

hoja del mar

Número 133

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

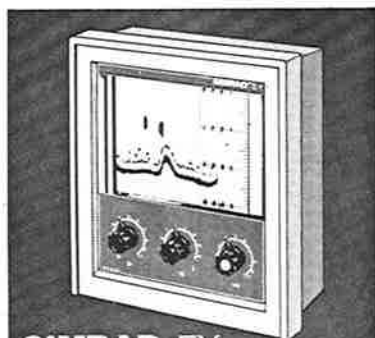
**ACUERDO PESQUERO
CON COSTA RICA**

**REGIMEN DE JORNADA
Y DESCANSOS
DEL TRABAJO EN LA MAR**

**"BATILLUS": EL MAYOR
SUPERPETROLERO**

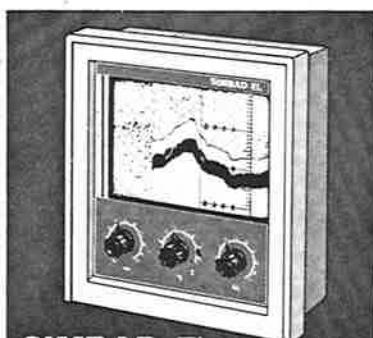
Ancla del "Batillus", gigante petrolero
que se termina de construir en los asti-
lleros de Saint-Nazaire.

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



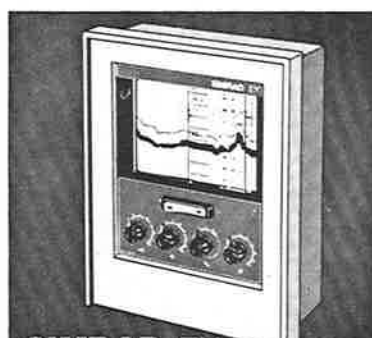
SIMRAD EY

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



SIMRAD EL

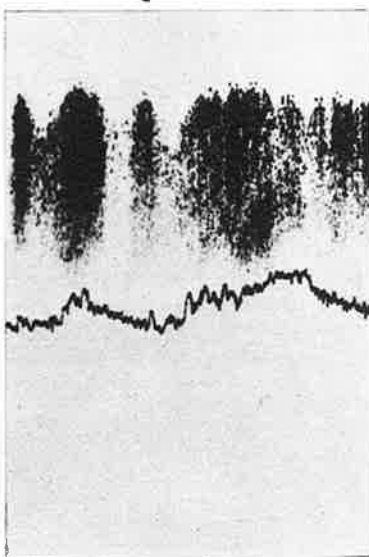
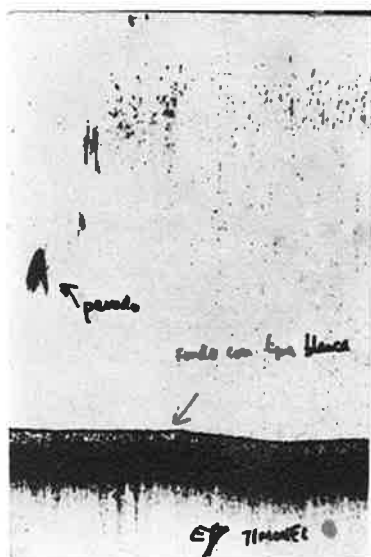
Detector ideal, de precio razonable para pesca de cerco y superficie en general (bonito, sardina, anchoa...). Ocho escalas hasta 360 brazas. Dynaline y TVG que proporciona registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



SIMRAD EX

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

CON LA CALIDAD DE SIEMPRE



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

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

BARCELONA: YAMOSA
Tel. 310 74 00

ALICANTE: Sr. Sánchez
Tel. 20 33 97

AGUILAS: Sr. Espinosa
Tel. 41 10 14

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

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

ALMERIA: Sr. Ríos
Tel. 23 00 09

MALAGA: Hnos. Martín
Tel. 21 38 59

ALGECIRAS: Sr. López
Tel. 66 39 41

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

Distribuidores y Puntos
de SERVICIO TECNICO
en España:

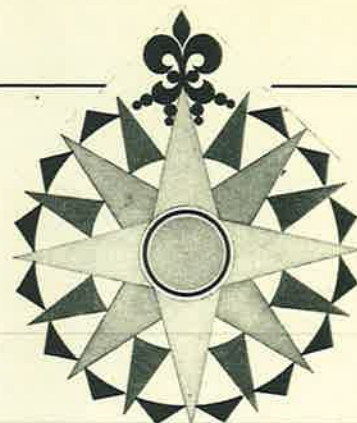
HUELVA: Sr. Bastos
Tel. 21 22 57

AVILES: Sr. Dinten
Tel. 56 59 70

BERMEO: Sr. Arin
Tel. 688 07 28

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD



DE LOS IDIOMAS DE LOS PECES



RIMERO fue la discusión sobre si los peces oyen, la cual en la antigüedad la cerró Plinio diciendo aquello de **pisces audire palam est**, y luego fue la polémica acerca de si los peces hablan. Se citaba un salmón del Reno, el cual, habiendo sido interrogado por sospecharse que había sido testigo de un crimen cometido en el gran río de los germanos, asomó fuera del agua la cabeza y declaró, en latín, que al autor del crimen había sido un cojo rubio: **Claudius rubeus fuit!** Un cojo rubio que andaba por allí fue colgado. En verdad que tuvo mala suerte. Más tarde parece ser que fueron encontrados otros peces de habla latina; mientras, en Bretaña se creía que entre peces de la mar había dos familias de lenguas: una céltica y la otra, llamada occidental, no emparentada con lengua terrícola alguna, propia de la más antigua población marina, y monosilábica. He leído un texto recogido por un monje irlandés del siglo XII, conservado en un manuscrito procedente de San Lorenzo O'Toole —luego lo he visto citado por Borges—, que a lo que recuerda es al trabalenguas gallego, también marinero, que dice:

**Si vou no bou, vou,
e si non vou no bou
non vou.**

Es decir, en castellano: "So voy en el bou, voy, y si no voy en el bou, no voy". Se cree que monjes de monasterios de las islas del Norte lograron aprender más de doscientas palabras de esta lengua "occidental", lo que apenas les sirvió para nada, puesto que las diversas tribus de peces que andaban por allí, ya bacalaos, ya merluza, ya arenques, se habían lanzado a imitar a los poetas escaldos, que ustedes saben que nunca llamaban a las cosas por sus nombres, sino que las designaban por imágenes, muchas veces hermosas. Así, la mar es el campo de la gaviota, las naves son los halcones de la ribera, la mano del rey es el país de los anillos de oro, y una batalla es la asamblea de las espadas. Morir es enrojecer el pico del cuervo. Más tarde se creyó que había una tercera lengua, igualmente monosilábica, y que tenía tantas palabras como el irlandés o como el inglés. Al final se averiguó que se trataba de determinadas naciones de peces que, careciendo de lengua propia, daban el eco de las palabras de aquella en las que se les hablaba. Conociendo todo este material lingüístico inventé yo la lengua de los peces papagayos que salen en mi li-

bro "Cuando el viejo Simbad vuelva a las islas", muy amigos del teatro chino.

Una lengua aparte es la de los delfines, que está siendo científicamente estudiada, y otra es la de las sirenas. Ya se sabe que éstas son políglotas, y si bien en la antigüedad clásica su lengua de fondo fue el griego —por ejemplo, la lengua de las sirenas que pudo escuchar, atado al mástil de su nave, el héroe Ulises—, modernamente lo ha sido el provenzal literario, el de los trovadores, el del Sordello, el de Rimbaud de Vaqueiras, el de Arnaldo Daniel y el toscano, el idioma del Dante y de Guido Cavalcanti. Yo había escrito un cuento en el que a una sirena le preguntaba su enamorado cuál era su patria, y ella le respondió que **il paese dove el dolce si suona** ("el país donde el dulce sí suena"). ("Si" por oposición a "oc", de la que, por esta conjunción, se llama Occitania.) También se han conocido sirenas monolingües, que solamente hablaban portugués. Quizá descendientes de las llamadas tájides, célebres desde "Os Lusíadas", de don Luis de Camoens: tájides, por habitantes del Tajo, en su desembocadura.

Por otra parte, el francés Cousteau y su equipo han recogido, en pleno Atlántico, las conversaciones entre ballenas —ya les hablé de ello en estas mismas páginas— y sus lamentos. Sin embargo, los sabios rabinos, cuyos nombres recuerda el Talmud, sostuvieron siempre que Leviatán, el enorme habitante del océano creado por Dios en el quinto día, era mudo, y aun alguno sostuvo que sordo y mudo, mudo por su total sordera, la terrible sordera del Mal.

Emile Mâle ha hablado una vez de unos capiteles románicos —no tengo a mano su trabajo—, en los que aparecen varios peces tocando los más diversos instrumentos musicales, entre ellos la gaita y una especie de viola. Puede ser esto de los peces músicos invención del escultor, pero puede ser que haya tenido noticias de ellos. ¿Cuáles sorprendentes tonadas daría, asomando entre las olas de la alborada, el gaitero del mar? La afición a la música de los delfines es conocida desde la historia del griego Aristón de Chios, que hacía galas veraniegas por la Magna Grecia, y ha sido comprobada en nuestros días.

Pero, volviendo a la lingüística piscícola, es probable que haya otras lenguas de peces en el Pacífico, en la corriente de Humboldt, en la Antártida, en el mar Caspio. Por ejemplo, ¿tiene una lengua propia el esturión? Y en lo que se refiere a los peces fluviales, parece ser que entienden la lengua de los ribereños. ■



Por
**NESTOR
LUJAN**



LA OSTRA, aperitivo histórico

E

XISTE la tradición de que la ostra puede comerse durante todos los meses que llevan una "r" en su nombre y sólo en ellos. Es un adagio francés, pero es válido para todos aquellos países, entre ellos España, cuyos meses en "r" coinciden exactamente con los franceses. Los meses en "r" son correlativos y van de septiembre a abril, o sea, otoño e invierno. Por seguir esta tradición, a principios de otoño evoco el delicado molusco.

No obstante, la teoría de los meses con "r" está contrapoinada por la mayoría de autores. George Clement, uno de los técnicos ostrícolas más importantes del mundo, escribe que esta leyenda viene de la época en que los medios de transporte eran lentos y era muy difícil conservar la ostra con el grado de temperatura necesario. Según este técnico, autoridad mundial, las ostras tienen el mismo gusto y desde luego son inocuas en cualquier día del año.

Como aperitivo histórico, las ostras son consideradas un exquisito manjar desde los tiempos más remotos. Sin embargo, no se sabe de una manera positiva si la comían los egipcios y los asirios, y parece haber sido desdeñada por los judíos. En la Biblia, donde tantas referencias aparecen de manjares, la ostra no consta ni una sola vez. En cambio, ya los celtas las devoraban en Francia y fueron conocidas y apreciadas por los griegos desde los tiempos más antiguos. Los griegos no solamente las comían crudas, sino aderezadas de muy distintos modos; apreciaban sobre todo las ostras del Helesponto, nombre clásico del mar Negro.

