIO DE GARANTIA PARA LA ANCHOA

MADRID.—Los problemas actuales relacionados con la anchoa, antes de iniciarse la campaña de pesca de la misma, han sido estudiados en reunión celebrada en la sede del Sindicato Nacional de Pesca, entre los representantes de la pesca del litoral Norte y los industriales conserveros-salazoneros.

Todos los asistentes a la reunión coincidieron en la necesidad de mantener la actividad pesquera, y concretamente la de esta especie, que tiene un especial significado, tanto desde el punto de vista económico como social. Por ello se estudiaron las posibilidades de la industria en orden a los precios de compra de la anchoa fresca, que vienen determinados por los precios que obtienen en la exportación el salazón de anchoa, los filetes de anchoa y, en el mercado nacional, el consumo de ambas preparaciones.

Los reunidos llegaron a la conclusión de que estas posibilidades no alcanzan el mínimo indispensable para lograr una rentabilidad para las embarcaciones del litoral cantábrico, por lo que se tomó el acuerdo de dirigirse a la Administración solicitando que se fije, al igual que con los productos agrícolas, un precio mínimo de garantía.

La solemne promesa formulada por el presidente del Gobierno ante las Cortes Españolas de prestar la debida tutela a la pesca marítima, hace concebir a los representantes de la pesca la esperanza de que por una vez se atienda debidamente al sector pesquero, que atraviesa momentos de crisis a los que, según manifestaron los reunidos, no se ha prestado la debida atención por ser un sector poco conflictivo.

COMENZÓ LA COSTERA

BILBAO.—Dos mil pescadores vizcaínos iniciaron el 24 de marzo, y a bordo de ciento cuarenta barcos, la tradicional costera de la anchoa, que se prolongará hasta finales de junio.

En esta campaña, los pesqueros acostumbran a separarse unas 150 millas de sus puertos base, como máximo hasta la altura de Burdeos (Francia).

VIZCAYA

ADJUDICADA LA CONSTRUCCION DEL DIQUE DE PUNTA GALEA

BILBAO (De nuestro corresponsal).—La Junta del Puerto y Ría de Bilbao, en sesión celebrada el pasado 15 de marzo, y de conformidad con la Comisión Técnica designada por el Ministerio de Obras Públicas, acordó adjudicar las obras del dique de punta Galea, del Superpuerto de Bilbao, a la empresa Dragados y Construcciones, S. A., según la variante "A" de su proposición, por un importe de 2.982.796.615 pesetas y un plazo de ejecución de treinta y seis meses, es decir, tres años.

La financiación de la obra, aprobada por el Consejo de Ministros de septiembre de 1975, se hará de la siguiente forma: 1.120 millones dará en créditos el Banco de Crédito a la Construcción; 1.120 millones se repartirán entre la Caja de Ahorros y las entidades bancarias bilbaínas; el resto de los fondos de la propia Junta. Los créditos se realizarán a un plazo de diez años, siendo los cuatro primeros de carencia.

PRESIDENTE DE LA FEDERACION DE COFRADIAS DE VIZCAYA

Simón Sesma, patrón mayor de Lequeitio y presidente de su Cofradía de Pesca-

dores, ha sido reelegido para presidir la Federación de Pesca de Vizcaya en votación celebrada el pasado mes de marzo en la Federación de Cofradías de pescadores. Su mandato durará cuatro años.

Simón Sesma tiene cincuenta y ocho años y preside la Cofradía de Pescadores de Lequeitio desde hace dieciséis años. Había ostentado también últimamente el cargo de presidente de la Federación de Cofradías de Pesca, en el que ahora ha sido reelegido.

EL MAYOR PETROLERO, EN EL PUERTO DE BILBAO

A la una de la madrugada del pasado

día 8 recaló en las instalaciones del dique de Punta Lucero, del Superpuerto de Bilbao, el superpetrolero de bandera española "Santa María", transportando un cargamento completo de crudos de 345.000 toneladas, procedente de Kuwait y con destino a la refinería de Petronor, empresa propietaria del buque. El "Santa María" es el mayor buque petrolero que ha recalado en el puerto de Bilbao y tardó treinta y seis horas en descargar el crudo.

RESCATAN UN BARCO A LA DERIVA

El pesquero "María de la Vega", de unas 100 toneladas, que marchaba al garete, sin tripulación y con agua hasta las planchas de la sala de máquinas, fue avistado a última hora de la tarde del pasado día 4 por dos pesqueros de Ondárroa, a 52 millas de esta población. La embarcación, matrícula ST-42368, fue descu-

bierta a 44° 12' Norte y 1° 55' Oeste. La nave no presentaba señales aparentes de que hubiera sufrido abordaje alguno, aunque no se descarta que hubiera podido sufrir un accidente a consecuencia de la borrasca registrada en el Cantábrico en días pasados.

OBRAS EN LOS PUERTOS DE ONDARROA Y BERMEO

Han sido firmados por el director general de Puertos dos expedientes de tramitación de subasta para la realización de dos importantes obras en los puertos de Ondárroa y Bermeo. Se trata del contradique de Bermeo y la prolongación del rompeolas del puerto de Ondárroa. El presupuesto de dichas obras supera los 319 millones de pesetas. Dichas obras saldrán a subasta el próximo mes de enero y supondrán una notable mejora para ambos puertos vizcaínos. ■

ADOLFO ROLDAN.

PRORROGA DE LA VEDA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

• TAMBIEN SE MODIFICAN LOS LIMITES ESTABLECIDOS PARA DICHA AREA.

MADRID.—Por una Orden del Ministerio de Comercio de 18 de marzo de 1976, se prorroga hasta el 31 de diciembre las normas dictadas para el ejercicio de la pesca en el golfo de Vizcaya y la vigencia de las zonas de veda especificadas en la Orden de 26-XII-74 ("B.O.E." nº 29) modificando los límites de la zona de veda Sur.

La mencionada Orden, que publica el "Boletín Oficial del Estado" de 27 de marzo último dice así:

La Orden de 26 de diciembre de 1974 dispuso la prórroga hasta el 31 de diciembre de 1975 de las zonas de veda denominadas Norte y Sur del golfo de Vizcaya, establecidos en la Orden de 20 de enero de 1970, con el fin de salvaguardar sus pesquerías, fundamentalmente la de merluza.

La Orden citada de 20 de enero de 1970 fue modificada por la de 28 de enero de 1974, que amplió el límite Norte de la zona de veda Sur.

Analizados los resultados obtenidos durante el pasado año, se considera necesario prorrogar la anterior vigencia, introduciendo, no obstante, algunas variaciones en los límites que para dicha área se fijaban en el punto segundo de la Orden de 26 de diciembre de 1974, todo ello en virtud de lo dispuesto en el apartado VI del Acuerdo general de Pesca entre España y Francia, en vigor desde el 20 de marzo de 1967, y lo acordado entre las dos Administraciones para su cumplimiento.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, tiene a bien disponer:

Primero.—Se mantienen hasta el 31 de diciembre de 1976 el área y situación de la zona de veda Norte cuyos límites son los siguientes:

Al Norte, paralelo de 47°-15' Norte; al Sur, paralelo de 48°-28' Norte; al Este, línea situada a diez millas al Oeste y paralela a la que une el faro de Penmach con la boya Este de la plataforma de Rochebonne; al Oeste, línea trazada paralelamente a la línea precedente y a 35 millas al Oeste.

Segundo.—Se mantiene, asimismo, hasta el 31 de diciembre de 1976 la zona de veda Sur modificándose sus anteriores límites, quedando determinada dicha zona por las siguientes coordenadas:

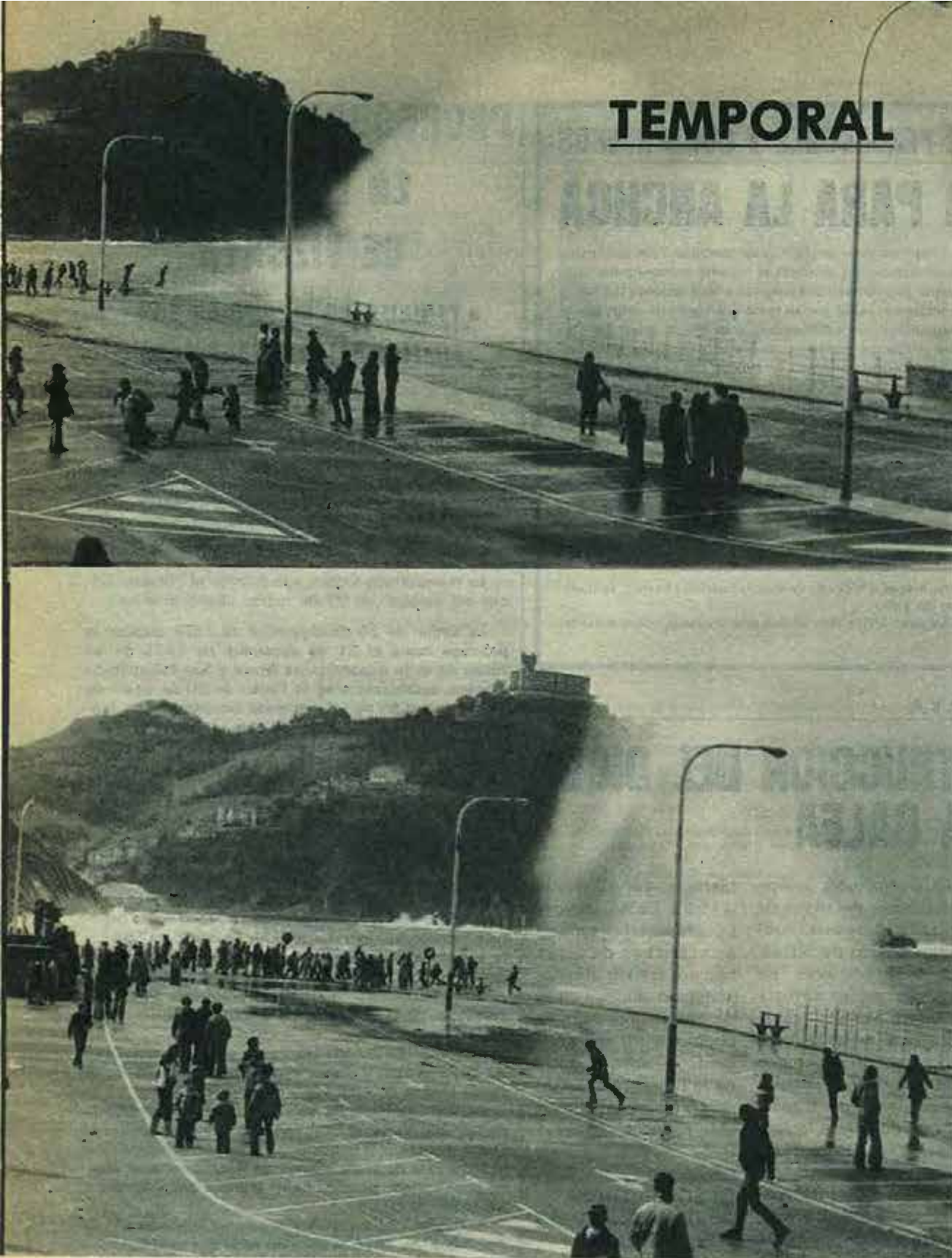
Al Noroeste, 44°-13' Norte y 1°-38' Oeste; al Nordeste, 44°-13' Norte y 1°-30' Oeste; al Sudeste, 43°-48' Norte y 1°-36' Oeste; al Sudoeste, 43°-46' Norte y 1°-52' Oeste.

Tercero.—En la zona de veda Norte continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos. Sin embargo, hasta la fecha antes mencionada de 31 de diciembre de 1976, se autoriza en dicha zona Norte la pesca de la cigala, del 1 de mayo al 31 de agosto, a condición de que las aportaciones de esta clase de mariscos representen un mínimo del 70 por 100 de las capturas totales por día.

Cuarto.—En la zona de veda Sur continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos y de la practicada con artes de cerco, a condición de que estos últimos tengan una altura no superior a 80 metros.

Quinto.—Las infracciones a las disposiciones de la presente Orden ministerial se someterán a las penalidades previstas en la Ley 168/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y Reglas generales de policía de navegación de las Industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante. ■

TEMPORAL



En la segunda mitad del pasado mes de marzo se produjeron fuertes temporales en el Cantábrico. Estas imágenes de Europa Press muestran el paseo marítimo de San Sebastián, con mucha gente que acudió a presenciar el siempre único —porque siempre es cambiante— espectáculo del azote de las olas sobre la costa.

GUIPUZCOA

HOMENAJE DE LOS PESCADORES DEL CANTÁBRICO A DON LEANDRO AMUNARRIZ



Todas las cofradías de la cornisa cantábrica se dieron cita en San Sebastián para rendir un cálido homenaje a don Leandro Amunárriz, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, con motivo de serle impuesta la Cruz de Caballero de la Orden de Cisneros por el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín Bárcena Reus.

Con los postres llegaron los discursos e hicieron uso de la palabra nueve oradores, cada uno de los cuales fue presentado por don Paulino San Emeterio. El primero en hablar fue don José María Malz, presidente del Sindicato de Pesca de Vizcaya, quien mostró su alegría porque al acto asistiera don Agustín Bárcena. Recordó los momentos en que empezara a trabajar en pro de la Federación el homenajeado, de quien resaltó sus virtudes de celo, cariño y diligencia en la misión encomendada. Afirmó que el acto era el público reconocimiento de los méritos contralados, subrayando que los pescadores de Guipúzcoa pueden estar orgullosos de haber contado al frente de la Federación a la figura de don Leandro Amunárriz, y terminó felicitando a éste por su homenaje.

Don León Múgica, vicepresidente de la Cofradía de Pescadores de San Juan de Luz, afirmó que ellos se unían de corazón al merecido homenaje. Recordó los años en que Amunárriz y él trabajaron juntos en la mar y en tierra, sobre todo queriendo solucionar la "guerra de la anchoa". Afirmó que Leandro Amunárriz era el hombre que mejor había comprendido y llevado a buen término el problema. En nombre de los pescadores de San Juan de Luz, le hizo entrega de un obsequio con inscripción en lengua vasca.

Para el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Santander, don Mario Brígido, sería materia de historia examinar y releer la labor desarrollada por don Leandro Amunárriz en pro de los pescadores de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Asturias y Lugo. Se distinguió siempre por el desvelo hacia ellos. "Te agradecemos la labor que has hecho y te pedimos que continúes", y poniéndose en pie, le dio un abrazo en nombre de los marineros santanderinos.

Don Carlos Zubeldía, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, agradeció la colaboración que don Leandro Amunárriz había prestado siempre al sindicato pesquero, sobre todo por su gran competencia y la veteranía de una vida dedicada al mar; subrayó el valor de las opiniones del señor Amunárriz y le hizo entrega de un recuerdo de plata.

Don Adolfo García Ibán, delegado provincial de la Organización Sindical, fue el primero de los oradores que tuvo un recuerdo para la esposa del homenajeado, ya que comenzó sus palabras diciendo: "Querido matrimonio". Afirmó a continuación que él no había faenado con Leandro, pero que Leandro sí había faenado para él, indicando con ello el asesoramiento prestado por el presidente de la Federación de Cofradías al Sindicato. El señor García Ibán terminó diciendo: "Leandro, ezkerrikasko; señora, mi homenaje". Y dirigiéndose a los pescadores presentes les advirtió que su despacho estaba abierto a sus problemas.

El procurador en Cortes don José María Serrat inició su exposición diciendo que desde el año 1200 en que Guipúzcoa se une a España había ofrecido a la Historia española personajes irrepetibles como, por ejemplo, Elicano y Loyola. Pero la Historia no se escribe solamente con personajes destacados. Recordó que era bermeano, que conocía el mar y sus vicisitudes. Tras citar las figuras del Rey Enrique IV, la Reina María Cristina y Francisco Franco, afirmó, refiriéndose al señor Amunárriz: "España te premia con esta distinción. Como representante de la Unión de Empresarios te felicito y deseo que tu ejemplo sirva a los hombres del mar, para el bien de España, que todos deseamos".

El presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya, don Simón Sesma, en unas sencillísimas palabras, dijo que Leandro Amunárriz se había hecho acreedor del homenaje que se le rendía y recordó sus desvelos, principalmente en el aspecto económico de la pesca. Seguidamente le hizo entrega de una gran placa de plata, ofrecida por todas las Federaciones de Cofradías de Pescadores del Cantábrico.

Por último, el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín Bárcena Reus, expresó su sentimiento de emoción por hallarse en San Sebastián, en el País Vasco, grandes y entrañables. Refiriéndose a Leandro Amunárriz, indicó que había sido un colaborador de "un sindicalismo mío y de él, con el diálogo siempre presto en el bien hacer. Supo decir no, cuando era no; y supo decir sí, cuando era sí. Esta condecoración es el reconocimiento parcial de lo que tú has hecho". Se ofreció como valedor de esta zona, incomprendida a veces, y añadió: "Se al Gobierno, el que fuera, dice que la pesca no es prioritaria, me marchó. Solo no haré nunca nada; con vosotros, hombre con hombre, puedo hacer mucho. Leandro, el presidente del Sindicato está contigo".

Seguidamente, tomando la Cruz de Caballero de la Orden de Cisneros se la prendió en la solapa, abrazándole a continuación, mientras resonaban los aplausos de los asistentes.

Puesto en pie el homenajeado, volvió a recibir otra ovación, y cuando se hizo el silencio dijo: "Soy un modesto pescador que empecé en la pesca de bajura en 1913. Este antecedente no es el más adecuado para un discurso". Afirmó que lo dicho sobre su persona era excesivo. Su único mérito está en haber trabajado en favor del pescador, que tiene que soportar una durísima vida. Refiriéndose a la condecoración añadió que la llevaría él, pero la consideraba como otorgada a todos los pescadores del Cantábrico. Agradeció a todos, y en especial a los representantes de San Juan de Luz, el homenaje que se le tributaba.

Tras los discursos, y como es costumbre en el País Vasco, los asistentes entonaron diversos cantos. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

PROSPECCIONES PESQUERAS EN EL SUR DE FRANCIA

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—A través del barco especial "Pelagia", perteneciente al Instituto Científico y Técnico de Pesca Marítima, se ha efectuado en el mes de febrero la primera campaña 1976 de prospección sistemática de sondeos para detectar bancos de especies pelágicas costeras en el Sudoeste de Francia, desde Croisic hasta San Juan de Luz, a muy pocas millas de España.

En el sector de Las Landas, que habitualmente es de gran actividad para los pesqueros vascos en invierno, la prospección ha sido más profunda e importante, con resultados favorables de concentraciones pesqueras amplias, a menos de 40 metros de profundidad, lo que supone una gran ventaja.

La sardina se ha presentado con tres clases de tallas diferentes: la mayor de las que entran trece por kilo; la media, entre treinta y cuarenta unidades, que responde perfectamente a las normas comerciales más corrientes, en

gran abundancia a siete millas de Cap Breton y a 60 y 80 metros de profundidad, y la pequeña, de la que componen el kilo sobre ochenta unidades, y cuya mayor abundancia se ha localizado a la altura de Cap Ferret.

Con relación a la anchoa, se han contabilizado desde 55 a 90 unidades por kilo, en abundancia al Sur del río Gironde y en el sector comprendido entre el Bajo Afcachón y el golfo de Cap Breton.

La temperatura del agua ha oscilado de 9,5 grados la más baja a 11,5 la más elevada.

EL "ALDURA", APRESADO

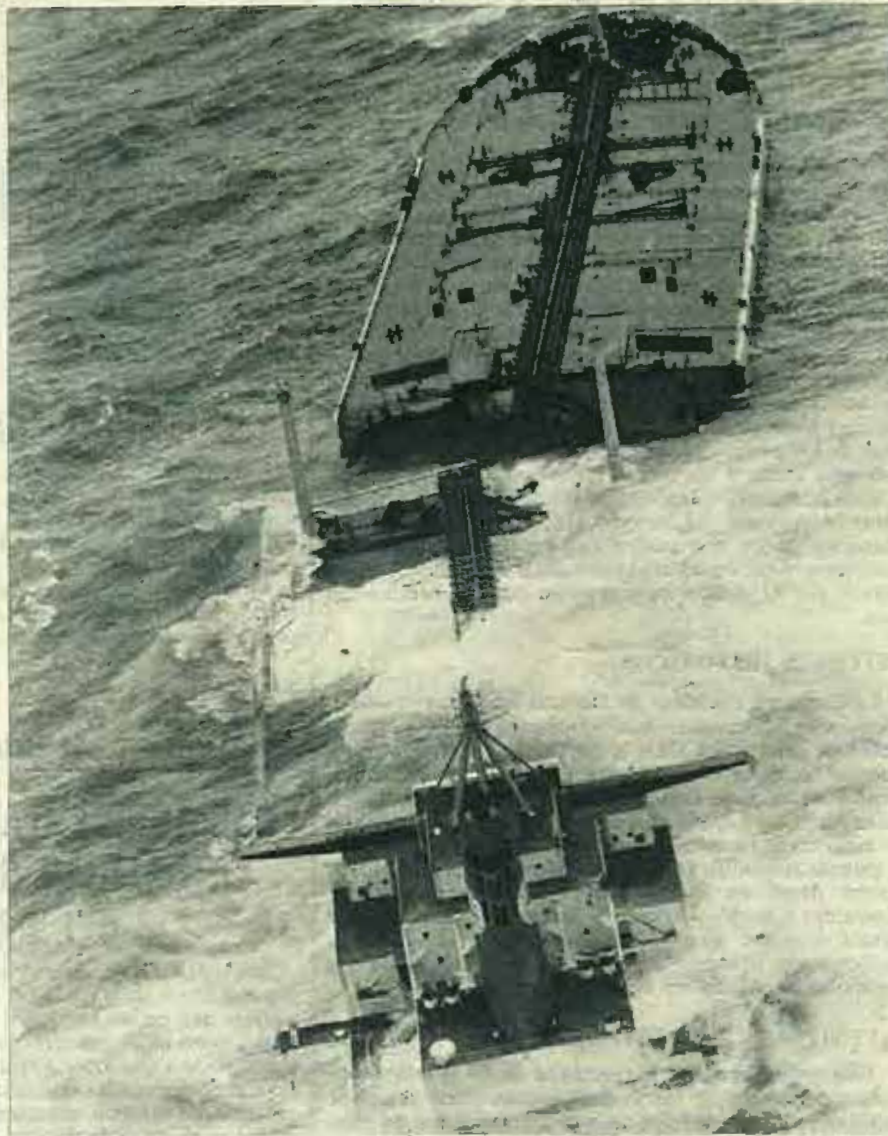
IRUN.—Acusado de estar faenando en aguas, jurisdiccionales francesas ha sido apresado el pesquero guipuzcoano "Aldura", que fue conducido al puerto francés de Bayona, el pasado día 29 de marzo.

La pesca que portaba el "Aldura" ha quedado decomisada y el patrón de la embarcación deberá abonar una fuerte multa, puesto que, además, las redes, según los franceses, eran de malle más reducida que la reglamentaria.

Sigue CRONICAS NACIONALES en página 38

PARTIDO EN DOS

... Y 1.200 TONELADAS DE CRUDO CONTAMINAN LAS AGUAS DE LA BRETAÑA FRANCESA



OUESSANT (Francia). Las imágenes nos muestran dos aspectos del petrolero griego "Olympic Bravery", de 275.000 toneladas de desplazamiento, que encalló frente a las costas de la Bretaña francesa. El accidente se había producido en el pasado mes de enero, pero en los últimos días de marzo se produjo en aquella zona una fortísima tormenta, como consecuencia de la cual el buque se partió en dos. Su carga, 1.200 toneladas de crudo, se derramó, ocasionando un gravísimo problema de contaminación en aquel litoral. (Fotos: EUROPA PRESS.)



BELGICA

LA RECESION ECONOMICA SE HACE SENTIR EN LOS PUERTOS DE EUROPA

AMBERES (De nuestro corresponsal).—Al hacer un resumen de las actividades de este puerto durante 1975, resulta como principal acontecimiento, la inauguración de la nueva unión Escalda-Rhin. La puesta en marcha de dicha unión era, evidentemente, una de las esperanzas para el año 1975. En los demás, la actividad portuaria fue como sigue:

TRANSITO DE MERCANCIAS

En el curso del año, 17.376 buques (60.986.000 TRB) han hecho escala en el puerto de Amberes, contra 18.755 unidades (63.861.000 TRB) que lo hicieron en 1974. El tráfico global de mercancías en 1975 puede estimarse en 61 millones de toneladas, sufriendo una disminución con relación al año 1974. De petróleo entraron 18 millones de toneladas, contra 16,7 millones en el año anterior. La disminución se ha hecho sentir en la mayor parte de las mercancías, a excepción del grupo de granos: en ocho meses, el tráfico de granos aumentó el 50 por 100 con relación al año 1974. El transporte de petróleo y derivados también aumentó. Las mercancías generales disminuyeron entre el 20 y 25 por 100 con relación al año anterior.

TRAFICO DE "CONTAINERS"

Ha habido una regresión en los "containers" del 14 por 100. El tráfico total se elevó a 222.506 unidades (3.335.558 Tm.), contra 247.850 unidades (3.825.000 Tm.) en 1974. Acontecimiento mercante fue la primera escala del "Seven Seas Bridge", buque portador de "containers" llamado de la "tercera generación" que hace el servicio entre Europa y Extremo Oriente.

ESTABLECIMIENTO DE INDUSTRIAS

A pesar de la recesión económica, las industrias portuarias han continuado desarrollándose en 1975. En el sector de reparación de buques se ha notado la puesta en servicio de un nuevo dique seco, pudiendo servir a navios de hasta 150.000 TRB. La compañía Bayer, en el lado izquierdo del Escalda, ha encaminado la construcción de una usina de fibra de vidrio; esta unidad tendrá capacidad para 12.000 toneladas por año. Basf realiza la construcción de una empresa de material de aislamiento con una capacidad de 3.000 toneladas. Basf y Ugine Kuhlman construyen conjuntamente una usina para Eurane, de una capacidad de 24.000 toneladas por año. Basf también construye una terminal para ácidos fosfóricos, con dos reservorios de 10.000 toneladas. Así como Bayer anuncia la construcción de una usina de anilinas.

Polyolefins empezó en marzo de 1975 a aumentar la capacidad de producción de polietileno, de 60.000 a 100.000 toneladas. Esso ha continuado la construcción de su refinería, de una capacidad de 12,8 millones de toneladas por año. Albatros aumenta su refinería a 5,5 millones de toneladas. Ha sido puesta en servicio la central nuclear de Doel, con un segundo reactor, de una fuerza de 390 megavatios.

MANTENIMIENTO DE MERCANCIAS:

También han continuado desarrollándose, sobre todo, los depósitos y el sistema de distribución. Es así que tenemos la inauguración de una empresa de transbordo de minerales; un nuevo depósito, de 5.700 m³, otro de 10.200 m³, depósitos para minerales no ferrosos, otra empresa para el transbordo de cuerpos grasos y la construcción de nueve tanques, con una capacidad para productos químicos de hasta un millón de metros cúbicos.

Como conclusión, podemos decir que a pesar de la recesión económica, aquí se ha producido una expansión estructural en la industria, que continuará según las perspectivas, en los próximos años.

CONGRESO INTERNACIONAL DEL DERECHO DEL TRANSPORTE EUROPEO

En esta ciudad tuvo lugar la celebración del Congreso Internacional del Derecho del Transporte Europeo, que estuvo organizado por la asociación del mismo nombre y contó con la colaboración de Lloyd's, de Londres.

Unos 450 participantes, de 21 países, se volcaron sobre el problema del transporte internacional. Se trataron los contratos de fletes, buques "charter", el transporte combinado y el problema de los seguros. El Lloyd's, de Londres, que organiza periódicamente un congreso para estudiar los problemas que conciernen a la navegación marítima, ha tratado el tema de los buques "charter", que fueron por parte de la UNCTAD, en Ginebra, tema de serias discusiones. Ahora, los juristas han tenido mucho interés en organizar y estudiar el problema basados en convenciones jurídicas uniformes y universalmente reconocidas, evitando así la ambigüedad y contradicción entre la jurisprudencia de los diferentes países. ■ MIGUEL ANGEL PEÑA.



LOTERIA PARA SALVAR AL "FRANCE"

EL HAVRE.—El industrial Paul Gaineau quiere salvar al "France". Alquiló un cine en El Havre para explicar a los ciudadanos su plan, que consiste en crear una asociación que financiaría la explotación del navío, permitiendo a los accionistas ganar viajes a bordo del prestigioso barco. El "France", vendido en billetes de lotería, es, en esencia, el sistema original de este hombre que se fotografía con el buque al fondo; buque que ya lleva anclado un año, por no ser rentable.



LA PRIMERA ESTIBADORA DE DINAMARCA

"No me gusta el trabajo de oficina, éste es mucho más divertido", ha declarado Birgit Baek Christensen, de diecinueve años, la primera danesa que se dedica a la profesión de estibadora, manejando una grúa en el puerto de Copenhague.



ATRAVESARA EL ATLANTICO EN UNA BARCA DE CUERO

CROSSHAVEN (Irlanda).—El explorador y escritor Tim Severin (en la foto) va a verificar un viaje desde Irlanda a Estados Unidos en la barca de cuero de la imagen, acompañado por otros cuatro tripulantes. Siguiendo la ruta Escocia-Islandia-Groenlandia, tratará de probar que los irlandeses efectuaron viajes similares hace quinientos años.

IRLANDA

LOS PESCADORES SOLICITAN EL LIMITE DE 50 MILLAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—La situación de la industria pesquera se hace cada vez más crítica. Cuando al fin de siete años las reglas de la Comunidad Europea entraron definitivamente en vigor, las aguas irlandesas, virtualmente las únicas aguas ricas que permanecen en Europa (aparte de las de Noruega, que no está en la Comunidad), se hallaron abiertas a todas las flotas de pesca británicas, alemanas, holandesas, belgas y francesas. Lo que piden con fuerza los pescadores, en un número cada vez más creciente, es la imposición de un límite exclusivo de 50 millas para Irlanda, con cesión quizá de algunas áreas dentro del nuevo límite para algunos derechos de los países cuyos barcos de pesca hacen tradicionalmente frente a las costas irlandesas.

Una comisión del Instituto Marítimo hace indagaciones sobre el porvenir del Servicio Naval: la Marina militar irlandesa, ahora con cuatro unidades y menos de 500 marineros, sigue operando bajo mando del Ejército, lo que parece por lo menos inconveniente para la Marina del país.

ESTUDIOS HISTORICOS

La Sociedad Irlandesa de Historia Militar, una de las sociedades intelectuales más apreciadas de Irlanda, que acaba de celebrar el XXV aniversario de su fundación y que ha hecho muchísimo para descubrir los eslabones, tanto navales como estrictamente militares, que existieron entre Irlanda y España, discutió largamente en su reunión de este mes la expedición española mandada en 1775 por el general Alejandro O'Reilly, nacido en Dublín, en 1725, contra Argel, en la que participaron los prestigiosos almirantes Castejón, Barceló y Mazarredo. Se permite la misma sociedad otras discusiones futuras acerca de la participación irlandesa en la defensa de las posesiones españolas en África del Norte en el siglo XVIII.

INVESTIGACIONES PETROLIFERAS

Esta primavera verá la reentrada de las grandes compañías petroleras en las investigaciones para descubrir petróleo en los alrededores de la costa meridional del país. El puerto de Cork espera con entusiasmo el resultado de estas investigaciones, sufriendo este puerto, como la mayoría, de los efectos de la depresión económica mundial.

Vino durante el mes a Dublín, procedente de Cádiz, el buque de cabotaje danés "Moss Marco", 372 toneladas. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



EL DIQUE MAS SEGURO

Los terribles temporales e inundaciones que recientemente azotaron el Norte de Europa han demostrado de nuevo la vital importancia de diques seguros, única garantía para tierras como Holanda y gran parte del Norte de Alemania. En esta última ha producido gran satisfacción la formidable resistencia de este dique, el más seguro de todo el país, que ha demostrado ser un auténtico baluarte para el puerto de Bremerhaven. (FOTOFIEL.)

ALEMANIA

LAS TORMENTAS MEJORARON LA CALIDAD DE LAS AGUAS DEL BALTICO

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—En algunas zonas de la costa del mar Báltico, los fuertes temporales que en los primeros meses de este año tuvieron lugar, tanto en el mar del Norte como en el Báltico, han contribuido a una intensa renovación de las aguas del Báltico, mejorándose las condiciones ecológicas para la procreación de diversas especies de peces.

Según los datos facilitados por el buque "Solew", dedicado a la investigación científica en las costas del Báltico, desde hacía por lo menos veinte años no se había observado una renovación tan activa de las aguas del fondo del mar como la observada ahora, a raíz de las tormentas de enero último. Procedentes del mar del Norte, grandes masas de agua salada han venido a renovar las condiciones del agua en las bahías de Bornholm-Becken y Gotland, en una profundidad de 100 metros. En estas zonas, en las que la vida de la fauna submarina estaba a punto de desaparecer por falta de oxígeno, han vuelto a verse ahora merluzas—desde hace tiempo inexistentes— a una profundidad de unos 70 metros. Esta renovación de las aguas, tan importante desde el punto de vista ecológico, tiene una importancia todavía superior para las flotillas pesqueras del Báltico dedicadas a la pesca de la merluza.

HAMBURGO: MENOS TRANSBORDO DE MERCANCIAS

Según un informe del Departamento de Comercio Marítimo del Ministerio Federal de Transporte, en Hamburgo, los puertos alemanes sufrieron el pasado año de 1975 un considerable descenso en el volumen de sus cifras globales de transbordo de mercancías, registrándose solamente una cifra general total de 134 millones de toneladas, es decir, unos 25 millones de toneladas menos que en 1974. Tratando de explicar de modo tranquilamente la situación, el informe hace una exposición detallada de las condiciones particularmente favorables en que la Marina Mercante alemana pudo trabajar en 1974.

También en 1975 el transporte por vía fluvial, en Alemania, ha visto retroceder sus cifras. La Federación Alemana de Armadores Fluviales, en Duisburg, dice que el volumen de mercancías transportadas el año pasado —230 millones de toneladas— es aproximadamente un 10 por 100 menos que el de 1974 (252 millones). ■ MANUEL NOALES.

CARTA A NESTOR LUJAN

DEL ESCORBUTO A LA CURA DE ADELGAZAMIENTO

DUSSELDORFF (De nuestro corresponsal).—Admirado Buscón culinario, Néstor Luján:

Aún en mi bolsillo el último número de "Hoja del Mar" y en mi paladar el gusto de su artículo, golpeó mi distracción la lectura de las "cartas-menú" preparadas este día para la tripulación del barco al que mis servicios laborales me habían obligado a visitar.

Inmediatamente y para su fenomenal archivo pensé en hacerlas llegar a sus manos.

Buscando las palabras que disculparan mi carta, ya de retirada, recogí la revista alemana "Stern", acertando a leer un reportaje que me impulsó a seguir indagando sobre el tema y me animó a convertir aquella en este envío, aunque, emperrado en remitirlas, se las manda por correo en idioma alemán, españolizándolas en este trabajo para un mejor entendimiento general.

Al repasarlas me parece increíble la decisión de aquel capitán Kessler, que mandaba la goleta "Christine", que, con ocho hombres de tripulación, partió el 28 de agosto de 1881 desde Hamburgo en ruta a Sudamérica.

Tras ciento treinta y nueve días de navegación, arribó a Guayaquil. Las patatas se habían terminado cuarenta y nueve días antes, a la altura del cabo de Hornos. Peor fue aún el regreso. Al ciento catorce día del mismo, ya cruzado el Ecuador, al capitán se le declaró el escorbuto, siguiéndole poco después el grumete, tres marineros y el piloto. El cocinero comunicó que las provisiones se habían agotado, mas su recomendación de hacer escala en el puerto más cercano no fue atendida por Kessler, que pensaba antes en los perjuicios que este rodeo pudiera ocasionar a los armadores que en su propia salud y la de sus hombres, casi todos incapacitados para prestar normalmente sus servicios. Todavía esperó hasta que el último puñado de guisantes fue distribuido —habían transcurrido cincuenta días a rastras con su enfermedad y la de los demás—, para ordenar que fuera izada la bandera de socorro. Un carguero inglés envió carne y verduras al "Christine". Cuando, finalmente, recalaron en puerto en busca de ayuda, el capitán tenía un pie corrompido, que hubo de serle amputado. Según J. Meyer, en su libro "Veleiros hamburgueses de 1795 a 1945", el caso del "Christine" era típico de una época que hoy se sigue calificando de romántica. Al final del posado siglo se citaba en el "Libro de Reglamentos de la Marina" que cada hombre debería recibir diariamente una libra de carne salada o cuatrocientos gramos de tocino salado, además de guisantes, judías y sémola de cebada.

Crea que los lectores, y, por supuesto, don Néstor, comulgarán con mi asombro si, como yo, hubieran comprobado en el barco que acabo de abandonar que la tripulación ha desayunado pan de molde con piña, mantequilla y huevo, pastel de Berlín con tocino frito, pasta con jamón y cuatro clases de pan, lo que estima delicado y animoso para comenzar el día aunque sea en alta mar y con idem de fondo. Bien, sigamos con lo que les espera. Para el mediodía: Entremeses variados, distintas ensaladas, especialidades del mar, sopa de carne con tocino y cebolla, estofado de vaca en rollo, variantes de guisantes, zanahorias, puerros y judías verdes, patatas cocidas con perejil, hígado de ave con setas en vino de Madeira, arroz a la india y ensalada con salsa, flan de chocolate en salsa de vainilla y, naturalmente, café moko. Para la cena: Especialidades sorpresa, fondos de alcachofas rellenos, pan de molde y mantequilla, consomé "Celestino", filete de pescado a la portuguesa con legumbres variadas y patatas con mantequilla, arroz con huevos al plato, pera a la "Hélène" y moka.

Ningún trabajador alemán está cuidado tan principescamente como los tripulantes de los cargueros alemanes. La cartas-menú de un barco de esta clase y de esa nacionalidad con travesías largas y de tipo medio, son las que exhibe cualquier restaurante de categoría más que regular. Como mínimo, a elegir entre seis en los barcos que hacen la ruta a América del Sur. En la citada revista alemana "Stern", Joachim Kastner, jefe de cocina y ex especialista dietético en un sanatorio, aclaró que "más de 2.500 calorías son malas para los muchachos".

Rudo trabajo muscular es apenas necesario a bordo de estos modernos mercantes, y, por lo tanto, el desgaste de energías es ínfimo.

La célebre armadora Hapag Lloyd se preocupa de enviar a capitanes y jefes de cocina de sus barcos un folle-



to con más de 100 páginas con combinaciones variadas, calculadas caloríficamente e idóneas para los climas que deban soportarse. Lo que en muy pocas cantinas fabriles se conoce y mucho menos se pone en práctica es de norma diaria entre Hamburgo y Hawai, como entre Río de Janeiro y Shangai. Se ha comprobado que el régimen ideal para esos marinos debe componerse de un parte de alhúmina, una parte de grasa y cinco de hidratos de carbono.

Total, que casi nos atrevemos a asegurar que cualquier tripulante puede seguir una cura de adelgazamiento a bordo sin pasar hambre y sin avitaminosis. No tiene más que recurrir al jefe de cocina, y ... listo. No es extraño, pues, que la verdadera y sincera armonía entre la tripulación dependa más de Savarin que de Nelson.

Y, como siempre, a todos nuestros marinos, la seguridad de contar conmigo y mandar como gusten, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

NORUEGA

DOS MILLONES DE TONELADAS DE PESCADO SE CAPTURARON EN 1975

OSLO (Servicio especial).—En 1975, por onceavo año consecutivo, las capturas noruegas han superado los dos millones de toneladas. No obstante, desde el año 1967, en que la captura fue de tres millones de toneladas, la tendencia ha sido decreciente: en 1972, 2,9 millones de toneladas; en 1973, 2,7; 2,4 en 1974, y 2,3 en 1975.

El bacalao y los arenques han constituido la base de las pesquerías noruegas. En la actualidad, se van haciendo cada vez más escasos, aunque por lo que concierne a la importante industria de harinas de pescado, se ha demostrado la posibilidad de utilizar el capelán, en lugar de arenques, como materia prima, así como otros tipos de peces de inferior calidad.

CONSUMO HUMANO

Los tipos más importantes de pescado para el consumo humano en Noruega son el bacalao, el abadejo y el eglefino, y las capturas respectivas, para 1975, fueron de 237.000, 101.000 y 46.000 toneladas.

Las estimaciones iniciales totales de las capturas pesqueras noruegas en 1975 fueron de 1.885 millones de coronas, que reflejan un descenso de 350 millones de coronas con respecto a las de 1974. El valor de las exportaciones de pescado y de productos derivados descendió 400 millones, situándose en 2.780 millones de coronas. Este hecho refleja la recesión internacional, con una reducción en la demanda y un descenso en los precios, pero refleja también el declive continuo de los bancos pesqueros y de las capturas de las especies más valiosas.

ZONA ECONÓMICA DE 200 MILLAS

La preocupación por el mantenimiento de los bancos y de las comunidades pesqueras a lo largo de la costa, particularmente en el lejano Norte, dicta la política noruega, deseosa de establecer una zona económica fuera-costa de 200 millas. El Gobierno está tratando de convertir en realidad ese propósito por medio de acuerdos negociados con los principales países afectados; esto es, aquellos que tienen intereses pesqueros dentro de la zona de las 200 millas. Noruega está participando también de forma muy activa en las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se confía en que establezcan zonas económicas de 200 millas a nivel internacional.

POBLACION PESCADORA

Mientras tanto, se observa que la población pesquera ha descendido de forma drástica en estos últimos años. En el censo realizado en 1960 se calculaban 61.000 pescadores, y en el de 1971, esa cantidad se redujo a 35.000, y a partir de esa fecha ha seguido descendiendo. Con mayores y mejores embarcaciones y

(Pasa a la página siguiente)

MASCARON

Este mascarón de proa, que adorna el buque "Suec Decon" (naturalmente, traducido, "muchacha dulce"), toque de la mar romántica al los hay y que viene al paso para ilustrar la interesante crónica de nuestro corresponsal en Düsseldorf, va a ser entregado al museo naval de Bremerhaven, en Alemania.



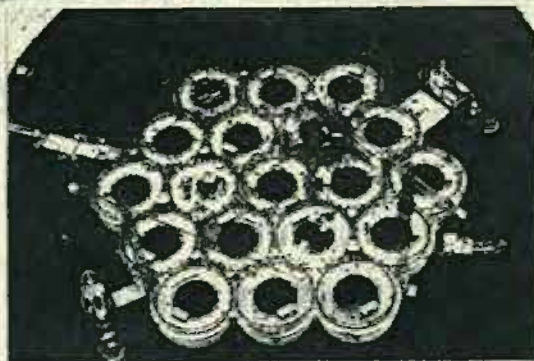
MURIERON SEIS TRIPULANTES DE LA PLATAFORMA

BERGEN (Noruega).—La plataforma petrolífera noruega "Deep Sea Driller" se hundió en aguas del mar del Norte como consecuencia de un fuerte temporal. De los 47 tripulantes de la misma, seis, que trataban de llegar a la costa en un bote salvavidas, perecieron. Todas las víctimas pudieron ser recogidas y trasladadas a tierra a bordo de un helicóptero.



NUEVA PLATAFORMA

AABDALSNES (Noruega).—Dos vistas de la plataforma petrolífera que se está construyendo en este fiordo. La parte inferior (foto pequeña) tiene un peso de 75.000 toneladas.



HELADO MAR DEL NORTE

Este es el rompehielos finlandés "Sisu", que va abriendo paso a los buques en las aún heladas aguas del mar del Norte. Mientras la primavera se abre al resto de Europa, los cargueros tienen que navegar en esta latitud por el estrecho pasillo que les van haciendo barcos como el "Sisu".



CRONICA DE NORUEGA

(Viene de la página anterior)

equipos nuevos y avanzados, la captura se ha mantenido por encima de los dos millones de toneladas anuales, a pesar del gran descenso en el número de manos. Sin embargo, la composición de las capturas ha experimentado cambios en detrimento de las ganancias de las gentes de la mar, y esto, unido a aumentos considerables en los costes, ha hecho perder el atractivo de la pesca. Los nuevos alistamientos son pocos y el promedio de edad es elevado.

En Noruega, la pesca es una antigua tradición con técnicas acumuladas, y esto se refleja de forma especial en la inmensa cantidad de formas para el tratamiento del pescado con destino a los mercados de todo el mundo. El pescado seco (normalmente bacalao y denominado generalmente pezpalo) ha sido una especialidad desde tiempos de los vikingos y continúa constituyendo una exportación considerable, teniendo a Nigeria como mercado principal. El bacalao seco y salado tiene como destinos principales a Brasil y Portugal. El enlatado del pescado —especialmente el del espadín y el de los jureles— es una industria importante, con exportaciones a todos los rincones del mundo. En las últimas décadas, los filetes de pescado congelado se han convertido en la principal exportación dentro del comercio internacional noruego de pescado.

BENEFICIOS COMERCIALES

Los beneficios comerciales muestran que en 1975, cuando el total de las exportaciones noruegas era de 37.778 millones de coronas (32.317 sin contar las embarcaciones), las pesqueras estaban valoradas en 2.073 millones de coronas. La producción de harina de pescado alcanzó un nivel máximo de 494.000 toneladas en 1967. El "output" de 1974 fue de 320.000 toneladas y el de 1975 de 325.000. La producción de aceite de pescado fue de 327.000 toneladas en 1967, de 153.000 en 1974 y de 175.000 en 1975. Así que las pesqueras proporcionaron unas exportaciones de conjunto de bastante más de 2.600 millones de coronas, mientras que las exportaciones de embarcaciones de pesca, material, equipo naval (desde anzuelos y redes, a sonars y sondeadores electrónicos) y maquinaria para la elaboración (especialmente plantas de harina de pescado) se acumulan a estas cifras.

EXPORTACIONES A ESPAÑA

El producto pesquero más importante dentro de las exportaciones noruegas con destino a España ha sido, con gran diferencia, el bacalao. Las exportaciones noruegas de este producto y para el año 1974 alcanzaron un valor aproximado de 60 millones de coronas, y el bacalao salado y seco, alrededor de los 15 millones de coronas. Debido a las restricciones españolas a las importaciones en el año 1975, estas cifras descendieron a cero y tres millones, respectivamente. ■





MEXICO

NO SE APROVECHAN LOS RECURSOS MARINOS PARA EL CONSUMO HUMANO

MEXICO (De nuestro corresponsal).—México desaprovecha un recurso de primera calidad para el consumo humano y una gran fuente de trabajo al "quemar" las sardinas para hacer harina de pescado. La mayor parte de las plantas han surgido mediante engaño o con el señuelo de procesar "basura o desechos de la pesca"; sin embargo, al aumentar la demanda de los fertilizantes y purinas, las empresas del mar han encontrado con estos productos un mercado abierto, en aumento seguro, y que requiere operarse con el mínimo de personal. Para procesar 100 por 100 la anchoveta, las sardinas (pescas pequeñas), se requiere:

1. Reducir la capacidad de bodegas de los barcos.
2. En los barcos grandes en operación, seccionar sus bodegas, a fin de que no se revienten el pescado por su propio peso.
3. Sacar el producto fresco en cajas de madera, de 10 kilos o 20 kilos como máximo, y manejarlo a mano.

Lo anterior aumenta considerablemente la calidad del producto. Y además, se puede entregar al pueblo un producto mejor que la carne de res, y más barato.

La forma más rápida de hacer que se consuman más productos del mar en la dieta diaria es presentar productos baratos a las clases necesitadas, ya que la mayor parte del pueblo mexicano come pescado bajo el aspecto religioso (cuarentena, viernes, etcétera...), y no consiente comer un producto tan necesario en otra época.

NO SE COME PESCADO

Se gastan millones de pesos en propaganda para ofrecer al consumidor productos vistosamente procesados y sumamente caros, que no estimula, para aumentar su consumo; sino frena la mejor propaganda que deben hacer las dependencias oficiales, y que no debía ser otra que preparar productos y ofrecerlos baratos, hasta lograr el hábito de comer pescado.

Otros países aprovechan lo que en México no se explota o se hace precariamente: el atún, el pez espada, marlin, corbina y rockot.

¿QUE SE HACE PARA PROTEGER NUESTRAS AGUAS?

Mientras el ciudadano Presidente de la República eleva su voz, con dignidad, en el foro de las Naciones Unidas para hacer prevalecer nuestro derecho sobre las 200 millas del mar territorial y legar a nuestras futuras generaciones la riqueza incalculable en recursos pesqueros y materias primas, las comisiones diplomáticas encargadas de establecer las cuotas para las capturas asumen actitudes frías, que rayan en la indiferencia, y contrastan con la enérgica postura presidencial.

Mientras los periódicos, día a día, sacan en sus titulares grandes sumas de ciudadanos desocupados las industrias del mar, día a día también, van "cay-

dando" a la desocupación al cerrar sus puertas a los trabajadores por falta de materia prima de buena calidad.

Baja California, a pesar de contar con pesca abundante, se ve frenada en su desarrollo industrial pesquero y se convierte en centro de sus recursos.

Hace dos años que vienen proliferando en las costas del Noroeste las plantas quemadoras para hacer la harina de pescado, con la consiguiente pérdida de un recurso alimenticio balanceado en la dieta del pueblo mexicano.

Aquí también se observa una actitud contraria a los propósitos presidenciales: "... llegar a capturar medio millón de toneladas anuales..." de especies para el consumo humano y no de especies para quemar.

Es necesario luchar porque los barcos sardineros reduzcan la capacidad de sus bodegas o las seccionen, de manera que el producto no se maltrate y se reduzcan a lo mínimo los desechos que se queman.

Es necesario también que las empresas quemadoras de la zona del golfo de California amplíen sus instalaciones para procesar la sardina, la chinuda y el macarel, ya que son las especies que se capturan, y las cuales, en su mayoría, son destinadas a los hornos. Hacer harina, quemar el producto, tienen grandes ganancias para las empresas con mínimo de costos; analicen, si no, los siguientes datos:

Una tonelada de sardina grande produce aproximadamente 30 a 32 cajas; una tonelada de sardina Monterrey produce aproximadamente 27 a 29 cajas; una tonelada de sardina chinuda de Guaymas produce aproximadamente 25 a 27 cajas, y una tonelada de sardina macarela regular produce aproximadamente 24 a 25 cajas.

Las empresas del golfo de California no procesan anchoveta, porque tal especie no la hay en esa zona, y las manchas de bocona son sumamente reducidas, a tal grado, que ninguna empresa aceptaría que se le concediera la explotación de ella exclusivamente para quemarla (quemaría).

La empresa Zapata, el predator más terrible que se está estableciendo en Ensenada, Baja California, para quemar anchoveta, en pocos años reducirá la abundancia de otras especies que en el recurso anchovetero encuentran un eslabon muy importante en su cadena alimenticia.

La abundancia de la anchoveta en Baja California obedece a la sobreexplotación de los tumbidos en la zona, agotando una fuente de alimentación, perjudicando a una actividad que daría empleo a miles de trabajadores.

Hay varias plantas procesadoras de harina de pescado para alimento animal en Guaymas, Puerto Peñasco, Santa Rosalía; dos flotantes, con base de descarga en Mazatlán: los barcos "Mexicali" y "El Salvador", que incursionan en Baja California y Jalisco. Hay también en Bahía Magdalena, Puerto San Carlos, en Puerta López Mateos e Isla de Cedros y varias en Ensenada. Este último puerto utiliza anchoveta y sardina para hacer su harina de pescado. ■ ABÍU ZAMUDIO.

LA ADMINISTRACION NO GUIDA EL COOPERATIVISMO PESQUERO

MEXICO (De nuestro corresponsal).—La cooperativa de producción pesquera Pescadores de Atún de México, después de haber hecho trámites muy largos, no han recibido el crédito para adquirir un barco de "vara" ("bite boat") y pescar en las costas de Baja California, como lo hacen los barcos americanos del mismo tipo.

Los que hemos navegado muchos años en la mar, pescando atún, camarón escama, sardina, anchoveta, langosta, conocemos inmediatamente al pescador, al marino, que en su sangre lleva el amor al mar. Llega al puerto y tiene que salir pronto; se desespera porque el barco no lo tienen listo con rapidez. Nosotros sabemos quienes son los integrantes de la cooperativa Pescadores de Atún de México; sabemos que no son pescadores de hace un mes, de un año, no; son pescadores que han pescado muchas temporadas en los bancos atuneros del golfo de California, en el Pacífico, en las islas, y en las aguas frías de San Francisco y Astoria en el invierno, cuando los barcos americanos van a pescar albacora; todos, absolutamente todos, son pescadores de profesión, no advenedizos.

FAVORITISMO COOPERATIVO

Cada vez que nos reunimos, comentamos lo paradójico que resulta la tramitación de los créditos para los barcos atuneros. Se forman cooperativas en las cuales hay unos cuantos pescadores y un número mayor de parientes sin la formación marina, y les dan los barcos inmediatamente; está el caso de la cooperativa, que surgió de la noche a la mañana, y que le dieron uno de los mejores barcos, el "Conquistador"; esto acarreo comentarios agrios en contra del subsecretario de Pesca, a quien creyeron tener interés en el barco ¿por qué esta Cooperativa había recibido barco y no fue la última, como correspondía? Las ventajas de estas Cooperativas sobre las otras son absolutamente grandes:

- 1.º El barco "Conquistador" fue construido en astilleros con experiencia en el ramo.
- 2.º Al pasar a México se encontraba en servicio.
- 3.º Su lugar de operación prácticamente era el mismo.
- 4.º Constaba ya con el equipo de pesca adecuado.
- 5.º Es prácticamente nuevo.

Lo más probable es que los entrevistadores desconocen los alcances de la pesca de vara, porque en USA siempre ha traído problemas con México, cuando se les reclama que los "bite boat" incursionan a los pescadores de Baja California, cosa que continúan haciendo año por año.

No hay vedas en la zona Ciat correspondiente a esta parte de la costa; trabajan sin competidores, ya que México sólo cuenta con un barco de "vara" en San Lucas, si es que existe el "Santa María".

Actualmente hay una nueva flota mosquita americana, que ha pasado inadvertida para la subsecretaría de Pesca y que incursiona constantemente a los pescadores de Baja California, en las bahías, donde dejan sus redes "agalleras" dos o tres días durante las aguas, para ir a sus lugares de origen.

Esto incluso lo hacen muchos pescadores que van embarcados como tripulantes de la flota mosquito que piratea en estas aguas. De aquí las lágrimas de impotencia de estos pescadores, que continúan pescando, y que incluso del otro lado hasta van de capitán a pescar albacora, y aquí, en México, no tienen aceptación... no son susceptibles de créditos: son trabajadores. ■ ABÍU ZAMUDIO LUVIANO.

FINLANDIA

ABUNDANCIA DE ARENQUES

HELSINKI.—Las costas finesas han estado estos días saturadas de pesca, y muy en particular de arenques. El fenómeno se atribuye a las recientes tormentas que han afectado a Europa y que removieron las aguas y alteraron su temperatura (en este mismo sentido se pronuncia nuestro colaborador Noales, en su crónica de Hamburgo que publicamos en la página 20).

En la fotografía de arriba, el pesquero finés "Nordsjö", rebosante de arenques como hacía años que no se había visto: la cubierta y la bodega se ven desbordadas por 50.000 kilos de pescado, más del doble de lo que habitualmente venía extrayendo de la mar.



CARAVANA DE VELEROS

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, José María Carrascal).—Como un bicentenario no se celebra todos los días, ni todos los años, los Estados Unidos se proponen festejar su CC aniversario por tierra, mar y aire. Por mar, vamos a ver una de las más hermosas, poéticas y fantasmagóricas visiones que pueden ofrecerse al hombre de nuestra época: un desfile de grandes buques de vela, más de 200 en total, desde fragatas a bergantines, pasando por toda la gama de tan hermosos navios. La fecha es el 4 de julio próximo. El lugar, el río Hudson, que baña el costado Este de Nueva York y le separa de Nueva Jersey. La "Operación Sail 1976", que es como oficialmente se le llama, lleva cinco años preparándose y va a costar más de 70 millones de dólares. Numerosos Gobiernos están metidos en ella y hasta un total de 30.000 marineros participarán en sus majestuosos buques.

El Servicio de Guardacostas USA cerrará aquel día el puerto de Nueva York al tráfico comercial y se hacen preparativos para transmitir por satélite a Europa la gentil caravana de la flotilla, que, desde la bocana de la bahía neoyorquina, desfilará Hudson arriba hasta poco más allá del puente de Washington, que habrán ustedes visto en tantas películas. La flotilla, aunque posiblemente nunca en la Historia se haya dado tal concentración de veleros, iniciará el recorrido a las diez de la mañana, encabezada por dos grandes fragatas, prolongándose aquí por unas 20 millas. Aparte de permitirse al público presenciarlo desde ambas orillas, se permitirá también hacerlo desde sus propias embarcaciones, esperándose que haya entre 5.000 y 10.000 de ellas.

A ambos lados del recorrido, como una escolta y un homenaje a los grandes barcos de vela, se dispondrán navios convencionales de 22 naciones, desde portaaviones a submarinos, pasando por cruceros portamisiles y las últimas fragatas lanzatorpedos. Se ha invitado a 3.000 personalidades de dentro y fuera del país, y el propio Presidente Ford pasará revista desde el portaaviones "Forrestal", de 80.000 toneladas, el mayor de su clase.

Sin embargo, todo apunta que no será la estrella de la parada, que estará más bien entre los que desfilan. Hasta ahora han anunciado su participación 14 grandes barcos "de vela cuadrada", que significan, de hecho, los supervivientes de este tipo de navegación. España envía el "Juan Sebastián Elcano", y hasta habrá alguno del otro lado del telón de acero, como el "Mircea", un tres palos rumano. Los demás son de Italia, Noruega, Dinamarca, Polonia, Chile, Colombia, Alemania Occidental, Argentina y Portugal. Los Estados Unidos participarán con dos de ellos: el "Gazela Primero" y el "Eagle", que fue buque-escuela alemán hasta que este país lo exigió, en 1946, como reparación bélica, y ahora sirve aquí en el mismo cometido. Será también el buque insignia de la cabalgata.

Aparte de estos grandes navios de vela, habrá otros de menor tonelaje, hasta un total de 225, entre los que se encuentra el "Winston Churchill", con una tripulación de 42 mujeres y tres hombres, así como una oficialidad de diez, dos de ellos mujeres. Es seguro que sea una de las grandes atracciones, pero por dentro.

La organización de la gran parada naval es una empresa de calibre tal, que ha habido que echar mano de computadoras. Pues aparte de los buques de guerra modernos, la gran armada de vela requiere su espacio y su tiempo para moverse. El horario será una de las cosas más difíciles de cumplir, pero hay que hacerlo, a no ser que se quiera armar un lío. Los organizadores dicen que desde que 26 barcos ingleses, franceses y rusos vencieron a 80 turcos y egipcios en la batalla de Navarino, en 1827, nunca se habían visto reunidos tantos navios de guerra de vela. Unase a ellos los de puro placer, y se tendrá una aglomeración de ellos como no se tiene memoria. Esperemos que sople el viento aquel día.



HUELGA EN EL CANAL

PANAMA.—Barcos que esperan su tránsito por el canal de Panamá, de 51 millas de longitud, forman cola mientras aguardan su turno durante las jornadas de "paro lento" de empleados. Hasta 700 empleados del canal se han manifestado contra las propuestas reducciones en puestos de trabajo y congelación de salarios.

EL CAPITAN COUSTEAU ADVIERTE A LA O. N. U.

SOLO UN ESFUERZO INTERNACIONAL PUEDE VENCER A LA CONTAMINACION

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, José María Carrascal).—¿Quién no ha oído hablar de Jacques Cousteau, el poeta de los océanos, el capitán francés enamorado de los abismos, el científico profético, el Walt Disney de los mares? Estamos ante un hombre que no necesita presentación. Pero Cousteau, que tantas veces nos ha deleitado, maravillado y hecho soñar, ha venido esta vez a Nueva York, a la ONU más exactamente, a hacernos una seria advertencia: "Solo un esfuerzo internacional de amplias dimensiones puede conseguir que la

contaminación no mate toda vida en el Mediterráneo, a excepción de las bacterias y los virus".

Es esto algo muy serio, muy grave, muy amenazador, en especial para los que vivimos en torno al mar de la civilización y la cultura. Pero Cousteau esta vez no se anda con rodeos ni poesías: "Si la contaminación de ese mar continúa —nos dijo muy serio a los corresponsales acreditados ante la ONU—, los habitantes de Barcelona, Marsella, Niza, Génova, Nápoles y el resto de la costa Sur de Europa, en especial el saco en torno al mar balear, tendrán que moverse docenas de millas hacia el interior". ¿Se imaginan la perspectiva? Pocas hay más terroríficas que esa. Pero, bien mirado, la cosa no es tan extraña. Aunque el agua de mar tiene en sí misma uno de los sistemas más perfectos de autopurificación que se conocen, todo tiene un límite, y en el Mediterráneo parece que se ha llegado a él y aun se le ha sobrepasado. Hemos de pensar que estamos ante un gran saco, con la única abertura del estrecho de Gibraltar para regenerarse con agua nueva, ya que los ríos que antes le regalaban agua pura, llegan hoy cargados de residuos industriales, en especial desde las costas catalana, francesa e italiana. Los puntos de mayor contaminación por este concepto se encuentran en las dos vertientes italianas —pues la del Adriático no le anda a la zaga a la otra—, aunque la costa catalana hace grandes progresos en tan triste camino. Unase a ellos el "boom" turístico que se ha desarrollado a lo largo de toda esa costa sin excepción, con residuos que van a dar al mar en su mayor parte, y tendremos el completo. Hay meses de verano que prácticamente media Europa se halla en la costa mediterránea. Demasiado para ese pequeño mar. "El Mediterráneo —siguió diciéndonos Cousteau— está tan enfermo, que sólo un proyecto coordinado cuidadosamente y en gran escala puede evitar la catástrofe. Pienso que estamos en el último minuto para hacerlo. Si dejamos pasar esta oportunidad, será demasiado tarde. Y aun así, calculo que tal esfuerzo llevaría alrededor de quince años, de ponerse en marcha inmediatamente, si queremos salvar ese mar".

¿Se convertirá el Mediterráneo, el mar riente de la cultura, el mar griego, el mar romano, el sueño de los pensadores nórdicos, la cuna de nuestra civilización, en otro mar muerto, como aquel del que sólo queda un recuerdo en los libros de Historia, en medio de civilizaciones tan desaparecidas como él? De nosotros depende.



VENCEDOR DEL TRIANGULO DEL ATLANTICO

PORSMOUTH.—El "Pen Duick IV", patroneado por Eric Taberly, ha sido el velero vencedor de la prueba de regatas "Triángulo del Atlántico", celebrada entre El Cabo, Río de Janeiro y Portsmouth. Velero y patrón los vemos a su llegada, triunfadores, a este último puerto.

GRAVE INCENDIO EN EL BACALADERO "LEON MARCO IV"

SANT JOHN'S, Terranova. (De nuestro corresponsal).—El "Leon Marco IV" sufrió un incendio la noche de un triste sábado del mes de marzo. Comenzó en el puente, por un corto circuito. Según dicen, se propagó rápidamente por todo el barco. El buque compañero, "Ciclón", se acercó al siniestrado para intentar salvar a la tripulación, lo que no consiguió totalmente, pues hubo un desaparecido llamado Manuel Torres González. A pesar de ello, la catástrofe no fue mayor gracias al valor y decisión del capitán del "Ciclón", don Leopoldo Abal, que organizó el salvamento y posteriormente remolcó el barco a Saint-Pierre et Miquelon, que era el puerto más cercano.

SUCEDIO ASI

Dada la "alarma de fuego", toda la tripulación salió a cubierta para intentar apagarlo, pero vanamente, ya que el viento reinante e ir el buque a toda máquina (marcha de 13 nudos) ayudaron a su progresiva extensión. La máquina no se paró —lo que debe hacerse en cualquier emergencia por salir rápidamente, ante el peligro de hundimiento del buque; nerviosismo que se justifica en ese momento grave. El capitán del buque siniestrado, viendo que no paraban la máquina, viró el timón hacia estribor para que el barco fuera navegando en círculos, para que así el compañero pudiera acercarse y los tripulantes saltaran de barco a barco, pues no podían usar balsas a la velocidad que navegaban.

Pasando revista tras el salvamento, se notó la ausencia de Manuel Torres, quien en el momento del incendio se encontraba durmiendo en su camarote con otros tres compañeros, que no se explican cómo no salió, ya que le vieron de pie, por lo que cabe pensar que debió regresar al camarote a por algo o para intentar ayudar a algún compañero.

CALCINADO

Llegados a puerto, mejor dicho a la boca del puerto de St. Pierre, no permitieron la entrada del buque por el peligro de explosión de los tanques de gas-oil, que en estas circunstancias estaban llenos de gas. Por faltarle pocos días para repostar tenían los tanques vacíos, excepto el del consumo, con una capacidad de diez toneladas, y que está colocado debajo de la máquina.

Una vez apagado el fuego, realizaron su entrada en el puerto y vieron que los daños causados eran más de los supuestos, ya que sólo se salvó la sala de máquinas. El resto ha quedado completamente calcinado, así como el pescado que llevaba en su bodega.

Manuel Torres González era engrasador y tenía cuarenta y ocho años de edad, natural de Boiro y casado, deja mujer y cinco hijos. Fue tripulante de la compañía Pysbe, y navegaba en el citado barco desde que salió como "pareja" y bou a Terranova, en el año 1965. Posteriormente fue adquirida la "pareja" por la compañía Velasco, de Pasajes.

TRISTE NOTICIA DESDE ESPAÑA

También nos ha llegado otra triste noticia ocurrida en tierra española (en Bilbao o Lequeitio), pero que ha afectado muchísimo a todos los marinos de Terranova y a quienes trabajamos junto a ellos: el fallecimiento por un infarto de miocardio del capitán Victor Anzola.