Pero el pueblo que realmente apreció las ostras y llevó su consumo a deliciosos extremos fueron los romanos, que apreciaban sobre todo las del lago Lucrino. Artíficosos y llenos de ostentación, los romanos tomaban las ostras cocinadas de muy curiosas maneras, aunque las preferían con su célebre salsa "garum" para el pescado. Esta salsa era una especie de salmuera que se obtenía por desecado y presión de diversos pescados, sobre todo de la caballa. El de caballa era el "garum nigrum", y era el mejor, aunque considerablemente avinagrado. El "garum" era un condimento de gran precio. Se fabricaba en Leptis, en Pompeya, en Provenza; pero el más exquisito era el "garum sociorum", el "garum" de los aliados. Venía de nuestra Cartagena.

Las noticias históricas sobre los glotones de ostras son estupendas. Vitelio posee el record, que yo sepa, de la engullición de ostras. Según parece, Vitelio sorbía en cada almuerzo 1.200 ostras, como puro adorno al sólido cuerpo de su minuta. Se me objetará que Vitelio fue un Emperador entorpecido por sus digestiones, desmesurado, que sólo logró sostener unas semanas con su mano fofa la cohesión del Imperio. Pero, de todos modos, el record es extraordinario. El vizconde de Mirabeau, verdadero cohete de pasiones, que inauguró la Revolución francesa, devoraba antes de comer más de treinta docenas. Voltaire no vacilaba en tomarse como aperitivo una gruesa del preciado molusco. Fue el siglo XVIII la gran época de las ostras, por lo menos en cantidad. El gastrónomo Grimod de la Reynière afirma-

ba, modestamente, que la ostra perdía sus virtudes aperitivas después de la sexta docena. Esto demuestra, ante todo, la facilidad con que se consumían y luego el apetito sostenido de Grimod, que era un hombre voraz, de un humor excéntrico, y tenía entre los dedos de las manos una membrana que las semejaba a pies de palmípedos. Grimod, que repelía a las mujeres por ser torpe en la caricia, diose, incontinente, a la gula. En aquellos tiempos, un festín de cierta importancia comenzaba invariablemente con pirámides de ostras, y la mayor parte de invitados no se detenían hasta haber ingerido una gruesa, o sea, 144. Brillat Savarin elogia las virtudes aperitivas del molusco, contrapoinando con su contemporáneo Grimod de la Reynière, y afirma que cada docena de ostras pesa cuatro onzas, o sea, que una gruesa, 144, pesarían un kilo y medio, lo cual bien demuestra las virtudes aperitivas del molusco. Ello se ha perdido irremisiblemente. Ya el mismo Brillat Savarin, en 1825, se lamentaba con acento elegíaco: "Desgraciadamente, he visto desaparecer, o poco menos, aquellos almuerzos de ostras, en otro tiempo tan frecuentes y tan alegres, en que se tragaban por millares; han desaparecido con los abates, que no comían menos de una gruesa, y los caballeros, que nunca encontraban el momento de terminar".

Hoy no pueden existir estos grandes comedores de ostras no sólo porque la capacidad digestiva ha variado mucho, sino por el precio. Sin embargo, no podemos menos que recordar a aquel gran escritor del siglo XVIII, Claude Crebillon, que en el restaurante comía las ostras tal como vienen del mar, sin pimienta, sin limón, sin vino, y cuando llegaba a las doce docenas preguntaba escandalizado a un amigo que todavía estaba en la séptima y no podía continuar: "¿No serás tú de esos idiotas que se divierten en digerir?"

La pasión por las ostras es un sentimiento antiguo desde que el patricio Sergius Orata, napolitano, inventó la ostricultura en las cercanías del lago Lucrino. Estos apasionados por las ostras tienen como una especie de misteriosa obsesión. Honoré de Balzac, que era de ellos, los describe así: "Era un hombre grueso que tenía una increíble pasión por las ostras. La Naturaleza le exigía comer ostras porque probablemente le eran necesarias". Es una necesidad que muchos contemporáneos experimentan y que sólo la prudencia económica y el absurdo miedo que tenemos a nuestro aparato digestivo, esta especie de terror neurótico que nos han creado, impide que muchos de nuestros contemporáneos lleguen a los fastos del siglo XVIII, cuando un escritor, Saint-Evremont, decía a los ochenta y ocho años: "Como ostras todas las mañanas y almuerzo bien y ceno regularmente. Cuando era joven, yo sólo admiraba el espíritu y no estaba nada ligado a los intereses del cuerpo. Hoy, con las ostras, reparo en lo posible la gran equivocación que he tenido". La ostra se remonta a una pasión antigua, siempre insatisfecha; un aperitivo histórico que, aunque se coma en cantidades fabulosas, sigue siendo, sin duda, un aperitivo. ■

NESTOR LUJAN, VICEPRESIDENTE DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE PRENSA GASTRO- NOMICA

BARCELONA.—El periodista español Néstor Luján, colaborador de "Hoja del Mar", ha sido nombrado vicepresidente de la Federación Internacional de la Prensa Gastronómica, Vinícola y Turística, tras las sesiones del XIV Congreso de este organismo celebradas en Palermo.

Por la parte española asistió una delegación presidida por Néstor Luján y compuesta por miembros de la Junta promotora de la Asociación Española de Cronistas e Informadores Gastronómicos.

El señor Luján intervino en las sesiones presentando una ponencia sobre esta futura Asociación, que pasará a integrarse en Piprega. Más tarde fue nombrado para el cargo de vicepresidente, tras los debates de la Asamblea General.

En el Congreso se abordó el estudio y valoración del nivel gastronómico de los países turísticos, como un importante medio para la captación de visitantes.

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.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid (España).
Telegramas: INSOMAR.
Telex: 23746.

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

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

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons y Mauro Rodríguez Sánchez.
Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.
Depósito legal: M. 16.516-1963.

ACUERDO PESQUERO ESPAÑA-COSTA RICA

● POSIBILIDADES EXTRACTIVAS COMUNES Y FORMULAS DE ASOCIACION CONJUNTA

MADRID.—Costa Rica y España han llegado a un acuerdo en materia de pesca, según un comunicado conjunto que ha hecho público el Ministerio de Asuntos Exteriores.

El comunicado hispano-costarricense informa que por iniciativa de los Gobiernos del Reino de España y de la República de Costa Rica se han reunido delegaciones de ambos países durante los días 24 a 30 de septiembre, con el propósito de discutir las bases para un programa de cooperación en materia de pesca y vigilancia marítima.

La delegación española fue presidida por Víctor Moro Rodríguez, director general de Pesca Marítima, y la costarricense por Rodolfo Eduardo Quirós, ministro de Agricultura y Ganadería.

Las conversaciones se iniciaron con una reunión en el Ministerio de la Presidencia, en la que se analizó en profundidad el programa de trabajo propuesto por la delegación de Costa Rica, quien expuso la situación actual de su industria extractiva y transformadora, así como aspectos generales relativos a la comercialización de productos de pesca y vigilancia de sus aguas jurisdiccionales, a la luz de la reciente evolución que experimenta el Derecho Marítimo Internacional.

La delegación española hizo una breve exposición sobre las características, grado de desarrollo y tecnología del sector pesquero español, así como de su industria transformadora y reductora, examinando también la experiencia española en materia de comercialización y equipamiento de vigilancia marítimo-pesquera.

Hechas las consideraciones anteriores, y teniendo en cuenta las manifestaciones de la delegación de Costa Rica, la delegación de España subrayó que a su juicio la concreción de modalidades de cooperación entre ambos países en este campo debía necesariamente partir de una cuantificación realista de la importancia de los recursos pesqueros de Costa Rica. Tanto por razones de valoración correcta como de urgencia en el tiempo, esta cuantifica-

ción debería realizarse con un carácter eminentemente práctico mediante prospecciones amplias en aguas bajo jurisdicción de Costa Rica por buques de pabellón español, con intervención de técnicos y científicos de ambas nacionalidades.

Los días 26, 27 y 28 de septiembre, ambas delegaciones se desplazaron a Puntarenas, Chomes y Puerto Quepos, visitando las instalaciones portuarias pesqueras, distintas unidades de pesca e industrias transformadoras y de cultivos marinos.

EL ACUERDO

Las reuniones de trabajo concluyeron con una sesión plenaria final celebrada en el Ministerio de Agricultura, en la que se pasó revista al conjunto de los temas considerados. En consecuencia, y a fin de desarrollar los términos de cooperación, se ha acordado:

1. Que la parte española, en plazo no superior a dos meses, proponga al Gobierno de Costa Rica un plan concreto de prospección pesquera en sus distintas modalidades pelágicas, semipelágicas y demersales, conteniendo los términos y condiciones de aquella.

2. Que de inmediato se someta al Gobierno de Costa Rica un proyecto concreto de equipamiento de vigilancia marítimo-pesquera.

3. Que una vez realizada la prospección mencionada ambas partes propiciarán el desarrollo de su colaboración a través de:

— La potenciación de las posibilidades extractivas comunes, incluyendo fórmulas de asociación conjunta.

— La aportación de tecnología española en materia de pesca y actividades conexas, incluyendo transformación, comercialización y equipamiento naval y pesquero.

— El desarrollo de programas de formación profesional a diversos niveles.

4. Celebrar consultas en este campo sobre cualquier otra cuestión que en relación con el desarrollo pesquero de Costa Rica pudiera plantearse en el futuro.

Al término de las conversaciones, la delegación española fue recibida por Su Excelencia el Presidente de la República, don Daniel Oduber.

La delegación española ha hecho constar su agradecimiento a las autoridades costarricenses por la gran cordialidad demostrada a lo largo de la visita. El Gobierno de Costa Rica, asimismo, manifiesta su gratitud por el brillante trabajo desarrollado por la misión española asesora en materia de pesca y vigilancia marítima. ■

CONVENIO INTERNACIONAL DE PROTECCION DEL MEDITERRANEO

MADRID.—El Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación y los protocolos anejos sobre la contaminación causada por hidrocarburos han sido firmados en Madrid.

En representación de España figuró el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, señor Solano, y por el Mercado Común, el director del Comité de Medio Ambiente de la Comisión del Mercado Común, señor Carpentier, y el embajador de los Países Bajos en Madrid, señor J. H. O. Insinger.

La Comunidad Económica Europea es parte en el Convenio, como puede serlo cualquier agrupación económica regional semejante, en que al menos uno de los Estados sea ribereño del Mediterráneo. El acuerdo de firmar este Tratado en España se decidió en el Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea celebrado el pasado 23 de julio.

La secretaría de actividades medioambientales del mar Mediterráneo continuará, tras la firma, instalada en Madrid.

DON MANUEL GUTIERREZ MELLADO, VICE-PRESIDENTE PARA ASUNTOS DE LA DEFENSA

MADRID (Redacción).—Por Real Decreto de la Presidencia del Gobierno, de 23 de septiembre, se dispone el nombramiento de ministro sin cartera y vicepresidente primero de Gobierno para Asuntos de la Defensa de don Manuel Gutiérrez Mellado.

El mismo día, y por otro Real Decreto, se disponía el cese en dichos cargos —a petición propia— de don Fernando Santiago y Díaz de Mendivil.