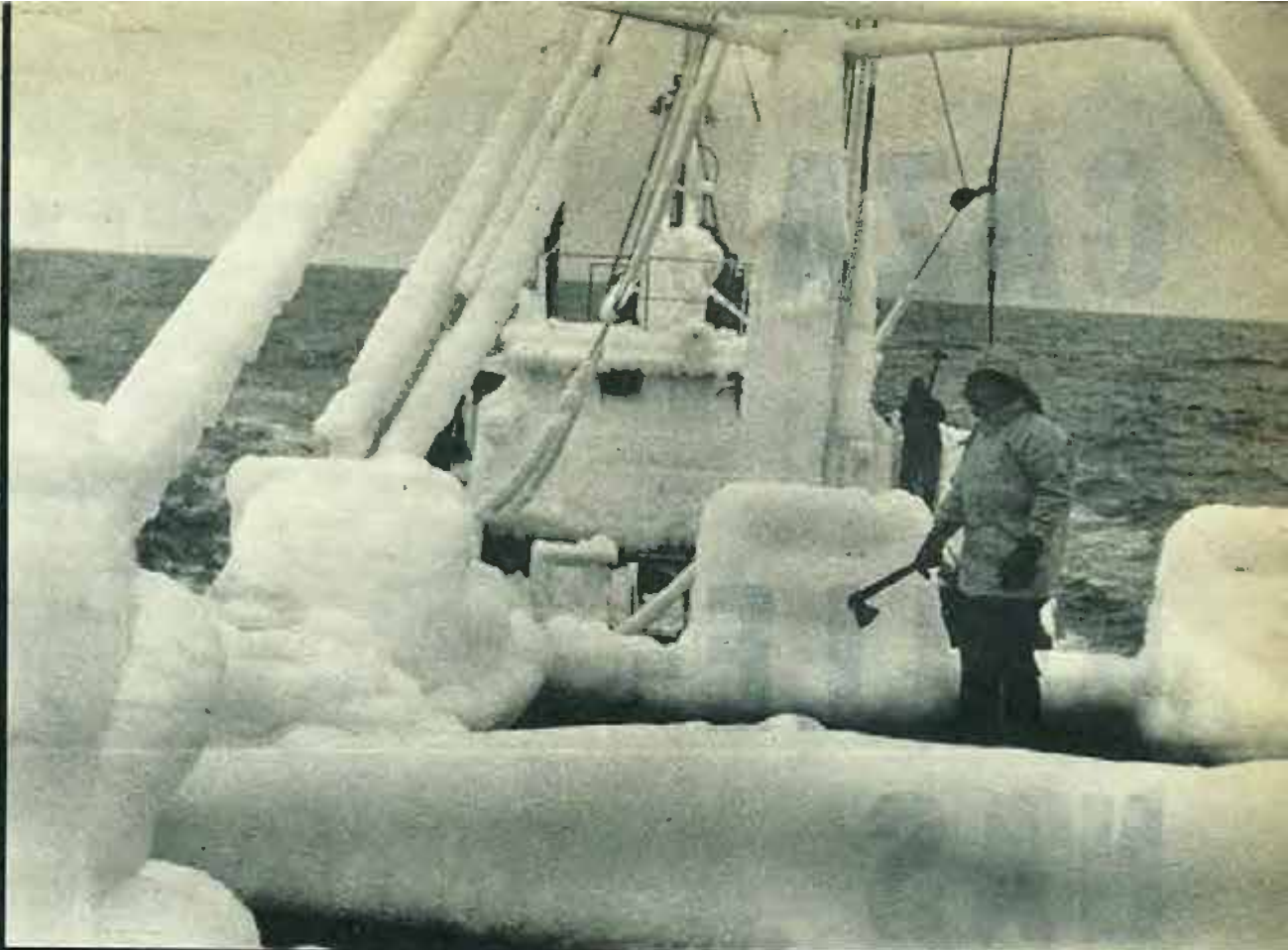
El señor Anzola fue uno de los pioneros en Terranova; primeramente, como agregado en los buques de Pysbe, allá por los años 45, después de la última guerra mundial, y posteriormente, hacia los años 50, que vino casi con las primeras "parejas" en plan de prueba. Gracias a ello, desde entonces se construyeron muchas nuevas "parejas" para la pesca del bacalao en estas aguas.

FUNERAL

Hemos celebrado un funeral por el eterno descanso de las almas de estos dos fallecidos y por todos los marineros muertos en Terranova, con la asistencia en pleno de las tripulaciones del "Bahía de Guipúzcoa" y "San Sebastián", donde juntos con Victor trabajaron tantos años.

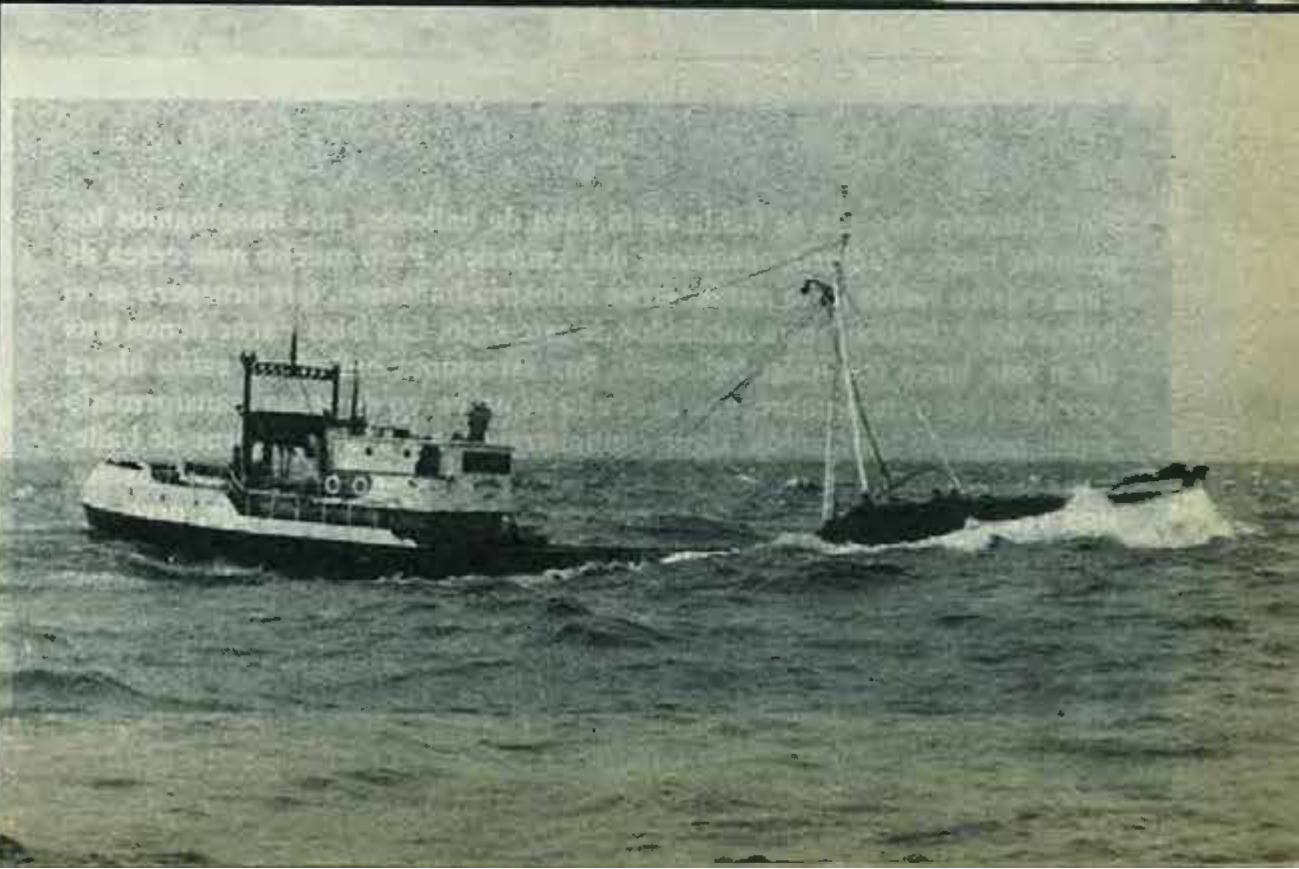
A esta Misa funeral no podía faltar don José Luis Arambarri, vicecónsul de España, quien vino acompañado por los capitanes don Angel Abal y don Pedro, ambos compañeros del fallecido Victor Anzola.

Don Angel Abal es hermano del capitán don Leopoldo Abal, quien salvó a la tripulación del buque siniestrado con una heroicidad ejemplar. Una verdadera hazaña que pasará, como muchas otras, como cosas de Terranova de la pesca del bacalao. ■ F. TORRES



PESCA DEL BACALAO

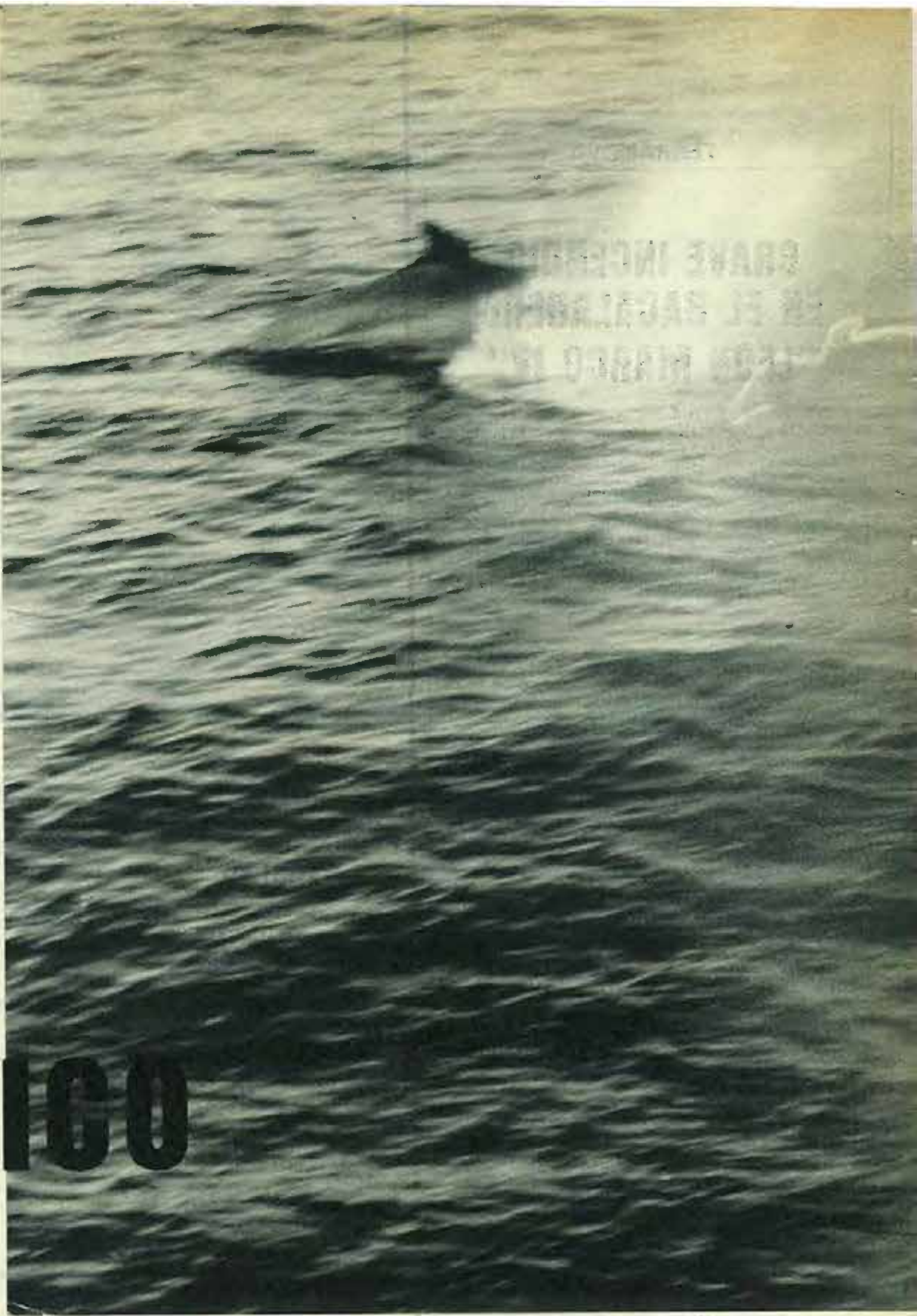
En este reportaje ofrecemos varios aspectos de la pesca del bacalao en la campaña de invierno. Son tan bajas las temperaturas, que muchas veces la cubierta aparece invadida por el hielo, el cual ha de ser quitado con urgencia por la tripulación, para evitar que el buque zozobre. Es un trabajo que hay que realizar casi a diario. La imagen de la segunda foto, años atrás habitual, ya es rara en estos tiempos: el trabajo de elaboración del bacalao a la intemperie, con todos los peligros que comportan el frío y los golpes de mar.



CAZA DE BALLE- NAS EN EL ANTARTICO

Texto de MELVINA BENYON.
Fotografías de BRYAN ALEXANDER.

Cuando hoy día se habla de la caza de ballenas, nos imaginamos los grandes barcos-factoría oceánicos del Antártico. Pero mucho más cerca de casa existen restos de la antaño gran industria ballenera, que prosperó en el Norte del Atlántico hasta mediados de este siglo. Las islas Faroe tienen tras de sí una larga tradición ballenera. Sus estaciones balleneras están ahora cerradas; pero un hombre, con la ayuda de un barco de pesca transformado y una pequeña tripulación, sigue suministrando a los isleños carne de ballena. Este relato único de uno de sus viajes a la pesca de la ballena suscita, una vez más, el problema de la conservación de la vida salvaje, pero, sin embargo, tiene todo el interés de una caza de la que muy pocos han tenido experiencia.



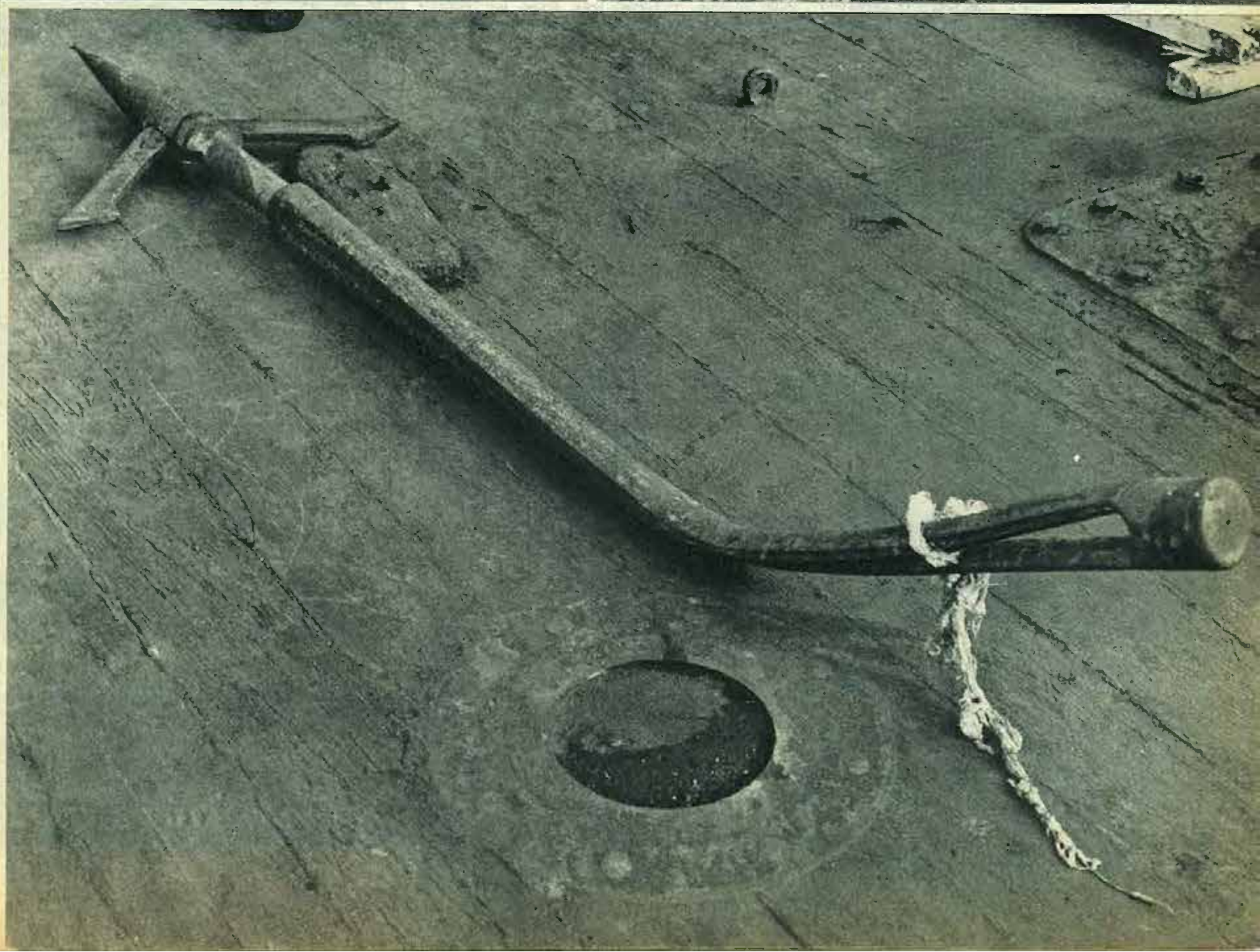
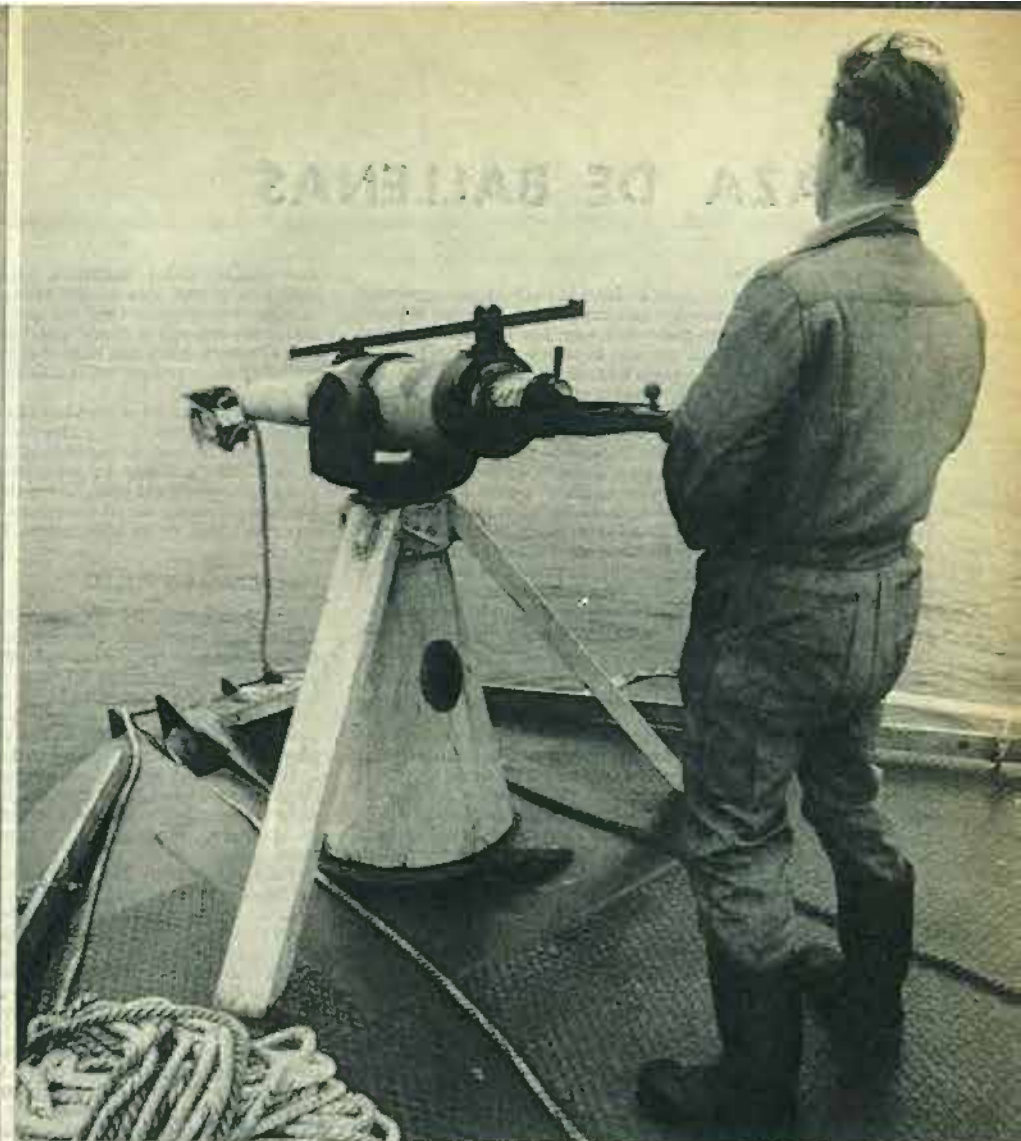
Herman Hermansen es un hombre pequeño, tímido, de edad media, con un rostro amable y un sentido del humor decididamente seco, que lleva un gorro de paño que sólo se quita para dormir —lo que, al parecer, no hace frecuentemente— o para cambiarlo por otro. No es la idea que tenemos de un capitán ballenero, y sin embargo, eso es exactamente durante varios meses cada año.

Cuando pregunté por primera vez a Herman si podría acompañarme en una de sus expediciones a la caza de la ballena, contestó vagamente: "Kanska, kanska" ("Tal vez, tal vez"). No hay nunca nada definitivo en las Faroe.

Este pequeño grupo de islas envueltas en nieblas —las "islas Remotas", como las llamaban los marineros en épocas pasadas— está situado en el Atlántico Norte, a mitad de camino entre Shetland e Islandia. Políticamente se las considera parte de Dinamarca, pero hoy día son virtualmente autónomas y hablan su propio idioma, parte de su vieja herencia escandinava. La pesca, en general, y la caza de las ballenas han desempeñado siempre un papel importante en la economía de las islas; el pescado constituye su principal producto de exportación y es una fuente vital de alimentos. La tierra, agricolamente, es muy pobre, y los 38.000 habitantes han dependido tradicionalmente de la carne y la grasa de ballena para las vitaminas que no podían obtener de las verduras frescas. La mayor parte de las 230 hectáreas de terreno sólo puede dedicarse a pastos para el ganado; éste proporciona otra fuente de carne, tanto fresca como seca.

Aparecen con regularidad bancos de pequeñas ballenas piloto en las aguas en torno a las Faroe; frecuentemente durante el verano y a veces en invierno. No se desaprovecha ninguna

(Pasa a la pág. 28)



CAZA DE BALLENAS

(Viene de la pág. 26)

oportunidad de cazarlas, pues aunque la ballena no constituye ya una fuente de alimentación tan importante como en el pasado, sigue considerada un plato delicado. Los habitantes de las Faroe utilizan todavía un método brutal y primitivo para la caza de ballenas, llevando estos bancos de ballenas piloto a la playa, donde las matan a centenares en las aguas poco profundas simplemente con la ayuda de cuchillos o incluso con las manos desnudas. Este método, lleno de color, ha coexistido con los métodos más sofisticados de la caza de ballenas, introducidos por los noruegos, que, en su búsqueda de nuevas existencias de ballenas, se extendieron hacia el Oeste a través del Atlántico Norte, abriendo estaciones balleneras en las islas Faroe, entre otros lugares. Estas estaciones en tierra podían realizar más eficazmente la *flensing* (corta) y manufactura del gran número de animales que traían los pequeños barcos balleneros. Pero para 1939, también esas existencias se iban extinguiendo. Los noruegos se marcharon, entregando sus estaciones a los habitantes de las islas Faroe, que las utilizaron hasta su cierre final, en 1970.

COMPRO UN YATE DE LUJO (PARA EL TRABAJO)

Herman empezó a cazar ballenas una vez que las estaciones se cerraron, y hoy día posee los dos únicos barcos balleneros de las islas. Operan como balleneros solamente durante los meses del verano, siendo utilizados como barcos de pesca el resto del año. Herman comenzó con un barco de pesca pequeño, de sólo nueve metros, pero en 1973 compró el "Silver Spry", un yate de lujo de 25 metros, construido en 1914. Las amplias modificaciones que Herman introdujo en el yate, equipándolo con una cofa para la vigía, dos cañones arponeros y una cubierta de observación, se prolongaron hasta bien entrado el mes de julio de 1973, lo que significaba que para cuando el barco estuvo terminado habían pasado posiblemente los dos mejores meses del año para la caza de ballenas. Después, el tiempo, durante el verano, ha sido excepcionalmente malo, y hasta ahora la primera temporada del "Silver Spry" no había sido muy buena.

Pasó todo un mes después de haber hablado con Herman. Luego, me telefoneó una mañana, a las cinco. Su mensaje fue breve y conciso: "Zarpamos dentro de quince minutos. ¿Quiere venir con nosotros?". Diez minutos más tarde estaba yo en el muelle Torshavn. Herman, ya a bordo del "Silver Spry", con su motor Diesel en marcha, me pidió que soltara amarras. Quedé un tanto sorprendido, porque no había señales de ningún otro miembro de la tripulación. Herman me aseguró rápidamente

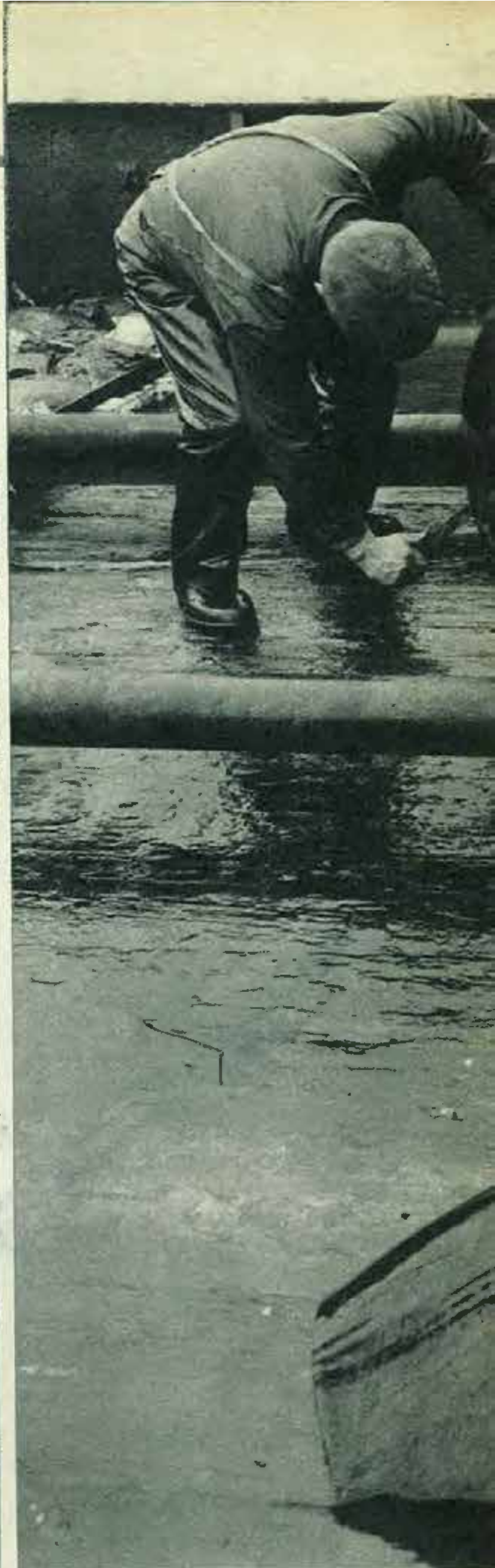
que estaban todos dormidos bajo cubierta. Salté inmediatamente la grieta, que se iba ensanchando, entre el barco y el muelle, y zarpamos. Una vez que el malecón del muelle quedó atrás, me entregó el timón y me dijo que me encaminara hacia una abertura entre dos islas, a lo lejos. Nos dirigíamos hacia un punto situado treinta millas al Este de las Faroe, en busca de ballenas sei.

Eran las ocho de la mañana cuando el primer miembro de la tripulación apareció en cubierta: Christian, el cocinero. Hizo un guiño de incredulidad ante el brillo del sol, se estiró, se rasó la coronilla e hizo un gesto con la mano a Herman y a mí, que estábamos en la plataforma de observación, antes de desaparecer en busca de su desayuno. Magnus y Jagvan, los otros dos miembros de la tripulación, le siguieron poco después.

DEMOCRACIA A BORDO

Los habitantes de las Faroe constituyen una especie de democracia marítima, que se supone se remonta a sus antepasados vikingos, hace casi mil años. El capitán de un barco pocas veces se distingue del resto de la tripulación, excepto por la fuerza de su personalidad y en los momentos de crisis, cuando hay que tomar una decisión para resolverla. En ocasiones como esa, un capitán puede dar órdenes a sus hombres, pero generalmente trabaja, come y duerme como si fueran todos iguales. Herman no era una excepción. El espacioso y cómodo camarote del capitán, detrás del puente, se utilizaba solamente para almacenar los mapas y la radio. Cuando dormía, lo hacía en las literas, montadas en la proa, con el resto de la tripulación.

Para las ocho y media, esa mañana, la búsqueda de las ballenas estaba en marcha. Pasó todo el día, mientras la tripulación se turnaba en el nido de cuervo o en la cubierta de observación, comiendo por turnos para que hubiera siempre alguien vigilando. Hora tras hora observamos el agua en busca de alguna señal de ballena... el destello de un torso húmedo y liso o la fina nube de aire y agua que saliera del espiráculo de una ballena. Vigilábamos los movimientos de las aves marítimas, que con frecuencia siguen a las ballenas mientras éstas se alimentan, con la esperanza de recoger los restos que puedan caer de sus bocas cuando salen a la superficie. Era tan grande la necesidad de concentración, que hablábamos muy poco. El silencio se veía interrumpido sólo por el sonido del motor y la radio, sintonizada en la frecuencia de los pescadores. Magnus estaba al timón, un hombre tosco, grueso, que respondía mucho más a la idea típica del ballenero que el amable Her-



LOS HABITANTES DE LAS FAROE
CAPTURAR A LAS "BALLENAS SEI"

"ABRIR SU ESTÓMAGO Y MILES DE BALLENAS SEI"

EN EL ANTARTICO

man. Parecía saber sólo dos palabras en inglés: "¡Ninguna ballena!", que repetía cada media hora, generalmente acompañadas de un suspiro.

Había transcurrido casi un mes desde que capturaron su última ballena. Los fuertes vientos y la densa niebla habían hecho la caza imposible. Al zarpar de Torshavn aquella mañana, no sólo no había niebla y muy poco viento, sino que el sol realmente brillaba... Un día poco común en las Faroe, ideal para la caza de ballenas. Tal vez esta vez tuvieran suerte.

Para cuando cayó la oscuridad, no había todavía signos de ballenas. El excelente tiempo de aquella mañana había despertado las esperanzas de todos, pero el pronóstico de las seis de la tarde no era bueno. La tripulación se retiró para pasar la noche, indudablemente deprimida. Herman me dijo que no creía que capturaran otra ballena sei aquella temporada. Nos sentamos y charlamos sobre los días "dorados" de los balleneros, cuando las estaciones en tierra funcionaban y las ballenas abundaban. Tanto Jagvan como Magnus habían trabajado en una de las estaciones hasta su cierre, en 1970. A las once de la noche nos metimos en nuestras literas, agotados por el aire del mar y las horas de concentración infructuosa.

A la mañana siguiente me uní a Herman en la cubierta de observación. Nos dirigíamos ahora hacia Faroe Bank, con la esperanza de encontrar un banco de ballenas piloto. El tiempo excelente parecía mantenerse, pese al pronóstico desfavorable de la noche anterior. La tripulación apareció en cubierta, y una vez más comenzó la búsqueda de ballenas.

DE PRONTO APARECIO A ESTRIBOR...

Un grito repentino de Christian, en la cofa para la vigía, llamó nuestra atención. Nuestros ojos siguieron la dirección que señalaba con el dedo, justamente a tiempo para ver parte del dorso y la aleta dorsal de una ballena sei, que desapareció bajo la superficie del agua. ¡La caza estaba en marcha! Magnus cambió el curso del "Silver Spry", dirigiéndose a toda velocidad en dirección a la ballena. Jagvan, el artillero, estaba ocupado en la cubierta de arpones, cargando el cañón. Herman abandonó su taza de té y se unió a Christian en el nido de cuervo. La tensión aumentaba en tanto que esperábamos que la ballena saliera de nuevo a la superficie. Pasaron siete largos minutos mientras escudriñábamos nerviosamente el agua. Luego, de pronto, la ballena apareció a estribor, zambulléndose casi inmediatamente; todo fue otra vez acción. Esta vez la ballena permaneció en el fondo lo que nos pareció una eternidad. Magnus dirigió el barco describiendo un amplio círculo, con lentitud. Herman estaba ahora asomado al nido de cuervo, esforzándose por descubrir a nuestra presa tanto tiempo buscada. Se oyó un grito de Magnus: la ballena había salido de nuevo a la superficie. Herman, excitado como un niño pequeño, señalaba con su mano, y seguimos la dirección que indicaba, viendo una forma oscura y algún destello blanco ocasional del vientre, en tanto que la ballena nadaba por debajo del barco, de estribor a babor. Una vez más salió a la superficie, a poca distancia de la proa, pillando a Jagvan desprevenido. El arponero lanzó un gruñido de disgusto entre dientes, al perder esta oportunidad; se pasó los dedos de las dos manos por el pelo y mordió nerviosamente un cigarrillo sin encender. Ahora la forma maciza de la ballena podía verse una vez más bajo la superficie. Colgando, en posición inestable, del nido de cuervo, Herman lanzó un aviso. Esta vez Jagvan estaba preparado. Se afirmó, y cuando la ballena salió a la superficie, a nueve metros de distancia, delante del "Silver Spry", disparó. Una explosión que atronaba los oídos fue seguida por una nube de humo acre blanco, que envolvió la cubierta de arpones. El arpón había alcanzado su blanco. La ballena titubeó en la superficie una fracción de segundo y luego se zambulló. El cable se deslizó de la cabria a una velocidad sorprendente, en tanto que la ballena "huía". Pasados varios minutos, salió de nuevo a la superficie. Herman corrió en busca de su arma de elefantes para administrar el "coup de grâce", pero para cuando apareció de nuevo en la cubierta, la ballena había descrito un amplio círculo en torno al barco, había salido a la superficie y, finalmente, se hundió, muerta, en las profundidades, debajo de nosotros.