BIOGRAFIA DEL TENIENTE GENERAL GUTIERREZ MELLADO

Don Manuel Gutiérrez Mellado ocupaba el cargo de capitán general de la VII Región Militar. Nació en Madrid, en 1912, e ingresó en la Academia General Militar en 1929. Teniente en 1933, ascendió a capitán durante la guerra civil, y entró en 1942 en el Estado Mayor del Ejército. Comandante en 1944, fue profesor en la Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería, y ascendió a teniente coronel en 1957, llegando a coronel en 1965, y prestando sus servicios en el Estado Mayor Central de nuevo. Ascendió a general de Brigada en 1970, su nuevo puesto estuvo en el CESEDEN y en el



Estado Mayor, hasta que, promovido a general de División, en 1973, permanece definitivamente en el Alto Estado Mayor hasta 1975, fecha en la que fue nombrado comandante general de Ceuta y delegado de Gobierno allí. Ascendido a teniente general en marzo de este año, en junio fue nombrado jefe del Estado Mayor Central. Su reciente nombramiento para el "Superministerio de Defensa" confirma su brillante carrera. ■

FALLECE EN ACCIDENTE DE CARRETERA EL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS

MADRID.—Ha fallecido en accidente de circulación el director general de Puertos y Señales Marítimas, del Ministerio de Obras Públicas, Salas Marín García, de cincuenta y un años, ingeniero de Caminos, que fue nombrado en noviembre de 1974.

En el mismo accidente han perecido la esposa del señor Marín García, Carmen Herrera Medilla, que le acompañaba, y el conductor del camión contra el que colisionó, Félix Guamero Tejero, de treinta años, y su acompañante, José Cubero Merilla, de sesenta años.

El luctuoso suceso se produjo a las 11,40 horas del día 9, en el kilómetro 79,200 de la carretera nacional IV, a la altura de La Guardia (término de Ocaña), al colisionar el turismo Seat 1200, M-2163-BG, con la parte trasera del camión Pegaso Z-2232-F. La causa, según el parte oficial de la sección de accidentes de Tráfico, leído a Cifra, fue adelantamiento antirreglamentario.

En un primer momento no pudieron

ser identificados los cadáveres de los ocupantes de los dos vehículos, pues resultaron calcinados por el incendio de ambos. El choque produjo además la colisión múltiple de otros dos turismos y dos camiones más.

Los restos mortales del señor Marín y de su esposa fueron trasladados a Mancha Real, para ser inhumados. ■

El próximo noviembre, organizado por la Liga Naval

CONGRESO INTERNACIONAL DEL MAR, EN BARCELONA

MADRID.—Bajo la presidencia de honor del Rey de España, don Juan Carlos I, se celebrará en Barcelona, durante los días 4 y 5 de noviembre próximos, el Congreso del Mar, que patrocina la Liga Naval Española, encabezada por su presidente, almirante Martel Viniestra.

El Congreso tiene como objeto potenciar la conciencia marítima y llegar a la unidad de acción en la problemática del mar. El programa, organizado por una comisión que preside el titular de la Zona Mediterránea de la Liga Naval Española, Joaquín Itchar Ragull, contiene cinco ponencias de trabajo relacionadas con la situación marítima de nuestro país. ■

El armador había cambiado la base del barco y el sistema de pesca

DEBERA INDEMNIZAR A LOS MARINEROS QUE RESCINDIERON SUS CONTRATOS

MADRID.—La sala Sexta del Supremo ha confirmado la sentencia de la Magistratura de Trabajo de Santander, que condenó a Aquilino Larrañaga Elorza a indemnizar a catorce marineros del barco "Larrañaga Landa", que rescindieron voluntariamente sus contratos de trabajo por haber cambiado el armador el sistema que tenía de pesca y la base del buque de Santoña a Avilés.

Prestaban sus servicios los marineros en el citado barco, dedicado a la pesca de cerco y otras artes. En noviembre de 1974, el armador decidió sustituir el sistema de pesca y faenar con arrastre, además de solicitar el cambio de base del barco, que le fue autorizado por la Dirección de Pesca

Marítima en 28 de diciembre de 1974.

Los tripulantes, el 21 de noviembre de aquel año se negaron a embarcar, por haber cambiado el armador el sistema de pesca y también la base del buque.

Contra la sentencia de la Magistratura de Trabajo recurrió el señor Larrañaga y en nombre de los trabajadores se opuso al recurso José Robles Miguel, abogado de la Organización Sindical, y la Sala Sexta del Supremo ha desestimado el alegato del letrado del señor Larrañaga, "por tener derecho los trabajadores a resolver sus contratos de trabajo, dadas las decisiones del armador, y con derecho a indemnización, como si hubieran sido despedidos". ■

INDEMNIZACION PARA CAPITANES DE BARCOS INACTIVOS

MADRID.—Por la Sala Sexta del Supremo ha sido confirmada la sentencia de la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Guipúzcoa, que condenara a Ramicomar, S. A., a multa de mil pesetas y a indemnizar a Juan Bautista Inaraja Ruiz y a Lorenzo Alarcia Jorge con 513.949 pesetas y con 679.539 pesetas, respectivamente. El Alto Tribunal, además, condena a la empresa a pagar los honorarios del abogado de los trabajadores.

Según la sentencia confirmada, como capitanes de barco pesquero tra-

bajaban los señores Inaraja y Alarcia para la empresa Ramicomar. Percibía el primero 18.500 pesetas mensuales de sueldo, más una prima de pesca de 1.430,95 pesetas diarias, y el señor Alarcia, 18.060 pesetas mensuales de salario, más una prima de pesca diaria de 1.562,43 pesetas.

El barco que mandaba el señor Inaraja lo tuvo atracado la empresa en el puerto de Pasajes, inactivo, del 1 de agosto al 16 de octubre de 1970. Del 18 de diciembre de 1971 al 27 de enero de 1972 y del 21 de agosto de 1972 al 10 de enero de 1973.

En igual situación tuvo el barco que mandaba el señor Alarcia, del 15 de diciembre de 1970 al 5 de febrero de 1971, del 22 de septiembre de 1971 al 27 de enero de 1972 y del 20 de agosto al 10 de septiembre del mismo año, sin haber probado que esos periodos de inactividad estuviera reparado o arreglando los barcos, y en esos mismos periodos, la empresa no pasó a los capitanes salario alguno.

Recurrió Ramicomar contra la sentencia de la Magistratura de Trabajo; al recurso se opuso en la vista del mismo, en nombre de los trabajadores, el profesor Ricardo de Agustín, abogado de la Organización Sindical, y su tesis ha prosperado. ■

EL PESCADO TRIPLICA SU PRECIO DESDE LA LONJA AL CONSUMIDOR

MADRID (Cifra).—El valor del pescado se multiplica hasta tres y cinco veces, desde la lonja del puerto pesquero al consumidor, debido a la proliferación de escalones de comercialización, manifestaron directivos de las jornadas nacionales de comercialización de la pesca, que se celebrará en Vigo, en el curso de la presentación de éstas en la capital de España.

Al acto asistieron representantes del Iresco, la Dirección General de Pesca, Federación Española de Marketing y del Comité Organizador.

En las jornadas se van a analizar los problemas pesqueros, con especial énfasis en lo referente a los escalones de comercialización y al mayor acercamiento entre productor y consumidor.

En el curso de la reunión se destacó que España es el tercer país del mundo por su flota pesquera, pero el 11 por su producción. Esta diferencia viene dada porque el país carece de una gran plataforma continental, en la que llevar a cabo las labores pesqueras, por lo que buena parte de los buques actúan a mucha distancia del país, con el consiguiente encarecimiento de los productos.

España —se dijo— ha carecido de política pesquera. En la década de los 60 se abordó una política de expansión de la flota y se olvidó el establecimiento de acuerdo con países diversos, de cara para afrontar los problemas actuales, derivados de la extensión de aguas jurisdiccionales. Hoy la solución es problemática, y no sería extraño que se tuviera que poner en funcionamiento la ley de financiación de desguace de los pesqueros, si no se llega a importantes compromisos con otros países.

También se indicó que el Iresco está actuando, desde hace dos años, en la búsqueda de sistemas que permitan acercar el producto al consumidor, sin intermediarios. Los 300 millones de pesetas otorgados recientemente para abordar estos canales de comercialización pueden dar una luz al problema de comercialización de la pesca.

Los intermediarios —se señaló— son quienes encarecen el producto. Las sardinas —indicaron a título de ejemplo los representantes del Comité Organizador— estaban en la lonja a 6 y 7,5 pesetas hace dos años, y ahora están a 5 y 7 pesetas. Pese a este descenso, este tipo de pescado está ahora más caro en el mercado. La carestía, pues, no ha afectado a los pesqueros, que tienen que sufrir el encarecimiento

de los carburantes y de todo tipo de costos, para vender en la lonja en una subasta a la baja.

Se calcula que doscientos representantes del sector pesquero —extracción, transformación y comercialización— acudirán a estas jornadas nacionales en las que también tomarán parte especialistas en ventas.

No obstante, la importación de las pesquerías, que dan trabajo a 150.000 personas en España, y económicamente representan un volumen de 75.000 millones de pesetas en primera venta, hasta el momento no se ha abordado en profundidad el tema de la comercialización, que ahora se tratará por iniciativa de la Federación Española de Marketing, que ha encomendado al club de dirigentes de Marketing de Vigo la organización de estas jornadas. ■

DESCIENDE EL TONELAJE AMARRADO

MADRID.—La situación del mercado de transporte marítimo ha mostrado una notable mejora en los últimos meses, según se desprende de un análisis sobre el sector recogido por la Asociación Española de Constructores Navales en su último Boletín.

Según el informe de R. S. Platou, a principios de 1976 el tonelaje amarrado era de 50 millones de toneladas de peso muerto; a mediados de mayo alcanzó 55 millones, y a finales de junio descendía por debajo de 50 millones.

El informe de E. A. Gibson señala unas cifras no exactamente coincidentes, pero también significativas. En

Graves perjuicios para el mercado internacional de fletes

PARALIZACION DE BUQUES EN PUERTOS DEL TERCER MUNDO

MADRID.—La paralización de buques en puertos y zonas del Tercer Mundo causa graves problemas a los armadores. Esta congestión portuaria está mostrando caracteres catastróficos, actualmente en el golfo Pérsico y en Nigeria, según el informe de Marítima Internacional, sobre el mercado de fletes.

La situación causa notables perjuicios a los armadores, si bien hay algunos que se acogen deliberadamente a tráfico que incluyen puertos congestionados, con propósito de recibir compensación por “demoras” que eventualmente superen el rendimiento normal de explotación “viva”, en un mercado tan depresivo como el actual.

Por otro lado, hay que considerar el efecto pasivo que representa esta paralización de la flota y lo que podría ocurrir si la misma estuviese en activo, aumentado el actual desequilibrio entre oferta y demanda, añade Marítima Internacional. ■

La parte más grave de la congestión portuaria la sufren las líneas regulares, que soportan graves pérdidas, con los buques parados, esperando atraque, sin otra compensación que algún aumento transitorio en sus tarifas, insuficientes en la mayoría de los casos, ya que, dada la “regularidad” del transporte a las escalas corresponden cargas de poco volumen.

Puertos de América Central, de Cuba y Venezuela, por ejemplo, o del Próximo Oriente, como Siria o Egipto, podrían ser ejemplos de una situación difícil de conjugar por cuanto entraña además problemas laborales, no sólo en los muelles, sino en el “interland”.