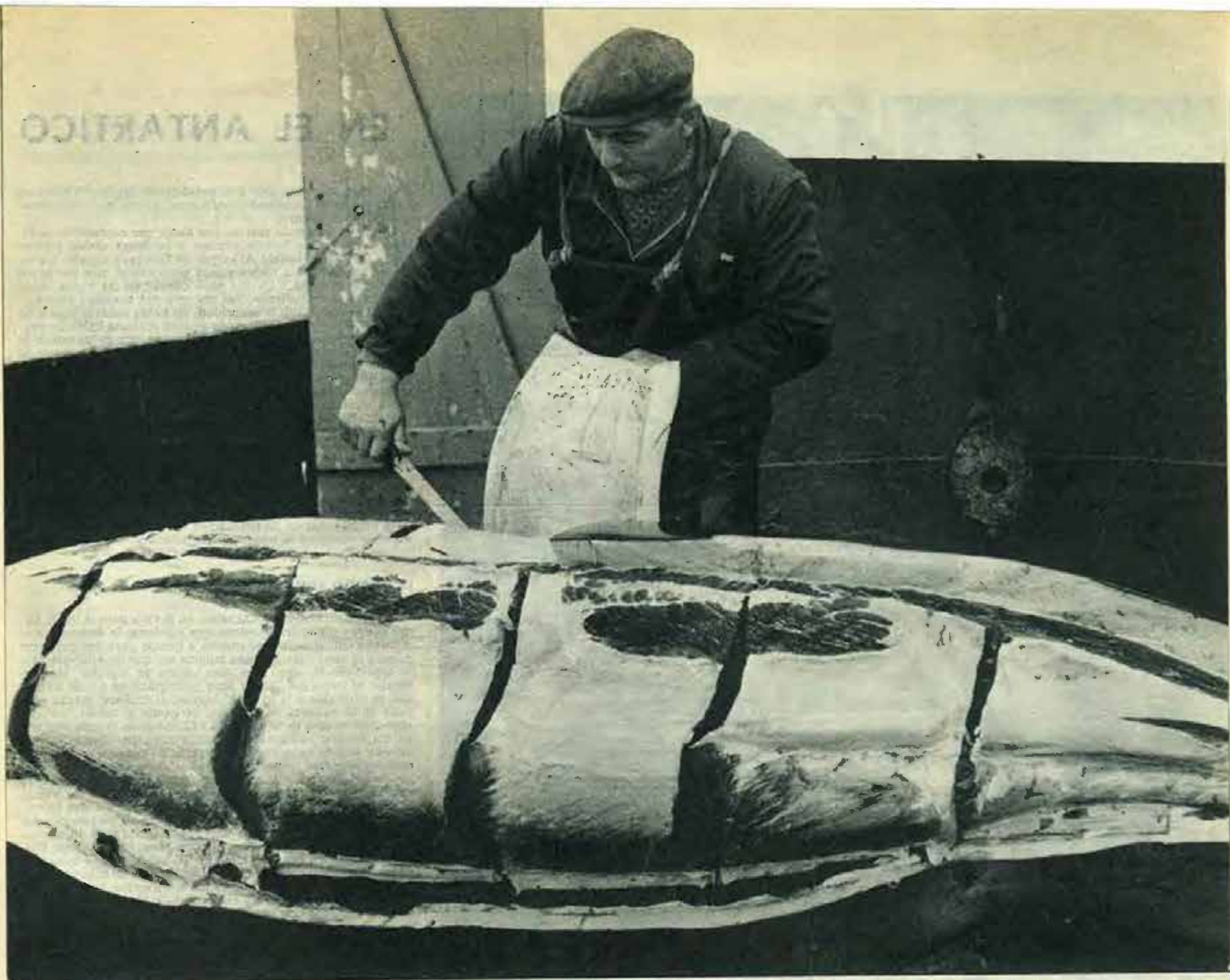
EL ARPON LA ATRAVESO

Las cabrias fueron puestas en funcionamiento y la ballena fue izada gradualmente a la superficie y, con la ayuda de grandes rodillos, a la cubierta. Herman sacó una cinta de medida: siete metros y medio de longitud... Una ballena sei pequeña, pero era mejor que nada. Magnus cogió su cuchillo de mango largo para flensing y comenzó a cortar la cabeza de la ballena, tarea que le ocupó varios minutos. Cuando la cabeza fue, por fin, separada del cuerpo, cayó al agua, seguida por litros y litros de sangre caliente, humeante. Puso en marcha las mangueras para arrastrar la sangre que seguía saliendo del cuerpo de la ballena y empezó a liberar el arpón que se había clavado en ésta, atravesándola de parte a parte para salir por el otro costado. El asta, de metro y medio, de este arma de acero de veinte kilos estaba muy doblada. Había sido utilizada una carga demasiado grande en el cañón, pero una vez estirada en el taller podría emplearse de nuevo.

Vestidos con impermeables, Christian, Magnus y Jagvan empezaron a cortar la ballena. Suprimieron primero las aletas dorsal y pectoral e hicieron incisiones a cuarenta y cinco centímetros de distancia en la grasa a todo lo largo del cuerpo. Luego separaron cuidadosamente la grasa de la carne, en cuadrados de cuarenta y cinco centímetros de longitud. Los trozos mejores los conservaría para venderlos en Torshavn, las partes peores las arrojaron por la borda a las gaviotas, que se posaban picoteando frenéticamente la grasa flotante, que era el pago por su ayuda frecuente para localizar a las ballenas. La carne de la ballena fue cortada en losas con un peso de tres a seis kilos cada una y colocadas después en tarimas, bajo las cuales corría el agua fría de las mangueras. Pregunté a Magnus qué

ROES SIGUEN EMPLEANDO METODOS BRUTALES PARA
S-PILOTO"

DE PEQUEÑOS ARENQUES SE ESPARCIERON POR CUBIERTA"



comían las ballenas sei; su respuesta fue abrir el enorme estómago, que estaba allí, en el suelo, con el resto de las entrañas, para ser arrojados por la borda. Miles de pequeños arenques se desparramaron por la cubierta.

SABIA A CARNE DE VACA (Viene de la pág. anterior)

La cena, aquella noche, consistió en carne fresca de ballena y patatas fritas... una mejoría notable de la carne y la grasa de ballena piloto salada cinco meses antes, que había sido nuestra comida el día anterior. La carne de ballena, con gran sorpresa por mi parte, sabía igual que la de vaca. Su aroma es más fuerte e incluso resulta más rica en proteínas, pero no se conserva tan bien. Cambiamos el rumbo para dirigirnos a casa.

Atracamos en Torshavn hacia las ocho y media aquella tarde. Pronto corrió la voz de que el "Silver Spry" estaba en el puerto llevando a bordo carne de ballena, y antes de pasada una hora, las principales tiendas habían enviado sus furgonetas al muelle. Para las diez de la noche, la descarga se hacía a pleno ritmo, transportándose enormes trozos de carne y de grasa con horquillas a la parte posterior de las furgonetas y los camiones de reparto, bajo la supervisión de Herman. Toda la operación se llevó a cabo con rapidez y eficiencia. La carne que no se vendió aquella noche se vendería al público en general al día siguiente, siendo su precio en esta ocasión de unas 250 pesetas/kilo. La carne de ballena ha formado parte de la dieta principal de los habitantes de las islas Faroe durante varios siglos, y los tenderos pueden vender toda la carne que Herman les proporciona. La grasa se come preferentemente con verduras frescas, que ahora se cultivan en las islas; cualquier habitante de las islas Faroe le asegurará que el *spack* (la grasa de ballena) contiene todas las vitaminas que uno puede necesitar.

SE APRECIA POR SUS PROTEÍNAS

Herman y su tripulación trabajan duramente para las pocas ballenas que logran capturar. Aparte del moderno cañón arpónero, que hace su trabajo menos peligroso que en los días en que se empleaban arpones de mano, utilizan los métodos más sencillos para la caza de ballenas. Pero pese al hecho de que las pocas ballenas capturadas por los habitantes de las Faroe son, por así decirlo, simples gotas en el océano, en comparación con las enormes capturas del Japón y la URSS —las dos naciones balleneras más importantes hoy día—, es difícil condenar la caza de ballenas por los habitantes de las Faroe a la luz de la actual preocupación por la conservación de la vida salvaje.

CAZA DE BALLENAS EN EL ANTARTICO

El aceite ha sido considerado durante largo tiempo el producto más valioso de la ballena, siendo utilizado en la fabricación de margarina y otros productos, pero hoy día este animal es apreciado mucho más por sus proteínas. Japón ha utilizado la carne de ballena como fuente de proteínas desde la época feudal. Dado el grave problema de la alimentación de la población del mundo, en constante expansión, la ballena podría desempeñar un papel muy importante en la economía mundial del futuro si se pusieran en funcionamiento métodos adecuados para la cría de ballenas. Pero el problema de la disminución del número de ballenas se está escapando ya enteramente de nuestras manos. Cuando los noruegos, a finales del siglo XIX, desarrollaron métodos modernos para la caza de ballenas, que les permitían capturar incluso las especies mayores y más rápidas, estas nuevas técnicas tuvieron tanto éxito, que las existencias de ballenas en el Atlántico Norte se redujeron rápidamente; se volvió la atención entonces al Antártico, donde se abrieron las primeras estaciones noruegas en 1904. A los pocos años, el Antártico se había convertido en un centro ballenero internacional. En los años veinte se introdujeron los barcos-factoría flotantes, a fin de atender a las grandes capturas de una flota de pequeños barcos balleneros. Y esas fábricas, que se encontraban fuera de aguas territoriales, desgraciadamente, estaban casi enteramente libres de un control gubernamental. Durante esos años de florecimiento de la pesca de ballenas, a finales de los años veinte y comienzos de los treinta, se capturaron principalmente las grandes ballenas azules... los animales mayores que han vivido nunca en la Tierra. Cuando su número se redujo seriamente, los balleneros volvieron su atención simplemente a la ballena rorcual, que constituyó la base de la industria antártica de la posguerra, pues ni siquiera el descanso de los años de guerra había permitido que las existencias de ballenas azules se repusieran suficientemente. Pero para comienzos de los años sesenta también las ballenas rorcuales iban disminuyendo con gran rapidez, hasta el punto de que los balleneros se dedicaron a la caza de ballenas sei, más pequeñas, que actualmente constituyen la presa principal de los pescadores de ballenas del Antártico.

SE IMPONIAN LAS RESTRICCIONES

Durante los años que precedieron inmediatamente a la segunda guerra mundial hubo claros signos de que las existen-

cias de ballenas disminuían y que habría que imponer restricciones en la fabricación de aceite de ballena si queríamos evitar una catástrofe. Los controles voluntarios, para limitar la duración de la temporada de la pesca de ballenas y proteger a los animales jóvenes, se regularon en 1937, mediante un acuerdo internacional. Pero pese a esto, y aunque los años de la guerra dieron a las ballenas un breve período para recuperarse, el ritmo de cría de las ballenas es tan lento —un ballenato cada dos años—, que la población diezmada nunca se ha recuperado.

En 1946 se estableció la Comisión Internacional Ballenera, para examinar el estado de esta industria, y desde hace años ha descubierto que en el Antártico se mataban demasiados animales. Desgraciadamente, a lo largo de los años ha sucumbido a las presiones de las compañías balleneras comerciales, que insistían en que no cabía pensar, por razones económicas, en la reducción de las capturas. Las existencias siguieron disminuyendo.

En junio de 1973 tuvo lugar la XXV reunión de la Comisión Internacional Ballenera. En esta reunión, su Comité Técnico propuso una resolución para imponer una moratoria en toda la industria ballenera comercial durante un período de diez años, a fin de permitir que las existencias aumentaran una vez más hasta el punto de que la producción se equiparara a las capturas. El Comité Científico de la Comisión estudió la propuesta, pero finalmente llegó a la conclusión de que no había una justificación biológica para esta moratoria. La propuesta fue rechazada por la Comisión, al no obtener la mayoría necesaria de las tres cuartas partes de los votos.

Los límites en la captura de ballenas establecidos por la Comisión durante las últimas décadas han sido bien intencionados, pero han servido simplemente para aplazar el ocaso de la moderna industria ballenera. Ciertamente que sin la Comisión la ballena estaría hoy probablemente extinguida. Hoy día, las ballenas azules, grises o con joroba están protegidas, pero es ya demasiado tarde. Han sido cazadas hasta reducir su número de tal modo, que casi con seguridad se encuentran condenadas a la extinción.

Los balleneros comerciales han visto las existencias disminuir año tras año, y saben que llegará el momento en que la pesca de ballenas no será ya un negocio provechoso. Para ellos se trata simplemente de ganar todo el dinero posible mientras duren las actuales existencias. **Un reportaje de AGENCIA ZARDOYA, en exclusiva para HOJA DEL MAR.**

REUNION EN LA SEDE DE LA F. A. O. EN ROMA

MALLAS MINIMAS DE 40 MILIMETROS PARA EL MEDITERRANEO

En la sede de la FAO, en Roma, se celebró la reunión del Comité de Regulación de Recursos del Consejo General de Pesca del Mediterráneo. Los temas propuestos eran fundamentalmente dos: unificación de las dimensiones mínimas de las mallas de las artes de arrastre y potenciación del propio Comité para que los Estados miembros adopten las medidas recomendadas.

Asistieron a la reunión treinta delegados de diversos países, entre ellos España, en cuya representación participaron los siguientes señores: Bermejo y Meseguer, de la Dirección General de Pesca; Suau —de cuyo informe hemos obtenido los principales datos que se contienen en este trabajo—, el cual pertenece al Instituto de Investigaciones Pesqueras, y Masutí, del Instituto Español de Oceanografía.

El Comité de Regulación de Recursos del Consejo General de Pesca del Mediterráneo tiene las siguientes misiones: a) Estudio de medidas necesarias y sus efectos previsibles. b) Recomendación de las medidas más adecuadas para que aquéllas sean puestas en práctica por los Estados miembros, teniendo en cuenta la necesidad de armonizar las medidas individuales que hayan aceptado éstos. c) Recomendación de los métodos más eficaces para control de la aplicación de las medidas de regulación a nivel nacional y regional. d) Cualquier otra misión destinada a regular los recursos que pueda encomendarle el Consejo.

LUZ DE LAS MALLAS

Tras el estudio de la mejora de los reglamentos sobre la luz de las mallas en las pescas demersales del Mediterráneo, se aprobó la siguiente recomendación, a efectos de que los Estados miembros introduzcan su contenido en las legislaciones respectivas:

1) Las personas y los barcos dependientes de su jurisdicción no deberán utilizar para la pesca en el Mediterráneo y en mares adyacentes ningún arte de arrastre cuya abertura de malla sea inferior a 40 milímetros.

2) Las personas y los barcos dependientes de su jurisdicción que pesquen con redes de acuerdo con las normas definidas en el punto anterior, no utilizarán ningún dispositivo ni montaje susceptible de obstruir o cerrar las mallas o de producir una reducción en la efectividad de la selectividad. Por otra parte, únicamente se autorizará utilizar paños de cualquier material en la parte inferior del copo para disminuir o prevenir su posible desgaste, así como sobrecopos, a condición de que su abertura de malla sea al menos el triple de la del copo y que su longitud, a red estirada, esté comprendida entre el 100 y el 150 por 100 del copo.

3) Con el fin de evitar posibles perjuicios en pesquerías especializadas en la captura de peces de talla demasiado pequeña,

podrá utilizarse el uso de mallas inferiores a los 40 milímetros, a condición de que en cada caso se remita una información precisa, justificando la derogación. En estos informes deberá constar cuál es la pesquería a la cual se aplica la derogación; en particular, estaciones y zonas de pesca, tanto por ciento mínimo de la especie o especies particulares en el conjunto de los desembarcos totales. Asimismo, incluirá un análisis científico de los efectos a largo plazo sobre capturas en peso y valor de las especies en cuestión, comparando las capturas que se puedan prever utilizando mallas más pequeñas, con las que se obtendrían usando mallas de 40 milímetros.

FUNCIONES DEL CONSEJO

Por la Secretaría del Comité se informó de que en el duodécimo período de sesiones del Consejo General de Pesca del Mediterráneo se había considerado efectuar una revisión del acuerdo de constitución de 1949, con el fin de que el Consejo pudiera desempeñar un papel más eficaz, sobre todo en cuanto se refiere a la adopción, aplicación y control de las medidas de conservación. En vista de ello, el director general de la FAO había remitido a los Estados miembros un cuestionario de preguntas. Y teniendo en cuenta las respuestas recibidas, se adoptaron varios acuerdos, para cuya redacción se creó un grupo integrado por los representantes de varios países, presidido por el señor Bermejo, de la delegación española. El grupo presentó al Pleno del Comité la siguiente propuesta de redacción del artículo IV del Convenio de 1949, por el que se creó el Consejo General de Pesca del Mediterráneo, referido a funciones del mismo:

"La finalidad del Consejo consistirá en fomentar el desarrollo, conservación, ordenación racional y valoración de los recursos marinos vivos. A estos fines tendrá las siguientes funciones y responsabilidades:

a) Examinar el estado de estos recursos, comprendida su abundancia y el nivel de explotación.

b) Formular y recomendar a los miembros, de conformidad con lo dispuesto, las medidas pertinentes para la conservación y ordenación racional de los recursos, incluidas las medidas para regular los métodos o el equipo de pesca, señalar las tallas mínimas de los ejemplares de determinadas

especies, establecer zonas o períodos de veda, regular la cuantía total del esfuerzo de pesca y su distribución entre los miembros, así como la puesta en práctica de las medidas recomendadas.

c) Considerar los aspectos económicos y sociales de la industria de la pesca y recomendar las medidas tendentes a su desarrollo.

d) Promover las actividades de capacitación y divulgación en todos los aspectos de la pesca.

e) Alentar, recomendar, coordinar y emprender, cuando proceda, actividades de investigación y desarrollo, incluidos los proyectos conjuntos en materia de pesca.

f) Recopilar, publicar o difundir por cualquier otro medio la información acerca de los recursos y pesquerías en ellos basadas.

g) Empezar todas las demás actividades que puedan ser necesarias para el desempeño de las funciones más arriba definidas". ■ J. U.



LA METEOROLOGIA Y LA PRODUCCION DE ALIMENTOS

CONFERENCIA DEL DOCTOR FONT TULLOT EN EL DIA MUNDIAL DE LA METEOROLOGIA

MADRID (Redacción).—“La meteorología y la producción mundial de alimentos” fue el tema de la conferencia pronunciada, el pasado día 23 de marzo, por el jefe de la oficina central del Servicio Meteorológico Nacional, doctor Font Tullot, con motivo de la celebración del Día Mundial de la Meteorología.

En su interesante disertación, que tuvo por escenario la sede del Instituto Nacional de Meteorología, el doctor Font

destacó la importancia de los productos del mar en la alimentación humana, llamando al interés para que todos los países trabajen por una adecuada planificación de la conservación de las especies marinas y de su explotación racional, así como para que estudien el conjunto de datos meteorológicos, climatológicos y oceanográficos que hagan posible un pronóstico de la situación y volumen de los bancos de pesca.

CHILE EN EL ESTUDIO DEL JUREL

ANTOFAGASTA, Chile (Especial para "Hoja del Mar").—Sabemos que el desarrollo pesquero de un país debe realizarse sobre bases científicas y bajo un control gubernamental que tenga en cuenta que se trata de recursos renovables, y, por lo tanto, de magnitud limitada.

Así, en Chile, y más exactamente en su zona Norte —que abarca un extenso litoral de 1.590 kilómetros—, región bañada por el océano Pacífico, habita en gran abundancia la especie *trachurus murphyi* (Nichols, 1922), comúnmente llamada "jurel", pez pelágico que se agrupa en cardúmenes y es explotado intensamente tanto por el sector pesquero artesanal, como por el sector industrial. La industria pesquera de la zona Norte de Chile está compuesta por 91 embarcaciones, distribuidas entre Arica y Coquimbo.

El jurel es una de las especies más abundantes en esta región, junto con la sardina, anchoa y caballa (merluza). La extracción del jurel en el año 1975, entre enero y agosto, fue de 177.847 toneladas, dentro de un total general de 332.244 toneladas. Lo que representa un 53,52 por 100 de la captura total. En el mencionado año, la captura anual total de jurel fue de 230.000 toneladas; de estas, un 50 por 100 aproximadamente, se destinaron a harina de pescado, y el resto se elaboró en conservas o se empleó para el consumo en fresco.

La Universidad del Norte de Chile, considerando la importancia que esta especie representa para la economía del país, elaboró y está llevando a cabo, a través de su Departamento de Pesquerías, un proyecto de investigación destinado a conocer la composición de tallas de la población, proporción relativa de machos y hembras en las capturas, principales grupos que constituyen la alimentación del jurel, presencia de huevos y larvas de jurel en el área de estudio y las condiciones oceanográficas detectadas en este área. Ya se ha podido comprobar que su principal alimento es el zooplancton, y dentro de él, crustáceos eufáusidos, copépodos, larvas de decápodos e isópodos.

El proyecto denominado "Proyecto jurel" se está llevando a cabo mediante el trabajo mancomunado de docentes investigadores y alumnos ayudantes del Departamento de Pesquerías, con fondos proporcionados por el Supremo Gobierno.

El mencionado proyecto consta de dos etapas: La primera, de dos años de duración, en que se investigarán los datos exactos sobre las toneladas de jurel existentes en esta costa de Chile. La segunda etapa —que aún no comienza—, en que se averiguarán las formas óptimas de extracción de dicho recurso pesquero, épocas de captura, lugares en que debe extraerse el producto del mar. Igualmente se determinarán las formas más adecuadas de elaboración y venta. Todo lo anterior, para poder definir una industria dimensionada según las necesidades.

El trabajo de investigación se está efectuando a base de muestreos y cruceros estacionales, para lo cual el Departamento de Pesquerías cuenta con un buque de investigación (B/1 "Stella Maris"), equipado con una ecosonda (detector de peces) Simrad EK 38 A, equipo que permite detectar cardúmenes y captar tanto la estructura de los sedimentos del fondo marino, como los estratos situados bajo dicho fondo.

El muestreo se realiza en toda la zona Norte, mediante muestras que se obtienen de todas las capturas. Cada muestra consta de 150 ejemplares, a cada uno de los cuales se les mide la talla, tanto su longitud de horquilla como su longitud caudal. Se extrae el estómago y las gónadas, para su análisis posterior. Durante el año 1975 se analizaron en total 8.165 ejemplares. Para esto existen bases de muestreo distribuidas en todo el litoral, las que envían mensualmente la información al Departamento de Pesquerías, donde es procesada.

Es importante destacar que ésta es el primer estudio realizado acerca del jurel en el Norte de Chile. Llevado a cabo por la Universidad del Norte, que, a través de su Departamento de Pesquerías, imparte también la carrera de Ingeniería Pesquera, destinada a formar profesionales que planificarán y realizarán investigaciones tendientes al descubrimiento de nuevas formas de cultivo, innovar y/o introducir nuevas técnicas de extracción, diseñar maniobras de pesca, diseñar redes de pesca; es decir, formar profesionales completos, de alto nivel, que fomentarán el desarrollo pesquero de nuestra nación. ■ **CRISTIAN MUÑOZ ALVAREZ**, cuarto año de Ingeniería Pesquera, alumno-ayudante del "Proyecto jurel" de Chile.

REVOLUCIONARIO SIMULADOR PARA MOVIMIENTOS DE BUQUES

Una sociedad clasificadora de barcos noruega "ha puesto a punto un simulador de movimientos de buque en su departamento de investigación, de un tipo tal, que no lo hay hoy en ningún otro laboratorio establecido en parte alguna del mundo. Su característica única es que puede, gracias a un control computerizado, simular simultáneamente los seis movimientos de un buque.

El aparato sirve fundamentalmente para calcular el llamado "movimiento ondulatorio interno" en los tanques del navío, es decir, la resonancia del "sistema ondulatorio interno" (p. e. en el caso de un barco OBO que navegue en alta mar con los tanques parcialmente vacíos). La presión interna del fluido contra los costados del navío puede ser el doble de la externa, pero hasta ahora no se disponía de equipo para investigar fuerzas tan considerables.

Este simulador consiste de una plataforma rígida de 2 x 2 metros, sobre la que va montado el verdadero tanque de prueba. El movimiento de la plataforma es producido por siete cilindros servo-hidráulicos, accionados por una computadora cuyo programa de control se basa tanto en experimentos con

modelos como en mediciones efectuadas a bordo de navíos en todo tipo de condiciones meteorológicas.

La esfera de aplicación del aparato no está limitada al estudio del movimiento ondulatorio interno y presiones de fluidos dentro de los tanques de un buque. Se le puede considerar como un instrumento universal para simular movimientos regulares o irregulares de una a seis variedades. Dejando aparte los modelos de tanques, pueden ser objeto de prueba instrumentos tales como las antenas satélites de un navío, la totalidad de un sistema "servo" o instalaciones de maquinaria de cierto tamaño (p. e., mangueras de extintores a alta presión tipo cañón, que han de probarse bajo condiciones reales de movimiento de buque). ■

REPRODUCCION DE PECES EN CAUTIVIDAD

MADRID.—En "El Economista" apareció publicado un interesante trabajo sobre los adelantos de los investigadores alemanes sobre la reproducción de peces en cautividad, que, por su interés, reproducimos.

"Por métodos muy distintos a los de los clásicos criaderos o piscifactorías se pueden producir peces en cantidades masivas industriales, al igual que pollos en granjas avícolas o patatas en huertas. De esta manera dejarían de tener sentido esos polémicos roces internacionales sobre zonas pesqueras y derechos jurisdiccionales en aguas marítimas en las que abundan determinadas especies piscícolas, y así se acabarían las 'guerras del bacalao' y otras guerras semejantes. En el Instituto Battelle, de Francfort, ya están en marcha estos ensayos, y se asegura que los resultados obtenidos son satisfactorios, al decir de los técnicos que los realizan.

La carne de los peces obtenidos por este nuevo procedimiento ofrece sabor y calidad excelentes, y técnicos y economistas están de acuerdo en que esta manera de 'fabricar peces' resultaría un buen camino para disponer de más albúminas con que alimentar a la Humanidad hambrienta y necesitada de proteínas. Algo de esto ya se hacía hasta ahora en las explotaciones de criaderos de truchas, pero en estos criaderos se tropieza con los inconvenientes de que es preciso contar con grandes suministros de agua fresca y oxigenada de manera fluida y continua. Los técnicos del Instituto Battelle aseguran que han logrado eliminar estos inconvenientes, que hacían poco rentable el negocio. El método ahora puesto a punto resulta más barato que el de las truchas y puede ser industrializado en cuanto a producir peces masivamente; incluso es dable seguirle en lugares que no dispongan de abundante agua.

EL CONTROL DE NITROGENO EN EL AGUA, NECESARIO

Con este nuevo procedimiento, la producción piscícola se realiza en depósitos de agua en circuito cerrado, sin apenas pérdidas en el líquido elemento. Basta una mínima cantidad de agua inicial, en la que se controla la tempera-

tura adecuada, se añade la alimentación conveniente para los peces que se desee producir y se exterminen en la masa líquida los agentes patógenos que pudieran interferir en tal producción. Estas condiciones son esenciales en el agua empleada en la circulación continua, y en esto radica el problema. Particularmente, la alimentación de los peces ha de ser cuidadosamente elegida para que los restos de la alimentación no den lugar a nitritos y nitratos, ya que estas sustancias químicas son tóxicas para los peces en su gran mayoría. Esto se obvia eliminando en el agua utilizada en los depósitos de nitrógeno gaseoso y orgánico que pudiera arrastrar y resulte perjudicial en tal sentido, y que, al decir de los investigadores del Instituto Battelle, puede lograrse por procedimientos químicos sencillos y baratos. Y aseguran que estas 'fábricas de peces' pueden instalarse hasta en el Sahara o en cualquiera otro terreno desértico y sin agua. Las instalaciones del 'sistema Battelle' han sido ya patentadas y el informe dice que el mecanismo necesario puede encerrarse en una pequeña habitación, y que todo funciona de manera totalmente automática y sin prácticamente personal que lo atienda.

Con la alimentación estudiada que se da a los peces se puede influir en la grasa que produzca el animal, y esto es ventajoso bajo el punto de vista dietético y de la salud. Otra ventaja es que la proporción agua-pez es de 1/40, mientras que en criaderos de truchas esta proporción es de 1/2.000. Y con 10.000 metros cúbicos de agua se dice que en las instalaciones montadas en el Instituto Battelle se obtienen fácilmente de dos a tres toneladas de peces, y que en estas aguas es posible 'fabricar' carpas, angulas, caviar o cualquier otro crustáceo. Ya no hay ninguna razón para que la langosta no sea de consumo popular, y todo será aún másasequible y rentable si se logra, como se pretende, emplear agua salada en estas 'fábricas de peces'. ■

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

EL DIARIO DE COLÓN Y UN LIBRO DE ALDECOA

Es proyecto de estos comentarios ocuparse de todos aquellos libros que, de alguna manera, inciden sobre la mar. Libros de ayer y libros de hoy, libros históricos y libros poéticos y literarios. Con ello, modestamente, tratamos de interesar a nuestros lectores hacia aquellas obras que, en todos los tiempos, han supuesto y suponen una contribución a la bibliografía sobre el tema.

El interés del hombre hacia la mar está patentizado por el testimonio épico y por los restos históricos que la antigüedad nos ha ido legando. Habría que aludir a las aventuras de Ulises y a su periplo incógnito por el Mediterráneo, así como a los viajes de Pigmalión y su descubrimiento de la península de Gades, donde ya se encontraban seguramente los tartesios. Todo ello sin dejar de referirnos a la mar, simbolismo del morir, en las coplas del mayor de nuestros líricos, el poeta Jorge Manrique.

UN LIBRO EXCEPCIONAL

Como inicio, no queremos dejar de citar un libro realmente único, cuya importancia no es exclusiva de nuestro contexto nacional, sino de la Historia del mundo. Se trata del "diario de a bordo" de Cristóbal Colón, escrito por el Almirante de la Mar Océana durante su primer viaje a las Indias, a la búsqueda del Reino del Gran Khan. Como se sabe, este viaje extraordinario tuvo su comienzo en el puerto de Palos de Moguer, en Huelva, el 3 de agosto de 1492, y culminó con su regreso al mismo punto, la barra de Saltes, el 15 de marzo de 1493, después de haber arribado, el 12 de octubre, a la isla de Guahanani y, con ello, haber alumbrado el trascendental descubrimiento de América.

El texto que comentamos es un extracto efectuado por fray Bartolomé de las Casas, que tanto se destacó en la defensa de los derechos de los indios aborígenes con ocasión de los famosos repartimientos y encomiendas. Este "Diario" fue conocido en toda Europa a raíz del mes de abril de 1493, es decir, a poco del regreso del almirante; incluso se dice, y es bastante verosímil, que constituyó el informe del viaje que Colón presentó a los Reyes Católicos. Su título original fue el de "Libro de la primera navegación (trasatlántica) y descubrimiento de Indias", y fue impreso por primera vez en 1825, en el tomo I de la "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por el mar los españoles desde fines del siglo XV", obra coordinada e ilustrada por don Martín Fernández Navarrete. La edición que comentamos se debe al ilustre bibliófilo Carlos Sanz, publicada en dos tomos, en Madrid, uno con el facsímil del manuscrito de fray Bartolomé de las Casas y el otro con la impresión moderna del texto, con prólogo y notas del citado americanista.

LA EPOPEYA DEL GRAN SOL

A los hombres que trabajan en la carrera de los bancos entre los grados 48 y 56 de latitud Norte, 6 y 14 de longitud Oeste, dedicó Ignacio Aldecoa su novela "Gran sol", uno de los relatos más vivos y humanos de nuestra novelística de posguerra. Aldecoa, con su estilo brioso, nos cuenta la epopeya ordinaria de los marineros vascos de altura, que hacen la ruta de Pasajes a la bahía de Bantry. El libro es un reportaje humanísimo sobre la vida y los oficios de a bordo en una pareja de boniteros, el "Uro" y el "Aril", centrado en la figura del patrón Simón Orozco, sin olvidar, en páginas inolvidables, a otros miembros de la tripulación, como el engrasador Carmelo Álvarez, el contramaestre, el patrón Paulino Castro, los marineros Ugalde y Artola, etcétera. "Las poleas, el cable y la red crujieron, y hubo como un rechinamiento sostenido y luego una fracción de segundo de silencio total, e

inmediatamente un golpe largo y sordo. El copo se había derrumbado sobre la cubierta arrastrando a Orozco, aprisionándolo, caído, contra la amura". Son interesantes las descripciones que Aldecoa nos ha dejado de ese mar turbulento, las noches aciagas, las nubes y el temblor de los bous y de las parejas, perdidos entre la niebla. "Las luces del puerto (Bantry) se reflejaban en los charcos, en el azabache de la mar, en las cubiertas mojadas de las naves".

Para escribir este libro, su autor, vasco de Vitoria, se enroló en uno de esos barcos que van a la carrera del Gran Sol, dejándonos, con auténtico amor, uno de los testimonios más emocionantes y más elocuentes sobre el tesón y la valentía de los pescadores de altura.

El malogrado escritor, ya fallecido, que publicó este libro en 1957 (la edición que comentamos está publicada por Noguer, en su colección de "Libros de bolsillo"), nos dejó otras obras importantes, prueba de su talento narrativo, como fueron "El fulgor de la sangre" (1954), "Con el viento olano" (1956), "Caballo de pica" (1961), etcétera. ■ JOSE ASEÑO SEDANO.

PINTURA

LA PRIMERA ESCUELA

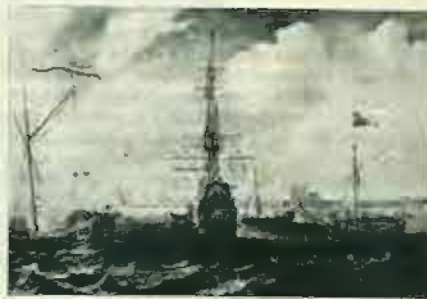
Al alcanzar su independencia los holandeses, tras las largas luchas contra el dominio español, se inició un gran período de auge en las antiguas y triunfantes provincias del Norte, que, con gran entusiasmo y sentido del orgullo nacional, compusieron el desarrollo general del país.

Para la nueva Holanda independiente, para sus buques, que surcaban todos los caminos del mar, su liberación fue algo más que un triunfo: fue el auténtico vehículo de expansión de sus fuentes de riqueza. Las provincias unidas del Norte de Holanda consiguieron, pues, resurgir del conflicto con España, aumentando el poderío de sus flotas y llegando a participar en los grandes acontecimientos navales del mundo.

A los pintores holandeses de comienzos del siglo XVII se les abrieron las puertas del mar en un país ya liberado. Los pintores especializados en temas del mar recibían numerosos encargos de las compañías navieras, que deseaban tener los retratos de sus grandes y espléndidos navíos de popas cuadradas y embellecidas con preciosos decorados. Los ricos coleccionistas de arte les demandaban multitud de lienzos, en los que deseaban tener plasmadas las victorias en los combates de sus navíos de guerra, sus famosos buques, la salida y llegada de importantes personajes y de sus buques, que comerciaban con el lejano Este y con el nuevo mundo de las Américas.

Los pintores holandeses del mar tuvieron así los cimientos para la creación de una primera y completa escuela de marionetas, primera en el mundo, auténtica y especializada.

Años después de la victoria, cuando ya había pasado la euforia del triunfo, en aquel período de calma posguerra, y cuando ya los artistas habían retratado toda clase de buques con sus minuciosos detalles, empezaron a dejar de pintar sus cuadros con el clásico navío como sujeto importante y a tener en cuenta los efectos atmosféricos de su costa oceánica. Empezaron a plasmar en sus lienzos los tonos grises de su clima norteño, dejando al buque como objeto incidental y realzando los tonos y valores cromáticos de mar y cielo en su propia entonación y valoración pictóricas.



Pero la reanudación de la guerra en la segunda mitad del siglo XVII, esta vez contra los ingleses, rivales de los holandeses en su lucha por el comercio y las posesiones de ultramar, trajo como consecuencia la vuelta de la pintura holandesa a los cuadros en los que se representaban batallas navales, tomando otra vez a los buques como objeto principal de la obra, pero esta vez con un mayor realismo, inspiración y entonación que en la pintura de la escuela de principios de siglo.

Así también, los pintores holandeses se dejaron ya influir por la luminosa y resplandeciente luz de Italia, y en sus viajes por este país aprendieron de sus pintores nuevos colores, que hicieron enriquecer sus obras para dar a su escuela un gran impulso en la belleza de colorido de sus nuevas obras.

Al verdadero fundador de la escuela de marinistas holandesa, Enrick Cornelisz Vroom (1566-1640), le siguieron, por orden cronológico, antes de nacer, en 1611, el primero de los grandes marinistas de la familia Van der Velde, los grandes artistas pintores del mar que relacionamos a continuación:

Adam Willaerts	1577-1669
Jan Porcellis	1585-1632
Esaias van der Velde	1590-1630
Jacob Gerritsz Cuyp	1594-1652
Jan van Goyen	1596-1656
Salomon van Ruysdael ..	1600-1670
Abraham Willaerts	1603-1669
Aert van der Neer	1603-1677
Simon de Vlieger	1606-1653
Jan Asselijn	1610-1652

En los cuadros del fundador de la escuela podemos apreciar la gran influencia de la precisión del famoso Brueghel y, sobre todo, su dominio en los contrastes de colores entre los oscuros terrosos y los grises azulados, con tonos de luminosos colores locales de contraste, que había aprendido en su largo periplo de trabajo por los estudios de artistas alemanes, españoles e italianos. Cuadros que podemos apreciar cuando visitamos el Rijks Museum de Amsterdam.

La maestría de Cornelisz Vroom en su escuela holandesa traspasó incluso su frontera a Inglaterra, como podemos apreciar en el National Maritime Museum de Greenwich, donde figuran obras de Isaac Sailmaker (1633-1721), pintadas con la clásica y tradicional técnica de los pintores de esta escuela, que sirvieron de base para la formación de la British School of Marine Artists. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

TIEMPO DE REPOSICIONES

Para todo lo que sea un cine relacionado con el mar, un cine de espacios abiertos y velas desplegadas, piratas o

submarinos, tesoros o abordajes, los tiempos dorados han pasado ciertamente. Y no porque su popularidad haya decaído o porque el favor del público le haya vuelto la espalda, sino porque los enfoques, hoy, de la producción son ya distintos y el cine comercial americano busca nuevos derroteros y nuevos caminos. Por ello, y salvo el caso concreto del éxito fulgurante y espectacular de "Tiburón", para el cine del mar estamos viviendo ahora un tiempo de reposiciones, una vuelta a las pantallas de éxitos antiguos, que ahora son repuestos en medio de esa moda de presentar a las nuevas generaciones títulos que antaño destacaron por uno u otros motivos.

Así, desde hace unos meses está rodando de nuevo por las salas españolas aquel mítico "El hidalgo de los mares", ejemplo arquetípico de cine juvenil, ardoroso y lineal, brillante y atractivo, en donde unos seres esquemáticos servían para dar vida a una aventura que era lo fundamental de la cinta. Vuelta ahora con su verdadero título original de "El capitán Horacio Hornblower", es cinta que data de 1951 y que supuso el comienzo de una verdadera saga marítima para su realizador, Raoul Walsh, un veterano de los comienzos de Hollywood, uno de los pocos representantes de la vieja guardia de autores americanos todavía en vida, y que tras este "El hidalgo de los mares" rodaría más títulos del mar con "El mundo en sus manos", "El pirata Barbarroja" y "Los gavioleros del estrecho", todos ellos de corte juvenil y realizados en los primeros años de la década cincuenta, etapa ésta de doradas y nunca superadas resonancias del cine del mar.

Tomando por base una novela de C. S. Forester, "El capitán Horacio Hornblower" nos lleva a un tiempo histórico clave: al enfrentamiento naval de los británicos con el Imperio napoleónico, describiendo las hazañas de este capitán inglés con los barcos franceses y trasladando su acción a las tierras latino-americanas para enfrentarlo también a enemigos españoles. Dentro de un cine de corte comercial y de lógica linealidad, Walsh saca partido de los tópicos existentes y otorga a su film un tono épico de aventura arriesgada, donde las aguas del océano son protagonistas indudables de estas luchas y enfrentamientos de unos hombres, y también son testigos de la típica historia de amor que separa y une a la heroína y a su capitán.

Narrada con soltura, cuidando las escenas de batallas marítimas, Raoul Walsh enfundó acertadamente su serie de cine del mar con este film, y daría su primer paso para convertirse en un intérprete fidedigno y excepcional capacitado de este cine del mar, hoy tan perdido y sólo recuperado esporádicamente a través de reposiciones.

También como reposición puede considerarse, y esta vez a través de la pequeña pantalla de Televisión Española, el pase dado a la cinta británica "La fragata infernal", película irrida por Peter Ustinov, y cuyo título original era "Billy Bud", homónimo de la novela de Herman Melville sobre la que se basaba con casi absoluta fidelidad. Obra final del gran autor americano, en ella volvía el gran creador de "Moby Dick" a sus queridos temas marítimos y exponía con crudeza y cinismo la aventura final de un pobre muchacho, víctima del enrarecido ambiente de una fragata británica, también en tiempos de las guerras napoleónicas. Respetando su base literaria, confiando en unos espléndidos diálogos y con una buena dirección de actores, la realización de Peter Ustinov resultaba sobresaliente, y todo el film respiraba ese aire morboso y fatalista que el escritor yanqui dio a todas sus obras, presidiendo "Billy Bud" la presencia indudable del mar como el elemento que aísla, cerca y marca a estos hombres, a esta tripulación víctima de los excesos autoritarios de sus superiores.

El cine del mar, pues, poco presente

(Sigue en la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

ahora con ejemplos recientes, puede ser recuperado y recordado a través de estas reposiciones, de las que "El capitán Horacio Hornblower" o "Billy Bud"



resultan ser muestras valiosas, bien en la grande o en la pequeña pantalla, de un género y un estilo de cine siempre estimados por los públicos, siempre atractivos en su línea aventurera y juvenil. ■ **JUAN FABIAN DELGADO.**

FILATELIA

CUATRO SELLOS EN EL MES DE MARZO

Dos Ordenes del Ministerio de Hacienda disponen que el día 1 de marzo sea la fecha de venta y servicio de la serie "Personajes españoles" de 1976. Toda ella va dedicada a marinos, y son: don Cosme Damián Churrucá (por haber ingresado en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, en 1976), don Luis de Requesens (dado que falleció en Bruselas en 1576) y Juan Sebastián Elcano (por haber nacido en 1476). Los valores son, respectivamente, de: 7, 12 y 50 pesetas, con tiradas de 10.000.000 para cada uno de los dos primeros y de 40.000.000 para el tercero. Son sellos en calcografía bicolor.

Luego, el día 10, se conmemora el centenario del teléfono, invento realizado en los Estados Unidos por el escocés Alexander Graham Bell. Es un valor de 3 pesetas, en huecograbado multicolor y con tirada de 6.000.000 de piezas. En su dibujo figura la efigie del inventor, así como el primer teléfono que hubo en el mundo junto a otro de último modelo, de los que suministra la Compañía Telefónica Nacional de España a sus abonados, y también una de las pantallas de la estación de Buitrago de la misma empresa, empleada para transmisiones vía satélite. Atención a este centenario, pues son numerosos los países que están haciendo sellos sobre tal efeméride, con lo cual se podrá montar una colección de sellos de tipo monográfico bien interesante, desde el momento en que cada país usa los motivos que mejor estima.

EXPOSICION EN SAN SEBASTIAN

Con ocasión de la puesta en servicio de la serie de "Personajes españoles", antes mencionada, la Asociación Filatélica y Numismática de Guipúzcoa, con el patrocinio de la Excelentísima Diputación Provincial, organizó una exposición conmemorativa, entre el 28 de febrero y el 4 de marzo, en la sala de exposiciones de la Caja de Ahorros Provincial, en la cual todas las colecciones aportadas correspondían a la temática del mar. Una bella aportación, formada por trece participantes, más lo presentado de sus fondos por la Dirección General de Correos y Telecomunicación, fue lo que se exhibía.

En el día de la inauguración tuvo lugar un acto, en el cual el presidente de la Diputación guipuzcoana, don Juan María de Araluce

Villar, pronunció un discurso subrayando la vinculación de la provincia a la Marina, a la cual ha dado tantos nreclaros hijos, como son Oquendo, Blas de Lezo, Churrucá, Legazpi y Elcano, cuyos nombres precisamente figuran en el frontis de la fachada principal del palacio de la Diputación. Estuvieron en este acto los diputados provinciales señores Ayestarán, Bergareche, Odrizola, Talavera, Vicuña y Vivó, así como el vicepresidente de la Diputación, don Santiago San Martín; alcaldes de Guetaria y Motrico, etc. Me correspondió a mí contestar al señor Araluce, haciendo una semblanza de los dos marinos guipuzcoanos que se homenajeaban, y afirmando que si el sello de Correos es un pequeño cartel, desde el 14 de marzo, diez millones con la efigie de Churrucá y cuarenta con la de Elcano iban a surcar los procelosos mares de las sacas de Correos.

El día 1 de marzo, en el salón de actos de la Diputación, quien redacta esta crónica actuó de conferenciante para explicar cómo se confecciona un sello y hacer amplia referencia a los de tema Marina, así como analizar las políticas filatélicas que siguen los más importantes países del mundo.

Con ocasión de estos actos, la Dirección General de Correos y Telecomunicación estableció en la sede de la exposición una estafeta temporal, donde se empleaba un matasellos especial, concedido para la entrada en servicio de estos dos sellos. Al mismo tiempo fue editado un amplio folleto con diversos artícu-



los relacionados con Elcano y Churrucá, así como con la importancia y significación de la temática marina.

ROL DE FILATELISTAS

Nos llega una solicitud más, que corresponde a don Pedro Amela Sánchez, general Yagüe, 123. 3.ª, 2.ª, Villanueva y Geltrú, que colecciona España, Gran Bretaña, URSS, fauna marítima.

DISPONIBILIDADES DE SELLOS DE DISTINTOS PAISES

Como siempre, las peticiones han de hacerse por giro postal (importe de las series solicitadas, más 12 pesetas por gastos de envío), al redactor de esta sección: Avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30.

NUÉVAS REBRUDAS: Navidad 1971, 38. Flores (362/55), 60. Visita real (366/57), 38. Serie general (nov.) 353. Fauna (409), 259. Avión "Concorde" (nov.), 135. Fauna (382/95), 94.

SAN CRISTOBAL: Navidad 1973 (289/92), 76. Primer gobernador (213/15), 42. Sello suplementario, 15 centavos. (228), 7. Festival de Arte (240/42), 40. Centenario del sello



(243/46), 85. Navidad 1970 (247/50), 46. Llegada de sir T. Warner (272/75), 131. Serie diversos temas (255/57), 69. Universidad de las Antillas (297/98), 42. 70. Aniversario Primer Sello (263/86), 136. Navidad 1972 (266/69), 42. Semana Santa 1972 (262/65), 46. Semana Santa 1973 (289/92), 119. Boda princesa Ana (267/88), 27. Labor social (299/302), 127. Valor complementario, 10 dólares (303), 349. Semana Santa (nov.) 60. Inauguración de la central de la ECCA (308/11), 38. Semana Santa 1974 (293/96), 128.

ZAMBIA: Regadíos (nov.) 34. Muerte de Livingstone (98/103), 102. Navidad 1972 (89/92), 85. Fauna (77/80), 85. Fauna prehistórica (93/97), 94. Agricultur (81/84), 58. Dag Hammarskjöld (70/73), 80. Flora (85/88), 85. **SAMOA:** Artesanía (284/87), 68. Navidad 1971 (288/91), 94. Aniversario de la independencia (292/95), 56. Navidad 1974 (345/48), 50. Naufragio del "Joyita" (353/57), 108. Conferencia judicial (296), 17. Navegantes (301/04), 94. "Boy Scout" (319/22), 42. Papa Pablo VI (274/75), 51. Turismo (280/83), 42. Flores (349/52), 94. Enseñanza (324/27), 72. Aniversario independencia (258/61), 75. Navidad 1970 (270/73), 94. Comisión del Pacífico Sur (297/300), 36. Navidad (254/57), o. l. Navidad 1972 (315/18), 62. Navidad 1973 (328/31), 62. Valor complementario, 2\$ (23), 277. Valor complementario, 4 \$ (336), 510. Pájaros (nov.), 787. Artesanía (337/40), 80. Deportes (332/35), 94. Industria maderera (276/79), 94. Serie general (305/14), 255. Navidad (nov.), 62. Independencia de los Estados Unidos (nov.), 140.

SANTA ELENA: Unión Postal Universal (269/70), 58. Boda princesa Ana (263/64), 42. Semana Santa (243/46), 102. Armas (249/52), 100. Sables (259/62), 58. Serie general (195/209), 510. Armas (253/56), 55. Fauna (nov.), 87.

SANTA LUCIA: Sombreros (320/31), 44. Napoleón (251/54), 60. Centenario del sello (318/21), 48. Navidad 1972 (322/25), 48. Semana Santa 1972 (310/13), 58. Serie general (259/72), 485. Día Nacional (306/09), 42. Navidad 1973 (343/46), 44. Mapa de la isla (349), 382. Edificios universitarios (314/17), 42. Escudo (340/42), 17. Semana Santa (350/53), 94. Navidad 1971 (302/05), 44. Semana Santa 1971 (288/91), 53. Buques de vela (322/35), 106. Boda princesa Ana (347/48), 38. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**

DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

JEFATURA DEL ESTADO

Instrumento de ratificación de España del Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969 ("B. O. E." de 26-II-76, número 49).

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Decreto 294/1976, de 6 de febrero, por el que se incluye la merluza, merluilla y pescadilla congeladas, en el régimen de precios de vigilancia especial ("B. O. E." de 27-II-76, número 50).

MINISTERIO DE MARINA

Decreto 326/1976, sobre organización del Instituto de Historia y Cultura Naval ("B. O. E." de 1-III-76, número 52).

Resolución de la Comandancia Militar de Marina de Algeciras, de 6-III-76, por la que se anuncia concurso-oposición para cubrir una plaza de práctico de número del puerto de Algeciras-La Línea ("B. O. E." de 15-III-76, número 64).

Resolución de la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones por la que se convoca examen concurso para contratar, entre personal civil, un bibliotecario para la Biblioteca General de la Zona Marítima del Cantábrico ("B. O. E." de 29-III-76, número 76).

MINISTERIO DE TRABAJO

Resolución de la Dirección General de Trabajo, de 16-II-76, sobre ingreso garantizado al estibador portuario en determinadas situaciones que inciden en el rendimiento ("B. O. E." de 2-III-76, número 53).

Orden de 25-II-76, por la que se modifica el anexo II de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores de 19-XII-74 ("B. O. E." de 8-III-76, número 58).

Orden de 12-III-76, por la que se modifica la subsección 3.ª de la sección 2.ª del capítulo III de la Orden de 28-XII-66, por la que se establecen normas para la aplicación y desarrollo en materia de cotización y recaudación en período voluntario en el Régimen General de la Seguridad Social ("B. O. E." de 20-III-76, número 69).

Orden de 26-III-76, mediante la que se aprueba nueva tabla de salarios base para los estibadores portuarios y se dispone incremento de sus tarifas de destajos ("B. O. E." de 29-III-76, número 76).

Decreto 619/1976, de 18 de marzo, por el que se fija el salario mínimo interprofesional ("B. O. E." de 27-III-76, número 75).

MINISTERIO DE COMERCIO

Resolución de la Dirección General de Navegación, de 6-II-76, por la que se declara la homologación de un receptor direccional para su empleo en buques mercantes nacionales ("B. O. E." de 27-II-76, número 50).

Orden de 5-II-76, por la que se autoriza la instalación de varios viveros flotantes de moluscos ("B. O. E." de 5-III-76, número 56).

Orden de 5-II-76, por la que se autoriza la instalación de una cetárea en Ameixida (Riveira) ("B. O. E." de 8-III-76, número 58).

Decreto 46/1976, de 5 de marzo, por el que se reorganizan determinados servicios del Ministerio de Comercio ("B. O. E." de 15-III-76, número 64).

Orden de 28-II-76, por la que se establecen las condiciones que precisan los oficiales de la Marina Mercante para desempeñar plazas en los buques de pesca ("B. O. E." de 22-III-76, número 70).

Orden de 16-III-76, por la que se prorrogan hasta el 31 de diciembre de 1976 las normas dictadas para el ejercicio de la pesca en el golfo de Vizcaya y la vigencia de las zonas de veda especificadas en la Orden ministerial de 26 de diciembre de 1974 ("B. O. E." número 29), modificándose los límites de la zona de veda Sur ("B. O. E." de 27-III-76, número 75).

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE ABRIL

"Por los tiempos cuaresmales —dice el refranero castellano—, los ponientes vendavales". Y ciertamente que, un año más, se ha cumplido el popular pronóstico, tanto en la tierra como en el mar. Los temporales se han sucedido con inusitada machaconería y, por lógica secuela, las mares más o menos encrespadas han sido corrientes por la mayor parte de nuestras zonas marítimas. De la primera quincena de marzo les ofrecemos, en el grabado adjunto, el mapa de oleaje del Servicio Meteorológico Nacional del día 14. Como ven, se alcanza mar montañosa (olas de 9 a 14 metros) al NW. de Azores, arbolada en toda la mitad septentrional de la misma zona y gruesa a muy gruesa en el resto de ella y en las de Gran Sol, Vizcaya, N. del Cantábrico, Finisterre, San Vicente, SW. de Canarias, alta mar de León y NE. de Baleares. Además hubo temporal del NW. en el N. de Azores y de Vizcaya, extremo oriental del Cantábrico, Baleares y golfo de León.

De la segunda quincena del mes que comentamos, deja constancia el mapa de olas del día 21, con predominio de la mar gruesa a muy gruesa en Gran Sol, W. de Vizcaya, N. de Azores y zonas de Finisterre y Canarias. Como curiosidad, vean ustedes que en el Atlántico Norte, entre las estaciones oceánicas "C" y "L", se alcanzó mar montañosa con olas de 12 metros.

En la última semana del mes pasado, un fuerte anticiclón se extendía desde Azores a Centroeuropa, provocando fuertes y casi constantes temporales de Levante en nuestra región del Estrecho, con vientos de hasta 40 nudos que levantaban en la mar fuertes marejadas con frecuentes áreas de mar gruesa.

El mapa número 3 esquematiza —ya pasando al pronóstico— el número de días en que, a lo largo del mes de abril, esperamos se registre temporal (o ráfagas atemporadas) en las distintas zonas marítimas de responsabilidad española. Como apreciarán, decrece mucho el número de días de temporal con respecto a los pasados meses. Por otro lado, añadiremos que la dirección de las flechas indican la de la dominante del viento en los días de temporal.

En el mapa número 4 figuran dibujos, como siempre esquematizados, del estado previsto del viento y de la mar, en las distintas zonas, para el mes de abril actual. Aunque ya están nuestros lectores acostumbrados a su interpretación, diremos —no obstante— que el número que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los diferentes lados de los rombos, indican el número medio de días en que, para la correspondiente zona, la mar provendrá del cuadrante de procedencia. La cifra del centro de cada rombo expresa el número de días de mar llana. Los que faltan, al sumar, hasta completar los treinta de que

consta abril, 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 en este apartado hay que repetir cuanto decíamos en el anterior: que los días que faltan hasta completar —en algunos casos— los treinta que corresponden a abril, son de oleajes intermedios.

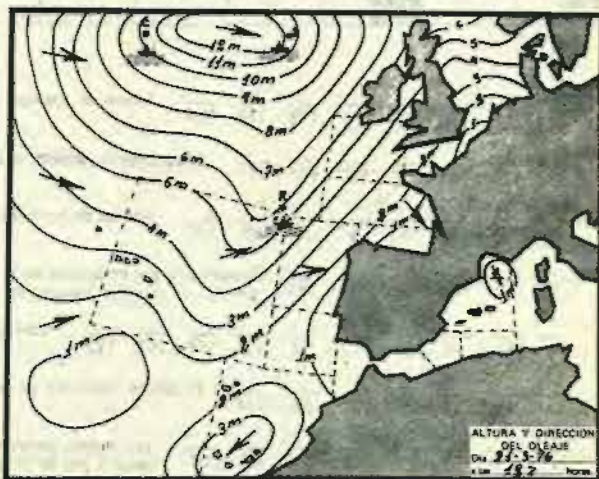
Por fin, el mapa número 5 muestra el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar previstas como "medias" para este mes de abril. No olviden a este respecto que, por lo general, la temperatura del agua en superficie suele ser ligeramente superior —salvo veraniegas excepciones— a la de la capa de aire situada inmediatamente por encima.

Para terminar, añadiremos —ya de cara a las vacaciones de Semana Santa— que el mes de abril suele reservar bastantes sorpresas, tanto en el tiempo como en la mar. Por ello aconsejamos a todos los navegantes, principalmente a los no profesionales y a los de buques de pequeña envergadura, que no se hagan a la mar sin estar bien informados de la situación meteorológica que les espera, aunque los barómetros estén altos. No cabe duda que el meteorólogo, en un determinado —y ya pequeño— número de casos, puede equivocarse. Pero siempre es mejor ir informado, aunque con fallos ocasionales, que salir a ciegas. Y las vidas humanas en la mar, bien merecen la pequeña molestia de escuchar los boletines de información meteorológica que, para la navegación, se difunden en Radio Nacional de España cuatro veces al día: 11, 14, 30, 18 y 22 horas.

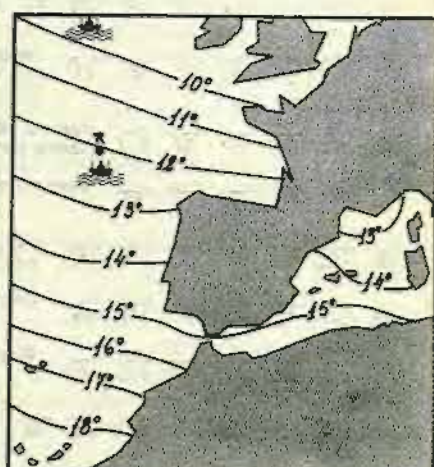
MAPA NUMERO 1
Carta de oleaje más significativa de las trazadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante la primera quincena de marzo último.



MAPA NUMERO 2
Carta de oleaje más significativa de la segunda quincena de marzo pasado.



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



MAPA NUMERO 5.—Temperatura media superficial del agua del mar prevista para este mes de abril.

MAPA NUMERO 4
Estado previsto de la mar y del viento —valores medios— para el mes de abril en curso.





- A. 10 44 124 13 80 148 114 188 Forma de navegar de diez o más buques en unión o compañía.
- B. 51 150 111 131 161 101 141 Antigüamente, pañuelos azules.
- C. 122 86 132 142 6 32 88 102 Rondas de madera o metal sobre cuya periferia gira el cabo en los cadarnales o molinos.
- D. 184 84 134 119 184 144 Explantes que se forman en la grada, a ambos lados de la quilla del buque que se ha de bajar, con paños de grandes bloques de madera.
- E. 2 81 14 58 72 34 29 146 108 172 Cambiar trece de cabo de esparto (plural).
- F. 82 106 22 168 8 38 118 Chubasco repentino de agua y viento.
- G. 119 38 98 147 90 140 79 89 Voz inglesa que significa "fuera del buque", usada para designar a los motores instalados a popa y por la parte de fuera del casco de la embarcación.
- H. 55 26 17 154 75 45 117 98 Recinto en los canales navegables o a la entrada de las dársenas de flotación de los puertos marítimos con objeto de impedir la existencia de un desnivel de aguas (plural).
- I. 133 18 105 155 77 180 53 Conjunto de vueltas de cabo, comúnmente delgado, que sirve para unir dos cabos o el chicote de uno en determinado punto del mismo o en otro sitio, y, en general, para sujetar un objeto a otro (plural).
- J. 97 173 123 157 37 137 Según la mitología griega, primitivo dios de las aguas, hijo de Urano y de Gea. Representa uno de las fuerzas elementales que formaron el mundo.
- K. 145 36 185 127 67 27 Naviero canadiense, iniciador de la navegación transatlántica a vapor.
- L. 88 135 125 143 8 152 183 Caba o boya que sale de un río, participante de las subidas y bajadas de la marea, siendo por esto a veces navegables (plural).
- M. 128 151 35 19 81 115 58 Grillete o argolla montado en el extremo de la caña del ancla para unirle la cadena, cabo o cable.
- N. 16 171 63 47 153 113 103 Sirenas de la mitología de los mares del Norte de Europa.
- O. 49 109 149 189 129 21 41 86 Cabo de gruesa proporción que por un extremo se amarra en la cruz del ancla y por el otro se afirma en la boya o boyazo que ha de balizarla (plural).
- P. 64 40 108 57 58 170 78 65 68 Antigüamente, península.
- Q. 4 42 15 87 59 24 74 78 94 81 Nombre por el que también se conoce al boquerón (plural).
- R. 92 130 112 182 120 Balanco.
- S. 33 46 54 83 95 13 23 89 85 3 Grada actividad, analogía de alguna cosa, como la fuerza de un campo magnético.
- T. 121 99 43 11 20 158 31 71 52 1 Hombre de mar conocedor del apertaje latino (plural).
- U. 159 7 78 168 93 28 48 39 Palabra inglesa para designar un campo de hielo.
- V. 136 107 12 116 5 26 187 Navegar la embarcación con rumbo determinado.
- X. 174 139 126 82 138 Escudriños, registros o miras con alfileres al horizonte.

VIII REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRANEO

• Se celebrará los días 6 al 8 de abril en Fuengirola.

VALENCIA (Especial para "Hoja del Mar").—Ha sido convocada la VIII Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, a celebrar los días 6 al 8 de abril en la nueva Casa Sindical de Fuengirola (Málaga).

Los componentes de la Comisión tienen ya en su poder la carpeta de documentos de trabajo, y en el orden del día figuran, entre otros, estudio de un anteproyecto de Reglamento para la pesca con artes menores, propuesta de modificación de normas sobre pesca deportiva, sobre proyecto de pesca de cerco, con charlas sobre sinistralidad en la pesca y sobre la última reunión del Comité de Ordenación de Recursos del Mediterráneo, del Consejo General de Pesca (FAO). En próxima edición informaremos a nuestros lectores sobre el desarrollo de las sesiones. ■ L. M. R.

PROBLEMAS DE LA TRIPULACION DEL MERCANTE "LA GIRALDA"

BARCELONA (Para "Hoja del Mar").—Se encuentra en el puerto de Barcelona el buque mercante "La Giralda", cuya empresa armadora tiene, al parecer, graves problemas, hasta el punto de que la prensa ha informado que la tripulación no percibía sus remuneraciones y carecía de recursos para reparaciones y suministros.

Al tener conocimiento de estos hechos la delegación provincial del ISM mantuvo una entrevista con el capitán en funciones, y una representación de la tripulación, ofreciéndoles los servicios de hospedaje y restaurante de la Casa del Marino y orientándoles sobre la tramitación de la posible prestación de desempleo y de su inscripción en la Oficina de Colocación; viniendo desde el día 11 utilizando el servicio de restaurante, y habiéndoles concedido por la Comisión Permanente del Consejo Provincial del FSM una prestación graciable.



LA LLAVE DE LA CIUDAD DE BARCELONA, A NESTOR LUJAN

BARCELONA.—Ha sido entregada a Néstor Luján la llave de la ciudad, galardón concedido por votación en la que han participado personas vinculadas a diversos estamentos de la vida local.

El ofrecimiento y entrega de la llave lo hizo el subdirector de "La Vanguardia", Jaime Arias, al que contestó Néstor Luján con unas palabras de agradecimiento.

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 126

"El taro de cabo Peñas lanzaba tres abanicos seguidos de luz blanca, que recortaba las siluetas de las rocas y ennegrecían el bulto zigzagante de la costa, con sus playas hundidas e invisibles bajo la espuma".

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

H. VAZQUEZ AZPIRI: "LA ARRANCADA"



LA URBANIZACIÓN DE LOS ALFAQUES

Los informadores que recorrieron la Península no encontraron más que dunas (Foto Dassey).

"NI UN SOLO PAJARO EN 22 KILOMETROS"

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—La comitiva formada por los informadores, alcaldes de la zona, directivos de organismos, recorrieron la Península de los Alfaques. Se cambiaron impresiones sobre el terreno, fueron constatadas sus reales circunstancias, se consultó cuanto convino. Después se leería a distintos enviados: "Los medios de información recorrieron la zona, poco interesante desde el punto de vista botánico"; en un pie de foto: "Ni un solo pájaro en 22 kilómetros"; en otro lugar: "Veíamos una especie de lagunas que desaparecían al acercarnos como auténticos espejismos, el sector más parece un desierto".

En la rueda de prensa, acompañaban al alcalde de San Carlos de la Rápita los de Alcanar, Amposta y Tortosa, Hermandad Sindical de Labradores, Cofradías de Pescadores (pesca fluvial y marítima), Sociedad de Cazadores, etcétera. En los medios de información figuraban enviados de "La Vanguardia", "Solidaridad Nacional", "Tele/Expres", "El Correo Catalán", RTVE, de Barcelona, "Diario Español", Radio Tarragona, Radio Reus y "Rápita" local. Actuó de moderador don Manuel Martín Fornosa, delegado provincial de Información y Turismo.