Marítima Internacional indica que el mercado presenta pocas novedades. Se mantienen los fletes más representativos, tanto en carga seca como en petroleros, y la demanda por tiempo se desarrolla con bastante animación, aunque sin fuertes cambios en las cotizaciones. ■

ESPAÑA, TERCERA FLOTA PESQUERA DEL MUNDO

MADRID.—España ocupa el tercer lugar en el concierto pesquero mundial, con una flota pesquera que alcanza las 537.000 toneladas, según estadísticas de la OCDE, referidas al pasado año.

En cuanto a capturas, nos aventajan alrededor de una decena de países, entre ellos, los más destacados son Japón, Rusia, Perú y Estados Unidos.

Asimismo, según las mismas fuentes, nuestra flota pesquera consiguió capturar en 1975 un millón trescientas ochenta mil toneladas de pescado. ■

Por una Orden del Ministerio de Comercio

REGULACION DE VIVEROS FLOTANTES DE MEJILLON

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Comercio, aparecida en el “Boletín Oficial del Estado”, del 16 de septiembre, se regula la instalación de viveros flotantes de cultivo de mejillón.

Dicha Orden, que entró en vigor al día siguiente de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, dice lo siguiente:

“Dado el evidente desequilibrio del mercado del mejillón por la retracción en su demanda, la disminución de calidad que se empieza a detectar por el exceso de producción y teniendo en cuenta el artículo 1.º del vigente Reglamento para la explotación de viveros de cultivo, que establece como objeto del mismo una mejor calidad y mayor rendimiento del producto, parece aconsejable regular esta actividad.

El artículo 11 del citado Reglamento contempla la posibilidad de que este Ministerio, por causa de utilidad pública o social, pueda disponer la caducidad de viveros. No obstante, darse tal caso por la problemática de mercado, indica, con objeto de no lesionar a los actuales productores, se considere conveniente reducir la acción reguladora a impedir la excesiva proliferación de viveros de cultivo de mejillón, en virtud de la discrecionalidad que en

el artículo 8.º del repetido Reglamento se reconoce a este Ministerio para el otorgamiento de las correspondientes concesiones. Simultáneamente, con objeto de no frenar el deseable crecimiento de nuestros cultivos marinos, interesa, por el contrario, favorecer los cultivos verticales de otras especies más rentables y de mayor demanda.

En su virtud, a propuesta de la Dirección General de Pesca Marítima y de conformidad con lo acordado por el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, previo informe del Sindicato Nacional de la Pesca. ■

(Sigue en la pág. 8)

SE ANIMA EL MERCADO DE CONSTRUCCION NAVAL

MADRID.—Las medidas de estímulo a los sectores naviero y de construcción naval, que se instrumentaron a través del Decreto de 21 de mayo pasado, conocido como "concurso para la construcción de un millón de toneladas", parecen ir desarrollándose satisfactoriamente. Gran número de compañías navieras han hecho pedidos en firme a los astilleros y otras están negociando aún los correspondientes contratos, informa Construnaves.

Según recientes consultas realizadas por Construnaves, sólo hasta mediados de septiembre parecen haberse realizado encargos por algo más de 700.000 TRB. Esto parece probar que existe una demanda de medios de transporte marítimo que las compañías navieras españolas están dispuestas a satisfacer con sus propios buques.

La mayor parte de los contratos firma-

dos y los aún en negociación no entrarán en vigor, pasando a figurar en la cartera de pedidos de la industria hasta obtener la financiación correspondiente de la Banca privada o de la oficial. Aquí reside el gran interrogante sobre la posibilidad de que la demanda de buques, en este momento ya claramente demostrada, pueda cristalizar en obra real para los astilleros y flota disponible de las navieras.

Aunque la financiación de buques se ha encomendado prioritariamente a la Banca privada, desde julio de 1974, en que se sobrepasó por primera vez el coeficiente de inversión en efectos especiales, las dificultades de consecución de crédito a largo plazo han sido prácticamente insuperables. Las peticiones de crédito se han vol-

cado por tanto sobre la Banca oficial, pero la dotación de fondos se ha visto largamente sobrepasada por la demanda.

Analizando la situación a medio plazo, las limitaciones de crecimiento impuestas a la oferta monetaria para evitar una presión sobre los precios, junto a la insuficiencia estructural de ingresos del sector público, harán que la obtención de fondos a largo plazo para la construcción de buques bajo los esquemas actuales se presente como una barrera infranqueable.

En caso de no arbitrarse medidas específicas en cuanto a disponibilidad de créditos para buques, la demanda que se ha manifestado en estos últimos meses quedará sin posibilidad de formalización práctica. ■

LIGERA MEJORA DEL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—El nivel del mercado internacional de fletes sobrepasa ligeramente el nivel medio del año pasado, según una nota informativa facilitada por Marítima Internacional.

Los fletes de los petroleros se mantienen estables, pero existe una notable reducción en el tonelaje de buques amarrados por falta de empleo. Se ha pasado de los 48 millones de toneladas de peso muerto, registrados a principios del mes de agosto, a unos 42 millones en estas fechas.

De todas formas, las perspectivas a nivel internacional son de que mientras no aumente considerablemente el consumo de productos petrolíferos no habrá una verdadera reacción positiva. ■

VIVEROS FLOTANTES

(Viene de la pág. anterior)

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Norma 1.—A partir de la entrada en vigor de la presente Orden, y durante un período de tres años, prorrogables a instancia del Sindicato Nacional de la Pesca, no se admitirán ni cursarán peticiones de concesiones para fondeo de viveros flotantes, que se pretendan dedicar al cultivo del mejillón, ni cambios de cultivo para tal molusco, salvo en el caso de evidente interés público o social, apreciado por la Dirección General de Pesca Marítima.

Norma 2.—Por la Dirección General de Pesca Marítima, previo informe de la Comisión que contempla el artículo 2.º del vigente reglamento para la explotación de viveros de cultivo, del Instituto Español de Oceanografía y del correspondiente plan de explotación marisquera, donde lo hubiere, oído el Sindicato Nacional de la Pesca, se llevará a cabo durante el presente año una ordenación por rías en cuanto a las especies a cultivar por el sistema de cultivos suspendidos. Tal ordenación se promulgará con carácter de resolución de la Dirección General de Pesca Marítima, contemplando las reagrupaciones o amortizaciones de viveros que fueran precisas.

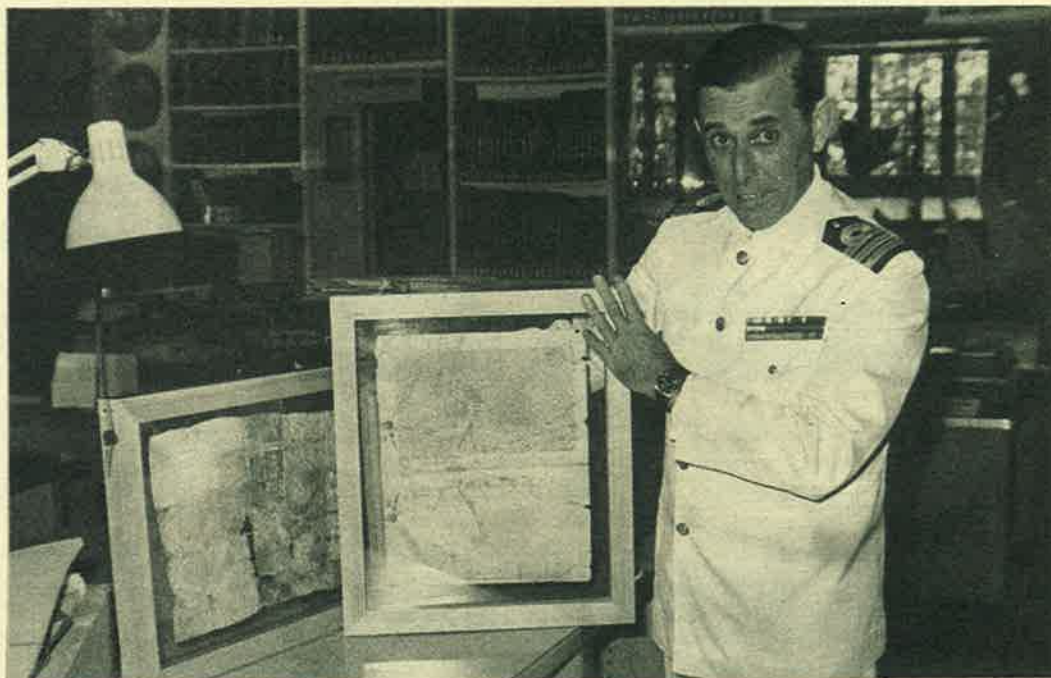
Norma 3.—Las peticiones en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la presente Orden, quedarán en suspenso, salvo que en tal fecha, en virtud de concesión anterior del mismo interesado, disponga éste de vivero o tenga autorizada e iniciada la construcción del artefacto por autorización previa de la Comandancia de Marina. Tales extremos serán comprobados y apreciados por la Dirección General de Pesca Marítima, la que resolverá a efectos de la propuesta que proceda.

Norma 4.—La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". ■

Distinciones a Colón y un mapa de Juan de la Cosa

TRES IMPORTANTES DOCUMENTOS ESPAÑOLES, EXPUESTOS EN WASHINGTON

Los documentos, de incalculable valor, que fueron expuestos en el Museo de Historia y Tecnología de Washington, dentro de la exposición "Colón y su tiempo", la cual fue inaugurada por el Rey.



Han sido traídos de nuevo a España tres importantes documentos que en su día fueron enviados a Washington con la finalidad de ser expuestos en el Museo de Historia y Tecnología del Smithsonian Institution de la capital norteamericana. La exposición se llamaba Colón y su tiempo, siendo inaugurada la misma por Su Majestad don Juan Carlos I en su reciente viaje a los Estados Unidos.

Tras mes y medio de exposición, estos tres documentos han vuelto a su lugar de partida, haciéndose la recepción de los mismos en el Museo de la Marina, de Madrid. Estaban presentes en el acto el duque de Veragua, descendiente directo de Cristóbal Colón; el capitán de Navío señor Zumalacárregui, que es director del Museo de la Marina, y otras personalidades.

El valor de estos documentos es incalculable. Dos de ellos son propiedad de don Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto, duque de Veragua, y el tercero pertenece al Ministerio de la Marina. Dada la importancia de los mismos, tanto en el envío como en el reenvío se tomaron toda clase de precauciones y fueron vigilados constantemente por un funcionario del Museo Naval.

Los pertenecientes al duque de Veragua están asegurados por partida doble y depositados en un Banco. Por parte del

duque de Veragua, el seguro asciende a unos quinientos millones de pesetas. Y por parte del Museo de la Marina, en unos trescientos millones. El otro documento, el perteneciente al Ministerio de la Marina, está asegurado en unos quinientos millones de pesetas.

Los dos documentos del duque de Veragua han pertenecido durante diecisiete generaciones a la familia Colón. El primero, en papel, demuestra la concesión del título de almirante de la mar oceana, virrey perpetuo y gobernador de las islas y tierras firmes, a don Cristóbal Colón y sucesores, por siempre jamás. Granada, 30 de abril de 1492. Firmado: Yo, el Rey; Yo, la Reina (Reyes Católicos). El segundo, en pergamino: Escudo de armas con sus privilegios, a don Cristóbal Colón. Firmado en Barcelona en el año 1493.