El señor Zaragoza, alcalde de San Carlos de la Rápita, expuso la exigüidad del término municipal, población cercana a los 10.000 habitantes, con mucho incremento en épocas veraniegas, industria de escasa influencia en el nivel de ocupación, un censo laboral del orden del 70-80 por 100 en agricultura y pesca, pero estacional y busca de ocupación en otros puntos, por todo lo cual se intentaba una salida con el fomento del sector turístico, utilizando las playas y arenales desérticos de la Península, que constituye más de la mitad del término municipal, estimando que realmente no se atenta contra la Naturaleza.

EL PROYECTO Y SUS CRÍTICAS

El asesor jurídico del municipio, señor Gianni, analizó las críticas que se habían formulado al proyecto de urbanización, manifestando que no se cree estar ante el dilema desarrollo-naturaleza, y existir un error geográfico al atribuir a la Península de los Alfaques las condiciones propias del resto del delta del Ebro, del que es un apéndice. Se desea salir del subdesarrollo, sin ánimo de ser marginados innecesariamente ni ser

esta arena es perfectamente adaptable como carretera y como tal ya se usa.

En cuanto al número teórico de habitantes en fechas punta, los ciento treinta mil indicados podrían dejarse en la mitad, manteniéndose el número de puestos de amarre.

neralizado que la incidencia del proyecto en poco podría variar la situación, y nadie más interesado que los propios pescadores en que sea conservada la Naturaleza, puesto que de ella viven, y que al "sluggan" de "Salvemos los Alfaques" serían preferibles otros de sentido más amplio, como "Salvemos el delta", "Salvemos el río".

EL COLOQUIO

La prensa manifestó su disconformidad por conceptos expresados en relación con un periodista, a lo que se ofrecieron disculpas, y a su vez se preguntó quién hay detrás del proyecto en su aspecto financiero, dado el escaso volumen del presupuesto municipal. Como las informaciones aportadas no eran satisfactorias, se produjo un momento de tensión. Uno de los asistentes indicó estar autorizado para manifestar que se trataba de un grupo mixto español y extranjero, representado por el matrimonio del subdito belga Groesbrecker y la española Angela Serramiá, grupo llamado Perrier Trust, con capital árabe y belga, y que uno de los principales accionistas era el emir de Bahrein, siendo el enlace el belga señor De Mulder.

Al autor del proyecto se le preguntó el importe percibido por su trabajo, afirmando que era de dos millones de pesetas, cantidad que los informadores estimaron inferior a la que le habría podido corresponder dado el volumen total de la inversión.

Otras preguntas se refirieron al número de habitantes y su relación con la Ley del Suelo.

En cuanto a la propiedad de la Península de los Alfaques, el alcalde informó que al aparecer el Reglamento de Bienes de las Corporaciones Locales el municipio la inscribió en el Registro de la Propiedad: en 1932 como "inscripción de posesión", que diez años después pasó a "de dominio", figurando como tal en el inventario de bienes patrimoniales del municipio. Con la valoración de dicha zona desértica se pretendía la creación de riqueza y puestos de trabajo, evitando la emigración de mano de obra. Se opina que la cerrada oposición de determinados grupos obe-

dece a falta de información, lo cual no ocurre en la comarca, que apoya el proyecto, por conocer y padecer análogos problemas y saber que la Península de los Alfaques sólo son arenales sin las circunstancias ecológicas que muchos, por analogía con el delta, le atribuyen.

Se produjeron nuevas tensiones por los enfoques dados sobre problemas del Ebro en otros medios, todo ello ya al margen de los Alfaques propiamente dichos. Surgió la cuestión caza. El señor Tallada, alcalde de Tortosa manifestó lo mucho que se ha gestionado sobre la actual situación de las tiradas en los lagos y la necesidad de ser considerada, en su conjunto, la problemática del delta, que comienza, dice, en Mequinzenza.

Se habló sobre la marginación de las comarcas del Ebro, embalses de Cherta y García, instalación de centrales nucleares en elevada densidad, el monocultivo en la ribera, necesidad de industrialización, vías de comunicación abandonadas y otras no potenciadas, emigración...

El aspecto positivo que destacaríamos de las tres horas que duró la rueda de prensa es el haber aireado la necesidad de una mayor comprensión en lo que concierne a la zona del Ebro, cada uno de cuyos aspectos reclamaba horas de estudio, para evitar desfases que se han observado en la

campana suscitada a raíz de la Península de los Alfaques.

En la prensa de Barcelona, la campaña ha seguido en días sucesivos. El Club de Amigos de la Futurología ha aludido a repercusiones internacionales. RTVE, en su programa "Giravolt", se ha ocupado también del proyecto. En reciente Pleno de la Diputación Provincial de Tarragona, a falta de datos para completar el informe, se dejó sobre la mesa la petición del Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares en relación con la Península de los Alfaques.

Por otra parte, en el delta, en cartas y publicaciones, con desventaja en cuanto al área de difusión, se señala que dado el escaso interés que la prensa barcelonesa dedica a esta comarca, sorprende dedique al tema de los Alfaques tantos esfuerzos personales y económicos; que el realismo de unas necesidades elementales está patente, y sobre los verdaderos peligros para el delta apenas si se ha hablado y escrito en dicha prensa.

San Carlos de la Rápita ha visto sometida a un inusitado debate la vieja idea de promocionar la Península de los Alfaques, cuando otros planes de transformación económica, de ámbito regional, que ya son historia, no llegaron a su culminación. ■

LUIS MILLAN ROCA.

PARECE SER QUE NO SE PLANTEA UN DILEMA DESARROLLO-NATURALEZA

LA PENINSULA DE LOS ALFAQUES NO ES MAS QUE UN APENDICE DEL DELTA DEL EBRO

tomados como objetos de laboratorio.

La magnitud del proyecto y su viabilidad compete al Ayuntamiento, asesorado por sus técnicos. Se desea crear riqueza y adaptar la Naturaleza al hombre, aprovechando lo que sólo son inmensos arenales. El sistema lagunar queda lejos, en el delta. Si se desea proteger la avifauna, lo mejor sería no cazarla en la zona lagunar.

Tuvo frases para algunas informaciones y se preguntó si detrás de tanta insistencia contra el proyecto no habrá otras razones.

EL AUTOR DEL PROYECTO

El señor Díaz-Fraga, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, habló sobre la formación del delta del Ebro, su semejanza con el Rodano, con el Nilo. Se refirió al movimiento de regresión de la costa en algunos puntos del delta y la necesidad de consolidarla en lo posible. La parte en la que se proyecta la urbanización permite una edificación normal de tres plantas (en las Salinas de la Trinidad hay edificaciones de cien años atrás de altura equivalente), y sólo para edificios de mayor altura sería preciso un pilotaje. En cuanto a accesos está demostrado que

LOS PESCADORES

Se expuso que el grado de incidencia de la polución que la realización del proyecto podría sumar era cuestión de científicos y técnicos. Sólo se pretendía exponer situaciones concretas en la pesca, indicando que en reciente estudio de la FAO se considera la zona del Ebro como de las más polucionadas del Mediterráneo, tanto por aguas de uso doméstico como residuos industriales, a lo que habría que añadir los efectos de los pesticidas usados en los cultivos, con la ayuda de las corrientes marinas dominantes en la zona. Tal vez a causa de todo ello se ha observado en los últimos años una reducción ostensible de capturas en aguas próximas (angula, a la décima parte; langostinos, a una media de un tercio en relación con la década de los sesenta; almeja, a actuales capturas esporádicas; navajas, a menos de la mitad...). No obstante, en aguas más profundas las capturas prácticamente se han duplicado, observándose relación entre la abundancia de algunas especies y los aportes del Ebro, causa primordial de la riqueza pesquera de la zona, que en unos 80 kilómetros de costa tiene siete lonjas, muy caracterizadas, para terminar diciendo que era criterio ge-

LA DIPUTACION DE TARRAGONA, A FAVOR DEL APROVECHAMIENTO DE LOS ALFAQUES

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—El Pleno de la Diputación Provincial de Tarragona, en su sesión del día 23 de marzo, ha aprobado la siguiente propuesta leída por el presidente de la misma, don José Clúa Queixalós:

"Vista y examinada la petición formulada por el Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares, atendida la polémica suscitada a través de los diferentes medios de comunicación social y muy en particular los argumentos y razones aducidos por el Ayuntamiento de San Carlos de la Rápita, Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos, Cofradía Sindical de Pescadores y pueblo en general, compartido por la comarca toda del Baix Ebre, considera esta Diputación Provincial que no debe pronunciarse en el sentido solicitado por dicho Colegio de Arquitectos, contrariando la voluntad manifiesta de los habitantes de la zona afectada, sin perjuicio de que llegue en un consejo a propiciar un entendimiento a nivel técnico que permita conciliar la defensa de la Naturaleza con el aprovechamiento de unas zonas inhóspitas que merecen ser potenciadas en beneficio de una demarcación, y todo ello dentro del contexto de una planificación territorial".

El alcalde de Tortosa y diputado provincial, señor Tallada, agradeció el acuerdo sobre esta cuestión, tanto en nombre propio como en el de los municipios del Baix Ebre, reiterando la necesidad de una planificación completa a escala comarcal para promocionar la zona sin detrimento del delta y la ribera del Ebro.

Por otra parte, se siguen publicando extensas referencias de estudios de la comarca y personas interesadas en oposición a la campaña de prensa barcelonesa, haciendo principalmente hincapié en un desconocimiento de los problemas humanos y ambientales de esta zona y un desfase en lo que a la península de los Alfaques se refiere, atribuyendo a la campaña muchos enrolados de buena fe por lo que otros han expuesto. ■ L. M. R.

SAN CARLOS DE LA RAPITA CAPTURA DE UN TIBURON

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—La embarcación "Guapo", folio 1.159 de esta base y matrícula, capturó un tiburón, que ha sido llevado a subasta en lonja. Nos informa el patrón, don José Elorz, que lo avistó como a unas 25 brazas, por frente a Sol de Riu, y lo cercaron con un cuarto de pieza atunera ("tonynera"), sin que ofreciese mucha resistencia al ser izado a bordo, lo que se hizo con el aparejo. Se estimó su peso en unos setecientos kilos, y ya eviscerado continuaba moviéndose con fuerza, formándose a su alrededor un numeroso corro de pescadores y curiosos. Se pagaron por él sobre tres mil pesetas.

TARRAGONA

II TORNEO I. S. M. DE FÚTBOL INFANTIL

TARRAGONA (Corresponsal).—Patrocinado por el Instituto Social de la Marina, a través de su delegación provincial en Tarragona, se organiza para esta próxima primavera el II Torneo de Fútbol Infantil en el que participan las Escuelas de Orientación Marítima y alumnos de otros centros hijos de afiliados al Régimen Especial del Mar, que viene a continuar el que inicialmente se celebró el año pasado. En el presente participan las playas de Calafell, Tarragona, Cambrils, Ametlla de Mar, Ampolla, San Carlos de la Rápita y Las Casas de Alcanar.

El torneo es tipo copa, con eliminatorias a doble partido, habiendo sido dividida la provincia en dos zonas: la Norte, con las tres primeras playas, y la Sur, con las cuatro restantes. Cada una de ellas dará un finalista, que disputarán la final provincial en Ametlla de Mar, que este año ha quedado encargada de tal acontecimiento deportivo.

El sorteo para la primera eliminatoria se celebró bajo la presidencia de don Antonio Escudero Martín, delegado provincial del ISM. Tendrá lugar en las fechas del 25 de abril y 2 de mayo y competirán entre sí los clubs de:

Zona Norte: Tarragona-Cambrils. Exento Calafell, que pasa a final de zona.

Zona Sur: San Carlos de la Rápita-Ametlla de Mar; Ampolla-Las Casas de Alcanar.

Se da la circunstancia de que en esta primera eliminatoria se enfrentan los finalistas del año pasado: San Carlos de la Rápita-Ametlla de Mar, que va a revestir expectación. ■ L. M. R.

CASTELLÓN

NUEVA PLANTA DE CULTIVOS MARINOS

Con este mismo título apareció en "Hoja del Mar" de diciembre de 1975 la noticia sobre esta nueva Planta Piloto de Acuicultura, sufragada por la Diputación Provincial de Castellón, con la doble finalidad de fomentar la investigación marina y la formación de biólogos en la especialidad de acuicultura marina.

Los pescadores castellonenses ya han comenzado a notar el incremento de la cantidad de langostinos frente a sus costas por las repoblaciones efectuadas con ejemplares obtenidos en el actual Laboratorio.

Todo ello en base a los trabajos iniciados con paciencia y tenacidad, en instalaciones modestas, por don José María San Feliu Lozano, director del Laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras en el Grao de Castellón. ■



BALLENA MORIBUNDA EN MALLORCA

Una ballena de 18 metros de longitud y unas 50 toneladas de peso apareció moribunda en la playa de la Colonia de Sant Pere, en la isla de Mallorca. La llevaron a tierra, para su aprovechamiento, pero dado la dimensión del cadáver y que se descomponía con extraordinaria rapidez, hubo de ser devuelto al agua, donde posteriormente se recuperaría el esqueleto. En la foto, la ballena es contemplada por los moradores de la colonia. ■

ALBUFERA DE VALENCIA

LA FORD, ¿UN NUEVO PELIGRO?

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Ford España, Sociedad Anónima, ha solicitado autorización de la Comisaría de Aguas de Valencia para el vertido de aguas residuales de la factoría en la Foya de la Acequia Real del Júcar y, consiguientemente, en la Albufera de Valencia, en un volumen medio que oscila entre los 90 y 110 litros por segundo.

Se ha presentado para ello un estudio que contempla las características que poseerá el agua vertida, una vez depurada en la planta que a tal efecto informa la Ford será inatada, para tratar fundamentalmente el agua residual del edificio de pinturas y planta de montaje, así como el fluente aceitoso de la planta de motores y nave de prensas y tratamiento del fango. Tras especificar las características técnicas que poseerá el agua, que será inodora e incolora, añade la nota que estarán exentas de gérmenes patógenos.

La opinión pública está sensibilizada en extremo por el tema de la Albufera, que no solamente es una reserva biológica de primer orden, sino también base y sustento de varias comunidades de pescadores de anguila, tenca, lisa y otras especies muy apreciadas, con un alto grado de comercialización, incluso fuera de nuestras fronteras.

La prensa regional ha echado campanas al vuelo considerando los peligros de más vertidos de aguas, cuando ni aún se han aclarado los que provocaron la última matanza masiva de peces.

A estas manifestaciones y comentarios se une la visita que acaba de efectuar el presidente de la Ford al Ayuntamiento, apresurándose a proclamar la inocuidad de las aguas a verter y la seguridad de que Ford cumplirá la legislación vigente, así como colaborará en los trabajos de recuperación del valioso tesoro que constituye la Albufera, una de cuyas formas es el ofrecimiento hecho al pueblo de Almusafes de sufragar el 75 por 100 del importe de la infraestructura sanitaria, detalle del que quizá nazca el problema.

No hay que olvidar que cuando se concretó la construcción en Almusafes, por parte de Ford, de su factoría de automóviles, le fueron dadas garantías, por parte de las autoridades, de que tendría ramal de ferrocarril, accesos, autopistas e infraestructura sanitaria. Solamente parece ser ha cumplido su palabra la Renfe. No tiene que extrañar, pues, ahora, sin tener prevista la necesaria infraestructura de desagües, piense la Ford en verter sus aguas en donde pueda.

CAMBRILS

PELIGRO EN EL PUERTO

Cambrils, la marinera y turística localidad tarraconense, tiene en su puerto diversos problemas que requieren soluciones de urgencia. El más peligroso es el de estas grietas, que ponen en peligro de hundimiento parte de sus muelles de atraque. Las obras de reparación están ya concedidas y se espera que muy pronto sea comienzo. ■ FOTO FIEL

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de El Palmar ha cursado peticiones al Ayuntamiento de Sueca, a la Comisaría de Aguas, al Sindicato de la Pesca y a cuantas autoridades entienden del asunto para tratar de impedir este vertido de aguas. Quizá sea él, y su comunidad, los que de verdad encajen el perjuicio, si lo hubiere, de la poca previsión de los que a ella están obligados. ■ FRANCISCO ALBERT.

SAGUNTO

REESTRUCTURACION DEL PUERTO

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Antes de llevar a cabo la correspondiente tramitación de las reformas proyectadas en la zona del Puerto de Sagunto, el alcalde de esta ciudad, don Emilio Adán García, ha tenido la gentileza de remitir a todos los vecinos un plano de la ciudad, en el que constan las zonas y servicios proyectados, garantizando zonas verdes, creando una nueva vía de acceso directo a la playa, separando el casco urbano de la zona industrial, y abriendo amplias avenidas y plazas, como detalles más importantes. Junto al plano se especifican muy concretamente todos los aspectos del proyecto, así como los criterios e intenciones sobre el futuro de la población. Al mismo se añade que en las oficinas municipales podrán obtener cuanta información deseen sobre dichos proyectos. ■ F. A.

ALICANTE

CONGRESO DE ABOGADOS JOVENES SOBRE EL MEDITERRANEO

ALICANTE.—"La contaminación del agua marina necesita una definición jurídica precisa", declaró Christian Huglo, representante del decano de París en el Congreso Mediterráneo de Abogados Jóvenes que se celebra en esta capital.

Añadió que en esta definición jurídica, según las Naciones Unidas, se ha de señalar que "la contaminación y sus efectos degradantes pueden ser bacteriológicos de los desechos humanos o indirectos, como los desechos industriales, químicos o técnicos".

Constató igualmente que eran conocidos todos los modos de contaminación desde un punto de vista científico, y que en el plano jurídico se había elaborado una ponencia en nombre de la Comisión de Encuesta Parlamentaria sobre la contaminación, los problemas de ésta en el Mediterráneo y sobre las medidas para combatirla y para asegurar las defensas. ■

MEJORAS PORTUARIAS

ALICANTE.—El puerto alicantino está siendo ampliado en una superficie de 180.000 metros cuadrados, lo que obligará a realizar un movimiento de tierras de más de 200.000 metros cúbicos.

Esta ampliación, que supondrá un costo de 56 millones de pesetas, junto con la instalación de una grúa gigante que costará 40 millones de pesetas, permitirá que en este muelle se realice carga y descarga de contenedores, lo que dará al puerto una nueva fisonomía. ■

ALTEA

PUERTO DEPORTIVO DE LA COSTA BLANCA

ALICANTE.—Capaz para 480 embarcaciones, con un presupuesto de 450 millones de pesetas, en la zona de Altea-Mascarat va a construirse el primer puerto deportivo de invernada de la Costa Blanca, con lo que le serán ganados al mar 17.000 metros cuadrados.

El calado máximo será de 8 metros y se edificarán 300 viviendas de tipo marinero, con casi 9.000 hectáreas de zonas de servicio y aparcamiento capaz para 500 vehículos.

La autorización concedida por el Ministerio de Obras Públicas para la construcción de este puerto es para cincuenta años, si bien existen seis meses de plazo para iniciar las obras y tres para acabarlas. ■



MÁLAGA

VISITA DE LA HISTÓRICA GOLETA DE TERRANOVA "NORMA AND GLADYS"

MÁLAGA (Especial para "Hoja del Mar").—Como estaba previsto, y según se había hecho referencia en "Hoja del Mar" correspondiente a marzo, los días 12 al 16 del pasado mes, ha visitado el puerto malagueño, primera escala europea, la goleta de Terranova "Norma and Gladys".

El mismo día de su llegada, a las diez de la mañana, el capitán y tripulación del buque ofrecieron una recepción a bordo, en la que estuvieron presentes el embajador de Canadá en España, subsecretario de la Marina Mercante, gobernador civil de la provincia, alcalde de Málaga, comandante militar de Marina, director del Instituto Oceanográfico y otras autoridades y representaciones.

En la goleta se visitó con especial interés la bodega, equipada con equipos audiovisuales, en donde había toda clase de información para el visitante sobre la pesca del bacalao en los grandes bancos. El barco estuvo abierto al público durante su estancia en este puerto, siendo numerosísimas las visitas que se efectuaron al mismo.

El mismo día de zarpar rumbo a Barcelona, de nuevo visitó oficialmente la "Norma and Gladys" el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Málaga, don Felipe Peña Vázquez, quien en un sencillo acto a bordo, en el que estaban presentes el cónsul de Canadá en Málaga, el capitán y toda la tripulación de la goleta, puso de relieve las relaciones que unen al Instituto Social de la Marina con Terranova, recordando el número de tripulaciones y embarcaciones que frecuentan estos bancos de pesca, hasta el punto de ser familiar esos caladeros y nombres entre los pescadores españoles. Por otra parte, recordó la existencia de instalaciones y personal especializado del Instituto Social de la Marina con dedicación absoluta a los hombres que faenan en aquellas aguas. Igualmente puso de manifiesto cómo esos contactos han dado lugar a intercambios de gran interés en el aspecto cultural, mediante la celebración de cursos de verano en el colegio "El Picacho", de Sanlúcar de Barrameda, de este Instituto para alumnos de las Universidades Memorial de St. Johns y de Saint Pierre et Miquelon.

El señor Peña comentó la función que tiene encomendada el Instituto Social de la Marina y la labor que lleva a cabo. Igualmente se refirió a las Casas del Mar y los servicios que prestan, poniendo a su disposición la coordinación con las Casas del Mar de Vigo y Barcelona, puertos que visitarían a continuación, para todo cuanto pudiera necesitar la propia tripulación. Hizo entrega al capitán de la "Norma and Gladys" de una placa en homenaje y reconocimiento de amistad, conmemorativa de la visita a este puerto, primero de su viaje a España.

Por su parte, el capitán de la goleta entregó al delegado provincial del Instituto Social de la Marina una bandera, que es la que la citada embarcación había llevado izada durante su viaje hasta el puerto malagueño, símbolo de hermandad y disposición de cooperación. ■ F. P.

ESTANCIA EN BARCELONA

BARCELONA (De nuestro corresponsal).—La goleta canadiense "Norma and Gladys" ha visitado el puerto de Barcelona durante los días 20 al 23 de marzo, a fin de desarrollar la misión que ha asumido en su visita por Europa Occidental y por los puertos españoles, de los que ha visitado hasta ahora Málaga y Barcelona.

El día 22, el embajador canadiense en España, señor Georges H. Blouin, acompañado por el agregado de Prensa, señor Edward W. E. Doe, y por el capitán de la goleta, señor T. J. Smith, ofreció una recepción a las autoridades marítimas con asistencia del almirante jefe

del Sector Naval, señor Martín Allegue; segundo comandante de Marina, señor González Sicilia; director de la Escuela de Náutica, señor Urrutia, con el profesor señor Conesa; director del Museo Marítimo, señor Martínez Hidalgo; capitán del puerto, señor Lladó; diputado provincial, señor Ballesté, y otras autoridades.

En el curso de dicha recepción, el delegado provincial del ISM, que había ofrecido al capitán las instalaciones y servicios de la Casa del Marino, le hizo entrega de un obsequio-recuerdo en evocación de la común tradición marítima y pesquera que España y la provincia canadiense de Terranova comparten, correspondiendo el embajador con palabras de gratitud y el regalo de la medalla conmemorativa de la misión de la goleta, así como de la insignia del buque. ■

REUNION DEL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE

MÁLAGA.—El almirante Enrique Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante, ha visitado Málaga, donde celebró una reunión con personalidades relacionadas con la Marina Mercante malagueña.

En dicha reunión, el almirante Amador hizo algunas consultas relacionadas con el puerto malagueño, sus servicios y actualidad, preguntas que le fueron contestadas por los asistentes, prometiendo tenerlas en cuenta y someterlas a estudio.

Agregó el subsecretario que su viaje a Málaga está relacionado con la crisis que se padece, insistiendo en que su objetivo principal era entrar en contacto con hombres del mar y escuchar problemas y sugerencias.

Con relación a las tarifas portuarias, como la G-1, manifestó que tanto los Ministerios de Comercio como Obras Públicas, en contacto con la Subsecretaría a su cargo, estudian proyectos para no hacer realidad ese aumento del 1.000 por 100 fijado para el próximo mes de junio, siendo posible que quede sólo en un 70 por ciento, aunque de llegar al 1.000 sería con algunas reformas para que no se encarezca a los buques con más de un día de estancia en puerto. ■



GARRUCHA

PROMOCION DE LA MUJER

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—El día 27 de febrero se clausuró, en Garrucha, el Curso de Promoción Social de la Mujer, que hacía el número tres de los hasta ahora montados en aquel puerto. Asistieron veinte alumnas, a las que se impartieron clases de corte y confección, cocina, cultura general, etcétera.

El éxito del curso ha sido rotundo, lo mismo que en los dos anteriores, y buena prueba de ello han sido las labores realizadas y el talante de satisfacción y alegría de todas las asistentes.

Creemos que de todas las obras y actuaciones que se organizan por el Servicio de Fomento Social del ISM, este es el de más importancia y trascendencia para las esposas y las hijas de nuestros asegurados. Adquieren conocimientos verdaderamente útiles, conviven durante largas horas de trabajo, lo que les permite cambiar impresiones y obtener una más estrecha amistad entre ellas; se les abren nuevos horizontes espirituales con las charlas de formación humana y cultural. En una palabra, se las prepara para afrontar mejor los problemas de una familia. ■ EGUZABAL.

MARBELLA

INGENIO PARA OBTENER ENERGIA DEL MAR, INVENTADO POR UN ANCIANO

MÁLAGA.—Un anciano de Marbella, don Manuel Carrasco, cree haber inventado un ingenio para obtener energía del agua del mar.

En una entrevista que publicó el diario "Sur", el inventor explica que el aparato creado por él consiste en un flotador sobre el que actúan las olas al chocar. Mediante un dispositivo, este flotador recoge la fuerza de la ola y al mismo tiempo permanece fijo el soporte del sistema. El flotador actúa sobre una cremallera o barra dentada, y a su vez éste en una caja herméticamente cerrada.

La barra o cremallera se mueve verticalmente y el valor del descubrimiento radica precisamente ahí, puesto que no importa que dicha barra vaya hacia arriba o hacia abajo, ya que el volante se mueve siempre en la misma dirección, permitiendo obtener una fuerza continua ideal para cargar dinamos o producir energía eléctrica.

Asimismo, indica que aumentándose el número de estos aparatos actuando sobre un mismo volante, la fuerza resultante sería mayor, por lo que se conseguirían múltiples aplicaciones. El señor Carrasco puntualiza que los lugares ideales para su uso serían el Cantábrico y el Atlántico, donde nunca falta el oleaje. ■

ALGECIRAS

AMPLIACION DE SERVICIOS MARITIMOS CON AFRICA

ALGECIRAS (Cádiz).—Cuatro nuevos barcos entrarán posiblemente en servicio a partir de los próximos meses de abril y mayo para reforzar los servicios de las compañías navieras Isnasa y Aznar tienen establecidos entre Algeciras y los puertos de Ceuta y Tánger, según se indica en medios próximos al puerto algecireño.

Para el mes de abril están previstas las incorporaciones de los buques "Menorca", "Balears" e "Isla de Mallorca", que entrarían en funcionamiento en las fechas de Semana Santa. Los tres barcos pertenecen a la compañía Isnasa.

Por su parte, Aznar pretende poner en servicio en mayo la nave "Monte Contes", que actualmente está cubriendo la línea entre Las Palmas y Southampton.

El "Monte Contes" tiene capacidad para 850 viajeros, ampliables a mil, y en sus bodegas pueden entrar hasta doscientos cincuenta vehículos; logra una velocidad de 18 millas por hora y al tener hélice de proa posee una mayor rapidez para las maniobras en puerto. ■

CADIZ

CUATRO PESQUEROS, CAPTURADOS POR LANCHAS MARROQUÍES

CADIZ, 31.—Informa hoy "Diario de Cádiz" en su primera página que cuatro pesqueros con base en el Puerto de Santa María han sido capturados por lanchas marroquíes cuando faenaban en alta mar y han sido conducidos a Casablanca, donde se encuentran ahora.

Se trata de las embarcaciones "Samaritana 3/0", propiedad de don Cristóbal Romero; "Juan y Guillermo", de la firma Roselló Castell; "Juan y Felipe", de don Manuel Soriano, y "Nuevo Moruno", de don Francisco Peinado. De momento se desconocen más detalles. ■ EUROPA PRESS.

CONVOCADO POR LA CASA DEL MAR DE CÁDIZ

El delegado
de Trabajo de Cádiz,
don Francisco Esteban,
entrega el premio
al ganador del concurso
literario Juan Sebastián
Elcano. (Foto: JUMAN.)



UN PERIODISTA, GANADOR DEL II CONCURSO LITERARIO JUAN SEBASTIÁN ELCANO

CADIZ (De nuestro corresponsal).—La Casa del Mar, del Instituto Social de la Marina, de esta ciudad, y dentro de sus actividades culturales, convocó en 1975 la segunda edición del Concurso Literario Juan Sebastián Elcano, dedicado como el anterior, al género de cuentos, bajo el tema del mar y con los siguientes premios: un primero de 25.000 pesetas y placa de plata, y dos accésits de 5.000 pesetas para el segundo y tercer clasificado.

Concurrieron a esta convocatoria cincuenta y seis cuentos de toda España, tanto de la costa como del interior.

Dada la indudable calidad de gran número de los cuentos presentados resultó ardua la tarea de seleccionar los doce que habrían de pasar a la gran final.

EL JURADO

Se falló el concurso el día 28 de diciembre a las dos de la madrugada, formando el Jurado las siguientes personalidades: Excelentísimo señor don Eduardo Gener Cuadrado, almirante, presidente del Consejo Provincial del ISM, escritor y poeta; don José Manuel Álvarez, delegado provincial del ISM; don Pedro Valdecantos García, catedrático, director de la Universidad a Distancia, escritor y poeta; doña Pilar Paz Pasamar, poeta y escritora; don José Asenjo Sedano, escritor; don José Luis Ortiz de Lanzagorta, escritor y poeta, ganador del primer Concurso Juan Sebastián Elcano y recientemente del Premio de Poesía Florentino Pérez Embid; doña Cristina Chillida, periodista, corresponsal de "Hoja del Mar".

Procediéndose a diferentes votaciones eliminatorias se dio el primer premio al cuento titulado "Escúchame bien, Tonia", del que resultó ser autor, al abrirse las pli-

cas, don Eduardo Domínguez Lobato; el primer accésit, al cuento titulado "Prois de los recuerdos", del que resultó ser autora doña Carmen Gómez Ojea, y, el segundo accésit al cuento titulado "Herencia en el Mar" del que resultó ser autor don Eduardo Jover Robles.

Tanto el cuento premiado como los dos accésits aparecerán próximamente publicados formando el tercer volumen de la colección Juan Sebastián Elcano de la Casa del Mar de Cádiz.

La entrega de los premios tuvo lugar el día 27 de enero en el salón de actos de la Casa del Mar, con numerosa concurrencia de público, constituyendo un simpático acto literario. Fue presidido por el delegado provincial de Trabajo, don Francisco Esteban Hanza, y con asistencia del almirante don Eduardo Gener, presidente del Consejo Provincial del ISM y del Jurado; comandante de Marina don Ricardo Jara Serantes; delegado provincial del ISM don José Manuel Álvarez; director en Cádiz de la Universidad a Distancia don Pedro Valdecantos García y otros miembros del Jurado.

Tras unas elocuentes palabras del almirante Gener y lectura del fallo del concurso, se entregaron los premios.

El ganador, don Eduardo Domínguez Lobato, dio las gracias y expuso brillantemente las motivaciones de su relato, la confesión de un hombre del mar en los umbrales de la muerte. Siendo muy aplaudido por todos los asistentes.

Cerró el acto el delegado de Trabajo, felicitando a los ganadores y dirigiendo palabras de estímulo al ISM en esta tarea de promoción humana y cultura dirigida al mejor conocimiento del mar y sus problemas a través de la literatura. ■ CRISTINA.

CADIZ (De nuestro corresponsal).—Don Eduardo Domínguez Lobato es natural de Sanlúcar de Barrameda, donde reside. Está casado y tiene un hijo.

Profesor mercantil y periodista por la Escuela Oficial de Madrid, tiene publicado un libro, "Cien capítulos de retaguardia", de la editorial Gregorio del Toro en su colección "Memorias de la guerra civil española", y obtuvo dos importantes premios poéticos: la Flor natural de la Fiesta de la Vendimia de Jerez, en 1972, y el de los Juegos Florales de la Sierra de Ubrique, en 1970. Entre otros varios premios y accésits, ganó el Concurso Nacional Lepanto, convocado por la Liga Naval Española en 1972. Actualmente es corresponsal y colaborador del diario "ABC".

Momentos después de finalizar el acto de la entrega de premios, contesta amablemente a mis preguntas:

"UNA LLAMADA A LA PARTICIPACIÓN LITERARIA EN ALGO TAN NUESTRO COMO ES LA MAR"

(DON EDUARDO DOMÍNGUEZ)

—¿Cómo se enteró de la convocatoria de este segundo Concurso Juan Sebastián Elcano?

—Lo leí en la revista "La Estafeta Literaria".

—A usted, como periodista y escritor, ¿qué le parece la resonancia a nivel nacional de este premio en su segunda edición? ¿Se habla, se comenta?

—Me parece sencillamente trascendente. Es una llamada a la atención marinera, a la participación literaria en algo tan nuestro, tan español y tan comunicante como es el mar. Creo que el Instituto Social de la Marina puede enriquecer nuestra literatura

con una bibliografía marinera sin precedentes.

El fallo del concurso fue muy refido. Se presentaron numerosos cuentos y muy buena calidad en casi todos. ¿Qué valores tiene para usted el cuento premiado?