El tercer documento, del Ministerio de la Marina, es un mapa de Juan de la Cosa, en el que por primera vez aparece el continente americano. Está firmado en septiembre de 1500 por el navegante y cartógrafo Juan de la Cosa y hecho en el Puerto de Santa María. Este documento desapareció durante la invasión de las fuerzas napoleónicas. Años después apareció en París y fue adquirido por el Gobierno español en el transcurso de una subasta en el año 1853. Por orden de la Reina se expuso en el Museo Naval. ■ MAXI. Fotos: MAGUI. CONTIFOTO COPYRIGHT.

VIGO

TRANSAFRICA, MULTADA POR FRAUDE EN EL COMERCIO DEL ATUN

VIGO.—El Tribunal Provincial de Contrabando de Pontevedra ha resuelto imponer una multa de 2.656.705 pesetas a la firma Transáfrica, S. A., importadora de una partida de túnidos para fines industriales, parte de la cual se destinó al consumo humano. Fue éste uno de los fraudes más importantes de la industria de derivados de la pesca en los últimos años: Túnidos que oficialmente se importaban para convertir en harinas de pescado y que se destinaban al consumo en los mercados.

El fallo del Tribunal Provincial de Contrabando se basa en el fraude que supone para la Hacienda Pública el haber destinado a uso diferente del declarado en el régimen de importación la mencionada partida. Queda por decidir el aspecto sanitario del problema: el atentado que puede suponer un acto de este tipo contra la salubridad pública. En este sentido, según nuestras noticias, siguen abiertos los expedientes.

Transáfrica, S. A., es una empresa ubicada en Madrid, con delegación en Vigo. La impor-

tación, procedente del Senegal, llegó a bordo del buque "Sierra de Aránzazu", a fines de 1974. Posteriormente, adquirieron la mercancía tres fábricas de conservas: dos de Vigo y una de Marín, que también fueron encausadas.

Aunque la resolución es firme, la empresa sancionada tiene quince días para recurrir, a pesar de lo cual deberá depositar previamente el importe de la sanción. Al mismo tiempo, el Tribunal de Contrabando ha trasladado la sanción al Tribunal Económico Ad-

ministrativo Central. Y queda por conocer todavía la resolución que sobre el llamado "asunto del bonito" adopte el correspondiente organismo para defensa del consumidor y cuya sanción deberá recaer en las tres empresas conserveras implicadas en la manipulación de los túnidos. El total de la partida desembarcada por aquellas fechas en el puerto de Vigo había sido de 400 toneladas de albacora, de las cuales únicamente 295 fueron destinadas fraudulentamente a un uso diferente del previsto.

REIVINDICACIONES DE LA U. T. T. DEL SINDICATO DE LA PESCA

VIGO.—La Comisión Permanente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Pesca, se ha reunido en la Casa Sindical para plantear una plataforma reivindicativa de cara a todas las industrias pesqueras de la provincia.

Dicha plataforma se concreta en un aumento lineal de 8.000 pesetas al mes; establecimiento de un convenio único para todas las empresas del sector pesquero, cuarenta horas de trabajo semanal, que el personal fijo-discontinuo pase a fijo de plantilla y mejoras en las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo.

SUBASTA PARA LA TERMINAL DE TRANSBORDADORES

MADRID.—La Junta del Puerto y Ría de Vigo ha anunciado concurso-subasta para la contratación de las obras de terminal de transbordadores en el puerto por 227,3 millones de pesetas.

Así se dispone por una resolución de la citada Junta que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 24 de septiembre.

SEGUN PESCANOVA

LOS MARINEROS ESPAÑOLES EN EL CAMERUN NO ESTAN DESAMPARADOS

LA CORUÑA.—"Ningún tripulante de nacionalidad española puede estar retenido contra su voluntad, toda vez que se ha garantizado el pago de los haberes devengados y el billete de retorno al personal que se encuentra al servicio de la compañía", dice una nota que insertó el diario coruñés "La Voz de Galicia", y que puntualiza una información aparecida en el mismo periódico respecto a la situación de marineros gallegos en El Camerún.

Las puntualizaciones que aparecen firmadas por Javier Pe-

drosa, consejero-delegado de Pescanova, S. A., empresa que, según sus propias afirmaciones participa en la SIPEC (Société Industrielle des Pêches du Cameroun) con el 32,5 por 100.

Significa, asimismo, que efectivamente SIPEC atraviesa en estos momentos determinadas dificultades económicas por razón de la fuerte competencia que producen en el mercado interno las importaciones masivas de pescado soviético a precios "dumping", que es probable puedan ser solventadas, entre otras cosas, por el decidido apoyo que el Gobierno camerunés prevé conceder a la industria pesquera nacional.

"La difícil situación citada, añade la carta de Javier Pedrosa, sin embargo no es como para que la manutención de los tripulantes que se encuentran a bordo de sus buques resulte escasa.

MESA REDONDA DE ESTUDIOS COOPERATIVOS DEL MAR

LA CORUÑA.—En la Casa del Mar de La Coruña se celebró la sesión de clausura de la X Mesa Redonda de Estudios Cooperativos, con la asistencia del vicepresidente de la Federación Nacional de Cooperativas de España, don Alfonso Vázquez Fraile.

Por parte del secretario de la mesa se dio lectura al proyecto de conclusiones, que habían sido elaboradas por el pleno. Tras un animado coloquio se aprobaron dichas conclusiones, que quedaron redactadas del siguiente modo:

"Reunidos bajo los auspicios de la Federación Nacional de Cooperativas de España, la Junta Rectora de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, con su presidente, don Antonio Marzoa Dopico, y los directivos del Centro Nacional de Educación Cooperativa, órgano de enseñanza de la Federación, con la participación de socios gerentes y presidentes de Cooperativas del Mar y especialistas de educación cooperativa, representantes de la Escuela Móvil Nacional, el Centro de Enseñanza Cooperativa a Distancia y el Seminario Permanente de Cooperativismo Juvenil, con ocasión de la X Mesa Redonda de Estudios Cooperativos, celebrada en La Coruña los días 3 y 4 de septiembre para estudiar la planificación de la enseñanza cooperativa en el sector del mar, acuerda proponer el Comité Ejecutivo de la Federación Nacional las siguientes conclusiones:

Declaración general.—Se considera fundamental para un correcto desarrollo y perfeccionamiento de las Cooperativas del Mar el incremento de la educación cooperativa en el sec-

tor a todos los niveles y grupos, bien con carácter genérico o específico, tanto en los aspectos de asociacionismo y doctrina cooperativa como en el perfeccionamiento de las técnicas empresariales.

Conclusiones específicas.—Grupo de Cooperativas de Mariscadores: Para este grupo se considera que la formación cooperativa debe representar una acción constante y permanente, en una doble especialización cooperativa y empresarial, adecuada al nivel natural medio de los socios, con contenidos operacionales y prácticos y basados en la experiencia efectiva, con metodología de educación de adultos y utilización de medios audiovisuales.

Para conseguir la máxima eficacia en su planificación, se considera que deben analizarse y tenerse en cuenta todas las experiencias y estudios previos llevados a cabo sobre estos grupos por parte de los distintos organismos y entidades que inciden en él, y recabar la colaboración de todos ellos para coordinar esfuerzos.

La Junta Rectora de la Unión de Cooperativas del Mar designará en su seno una comisión especial para que, con los asesoramientos del Centro Nacional y de expertos en el tema, investigue hasta delinear el modelo óptimo empresarial y societario de una cooperativa de mariscadores para implantarlo en la práctica como ensayo piloto sobre una entidad ya existente, que sirva después en su experimentación para aplicarlo en extensión a las demás Cooperativas y a las que puedan crearse en el futuro.

Mediante cursos, seminarios, etc., se especializarán monitores de educación cooperativa entre los socios para que una vez adquiridas las técnicas adecuadas desarrollen tareas de formación en régimen de círculos de estudio en el seno de sus propias entidades y entre los cooperativistas de base.

Grupo de Cooperativas de Producción Pesquera.—Para la formación de los socios y dirigentes de este sector habrá que tener muy en cuenta en la planificación las características de trabajo en el mar y mayor permanencia en ella de los cooperativistas, por lo que se considera que ha de llevarse a cabo a través del Centro de Enseñanza Cooperativa a Distancia, fundamentalmente.

Para la formación del socio, el Centro de Enseñanza a Distancia preparará un curso especial de introducción a la empresa cooperativa que recoja aquellos aspectos que sirvan para completar la formación, haciéndoles entender que su entidad es una auténtica empresa y que al mismo tiempo les llevan a la promoción hacia puestos directivos.

Para la formación de los dirigentes habrá que tener en cuenta que no se trata sólo de llevar a cabo una especialización de los que en un momento determinado ocupan los cargos rectores, sino que hay que hacer una extensión para la preparación de cuadros más amplios que aseguren en las sucesivas elecciones el acceso de socios formados. Al mismo tiempo, habrá que atender en los aspectos societarios y conocimientos de carácter empresarial para la orientación y control de las actividades gerenciales.

Se considera que la existencia de la figura del gerente en estas cooperativas es imprescindible para su supervivencia y que la selección y designación de gerente deben ser realizadas libremente por la cooperativa. Para los gerentes que actualmente desempeñan sus funciones en estas cooperativas organizará el Centro Nacional sesiones de estudio en régimen de mesas redondas, seminarios, etc., para atender al perfeccionamiento teórico y contrastar sus experiencias prácticas para un aprovechamiento común. Se recomienda a las cooperativas que no tengan gerente la necesidad de contactar con él para lo que el Centro Nacional ofrece ponerles en contacto con los profesionales que han conseguido esta titulación específicamente cooperativa en las escuelas que han funcionado en España.

Grupo de Cooperativas de Armadores.—Dadas las características específicas de este grupo por parte del Centro en colaboración con la Unión, se realizará la edición de un boletín informativo con contenidos de doctrina, filosofía y aspectos sociales del cooperativismo que se hará llegar periódicamente a los socios de base de este grupo.

Con carácter intercooperativo se llevarán a cabo seminarios y jornadas para dirigentes de este sector que estudian aspectos específicos comunes de asistencia técnica en los que se incluyan contenidos de doctrina cooperativa.

Conclusiones genéricas.—Para todos los grupos de Cooperativas de la Unión se recomienda la inscripción de los socios y dirigentes en los Cursos Básico y Medio del Centro de Enseñanza Cooperativa a Distancia, procurando lo mismo en estos cursos como en los demás al utilizar las lenguas vernáculas en versiones bilingües.

Por parte del Centro en colaboración con la Unión se llevarán a cabo actividades de divulgación y extensión cooperativa a través de la Escuela Móvil Nacional y las Escuelas Móviles Regionales para el perfeccionamiento y la difusión del cooperativismo del mar.

El Centro Nacional llevará a cabo, mediante encuestas,

(Continúa en la página siguiente)

MESA REDONDA

(Viene de la página anterior)

sondeos y consultas, la investigación dentro de cada grupo del sector para poder organizar en colaboración con la Unión la prestación de la asistencia técnica que por parte de las cooperativas se solicite.

Con el fin de aunar esfuerzos en materia de educación cooperativa se considera necesario que se lleven a cabo los estudios y acciones para la creación de un Fondo Nacional de Educación y Obras Sociales en el que puedan participar las cooperativas que libremente lo deseen y que sea controlado por la Federación Nacional de Cooperativas de España.

El Centro Nacional, a través del Seminario Permanente de Cooperativismo Juvenil y Escolar promocionará actividades de educación cooperativa y la creación de cooperativas escolares y juveniles para los hijos de cooperativistas del mar.

Terminada la lectura de conclusiones, el presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, señor Marzoa, tuvo unas palabras de agradecimiento para todos los asistentes, y entre otras cosas, dijo: "Estamos haciendo un nuevo cooperativismo, más moderno, que hace que este movimiento sea altamente esperanzador". "El objetivo fundamental de las cooperativas debe ser el servicio al hombre".

A continuación, el señor Vázquez Fraile pronunció las palabras de clausura, señalando que el objetivo de la Federación es potenciar y perfeccionar el cooperativismo, así como el de que todos los cooperativistas estén plenamente formados e informados.

Acabó el acto con el reparto de diplomas a los participantes, entre los aplausos de los asistentes. ■

PESCADOR AHOGADO AL CAER AL MAR

LA CORUÑA.—El contramaestre del arrastrero de base en La Coruña "Virgen de la Merced", don Fausto Armada López, pereció ahogado al caerse al mar, cuando el pesquero faenaba en sus habituales caladeros.

El accidente se produjo en aguas situadas a unas tres horas de navegación del puerto coruñés. El "Virgen de la Merced", una baka del día, acababa de llegar al lugar donde corrientemente largaba sus aparejos. La tripulación hacía tan sólo dos horas que había cenado y eran los primeros momentos de la madrugada. Recién largado el arte, una de sus estachas se rompió y el cable alcanzó al infortunado contramaestre, haciendo que cayera al mar.

UN COMPAÑERO

En cuanto que se produjo el suceso, uno de los compañeros del infortunado contramaestre se ató un cabo a la cintura y se arrojó al agua en busca de Fausto Armada. Había sido dada la voz de alarma y el buque se había detenido.

En un primer intento por salvar a su amigo, el arrojado compañero logró asir a Fausto Armada, pero el estado del mar le impidió sujetarlo debidamente y se le escapó cuando ya casi tenía su cuerpo amarrado. El intrépido marinero no desistió de su empeño y animado por los que quedaban a bordo nuevamente buscó a su contramaestre logrando dar con él.

RESPIRACION BOCA A BOCA

Tras grandes esfuerzos, la tripulación logró subir a bordo al accidentado al que inmediatamente y sin descanso se le hizo la respiración artificial, efectuándola en ocasiones por el sistema "boca a boca", pero los desesperados intentos por salvarle la vida resultaban inútiles. El contramaestre había sufrido un fuerte golpe y no recuperaba el sentido. Mientras tanto, el pesquero volvía a toda máquina hacia su base.

ASFIXIA POR INMERSION

A su llegada a La Coruña, el "Virgen de la Merced" dio cuenta del hecho a la Comandancia Militar de Marina, avisando que todos los esfuerzos habían sido inútiles para reanimar a Fausto Armada López, que era ya cadáver. Personado el Juzgado de la Marina, se ordenó el levantamiento del cuerpo y su traslado al depósito del cementerio para hacerle la autopsia. El médico forense certificó su muerte con las palabras "asfixia por inmersión". Después se ordenaría que el inánime contramaestre fuera llevado hasta su domicilio.

El contramaestre del "Virgen de la Merced", don Fausto Armada López, es natural de La Piedra-Cariño (Ortigueira), de treinta y cinco años de edad, casado, y deja cuatro hijos huérfanos, el mayor de ocho años y el

menor tan sólo de dos. Era una persona muy capacitada para la maniobra de la pesca y muy apreciado entre todos sus compañeros y amigos, quienes comentaron que no sabía nadar y quizá eso haya sido la causa de que falleciera. Su muerte ha sido muy sentida en todo el ámbito del puerto pesquero coruñés.

NAUFRAGA UN PESQUERO GUIPUZCOANO

LA CORUÑA.—Los quince tripulantes del pesquero "Ibarbia Hermanos", fletado en San Sebastián, ha sido rescatado por el mercante francés "Sainte Claire de Ville", tras incendiarse el pesquero y haber abandonado el mismo sus tripulantes en dos balsas, aunque algunos lo estaban haciendo a nado, ya que se temía explotara el pesquero y el remolino que produciría al hundirse los arrastrara.

El accidente tuvo lugar sobre las cinco de la tarde. El mercante francés avistó al pesquero incendiado e inmediatamente hizo rumbo al lugar, recogiendo a los naufragos, que desembarcó en La Coruña.

Los quince tripulantes, que inmediatamente y tras prestar declaración en la Comandancia de Marina, partieron para sus domicilios.

El "Ibarbia Hermanos" de dirigía a los bancos de pesca de las Azores para dedicarse a la captura de bonito.

No ha habido que registrar desgracias personales.

El patrón de la embarcación, José Antonio Ibarbia, de veintisiete años de edad, relató los hechos y dijo que eran las cinco de la tarde cuando de improviso comenzó a salir humo de la sala de máquinas. Se percató de ello un marinero, que dio el aviso, y hasta la sala se dirigieron con los extintores de a bordo, pero ya no se podía entrar en el compartimiento por el fuego. Dieron la alarma a la tripulación y acto seguido, ante el peligro de una explosión, arrojaron el bote auxiliar y dos balsas al agua, abandonando el buque finalmente todos los tripulantes.

INCENDIO EN UN CARGUERO GRIEGO

LA CORUÑA.—El carguero griego "Tania", que se encuentra en la ría de Ares, sufrió un incendio a bordo.

El "Tania" se dirigía desde Amberes a Malta, con carga general —automóviles, chapa de acero, papel, productos químicos—, y cuando navegaba a la altura de La Coruña sufrió un incendio en una de las bodegas, que en principio causó incertidumbre. Pidió auxilio al puerto, y desde La Coruña salió el remolcador "Sertosa Nueve", con material antiincendios y extintores de espuma. Con la colaboración de los tripulantes —en total 24 personas, que permanecen a bordo—, el siniestro ha podido ser sofocado totalmente, y ya no se observa humo.

Se cree que el "Tania", una vez extinguido totalmente el fuego, continúe su rumbo.

ENCALLA UNA EMBARCACION INGLESA CERCA DE BASTIAGUEIRO

LA CORUÑA.—La embarcación inglesa "WFP" se encuentra encallada en la ría coruñesa, en las proximidades de Bastiagueiro, sin que por el momento se halle en peligro de hundimiento.

La citada embarcación lanzó una bengala de socorro, que puso en movimiento una operación conjunta de la Comandancia de Marina y la Cruz Roja del Mar.

Desplazados al lugar de los hechos la "Blanca Guiroga" y una lancha auxiliar, una ola hizo volcar a la citada lancha cuando se encontraba al costado del buque en peligro.

Posteriormente, y mientras se pedía una embarcación de mayor potencia para colaborar en los trabajos de rescate, personal de la Comandancia de Marina y de la Cruz Roja del Mar llegó por tierra a la popa de la embarcación siniestrada y procedió al rescate de los siete hombres que se hallaban a bordo.

Los cinco tripulantes de la embarcación inglesa han sido trasladados a la Casa del Mar, donde se hallan alojados. El "WFP" se dedica, al parecer, al turismo, y se dirigía a Gibraltar cuando el mal estado de la mar obligó a sus tripulantes a dirigirse a la ría coruñesa.

TRIPULANTE DANES CON APENDICITIS

LA CORUÑA.—Un tripulante del remolcador danés "Switzer" ha sido desembarcado en el puerto de La Coruña, tras sufrir un ataque de apendicitis.

Se trata de Said Abdo Fatha, de veintiséis años, del Yemen, que fue recogido por la embarcación de prácticos del puerto y trasladado al Sanatorio Modelo, en donde se le intervino quirúrgicamente.

El "Switzer", que había tenido base en La Coruña, con el nombre de "Atlantic", procede del mar del Norte y se dirige al mar Rojo, donde tiene actualmente su base. La tripulación la componen once yemeníes y ocho daneses.

SANTIAGO DE COMPOSTELA

LA CELULOSA SIGUE CONTAMINANDO LA RIA DE PONTEVEDRA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—El jefe provincial de Sanidad de Pontevedra, doctor Yuste Grijalba, afirma en unas declaraciones a "El Ideal Gallego" que la planta de celulosas de Pontevedra, a pesar de la buena voluntad de sus dirigentes, continúa peligrosamente fuera de la ley.

"Diariamente —afirma el doctor Yuste— se están vertiendo entre 20 y 25 toneladas de residuos a la ría, bien en forma de productos sólidos o de demanda biológica de oxígeno".

Señala el periódico que la legislación española marca para las aguas que vierten este tipo de industrias un máximo de diez partes por millón de "dbo" (demanda biológica de oxígeno) y treinta partes por millón de productos sólidos, y que en casos extremos una disposición ministerial autorizará a elevar el tope con veinte partes por millón de "dbo", pero que en la celulosa de Pontevedra vierte aguas residuales que contienen 250 partes por millón de "dbo" y 60 partes por millón de productos sólidos en suspensión.

Finaliza el diario coruñés que "en el Gobierno Civil de Pontevedra acaba de celebrarse una reunión convocada por el gobernador civil para informarse del tema. Se ha apuntado como solución la construcción de un emisario de dos kilómetros que lanzase los vertidos mar adentro, pero lo único que se resuelve es cambiar el problema de sitio. Según nuestras informaciones, el Instituto Español de Oceanografía se opondría a esta pretensión por sus nuevas consecuencias de orden ecológicas. De todos modos, y por ser residuos en relación a la ría, los porcentajes de "dbo" y sólidos en suspensión bajarían hasta poder quedar dentro de la ley.

NAVEGA EN SOLITARIO EN UNA PIRAGUA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Un inglés, David Webb, que a bordo de una frágil piragua esquimal y en solitario, cubre la travesía de Bretaña al Mediterráneo, se encuentra en Santiago de Compostela. David Webb tiene treinta y cuatro años, es profesor y diseñador y reside en Plymouth, en el condado británico de Devon.

El señor Webb inició su arriesgada singladura en Roscof, al Norte de la Bretaña francesa, el día 17 de julio, para el 24 de septiembre llegar a la desembocadura de la ría de Muros en el litoral coruñés.

El navegante inglés manifestó: "Llevo a cabo esta navegación en solitario para demostrar que entre las poblaciones primitivas existió una ruta migratoria por la costa desde Bretaña hasta el Mediterráneo".

La embarcación que utiliza David Webb es una piragua monopla de cinco metros de eslora por unos sesenta centímetros de manga. "El recorrido más largo de esta travesía —dijo Webb— lo realicé entre Algorta y Santander, con un total de treinta y ocho millas marineras —más de sesenta y ocho kilómetros—. En Galicia —añadió— el temporal me obligó a viajar más despacio, y entre Corrubedo y Porto do Son vi el infierno".

Desde la ría de Muros, David Webb, original marino, llegó a Compostela para descansar, rendido, agotado y con la impresión de haber visto el infierno a bordo de su frágil piragua esquimal tipo "kayak".