—Primordialmente, un valor humano, la dimensión auténticamente marinera y pescadora del protagonista y la sombra silenciosa, compañera y abnegada, de una mujer que, sin hablar, ocupa todo el fondo del relato.

—El protagonista de su cuento es un hombre muy real, de todos los tiempos. Una persona sin "ideales", cuya meta en la vida es ascender de nivel y clase

social. Mejorar, en definitiva, él y su familia. ¿Es mera ficción o está basado en alguna persona que usted ha conocido?

—Tiene un fundamento real cierto. Es la imagen del hombre en su más sublime encuadre de superación, con plena fe y esperanza en el futuro.

—Entre los miembros del Jurado se habló de la posibilidad de convertir, en el futuro, este concurso de cuentos en novela corta. ¿Cuál es su opinión al respecto?

—Me parece muy bien. Hay tema y campo para hacer un gran concurso hispanoamericano sobre motivos marineros con un premio de proyección internacional.

—Finalmente, ¿quiere decir algo a los lectores de "Hoja del Mar"?

—Que perseveren en esa magnífica línea emprendida para exaltación de la España marinera y pescadora.

SEVILLA

FALLECIO DON CAMILO VEIGA

SEVILLA.—Ha fallecido en esta ciudad don Camilo Veiga González, que era vocal del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, en representación de las empresas pesqueras. Asimismo, el señor Veiga González era apoderado de Explotación Pesquera de Altura.

PROPONEN QUE EL "CANARIAS" SEA MUSEO NAVAL

SEVILLA.—Elevar un escrito al ministro de Marina para que medie en apoyo de la conservación del histórico crucero "Canarias" y su posterior traslado al puerto de Sevilla, ha sido el más importante acuerdo adoptado en el curso de una reunión celebrada en esta ciudad con el delegado regional de la Liga Naval Española, don Modesto Canal.

A la reunión, que había sido convocada por el propio señor Canal, asistieron representantes de la Junta de Obras del Puerto de la Liga Naval Española, de la Hermandad de Marineros Voluntarios, de Astilleros Españoles, de la Facultad de Derecho y de la Escuela de Náutica.

Como se sabe, el "Canarias" está actualmente sujeto a expediente de desguace, pero han sido ya varios los puertos españoles que han solicitado su rescate de tal situación, para que el crucero quede atracado en dichos puertos.

Esta misma pretensión se mantiene en Sevilla, alegándose en este caso la tradición marinera de la ciudad, el viejo historial docente de la Escuela de San Telmo, la existencia de lugares apropiados para su atraque y conservación y la posibilidad de convertirlo en un museo naval.

MEDALLA DEL SALVAMENTO DE NAUFRAGOS A DOS MARINOS MERCANTES

SEVILLA.—La medalla de bronce de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos y la medalla de bronce de Cooperación han sido impuestas, respectivamente, al patrón de la motonave "Leticia del Mar", don Jesús Rodríguez Fernández, y al capitán del mercante "Miguel M. de Pinillos", don Felipe Azarzola Garaíta, por el ejemplar comportamiento de ambos marinos con ocasión de un accidente que sufrió la primera de dichas embarcaciones.

En el buque "Leticia del Mar", de la matrícula de Bilbao y con 766 toneladas de desplazamiento, se declaró recientemente un incendio cuando el barco navegaba desde Santa Cruz de Tenerife hasta el Puerto de Santa María. El incendio se originó en la sala de máquinas y ante la imposibilidad de controlarlo el patrón dio órdenes a la tripulación de abandonar el navío, teniéndose que efectuar el salvamento con las balsas salvavidas, donde los tripulantes hubieron de permanecer cuatro horas, no pudiendo ser evacuado el personal a los botes de a bordo por no permitirlo el mal tiempo reinante y la fuerte marejada.

Durante toda la operación de evacuación de los tripulantes, el patrón del "Leticia del Mar" dio un magnífico ejemplo de serenidad, competencia y eficacia.

Por su parte, la distinción concedida al capitán del buque "Miguel M. de Pinillos" obedece asimismo a su comportamiento en el salvamento de naufragos, al ser recogidos éstos por dicho buque, que cubre el servicio regular entre Canarias y Sevilla.

Ambas distinciones fueron impuestas a los señores Rodríguez Fernández y Azarzola Garaíta por el comandante militar de Marina de Sevilla, capitán de Navío señor Arévalo Pelluz, en presencia del presidente de la Junta del Puerto sevillano y un representante de la Delegación de Trabajo.



Los alumnos observan la salida de uno de los misiles.

LAS PALMAS

ALUMNOS DE F. P. NAUTICO-PESQUERA VISITAN LA FRAGATA "ANDALUCIA"

LAS PALMAS (Especial para "Hoja del Mar").—En el período correspondiente al primer trimestre del curso 75/76, los alumnos de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera que el Instituto Social de la Marina tiene instalada en Las Palmas, fueron invitados a visitar uno de los buques más modernos con que cuenta la Armada: la fragata "Andalucía".

Por parte del alumnado destacó, junto a la presencia de los que reciben enseñanzas de Formación Profesional tuteladas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, la primera promoción de Formación Profesional de primer grado —modalidad marítimo-pesquera—, para quienes es preceptiva, como práctica, la visita periódica a buques de guerra.

Una vez en el interior del arsenal, la comitiva fue recibida en el portalón de la fragata por el Cuerpo de Guardia. Mediante la consiguiente división en grupos se les enseñó a todos las distintas dependencias del buque, haciendo especial hincapié en la contemplación de los misiles y su rampa de lanzamiento en popa. Los visitantes confraternizaron con la dotación, que se desvivió por hacer más grata, si cabe, esta práctica de estudios. ■ J. M. MASTIP.

LANZAROTE

DENUNCIAN QUE LAS AGUAS DEL PUERTO ESTAN CONTAMINADAS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Quince vecinos de Arrecife de Lanzarote, que ejercen distintas profesiones y empleos, han presentado una denuncia ante el Juzgado de Instrucción, por supuesto delito contra la salud pública, a consecuencia del estado de contaminación de las aguas del puerto pesquero de Naos y las que rodean el barrio de Charco de San Ginés.

Las aguas de la bahía del puerto pesquero se encuentran contaminadas, desde hace varios años, por vertidos de algunas fábricas de conservas de pescado y colectores de aguas residuales.

Se comenta que esta denuncia presentada para que se inicie la oportuna investigación judicial y para exigir responsabilidades en el caso de que las hubiere, está relacionada con un acuerdo del Consejo de Técnicos y Trabajadores de Lanzarote, adoptado en su última reunión.

REFUGIOS PESQUEROS PARA PLAYA BLANCA Y ORZOLA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Dos refugios pesqueros, con un presupuesto de 66 millones de pesetas, serán próximamente construidos en la Playa Blanca y Orzola, localidades situadas en las zonas Sur y Norte, respectivamente, de esta isla.

Los refugios están destinados también a la potenciación de la riqueza piscícola. A tal efecto, se construirán muelles, frigoríficos, lonja de contratación, almacén y club social.

La construcción está patrocinada por la Mancomunidad de Cabildos Insulares y existe un programa de construcción de diez refugios en las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, por un valor global de 460 millones de pesetas.

EL "NICOLAS QUINTANA", 13 DIAS PERDIDO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Fue localizado, tras trece días de búsqueda, el pesquero "Nicolás Quintana", del que no se tenían noticias desde el pasado día 3 de marzo en que zarpó desde el puerto de Arrecife para realizar sus labores en la costa africana.

Fueron alentadas las estaciones costeras de Arrecife y las Comandancias de Marina de Gran Canaria y Lanzarote. Un remolcador de la Armada localizó a 35 millas de la costa sahariana al "Nicolás Quintana" y le condujo a la isla de Fuerteventura.

El "Nicolás Quintana" es un pequeño pesquero con 11 metros de eslora y cinco tripulantes.

NINGUNA VICTIMA EN EL NAUFRAGIO DEL "SANTA ADELA"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El motopesquero lanzaroteño "Santa Adela" se hundió a dos millas de la costa de Fuerteventura, a consecuencia de un fuerte golpe de mar que le produjo una vía de agua en el casco.

Los ocho tripulantes del pesquero fueron recogidos por sus compañeros del barco "Rosa Mari", que navegaba cerca del "Santa Adela" en el momento en que los tripulantes se arrojaron al agua provistos de chaleco salvavidas.

LA TRASMEDITERRANEA AMPLIARA SUS SERVICIOS ENTRE CANARIAS Y LA PENINSULA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Ha regresado a Madrid la Comisión de altos cargos de la compañía Trasmediterránea que, presidida por el director de los servicios comerciales de la misma, Alberto Lauradó, estudió tanto en Las Palmas como en Tenerife, los actuales servicios marítimos entre las islas y la Península.

Según informó a los periodistas el señor Lauradó, los astilleros de la Unión Naval de Levante, en Valencia, entregarán en el próximo mes de mayo a la Trasmediterránea el nuevo super-ferry "Manuel Soto", gemelo del "J. J. Sister", y que, a partir del 1 de junio, ambos buques realizarán tres viajes a Cádiz y dos a Barcelona, cada dos semanas. Con ello, la Trasmediterránea pretende promocionar el turismo de invierno entre la Península y Canarias.

Asimismo dijo que en la travesía rápida que, durante cinco meses, han venido realizando los nuevos transbordadores "Villa de Agaete" y "Ciudad de La Laguna" entre Tenerife y Las Palmas, el número de pasajeros ha pasado de ciento veinte mil y anunció que se calcula en un millón las personas que habrán viajado a finales de este año.

EXPLORACIONES CIENTIFICAS EN LA PLATAFORMA DEL SAHARA

MADRID.—El Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas está desarrollando un programa de exploración científica en la plataforma marina del Sahara y Mauritania, para conocer el ecosistema de estas zonas pesqueras.

Hasta el momento se ha realizado una exploración básicamente pesquera y otra hidrográfica que abarca la dinámica de las masas de agua en pleno océano.

En la costa de África Occidental, la convergencia de cuatro grandes corrientes oceánicas, con gran aporte de sales nutritivas, determinan la gran riqueza pesquera de la zona.

PUDO NACER EN MALLORCA

EL ENIGMATICO ORIGEN DE CRISTOBAL COLON

El más popular personaje histórico, en España, es seguramente el descubridor de América, Cristóbal Colón, a juzgar por la frecuencia con que de él se ocupan o le mencionan, por tal o cual motivo, los periódicos del país. Seguramente contribuye a tal popularidad, a tal interés general, ese halo de misterio, esa nube enigmática que parece rodear a la figura de Colón; principalmente, a sus orígenes, a su procedencia local y familiar. ¿Era judío? ¿Era mallorquín, catalán o gallego? ¿Por qué ocultó su ascendencia y su lugar de nacimiento?

Las investigaciones sobre esta cuestión histórica puede decirse que no cesan, que siempre hay algún erudito revolviendo archivos en busca de luz sobre los primeros años de la vida del descubridor. Ahora, un historiador de gran mérito y solvencia, don Jaime Colomer, creador del Archivo Colomino, de Barcelona, ha expuesto en Salamanca sus estudios y opiniones sobre el origen del insigne navegante.

ORTOGRAFIA DIFERENTE

Las noticias iniciales que constan con certeza, en torno a las relaciones de Colón con los Reyes Católicos, Isabel y Fernando, son las anotaciones contables de unos pagos efectuados en la ciudad de Sevilla en 1487, en las que figura el que luego sería descubridor de América con el apellido Colón. Al año siguiente, en algún otro documento, aparece como apellidado Colom, es decir, con "m" final, forma evidentemente catalana.

Posteriormente, en 1492, en las memorables Capitulaciones de Santa Fe (Granada), es cuando por primera vez, se escribe dicho apellido con "n" final, esto es, forma castellana, que sin duda prefieren y aplican los Reyes Católicos.

PASADO Y FUTURO

También ha estudiado don Jaime Colomer otro documento de gran curiosidad e interés a estos efectos: el finiquito de cuentas, fechado en 2 de mayo de 1492, entre los Reyes Católicos y Luis de Santángel, quien prestó a dichos soberanos el dinero preciso para la proyectada travesía del océano Atlántico. Decimos que es curioso este documento, a efectos del apellido del descubridor de América, porque mientras Santángel lleva el nombre de Colom, los Reyes castellanos dicho nombre de familia y le llaman Colón. "Era en realidad —comenta el señor Colomer— la lucha entre el pasado y el futuro de aquel hombre que anteriormente había llevado una vida de aventurero y cuyo verdadero nombre podría dar luz acerca de su origen, que, por todos conceptos, interesaba a los Reyes ocultos".

A la vuelta del viaje de 1492 —recuerde el citado investigador— se publicaron impresos en España, Italia, Francia y Alemania la versión original y las respectivas traducciones de la carta en que Colón daba cuenta, a los Reyes, de los descubrimientos hechos en aquel primer viaje de tema de posesión de las nuevas islas y tierras. Y tanto en el original castellano como en las tres versiones en distintas lenguas, se da el nombre de Colom, con "m" final, al descubridor. Sólo en una edición impresa en Valladolid, en 1497, se dice: "Esta carta embió Colón".

ESCUDO DE ARMAS

Pero no ha prevalecido totalmente la forma Colón sobre la original Colom, pues actualmente, por ejemplo, en los impresos que utiliza la Casa-Museo de Colón y Seminario de Historia de América, de la Universidad de Valladolid, figura el escudo nobiliario de los duques de Veragua y, en torno suyo, una leyenda con caracteres tipográficos antiguos que dice: "Por Castilla y por León, nuevo mundo halló Colón".

Ese escudo de armas de los duques de Veragua, que fue otorgado por los Reyes Católicos, ha sido igualmente objeto de estudio por don Jaime Colomer, quien señala que del mismo se deduce una ascendencia noble de los Colom, con unas armas que sólo pudieron pertenecer a unas familias de origen catalán-mallorquín.

TODOS CALLARON

Todo hace pensar, a juicio del señor Colomer, en la posible patria mallorquina de Cristóbal Colón. Y más concretamente, en la posibilidad de que naciera en Felanitx, situada en Porto Colom, donde han sido localizadas familias que a mediados del siglo XV llevaron el apellido Colom, y algunos de cuyos miembros tomaron parte en la guerra contra el Rey Juan II, padre de Fernando el Católico.

Esta circunstancia, conocida por el Rey Católico de Aragón y de Castilla, determinó seguramente la tensión, el recelo o falta de claro entendimiento que siempre se manifestó entre Colón y el citado monarca. Mas se impusieron las conveniencias de Estado, y así, todos callaron el origen del descubridor, como lo callaron sus hijos y los altos dignatarios de la Corte. Y así también el originario apellido Colom fue transformando en Colón; pequeño cambio de la consonante final, insignificante en apariencia, pero que tiene su significación histórica. ■ PEDRO MONASTERIO.

ACUERDO PESQUERO ENTRE LA UNION SOVIETICA Y CANADA

El ministro de Asuntos Exteriores, Allan J. Mac Eachen, anunció la conclusión de un acuerdo pesquero entre Canadá y la Unión Soviética que entrará en vigor inmediatamente.

Este acuerdo, firmado por el señor Mac Eachen y el embajador soviético A. N. Yakovlev, estipula la creación de una comisión mixta Canadá-Unión Soviética sobre pesca y el nombramiento de un funcionario soviético de pesquerías en Halifax, Nueva Escocia.

La comisión, compuesta de dos miembros de cada país, se encargará de coordinar informaciones estadísticas y científicas, mejorar la cooperación bilateral bajo el programa de Observancia Internacional Conjunta de la Comisión Internacional para Pesquerías del Atlántico Noroeste, intercambiar informaciones sobre concentración de las operaciones pesqueras de ambos países y fomentar otras medidas cooperativas, tales como reparación de daños, etcétera.

Los funcionarios soviéticos residentes en Halifax intercambiarán información estadística y de otra índole sobre operaciones pesqueras en el Atlántico Noroeste, captura total por especies, buques soviéticos en la zona, etcétera.

REORGANIZACION DE LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

La insuficiencia de los medios administrativos, reiteradamente puesta de manifiesto por los sectores afectados, en dos ámbitos de gran trascendencia económica como son la pesca y la navegación, ha sido la principal razón que ha motivado la remodelación de la estructura de la Subsecretaría de la Marina Mercante, mediante la creación de tres nuevas Subdirecciones Generales en la Dirección General de Pesca, y dos en la de Navegación, según establece un Decreto de 5 de marzo último.

De acuerdo con dicho Decreto, la Subsecretaría de la Marina Mercante desarrollará las funciones que tiene encomendadas a través de las siguientes unidades:

Dirección General de Pesca Marítima, que comprenderá a las Subdirecciones Generales de Pesca y Flota Pesquera, Relaciones Pesqueras Internacionales y de Economía y Desarrollo Pesquero. Dirección General de Navegación, que comprenderá a las Subdirecciones Generales de Tráfico Marítimo y de Seguridad Marítima.

Asimismo, con el carácter de subdirecciones generales, se configuran la Secretaría General, la Inspección General de Enseñanzas Marítimas y la de Buques y el Gabinete Técnico.

Con carácter de organismo autónomo permanece el Instituto Español de Oceanografía, y como órgano consultivo, el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima.

MISION ESPAÑOLA EN LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL MAR

MADRID.—Una delegación española asistió el pasado día 15 de marzo a la reunión inaugural de la Conferencia del Mar, que se celebra en Nueva York. La Conferencia estudiará los problemas de todo tipo que el mar tiene planteados, desde los pesqueros a los estratégicos, contaminación, aguas jurisdiccionales, explotación de recursos submarinos, etcétera. La delegación española acude a la Conferencia con el propósito de cooperar al éxito de la misma, dentro de la idea básica de hacer prosperar los intereses y puntos de vista españoles. En el tema pesquero y de aguas jurisdiccionales, la posición española es la de hacer compatibles los intereses de las naciones en poseer una "zona marítima económica"

ca" con los derechos adquiridos a través de la Historia por las naciones que tradicionalmente han estado utilizando determinados caladeros.

La aspiración española en este terreno sería la de conseguir un "mar libre", pero no deja de considerarse el tema como utópico, por lo que se ha adoptado una fórmula transaccional que pueda hacer compatibles los intereses de todos los países.

En cuanto al tema estratégico, y muy particularmente en lo que respecta a los estrechos, España sería partidaria de la fórmula del "paso inocente", pero otros muchos países prefieren el principio de libertad de los estrechos.

MIL MILLONES DE SUPERAVIT EN LA BALANZA DE FLETES

MADRID.—La balanza de fletes, tradicionalmente deficitaria para España, alcanzó en 1975 un superávit de 22,2 millones de dólares, cifra equivalente a unos 1.200 millones de pesetas, según fuentes del Banco de España.

El superávit de este servicio es nuevo en la balanza de pagos española, ya que en 1974 se había registrado un déficit de 96 millones de dólares (unos 5.400 millones de pesetas), en tanto que en 1973 el déficit sumó los 136 millones de dólares (cerca de 8.000 millones de pesetas).

Durante 1975 España registró unos ingresos por el concepto de fletes del orden de los 354,6 millones de dólares, cifra que supone un alza del 15 por 100 sobre los ingresos del año anterior, que fueron de 307,8 millones de dólares.

Por el contrario, en 1975 se pagaron al exterior por fletes 332,4 millones de pesetas, lo que representa una baja del 18 por 100, aproximadamente, sobre los 403,8 millones de dólares pagados en el ejercicio de 1974.

Por lo que respecta al mes de diciembre de 1975, último del que se poseen datos oficiales, hay que destacar que la balanza de fletes ha sido favorable a España en seis millones de dólares, en tanto que en el mismo mes del año anterior se había registrado un déficit de 6,8 millones de dólares.

EL "ESSO VENEZIA", SERA DESGUAZADO EN ESPAÑA

MADRID.—El "Esso Venezia", de 23.266 toneladas de peso muerto, ha sido vendido por Esso Italia a desguazadores españoles, según señala el boletín de "Iberianques".



TEMPORADA DE SARDINA

PALAMOS (Gerona).—Con la llegada de la primavera comenzaron las capturas de sardina. En los últimos días de marzo las truchas se dedicaron a esta tarea, con suerte diversa. He aquí, a título de ejemplo, varios resultados que se dieron el 23 de dicho mes, fecha en que fue hecha la fotografía: La trucha "Redonda", 188 cajas; "Stella Maris", 72; "Miramar", 42; "Pigat", 29; "Victoria" y "María Silvia II", 18; "Ciriaco", 11. Cada caja, de 30 kilos, se cotizó en lonja a 650 pesetas. En la imagen, los pescadores cubren con hielo las cajas, para su transporte en camión a los mercados de la región.

MENOS REPARACIONES DE BUQUES EXTRANJEROS EN 1975

MADRID.—La cifra de negocios correspondiente a las reparaciones de buques extranjeros durante 1975 ha ascendido a 2.300 millones de pesetas, cifra que ha acusado la recesión mundial de las industrias navieras y de construcción naval. El crecimiento de la actividad de reparación de buques extranjeros en España ha sido inferior al 5 por 100, en términos monetarios (decrecimiento en términos reales), frente a un promedio de incremento del 23 por 100 anual en 1974 y 1973.

Los armadores han procurado reducir sus gastos de explotación por este concepto, a través del alargamiento del plazo de entrada en dique y aumentando la labor de mantenimiento por medios propios. España ocupa, en esta labor, el quinto lugar de Europa, por el volumen de reparaciones, detrás de Alemania, Holanda, Inglaterra y Francia, y delante de Portugal. Uno de los países que ha mostrado más rápido crecimiento en esta actividad durante los últimos años ha sido Portugal. Sin embargo, ha experimentado serias dificultades durante 1975 derivadas de los problemas surgidos en algunas empresas importantes.

Esto se ha debido a que el retraso en la puesta en servicio de un gran buque puede representar pérdidas diarias de más de un millón de pesetas; por lo que un armador que tenga inseguridad en conseguir que su buque sea reparado en los plazos previstos, puede ordenar al buque que no se detenga a hacer la reparación o revisión previstas en este punto. Este fenómeno puede originar dificultades también a la industria española en el caso de que se creara un clima de desconfianza en los armadores respecto a la evolución de la estabilidad del ritmo productivo de los astilleros.

TENERIFE, PUERTO DE MAYOR TONELAJE

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El mes de marzo se ha cerrado en el puerto de

Tenerife con una cifra que marca un hito en su historia para alcanzar un arqueado bruto total de 6.301.345 toneladas de buques que han hecho escala en el puerto.

Esta cifra, que supera en un 95 por ciento a la de igual mes del año anterior, constituye un record no sólo para dicho puerto, sino también entre los cinco primeros puertos españoles, puesto que supera los 5.625.449 toneladas que alcanzó el puerto de Las Palmas en el mes de marzo de 1969, y las 6.040.549 toneladas logradas por el propio puerto de Santa Cruz de Tenerife en el mes de enero de 1973, que eran marcas existentes hasta la fecha.

La reanimación del puerto tinerfeño, iniciada hace apenas un año, ha tenido en el primer trimestre de 1976 su consolidación definitiva al conseguirse un total de 16.802.884 toneladas, lo que significa un incremento del 66 por 100 sobre el mismo trimestre de 1975. La importancia de esta cifra destaca al compararla con las actividades de los restantes puertos españoles en donde el año pasado, resultó que solamente cinco puertos, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Ceuta y Las Palmas, han superado en el conjunto de los dos semestres del año la cifra conseguida por Santa Cruz de Tenerife en un solo trimestre. Hay que destacar que estos importantes incrementos de tráfico se están obteniendo no obstante los peores augurios que pronosticaban la decadencia del puerto como consecuencia de la reapertura del canal de Suez.

DISTINCION CHILENA AL ALMIRANTE MARTEL

MADRID.—En reconocimiento de los méritos contraídos, la Liga Marítima de Chile ha otorgado la medalla de plata al Mérito al presidente de la Liga Naval española, almirante don Ignacio Martel Viniegra. Al mismo tiempo, tomó el acuerdo de nombrarlo miembro de honor de la misma, pasando a formar parte del cuadro institucional.

Esta condecoración le será impuesta al almirante Martel en Madrid por el propio presidente de la Liga Marítima chilena, almirante don Alejandro Navarrete Torres, quien durante su estancia en nuestra capital pronunciará una interesante conferencia de divulgación marítima.

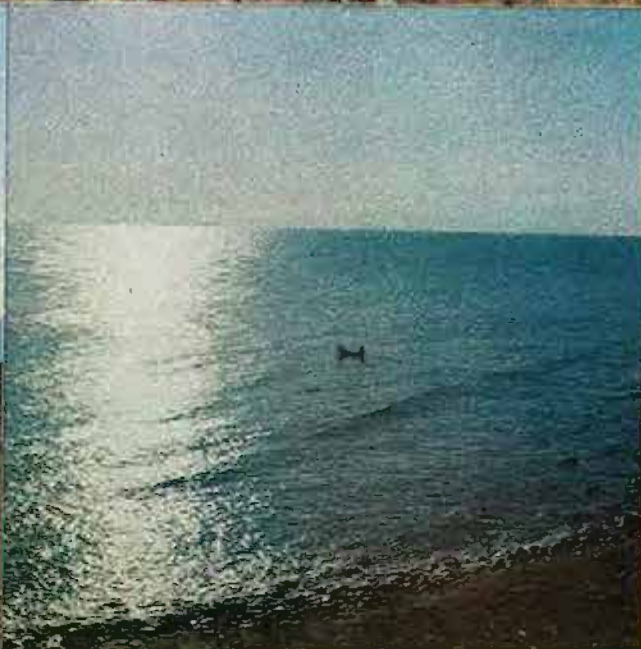
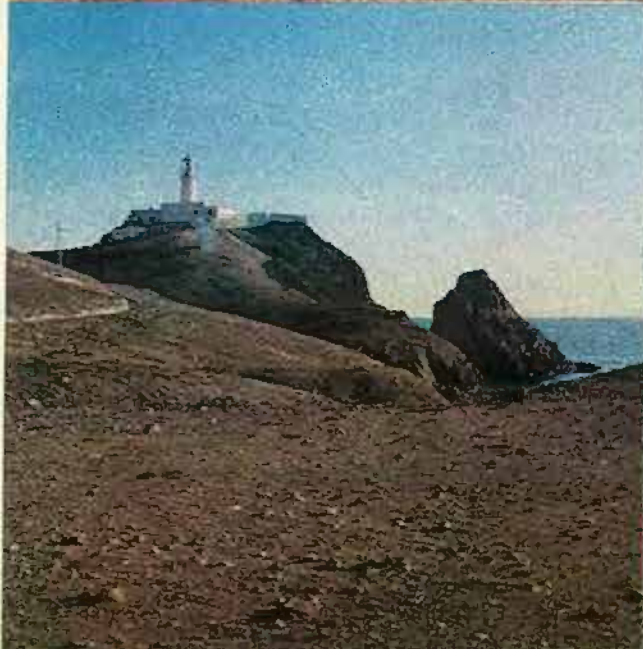


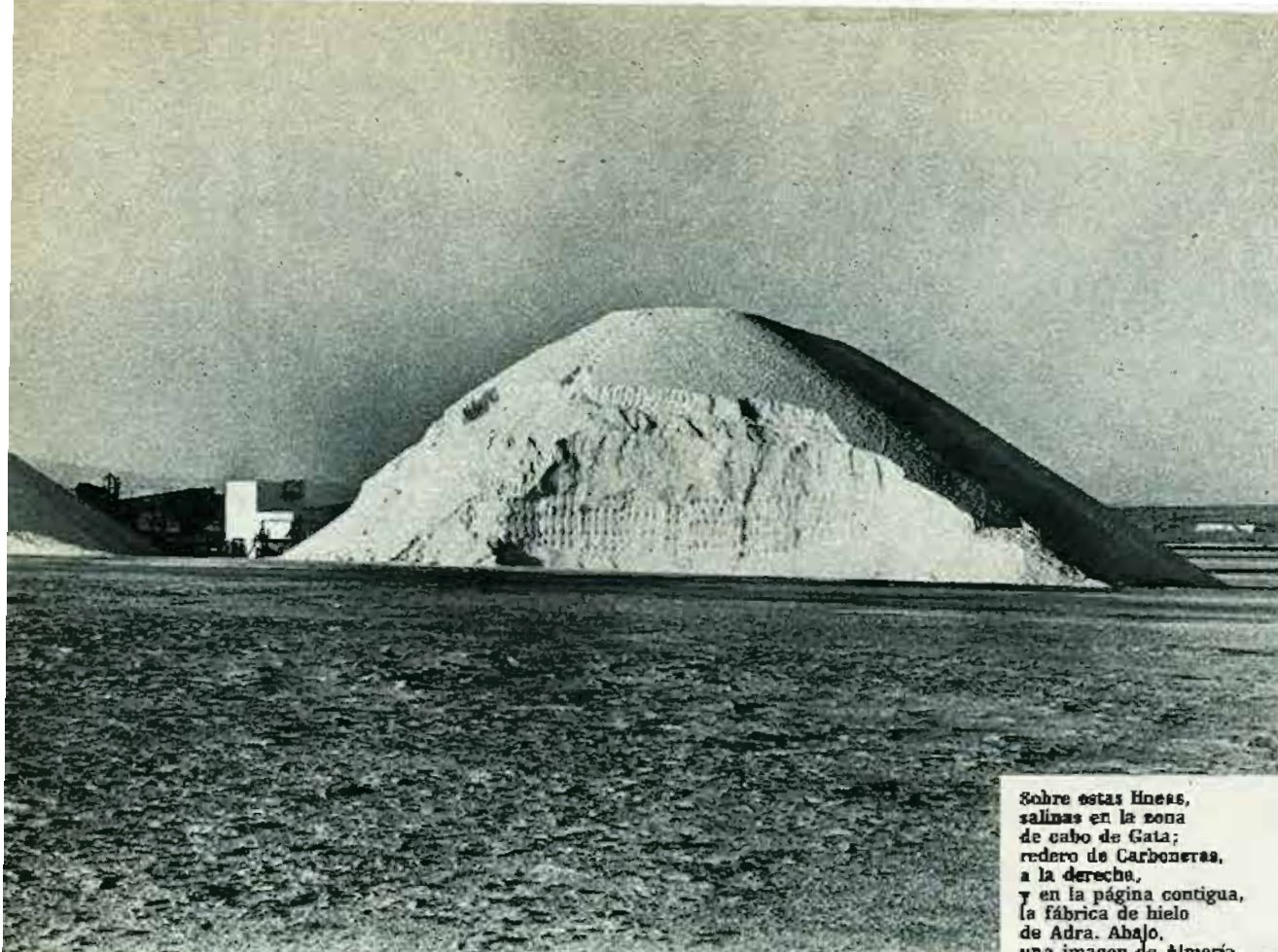
ALMERIA: SE PESCA

(A PESAR DE TODO)

JOAQUIN VIDAL Y MAURO RODRIGUEZ, ENVIADOS ESPECIALES

Con un entendimiento de cómo es todo el Mediterráneo, las flotas pesqueras de la provincia almeriense continúan su actividad extractiva. Las características pesqueras del sector se ofrecen en el reportaje que iniciamos en esta página, en el que fotografías pueden verse dos aspectos del sector: el caso de Gata, pesca del currito, en aquellas aguas y la playa de Carboneras, donde se varan las embarcaciones, pues los pescadores de esta localidad llevan cuarenta años esperando que se les conceda el puerto.





Sobre estas hneas, salinas en la zona de cabo de Gata; redero de Carboneras, a la derecha, y en la página contigua, la fábrica de hielo de Adra. Abajo, una imagen de Almería.



ALMERIA

ALMERIA (De nuestro enviado especial).—Almería es una provincia eminentemente agrícola. Su clima encaja perfectamente con esa larga y estrecha franja litoral que arranca desde Castellón y aquí tiene su término, y que es la concreción de la opulencia agrícola de España. Como en la Cataluña litoral y prelitoral —y en un grado todavía mayor—, la rentabilidad y el progreso agrarios son como la réplica al resto de esa España subdesarrollada que se esparce por nuestros campos de las regiones del Centro y del Sur.

Pero Almería también mira a la mar. Es una provincia marítima mediterránea, con todo lo que ello significa. De aquí que los almerienses sean conscientes de la necesidad de potenciar sus labores marítimas —comercio y pesca— y lograr que su litoral se convierta en la vía al desarrollo que la provincia desea, e indudablemente necesita.

Para entender esto, hemos estado en sus más importantes localidades costeras: la propia capital, Almería; Garrucha, Carboneras, Adra y Roquetas de Mar. Hemos obtenido los datos necesarios para poder analizar y valorar su actividad pesquera (momento habrá para fijarnos en su comercio marítimo) y las necesidades que les apremian.

ALMERIA: URGE UN ACUERDO CON MARRUECOS

La capital, Almería, cuenta con un total de 1.000 pescadores, que faenan en una flota de 160 barcos —fundamental-

UNA INFRAESTRUCTURA INA

mente tráficas y arrastreros—, y desarrollan su actividad en aguas de Alborán y de Marruecos.

El tonelaje medio de los barcos es de 60 toneladas R. B. y las especies más características de su trabajo son pescadilla, pijota, gamba, melva, boga, boquerón y sardina.

Durante el pasado año de 1975 pescaron un total de 6.096.773 kilos, que supuso un valor, en lonja, de 547.761.929 pesetas.