LA FLOTA PESQUERA, TOTALMENTE REMOZADA

En el "El Ideal Gallego" del pasado 22 de septiembre aparecen unas declaraciones del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cariño, que por su interés reproducimos:

CARIÑO.—El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cariño, don José Sierra Méndez, hace las siguientes e importantes manifestaciones en relación con la actividad pesquera en este puerto para las páginas extras de "El Ideal Gallego".

—¿Cómo se encuentra la flota pesquera de Cariño? ¿Se incrementó con relación al año anterior?

—La flota pesquera de Cariño está totalmente remozada gracias al gran esfuerzo realizado por los armadores. Se incrementó con arreglo al año anterior en un veinte por ciento. En la actualidad, la flota está compuesta por setenta embarcaciones, con tres mil toneladas de registro bruto y una potencia de diez mil caballos.

—¿Nos puede hablar de cifras en lo que concierne a las ventas efectuadas en lonja en lo que va de temporada?

—Las ventas comprendidas entre el uno de enero y el treinta y uno de julio del presente año ascienden a la cantidad de ciento cincuenta y ocho millones ochenta y ocho mil novecientos diecisiete pesetas. Como dato curioso, se puede dar que la venta del año mil novecientos setenta ha sido de veintinueve millones quinientas cincuenta y tres mil setenta y seis pesetas y el pasado mes de junio alcanzó los treinta y seis millones quinientas cinco mil seiscientos cuarenta y ocho pesetas.

FALTA DE PUERTO

—¿Se enfrenta hoy el marinero de Cariño con algún problema importante?

—El mayor problema que aqueja al marinero de Cariño es la falta de puerto. Entre los cargueros que diariamente arriban a nuestro puerto a cargar mineral y madera, un pesquero que desgraciadamente tenga que efectuar reparaciones en su motor principal y uno que otro que haya de hacer combustible no queda espacio para la descarga de los pesqueros. Hay luego un segundo problema en este aspecto, que es el siguiente: la lonja de ventas se hace totalmente insuficiente para el movimiento diario, teniendo que dejar fuera del local las cajas que los exportadores utilizan para la comercialización de los productos de la pesca, originándose las sanciones pertinentes por parte de Obras del Puerto. En una palabra, que en vez de ser Cariño puerto eminentemente pesquero, tal como en su día fue concebido, se convierte por obra y gracia de las circunstancias en puerto comercial y de visita de turistas, que, dicho sea de paso, pueden aparcar su automóvil en donde les venga en gana, cosa que a los pescadores nos está terminantemente vedado.

Otro perjuicio que desde hace tiempo produce malestar entre la gente de mar son las tan traídas y llevadas guardias en domingos y festivos en el municipio de Ortigueira. Yo creo que los dos médicos de este puerto harían un gran favor a los habitantes de la villa accediendo a turnar sus guardias en semanas alternas. La Cofradía subvencionaría en lo posible este servicio.

—¿Qué es lo que más puede preocupar en la actualidad al patrón mayor y cabildo de la Cofradía que preside?

—Las preocupaciones son inmensas, y el cabildo tiene conciencia de lo mucho que hay que trabajar para salvar los innumerables problemas que en todo momento nos salen al paso.

—¿Se han llevado a cabo mejoras sociales en la villa dignas de destacar?

—La entidad que presido nunca ha abandonado las tareas sociales que afectan al sector pesquero y sus asociados. Se ha puesto en servicio el Hogar del Jubilado, integrado en locales adquiridos por la Cofradía, e igualmente acondicionados por ésta en su totalidad. Consta esta mejora de salón-bar, sala de televisión, biblioteca y servicios.

Igualmente, acaba de entrar en servicio un pequeño parque infantil, el que, salvo una cantidad concedida por el gobernador civil a través de la Asociación de Cabezas de Familia, con cargo al Paro Obrero, el resto ha sido costado igualmente por esta Cofradía.

CINCUENTA VIVIENDAS

—¿Disfruta el pescador de Cariño de viviendas apropiadas? ¿Qué nos dice a este respecto?

—En Cariño hacen falta viviendas; por parte de esta entidad se están realizando las gestiones oportunas a fin de que el Instituto Social de la Marina acometa la construcción de cincuenta viviendas de tipo social, para lo cual la Cofradía facilita proyectos y planos.

—¿Existe algún proyecto o aspiración ambiciosa con relación al puerto?

—Al fin, creemos que va a ser realidad el proyecto del muelle adosado a la parte interior del dique de abrigo. Ha sido aprobado en el Consejo de Ministros celebrado últimamente en La Coruña.

"Por otra parte, estamos pendientes de comenzar las obras de instalación del carro varadero, retraso que se está produciendo por falta de dragado de la zona en que se ubicará este servicio.

—¿Es rentable el arte de pesca que utilizan los pesqueros de Cariño?

—Esta pregunta se contesta claramente si nos fijamos en la cifra de ventas consignada anteriormente; otra de las realidades es que algunos buques dedicados al arrastre están probando con artes de "pincho" con unos resultados que jamás habían soñado, dando la razón a la pesca artesana de bajura. Creo que sería interesante que las autoridades tomaran conciencia de cuáles son plagas de la pesca en forma de artes, que dejan los caladeros convertidos en desiertos, daño que afecta a la inmensa mayoría de las familias pescadoras del litoral español.

—¿Es positiva en esta zona la acción del Plan Marisquero?

—A mi juicio, el Plan Marisquero fue concebido para unos fines que, de momento, no se están llevando a cabo.

—¿Qué especies tanto en pescado como en marisco, son las predominantes?

—La principal es la merluza, siguiéndole en categoría el besugo, sardina, chicharro, palometa, lenguado, rodaballo, etcétera. En marisco tenemos en lugar preferente la ostra, almeja y berberecho, sin dejar atrás la langosta, centolla, buey y nécora, que arrojan sus buenos resultados.

—¿Qué número de asociados figuran en el censo de la Cofradía?

—Hoy en día marineros en activo tenemos alrededor de mil doscientos sesenta, a los que hay que sumar trescientos treinta y cinco jubilados.

—¿Es usted optimista en cuanto al futuro de la pesca?

—Sí, en todos los aspectos soy optimista, siempre y cuando la Federación Nacional de Cofradías, Unión de Armadores y demás organismos ligados con la pesca dejen participar en sus decisiones a las Cofradías de Pescadores, puesto que éstas y nada más que éstas son los propios marineros.



EL FERROL

BOTADURA DEL PETROLERO "CARTHAGO NOVA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—La esposa del ministro de Industria, señora de Pérez de Bricio, en el momento de lanzar la clásica botella de champán sobre el casco del petrolero "Carthago Nova", de cuya botadura ha sido madrina.



Los pensionistas asturianos, ante la puerta de la catedral de Santiago.

GIJON

PEREGRINACION A SANTIAGO DE LOS PENSIONISTAS DEL MAR

La Misa fue oficiada por el arzobispo monseñor Suquía

GIJON.—Organizada por la delegación provincial del Instituto Social de la Marina de Gijón, durante los días 14, 15, 16 y 17 del pasado mes de septiembre, peregrinaron a Santiago de Compostela 120 pensionistas del mar de la región asturiana. Prácticamente todos los puertos estuvieron representados por este grupo de jubilados, pensionistas de invalidez y viudedad.

El miércoles 15, y después de la visita a la zona monumental de Santiago de Compostela, hizo su entrada la peregrinación en la S. I. M. Catedral, siendo recibidos por el canónigo M. I. don Jesús Precedo Lafuente y ocupando un lugar destacado y especialmente reservado en la basílica compostelana. Ofició la Santa Misa de la peregrinación el excelentísimo y reverendísimo arzobispo de Santiago, monseñor Suquía, que concelebró con doce sacerdotes de distintos lugares de España; revistiendo gran solemnidad la función religiosa.

En el ofertorio, el pensionista de Avilés don Pedro Perojo Quintana leyó la ofrenda al apóstol Santiago, entregando al cabildo un admirado trabajo de la artesanía marinera de la villa de Luanco, consistente en una maqueta de barco construido dentro de una botella.

"Hemos venido —dijo en su invocación el señor Perojo— a adorar vuestra imagen venerable y a ofreceros el homenaje sincero de todos los trabajadores dedicados en nuestra tierra a las faenas marítimas y pesqueras". Finalizó pidiendo al apóstol "paz a nuestras almas, salud a nuestros cuerpos, bienestar a nuestras modestas economías, amor y comprensión a nuestros familiares y la gracia especialísima de ganar el perdón de los pecados en este Año Santo Jubilar Compostelano".

En sentidas palabras, contestó al oferente el arzobispo de Santiago, monseñor Suquía Goicoechea, quien destacó la preocupación de la Iglesia por los pescadores y marinos mercantes, resaltó las dificultades y sacrificios de la vida en la mar, preguntándose: "¿Qué hemos hecho por los hombres del mar?". Pidió para ellos mejores condiciones de vida y mayor comprensión para sus problemas. Terminó elevando sus oraciones por los difuntos del mar y señalando la importante misión del Instituto Social de la Marina, que presta cada vez mayor protección a los trabajadores del mar.

Finalizada la Misa, y después del funcionamiento del "botafumeiro", el prelado compostelano departió largo rato con los pensionistas asturianos, que quedaron impresionados de la brillantez de la función cate-dralicia. ■

SANTANDER

BUENA CAMPAÑA DEL "FERRY" QUE VA A SOUTHAMPTON (INGLATERRA)

SANTANDER.—Un total de 28.500 pasajeros transportó el "Monte Toledo" durante los cuatro meses del presente año que ha funcionado dicho "ferry", dos veces por semana, entre el puerto santanderino y el inglés de Southampton.

Pese a la recesión turística, este moderno barco de la Naviera Aznar tuvo esta temporada mayor número de viajeros que en la de 1975 —casi 4.000 más—. A la vista de estos resultados se augura que el próximo año el "Monte Toledo" aumentará aún más la cifra de pasaje en esta ruta, que cada día cuenta con mayores alicientes no sólo para los ingleses, sino también para los españoles, que cada vez son más los que hacen turismo en las islas Británicas.

Por otra parte, las autoridades santanderinas, en colaboración con el Ministerio de Información y Turismo, van a llevar a cabo una intensa campaña publicitaria que redundará sin duda en beneficio del "ferry". ■



SAN VICENTE DE LA BARQUERA (SANTANDER) XIII CERTAMEN DE LA CANCIÓN MARINERA

SAN VICENTE DE LA BARQUERA (Santander).—La Coral de Laredo, Salvé Laredo, se ha proclamado vencedora en el XIII Certamen de la Canción Marinera, celebrado en esta localidad. En la fotografía, un momento de su intervención. ■

BILBAO

FINALIZO, CON BUENOS RESULTADOS, LA COSTERA DEL BONITO

BILBAO.—Ha finalizado la costera del bonito en aguas del Cantábrico y se puede anticipar que el resultado económico ha sido algo superior al de la temporada anterior.

Se calcula que en la temporada que ahora termina se ha capturado entre un 10 y un 15 por 100 más de túnidos que el año pasado. El precio medio de venta se ha mantenido en torno a las 87 pesetas, superando netamente al que se logró el año pasado, de 80 pesetas.