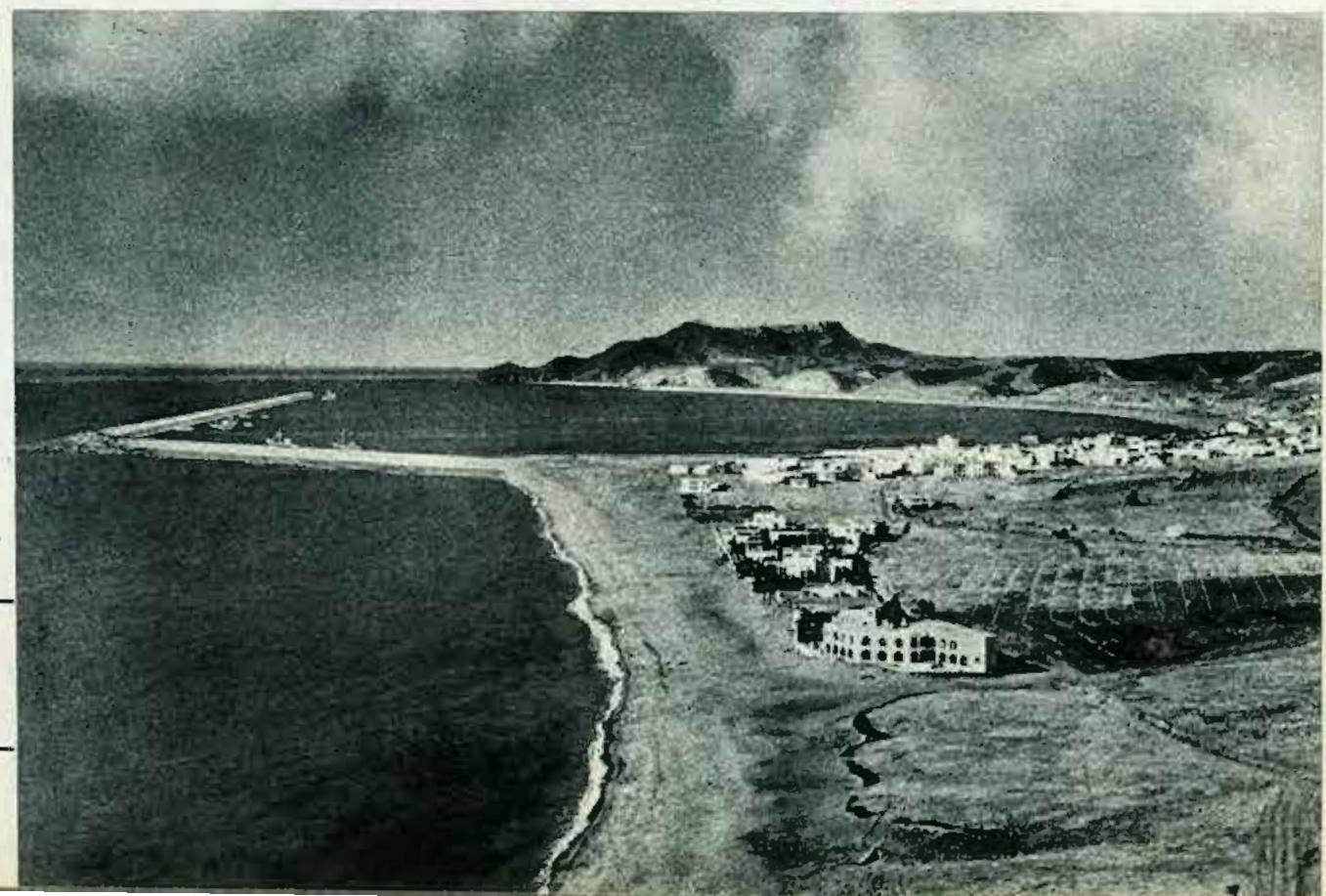
Incomprensiblemente, no cuenta Almería con ninguna fábrica de conservas de pescado ni con cualquier otra derivada de la pesca.

En cuanto a sus problemas específicos pueden señalarse los de una lonja inadecuada, la necesidad de ampliación del puerto y el dragado del mismo. Aunque, fundamentalmente, lo que mantiene en viva preocupación a los pescadores almerienses es la falta de un nuevo tratado con Marruecos y un acuerdo con

Argelia, para poder desarrollar su actividad en las aguas que desde siempre vienen siendo el escenario de su labor.

CARBONERAS: NO TIENEN PUERTO

Toda comparación es odiosa, pero, en este caso, el pescador de Carboneras merece ser destacado como verdadero hombre de la mar —y de los mejores— de España. Sólo así se puede comprender el



El puerto-refugio de Carboneras se hará uniendo una punta de su costa con un islote próximo, y cerrando después hacia el cabo lejano que se aprecia en la fotografía. Sobre ella se ha dibujado el trazado aproximado que tendrá la obra.



DECUADA OPRIME AL SECTOR

que una localidad de 3.300 habitantes viva, en gran parte, de la pesca sin contar ni tan siquiera con lo que parece imprescindible para esta actividad: un puerto.

Existen numerosos y verdaderos testimonios de que esta localidad nació en virtud de la riqueza que la Naturaleza prodigó a sus playas, por cuanto sus criaderos son de los más abundantes y variados de la provincia de Almería. Al amparo de la pesca surgió la población,

que se forjó en el trabajo de la mar. Tanto es así que pronto se convirtieron en la cantera de donde se proveían las almadras de todo el Sur de España, Norte de África, y en la actualidad es de donde sale el mayor porcentaje de prácticos de pesca para las embarcaciones del litoral mediterráneo.

Incorporado el motor de explosión a las embarcaciones dedicadas a la pesca, éstas alcanzaron un mayor radio de acción, aumentando por tanto sus posi-

bilidades de capturas. Consecuencia de ello fue el rápido aumento en el tamaño de las embarcaciones y por consiguiente la imposibilidad de dejarlas varadas, como anteriormente, en playa abierta. De ahí arranca la necesidad de un puerto pesquero para Carboneras, que además de favorecer la actividad evite la emigración de sus hombres y de sus embarcaciones, en busca de un refugio en otras localidades mediterráneas.

Por tales circunstancias surge, hace ya más de cuarenta años, de las autoridades locales de Carboneras una política encaminada a conseguir la construcción de unas mínimas obras de abrigo; en orden a que no desaparezca la única fuente de riqueza de la localidad y, por tanto, del único medio de subsistencia de sus habitantes: la pesca.

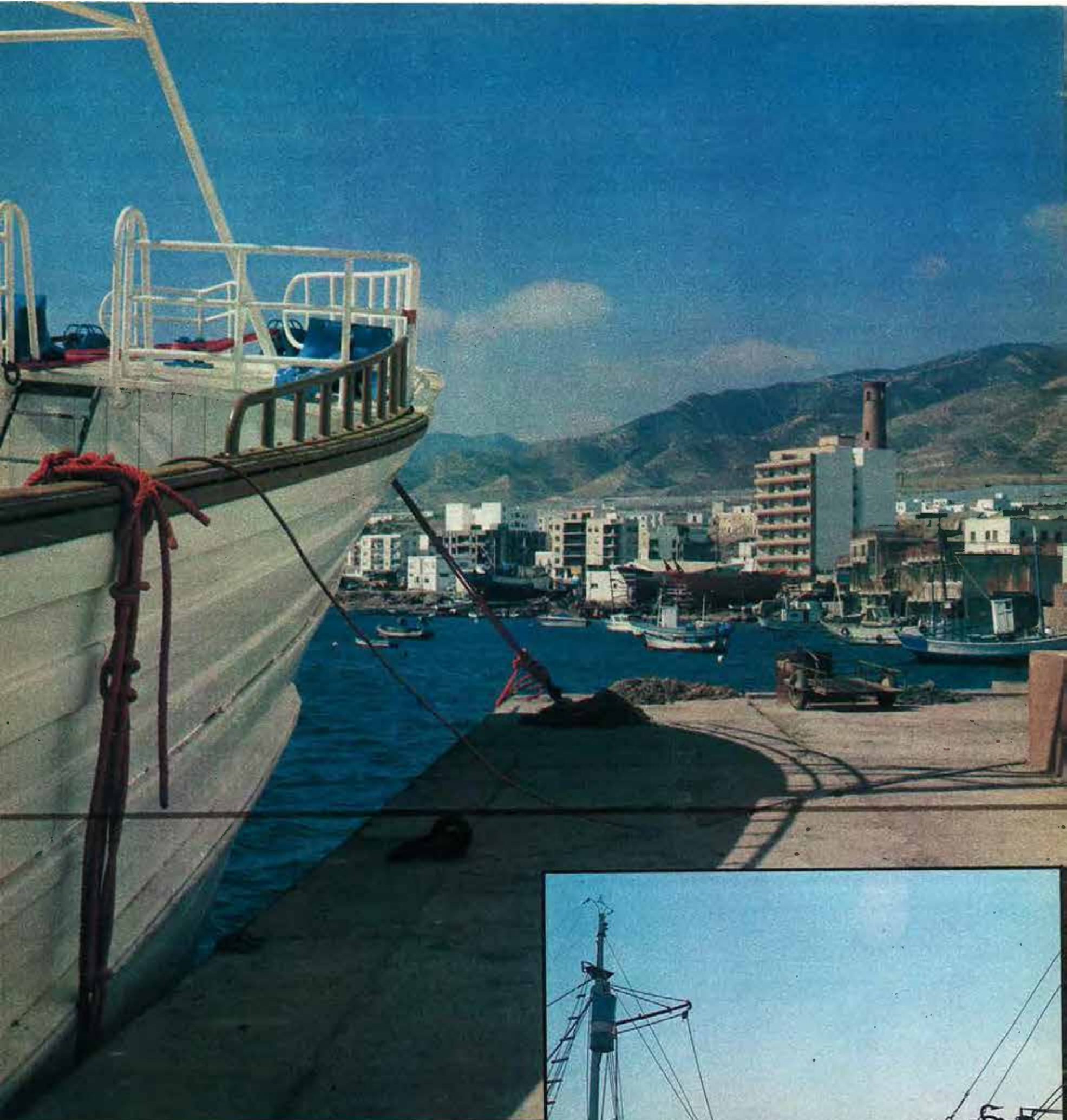
A lo largo de los años, la esperanza y desesperanza de los pescadores de Carboneras en conseguir el ansiado puerto se van alternando; pero gracias a su constancia y al convencimiento de su derecho, hoy tal problema se encuentra en vías de solución.

Al fin, es posible que el año próximo, por estas fechas, cuente Carboneras con un puerto refugio para su flota pesquera. Al parecer, el proyecto ya está aprobado por la Dirección General de Puertos y será realizado al amparo de la construcción de un importante puerto industrial que la empresa Hornos Ibérico va a construir, para sus necesidades, en Carboneras, en un proyecto que alcanza los 900 millones de pesetas. Ante dicha cifra, el importe de los 40 millones que puede llegar a costar el refugio pesquero parece anecdótico, pero no es así, porque a tal cantidad han de hacer frente el



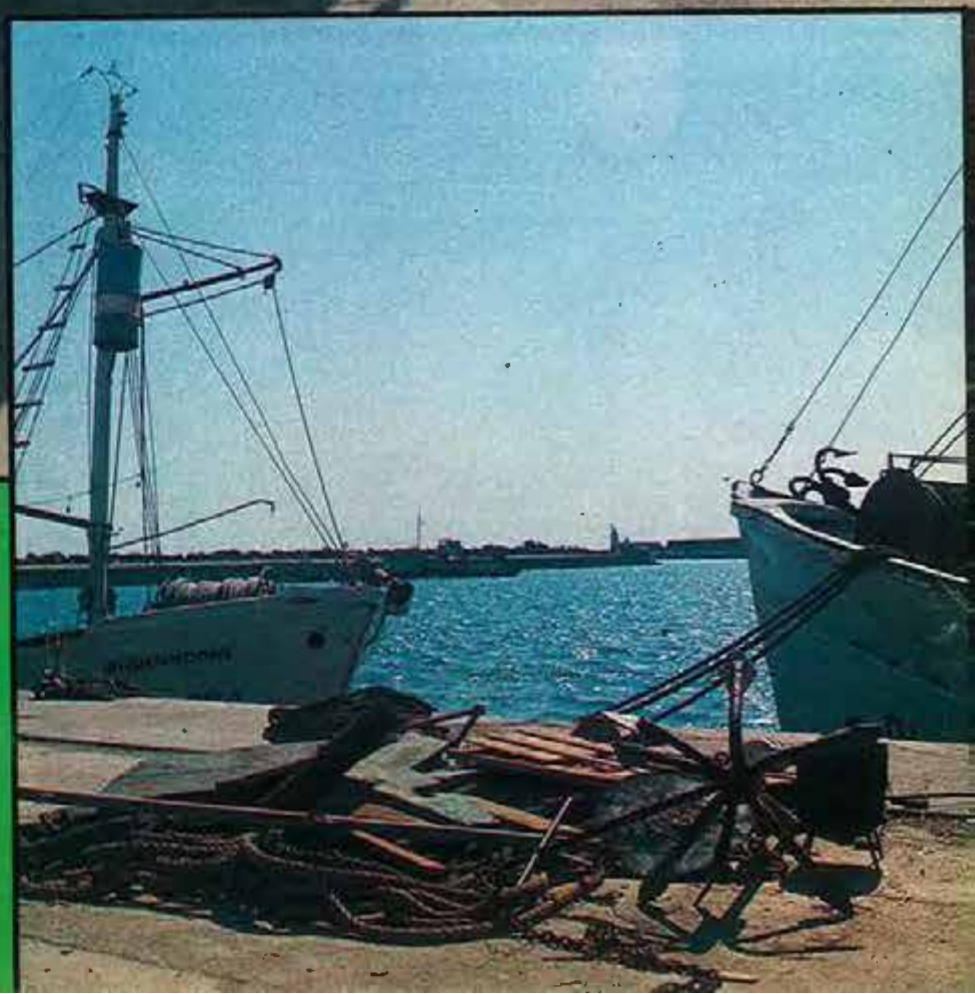
- **CARBONERAS TENDRA PUERTO (TRAS CUARENTA AÑOS DE ESPERA).**
- **ADRA: PESCAN COMO CHANQUETE LAS CRIAS DE SARDINA Y BOQUERON.**
- **ROQUETAS: AGRICULTURA AVANZA, PESCA RETROCEDE.**
- **GARRUCHA: BUENOS RENDIMIENTOS DE LA MELVA.**

(Sigue en la pág. 48)



ADRA Y CARBONERAS

Adra, en desarrollo, y Carboneras, quizá el pueblo de mayores vocaciones maríneas de la provincia. Junto a estas líneas, dos imágenes del puerto de Adra. En la página contigua, vista general de Carboneras, desde las cercanías de Mesa Rodán, y trabajos de los rederos en la playa, donde varan las embarcaciones hasta tanto no se construya el tan esperado puerto de refugio. (Reportaje gráfico por JOAQUÍN VIDAL.)







EL RENDIMIENTO DE LAS CAPTURAS ES ESCASO, COMO EN TODO EL MEDITERRANEO

ALMERIA

(Viene de la página 45)

Ayuntamiento y la Cofradía de Pescadores, que indudablemente no cuentan con dilatados presupuestos. Sería ésta quizá la ocasión de prestar a los pescadores de Carboneras el apoyo al que, sin lugar a dudas, se han hecho acreedores y ayndarles a financiar el proyecto desde la Administración.

En espera de la lógica expansión que su actividad pesquera experimentará con el puerto en proyecto, la actual actividad se puede valorar por los siguientes datos: 221 pescadores; 20 barcos, de los que seis se dedican al anzuelo en Canarias, y el resto a la pesca de cerco (en Alicante); 640 TRB total, con 2.950 CV. de potencia; valor en lonja durante 1975, 70 millones de pesetas, correspondiendo la mitad aproximadamente a la marrajera.

Es obvio señalar que, al no contar con un puerto, Carboneras carece de servicios complementarios.

ROQUETAS: LA PESCA, EN TRANCE DE DESAPARICION

En la bella localidad pesquera de Roquetas, la agricultura y el turismo

están ganando a la pesca la batalla de la productividad. Prácticamente se la han ganado ya. En una población que alcanza los 14.500 habitantes, sesenta y cinco pescadores —la mayoría ya jubilados— son una estampa bucólica de lo que en otros tiempos era la mar para la población.

En total 20 botes y cuatro trañías, de menos de 10 toneladas, componen la flota, que durante 1975 capturaron pescado por un valor en lonja de seis millones de pesetas.

Si de potenciar de nuevo la actividad pesquera de Roquetas se tratase, se deberían atender fuundamentalmente dos problemas: la mejor ordenación y ampliación de su puerto y el dragado del mismo, y la instalación de servicios, con lonja adecuada e instalación de una fábrica de hielo.

De cualquier forma, va a ser muy difícil el que los hombres de Roquetas vuelvan a la mar cuando en el campo su actividad alcanza un valor de tres mil millones de pesetas anuales y, en consecuencia, obtienen salarios más acordes con sus necesidades y gran diferencia con el que obtienen los pescadores, que no se

puede fijar ni en 10.000 pesetas mensuales.

ADRA: DISMINUYE EL RENDIMIENTO ECONOMICO DE LAS CAPTURAS

El 21 de enero pasado se inauguró en Adra una modernísima fábrica de hielo. Se cumplía con ello una vieja aspiración de la Cofradía de Pescadores, que deja abierta la puerta a un mejor desarrollo de la actividad pesquera de la localidad.

En la actualidad cuenta Adra con 15.000 habitantes. Su censo de pescadores está fijado en 317 hombres, que trabajan a bordo de 48 embarcaciones con un tonelaje total de 1.034 toneladas. De estas embarcaciones, 26 se dedican a la pesca de cerco, ocho al arrastre y 14 al trasmallo. El total de capturas, durante 1975, se fijó en 2.125.725 kilos, lo que supuso un valor en lonja de 60.488.000 pesetas. Cuenta también, además de la de hielo, con una fábrica de conservas. Es, como se puede comprobar, una de las más importantes localidades pesqueras de Almería.

Fundamentalmente se dedican a la pesca de cerco, por lo que también para esta localidad se hace urgente un acuerdo pesquero con Marruecos, para poder acudir —como hasta hace poco— a aquellas agnas en busca del bodegón y de la sardina.

Aprovechando la visita a Adra del presidente del Sindicato Nacional de Pesca, don Agustín de Bárcena, con motivo de la inauguración de la citada fábrica de hielo, los pescadores le hicieron entrega de un informe que recoge fielmente los problemas y necesidades con que tropiezan para su actividad. Por su interés, cabe entresacar del mismo los siguientes:

a) **Captura de pesca prohibida:** Pequeños grupos de pescadores se vienen dedicando de manera furtiva y de forma masiva a la pesca de "sardinilla" y "boqueroncillo", en cría, por diversas playas del litoral almeriense, principalmente en las playas comprendidas entre La Rábida y Motril (Granada). Por su actuación, están dejando agotados los caladeros de los pescadores de cerco, al impedir que los peces lleguen a la edad



GARRUCHA Y ROQUETAS

Junto a la foto grande de la página 48, obtenida en Roquetas, varias escenas en el puerto de Garrucha: pescadores y vista general de la lonja, en el muelle pesquero.



adulta, obligando con ello a esta flota a ir a buscar la sardina y el boquerón a aguas de Castellón y Valencia.

b) Seguridad Social: Debido a la escasez de capturas y a la prohibición de poder pescar en las aguas marroquíes, se encuentran imposibilitados de hacer efectivo el importe de las cuotas de la Seguridad Social la mayor parte de los meses del año, viéndose obligados a solicitar aplazamientos en el pago de las mismas. Por esto piensan que debería estudiarse la forma de que estas liquidaciones se hicieran mediante la detracción de un tanto por ciento de las ventas de pescado que efectúan, al igual que en principio se hacía con la pesca de bajura.

c) Lonja de pescado: En la actualidad se viene realizando la venta de pescado en un cobertizo construido hace años en el muelle de Poniente. Dicho cobertizo no reúne las debidas condiciones para este fin, ya que en invierno la lluvia cae sobre el pescado, depreciándolo, y en verano el sol lo deteriora, con las consiguientes pérdidas de su valor en venta.

Sería conveniente se activase la solici-

tud que hay formulada ante la Comisión Administrativa de Puertos, con el fin de que se hiciese pronto una nueva y moderna lonja en la zona de servicios de su puerto.

d) Muelle de atraque: La zona de atraque resulta totalmente insuficiente, por lo que se tienen que abarload muchas de las embarcaciones de seis en fondo.



Se hace preciso, por ello, construir unos doscientos metros más de muelle.

e) Surtidor de gas-oil: Resulta totalmente insuficiente el surtidor de gas-oil que abastece a los pesqueros de esta base. La mayoría de las veces que tienen que repostar pierden el día entero para poder hacerlo.

Al margen de la falta de los servicios citados, la pesca en Adra (como en todo el Mediterráneo) acusa una clara falta de rendimiento económico en las capturas de pesca realizada, debido al bajo precio de venta en lonja que disponen los exportadores, ante los numerosos gastos que lleva consigo su comercialización. Es decir, lo de siempre... Los intermediarios.

GARRUCHA: AUMENTO EN LAS CAPTURAS

Al igual que Carboneras y Adra, también Garrucha es una localidad pesquera importante de la región surmediterránea y de este sector productivo de Almería.

Cuenta con un total de 34 embarcaciones, siendo la mayor de 85 toneladas y la menor de 0,4 toneladas, si bien predominan las de 40 toneladas. Su censo de pescadores alcanza la cifra de 186 hombres. Sus capturas durante 1975 adquirieron un valor en lonja de más de 89 millones de pesetas, lo que supuso un aumento de 20 millones en relación con el año anterior.

La zona de pesca de las embarcacio-

nes de Garrucha es la surmediterránea, muy cerca de su litoral y más todavía del de Carboneras.

Las especies a que dedican fundamentalmente su actividad son las melvas, de las que capturaron 190.822 kilos; gambas, 137.340 kilos; bogas, 76.143 kilos; jureles, 90.927 kilos, y carameles, 49.421 kilos.

Los problemas pesqueros de Garrucha son los mismos que los de las otras localidades pesqueras almerienses, y son fruto de una inadecuada infraestructura en el sector pesquero de esta provincia.

Tras este recorrido por la geografía pesquera de Almería, la conclusión que uno saca es —como en tantas otras partes de nuestro litoral— que hace falta una adecuada y ordenada política pesquera nacional que haga rentable para todos (los pescadores, la región, el país) una riqueza que existe pero que la inadecuada infraestructura en que se trata de conseguir evita sus frutos. Puertos, lonjas, frigoríficos, vedas, limitaciones de tonelaje, acuerdos con otros países y comercialización adecuada —¡eterno problema!— han de ser los aspectos de contemplar si, de verdad, se quiere potenciar este importante sector de nuestra economía con una mínima visión de futuro. ■ MAURO RODRIGUEZ SANCHEZ.

Fin del reportaje gráfico en la página siguiente.





ROQUETAS.—La agricultura ha avanzado a paso de gigante en Roquetas de Mar. Resulta que por un método artesanal de cultivo que puede apreciarse en las fotos de arriba (parcelas que encierran en plástico para retener la humedad y producir condensación, en líneas generales) se obtienen cosechas riquísimas en cantidad y calidad y en unas épocas del año en las que pepino, tomate, vaina, etcétera, no existen en toda Europa. Tan tempranas cosechas han convertido esta zona en el Eldorado de la agricultura, e incluso se están creando pueblos nuevos a su impulso. La pesca se resiente mortalmente de ello. Las jóvenes generaciones encuentran ahora más atractivo el campo que la mar. El dato es así de elocuente: mientras en Roquetas en 1975 se vendió pescado por valor de seis millones de pesetas, la agricultura, en el mismo término y período, produjo tres mil. Pero algo habrá que hacer para que la actividad pesquera subsista. Por ejemplo, el puerto de Roquetas necesita dragado. Véase en la foto cómo lo va dividiendo en dos el arenal y puede acabar cegándolo. Mientras tanto, "los que quedan" siguen preparando los artes...



POR EL HILO SE SACA EL OVILLO... DEL BOQUERONCILLO

Capturan sardinilla y boqueroncillo —nos decían en Adra y en otras poblaciones de la provincia almeriense— para venderlo como chanquete. "No es chanquete, no, es la cría de la sardina y del boquerón. De manera que están matando la riqueza por puro egoísmo, por insensatez".

Así están las cosas: estos furtivos impiden que las especies se desarrollen normalmente. Con una vigilancia adecuada se terminaría el problema. Pero ahora viene la otra parte: Vigilar tantas millas de litoral —nos dicen— es difícil, a veces casi imposible, por falta de medios. "Las lanchas patrulleras de que se disponen..."

... Pero, ¿quién habla de lanchas patrulleras? Con un par de zapatos, no necesariamente de lujo, basta. Ni más ni menos: un par de zapatos. Explicaré el caso: a la hora del yantar..., en cualquier restaurante de Almería o de Málaga que se precie puede pedirse chanquete, que está en la carta, en letras de molde. No se solicita en secreto, sino de viva voz: "De primero me pone unos chanquetes para picar..."

Está claro que no es chanquete. Le podrán llamar chanquete o "perlaz del Zú", o como se quiera, pero chanquete no es, sencillamente porque no lo hay en la mar mediterránea, se agotó hace ya muchos años. Es alevín de sardina y boquerón. Un biólogo recién salido de la Facultad podrá detectarlo sin necesidad de microscopio ni reactivos, y cualquier pescador también, al ojo. Bien, pues basta que el vigilante, sobre sus zapatos, se acerque al restaurante e inquiera, con toda autoridad, dónde se compró el mal llamado chanquete; que vaya después al detallista y averigüe dónde lo adquirió, y así hasta llegar al furtivo, con todos sus intermediarios. Por el hilo se saca el ovillo... del boqueroncillo.

Hay que poner coto a esto, caigan sanciones si es preciso, porque está en juego la supervivencia de la especie, el pan nuestro de cada día de los pescadores de verdad, proteínas, que folta hacen al país. Basta con querer hacerlo. ■ J. V.

DIARIO DE NAVEGACION

(EN TIERRA)

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que, lleno de vocación y entusiasmo náuticos, también llevaba un Diario de Navegación cuando saltaba a tierra al llegar a puerto. Aunque en alguna que otra ocasión las casillas de "Rumbos verdaderos", perdón, de "Nombres verdaderos", quedarán en blanco total (pocas, claro, dado que, como se dijo, estando rebosante de juventud e inexperiencia, raro es que las mujeres no olfateen a veinte millas de distancia un ejemplar así), ofreceré como ejemplo un día cualquiera en un puerto cualquiera, con las mismas ganas de divertirse de cualquiera, junto a otra página de "Acaecimientos" de una fecha distinta. Como este modelo de "Diario de navegación en tierra" está todavía sin patentar, otros marinos pueden adaptarlo tranquilamente a sus respectivos tonelajes amorosos o económicos, quitando casilleros o añadiéndolos, tal que "bigote" (de la chical), "pechómetro", "tiempo perdido en hablar del tiempo", "abatimiento" producido por historias de vidas ajenas, "descorchómetro", "corrección" en cogerle sólo las manos, "número de hornos" que se encienden y apagan y varios otros apartados, tan convenientes en alta tierra como en mar firme.

Tipo

Viaje de muestra a por ahí
Día 5 de julio 19 Bolsillo 420 pts

Horas	Rumbos	Chicas guapas	Estado de la chica	Parte de la chica	Caso hecho	Libres	Remo metro	Boiler metro	Aparejo
11	N	S	2'	puerto	10	puerto	36,5	0	capucha entera
11,5	S	SW	2'	Sillido	7	puerto	20	2	id
12	E	NE	8'	colgado	4	puerto	39	0	id
17	W	SSW	120'	colgado	6	puerto	40	0	uniforme
18	SW	E	4'	puerto	3	puerto	40	0	uniforme y
21	E	W	1'	casada	8	puerto	96	8	id
22	S	NW	0'	casada	9	puerto	160	0	uniforme
24	N	?	0,5'	Blanca	0	puerto	442	0	uniforme

Nombres verdaderos	Años	Calle	Paseo	Estado	Toma
Enemiga	22	0	3	1	1
Tere	25	0	1	4	0
Michuquina	19	0	6	37	0
Germana	30	0	0	0	0
María Luz	24	0	12	0,5	0
Dª Lucía	37	0	2	86	5(4)
Emilia	25	1	0	472	0
Nati	29	0	0	1024	0

Entusiasmo de salida = *muerte*
Diferencia estimada = 6 *bigotes*
Entusiasmo de llegada = *muerte*
Horas de salida = 15 a N. 12 a E
Diferencia estimada = 2224 *bigotes*
Horas de llegada = 18 a N. 12 a E
Distancia directa = 21 *bigotes*
Velocidad horaria = 27 *bigotes/h.*
Dinero consumido = 418 *pts*
Existencia actual = 2 "

ACAECIMIENTOS

18-40. Se encuentra a favor.
19-10. Con la cartera en la mano y después de arrancarse de
miel, se encuentra a favor para consumo, nos largamos.
19-20. Atención a la siguiente. Adelta al SW.
19-21. Adelta al SW. Pausa varios minutos.
19-23. Con ante de falta y con un fanto Lisa ella, pausamos
nuestro a modo, con fuertes petateos.
19-30. Atisbamos a Merida al NW, distancias 20 metros.
19-33. Pausa sobre a Merida por colchon. Aparece práctico a nivel
y subamos a la siguiente.
19-34. Merida y su zona al NW. Toda estante.
19-50. Lemas Martin al SW. No hace quindenaia de salida.
19-59. Enfilada por la zona de Merida y su zona al NW.
20-10. Nerviosos ante los chicos. cloro-fano. Leta al SW.
20-22. Luisa al NW. Aparamos caldero por los siguientes. haca con.
20-45. Bar. Ausencia al haca. Subamos la siguiente.
20-48. Entre puntas. (Pido, sobre con). Fondo a nivel. Gabon.
20-50. "unite-dote" por el costado. No pausamos a la zona. (Biden, copia)
23-05. Pausa sobre a la zona. Pausa y estante quinto. rotund.
24-00. Finaliza la navegación con fuerte sorpresita de rotund, uere-
ganda en decimetro de la cuenta de Sudo. y
Cu B. Barra del bar. 20 de octubre

Por el doctor Juan Angel
BARTOLOME MARTIN
Dibujos: Antonio MOLINS

HERIDAS GRAVES: PRIMEROS AUXILIOS DE LAS HERIDAS DE LA CARA Y DE LAS ARTICULACIONES

El número anterior lo habíamos dedicado a exponer la asistencia en las heridas graves de la cabeza, hoy continuaremos con las de la cara y finalizaremos "Salud a bordo" con la actuación ante las heridas en las articulaciones. Ambos tipos de heridas tienen unas características peculiares que nos hacen que las separemos del tratamiento general de las heridas graves y que ocupen el espacio de este número.

La importancia que tiene el ojo para el desarrollo de la vida es obvia, pero sí que es muy importante el recordar que es un órgano muy delicado, hasta el extremo de que nos acusa rápidamente los cambios de temperatura, de la humedad ambiental, la contaminación del aire, la fuerte iluminación, así como cualquier partícula, por pequeña que sea, que caiga sobre él. Al ojo hay que protegerlo mucho y sobre todo en el medio laboral, en donde puede haber el peligro de que pueda saltar alguna limadura, objeto o sustancia química, atención al freón y a las bajas temperaturas en las cámaras frigoríficas, y en las regiones tropicales, en donde la luz es muy fuerte y con mucha frecuencia se suele ver a los tripulantes en las cubiertas sin la debida protección de los ojos con gafas de cristales oscuros.

Queda claro, pues, que cuando tengamos que enfrentarnos con una herida de la región ocular de un compañero, habremos de tratarla con sumo cuidado para impedir que por cualquier falsa maniobra podamos incrementar la lesión y hasta poder poner en peligro la integridad del órgano visual con sus consecuencias: la pérdida de la visión.

Se revisa la herida y si no está afectado el globo ocular, es decir, el ojo propiamente dicho, se procede a realizar la cura como en todas las heridas. En el caso de que se presuma o sospeche una lesión en el globo ocular, hay que mantenerlo aislado, sin comprimir con gasas ni compresas, procurando inmediatamente la consulta radiomédica entre tanto se llega al puerto más próximo.

Cuando se trate de lesiones importantes en las regio-

¿Afecta al globo ocular?



En las heridas que afecten al globo ocular, éste ha de quedar sin compresión y totalmente aislado y protegido.



En las heridas y fuertes traumatismos de las articulaciones, inmovilizar la región afectada y mantener al herido en reposo absoluto.

nes de la boca o de la nariz, tras las atenciones propias en las heridas, deberemos siempre acostar al paciente boca abajo, con la finalidad de que la sangre que pueda salir de sus heridas no se acumule en las vías aéreas y pueda pasar a los pulmones creando problemas respiratorios.

Las heridas en las articulaciones son siempre heridas graves. Únicamente cuando la herida sea superficial,

afectando tan sólo a la piel, con los cuidados descritos en números anteriores es suficiente, salvo complicaciones, claro está, pero si la herida es profunda o además de la región superficial hay una fuerte contusión en la articulación, procederemos a la inmovilización de la misma, mantendremos al herido en reposo absoluto y acudiremos a la estación de radio para establecer y solicitar una consulta radiomédica.



La postura de la figura superior está contraindicada en las heridas de la boca y de la nariz, pues la sangre que pudiera salir de ellas podría llegar hasta los pulmones. Hay que acostar al herido boca abajo, como en la figura inferior.