Mientras los barcos más pequeños exploran las aguas del Cantábrico para recoger las últimas redadas de bonito —todavía se están logrando capturas muy estimables—, una buena parte de la flota emprende rumbo a Madeira o a las Azores, aventura que suele ser más agotadora, pero también mucho más rentable. ■



Andrés Vergara y Santiago Urquiza, desaparecidos a causa de un golpe de mar.

DOS PESCADORES DESAPARECIDOS POR UN GOLPE DE MAR

BILBAO.—Durante la noche, y mientras faenaban, un golpe de mar arrebató de la embarcación "Nuestra Señora de los Remedios" a los tripulantes: José Andrés Vergara Alcora, soltero, de veinticuatro años de edad y vecino de Ondárroa, y a Santiago Urquiza Zubizaray, casado, de cuarenta y cuatro años, con tres hijos y también vecino de Ondárroa.

El pesquero pertenece a la empresa Viuda de Honorio Prendes. ■

ONCE HORAS EMBARRANCADO

BILBAO.—Once horas ha estado embarrancado en la playa de Laida (Vizcaya) el pesquero guipuzcoano "Nuevo San Antonio de Padua", después de cuyo tiempo pudo ser recuperada su flotabilidad normal y emprendió viaje hacia Bermeo.

El "Nuevo San Antonio de Padua" navegaba rumbo a Ondárroa, con ocho mil kilos de bonito. Por causas desconocidas, la embarcación se metió en la playa de Laida y varó en pleamar. Al bajar la marea, el pesquero se quedó prácticamente encima de la arena.

Se habilitaron todos los medios técnicos precisos para recuperar la embarcación guipuzcoana, y al cabo de once horas todo quedó solucionado, sin más consecuencias que el susto de sus tripulantes. ■

CUATROCIENTOS VEINTIGUATRO BUQUES ENTRARON EN AGOSTO

BILBAO.—Cuatrocientos veinticuatro buques con carga general entraron en el puerto de Bilbao, durante el mes de agosto. De ellos, 250 fueron españoles, lo que supone un 58,96 por 100. El resto, 174 buques, fueron de pabellón extranjero, es decir, el 41,04 por ciento.

Por países, la República Federal Alemana, como ya viene siendo costumbre, ocupó el primer lugar, con 56 buques. Le siguieron Dinamarca, con 17; Holanda, con 15, e Inglaterra, con diez.

El día que mayor número de buques entraron en este puerto fue el 11, con 20, y el que menos, el 24, con siete. ■

ONDARROA

ARDE UN PESQUERO EN ALTA MAR

ONDARROA (Vizcaya).—El pesquero "Usoa", con base en el puerto vizcaíno de Ondárroa, ha ardido en alta mar. Sus quince tripulantes abandonaron la embarcación y fueron recogidos, sanos y salvos, por otra embarcación que los estaba buscando.

El "Usoa", perteneciente a la flota de arrastre, fue encontrado envuelto en llamas, a las tres y media de la madrugada, cerca de la isla de Yeu, completamente a la deriva y sin tripulantes de a bordo. Los marineros del barco "Begirari", perteneciente a la misma flota de arrastre que el "Usoa", subieron al barco incendiado, apagaron el fuego y comprobaron que no había nadie.

Dada la voz de alarma, varios barcos se lanzaron a la búsqueda de los tripulantes, que fueron hallados sanos y salvos en botes salvavidas. dos horas después, por el arrastrero "Urrechindorrai".

Salvo la proa, todo el "Usoa" está incendiado, por lo que la reparación será larga y muy costosa. ■



Varios de los tripulantes del "Usoa", a su llegada al puerto de Ondárroa después de haber sido rescatados por el pesquero ondarrés "Urrechindorrai".

VI SEMANA DEL MAR DE VILANOVA I LA GELTRU

VILANOVA I LA GELTRU (Para "Hoja del Mar").—Ha tenido lugar en esta marinera población catalana la celebración de la VI Semana del Mar, cuyas jornadas tratan de fomentar el interés de la juventud hacia las cuestiones marineras.

"EL PESCADOR Y LA MAR"

El Pregón de la VI Semana lo pronunció este año don Narciso Cardona, conocido constructor naval y artífice de la realización de dos reproducciones a escala natural de la nao "Santa María", de Colón, destinadas, respectivamente, a Venezuela y Estados Unidos, conjuntamente con la galera "real" capitana de don Juan de Austria en la batalla de Lepanto, ubicada en las Reales Atarazanas de Barcelona. Bajo el título de "El pescador y la mar" hizo el señor Cardona un amplio bosquejo de la problemática pesquera, señalando la meritoria labor que los marineros de Vilanova vienen llevando a cabo en defensa de la conservación de la riqueza biológica.

EXPOSICIONES

Tras el acto inaugural del izado de banderas, española, catalana y la propia enseña de la Semana, se procedió a la ofrenda de una corona de laurel al pie del monumento dedicado a los hombres del mar, efectuándose seguidamente por el alcalde de la ciudad y otras autoridades locales la inauguración de las diferentes exposiciones: de fotografía-reportaje sobre los actos de la V Semana del Mar; artística, dedicada a temas marineros locales, y de dibujo infantil ("Los niños y niñas de Vilanova dibujan las bellezas de su mar"), en la que se inscribieron medio millar de participantes. Asimismo quedó expuesto al público el equipo de mando de la fragata rápida "Relámpago", a la que la ciudad le ofreció, en 1971, la bandera de combate en ocasión de la I Semana del Mar, formado por el conjunto telemotor del aparato de gobierno, con rueda de timón y dos telégrafos de órdenes a máquinas, y bitácora, donado por el Ministerio de Marina y destinado a la futura Casa del Marino, y cuya caña de timón auxiliar fue entregada por el jefe del Sector Naval al Museo de Curiosidades Maríneas Roig Toqués, de Vilanova i la Geltrú.

CERTAMEN LITERARIO ESCOLAR

Se registró una importante participación de jóvenes escolares en edades comprendidas entre los ocho y dieciocho años en el III Certamen de Redacción sobre Temas Marínicos, presentándose trabajos de alta calidad e interés.

PRESENTACION DEL TENOR JUAN LLOVERAS

En el auditorio de la Biblioteca Víctor Balaguer, y dentro del capítulo de actos culturales, artísticos y mu-

(Sisue)



TOSSA DE MAR OCHO ATUNES EN UNA SOLA JORNADA DE PESCA

TOSSA DE MAR (Girona).—El patrón de la barca "Serafina" se ocupa de extraer las vísceras de los ocho atunes por él capturados en una sola jornada de pesca. El promedio de peso de cada pez fue de unos 170 kilos. La hazaña, poco corriente, tuvo amplios comentarios en los medios pescadores de esta villa. ■

BLANES MERCADO DEL BARCO USADO

Se celebra en la localidad gerundense de Blanes, en plena Costa Brava, el II Mercado del Barco Usado. Sobre una extensión de unos tres mil metros cuadrados, además de otros espacios en el puerto, se exponen, para su venta, numerosas embarcaciones de distintas clases y tamaños. El éxito del mercado está siendo rotundo, ya que incluso se presentan compradores de tierra adentro, por ejemplo, de Madrid. En la foto vemos una muestra del certamen. ■ (Fotofiel).



(Viene de la página anterior)

sicales de tanto arraigo en la capital de la barcelonesa comarca del Garraf, se celebró destacado concierto, a cargo del tenor Juan Lloveras, hijo de pescadores, que hacía su presentación ante sus conciudadanos después de alcanzar señalados éxitos profesionales en el campo internacional, constituyendo su actuación un nuevo y clamoroso triunfo. Los componentes del Orfeo Vilanoví se sumaron nuevamente a estas jornadas marineras interpretando un concierto de música polifónica con programa de canciones populares, mientras que el Paseo Marítimo fue escenario de diversas audiciones de sardanas y del Festival Folklórico de Danzas y Canciones Catalanas, entre las que destacan las referidas a temas tradicionales marineros, participando las entidades Unió Vilanovina, Obra Sardanista Dansaires Vilanovins, Grupo de Coros y Danzas de la Sección Femenina, Coblá y Grupo de Grallers.

CONCURSO GASTRONOMICO D'ALL CREMAT

Este simpático concurso, reservado a pescadores y dedicado a la confección pública del más típico y genuino plato marinero local, fue presenciado por elevado número de personas, que siguieron curiosas e interesadas la elaboración del tradicional y apetitoso guiso denominado "all cremat" (ajo quemado).

HOMENAJE A LOS PESCADORES JUBILADOS

Los organizadores de las Semanas del Mar no podían olvidar a los hombres que a lo largo de toda su vida han hecho de la mar motivo y razón vocacional de su manera de ser y vivir. Por ello, y en acto presidido por el alcalde de la ciudad, señor Piqué Tetes, descendiente asimismo de familia pescadora, tuvo lugar un emotivo homenaje dedicado a los marineros jubilados, quienes en número de casi un centenar recibieron innumerables muestras de afecto, así como diferentes asignaciones de tipo económico, complementándose con las que vienen percibiendo normalmente de la propia Cofradía e Instituto Social de la Marina.

REVITALIZACION DE LAS FIESTAS DE SAN PEDRO

Tras el disparo de un espectacular castillo de fuegos artificiales se iniciaron los actos de las prácticamente desaparecidas fiestas de San Pedro, y que las Semanas del Mar han venido revitalizando hasta alcanzar en esta última edición la presencia de varios miles de personas, que asistieron expectantes a la exhibición de Els Castellers-Colla de Mar, cuyos componentes levantaron sus atrevidas y arriesgadas torres, castillos y pilares humanos. En el transcurso de la popular verbena tuvo lugar la subasta de las típicas "cocas", cuyos in-

gresos son tradicionalmente destinados a fines benéficos; la sardinada marinera, con participación del público, y elección de la "Sirena de Vilanova".

PROCESION MARITIMA DE SAN PEDRO

Los actos de la celebración de la festividad de San Pedro, Patrón de los pescadores, se iniciaron con la Santa Misa en la iglesia parroquial de la Inmaculada Concepción, asistiendo autoridades, representación de la Armada, Cabildo de la Cofradía y numerosos fieles, organizándose por la tarde la tradicional procesión, cuya imagen fue llevada en andas por los jóvenes pescadores, vestidos a la antigua usanza, y escoltada por fuerzas de marinería de la Armada, siendo embarcada en la traíña "Nueva Esmeralda", iniciándose seguidamente la procesión marítima por aguas del antepuerto, escoltada por más de medio centenar de embarcaciones, pertenecientes a las flotas pesquera y deportiva, entre las que se encontraba la nueva embarcación "Quim", propiedad del Club Náutico y especialmente dedicada a salvamento, la cual había sido puesta en servicio en el transcurso de la Semana. Siguiendo una costumbre que data del siglo XVIII, se procedió a la bendición de artes y útiles de pesca.

CONFRATERNIZACION CON LA ARMADA

Dentro de los diferentes actos de confraternización que han tenido lugar entre la Marina de Guerra y establecimientos locales, es de destacar la ya casi tradicional salida a la mar de un buque de la Armada llevando a bordo a los hijos de los pescadores. ■ H.



VILASAR DE MAR

PEZ ESPADA DE 110 KILOS

En aguas de Vilasar de Mar, a unas diez millas mar adentro, don Carlos Márquez capturó un pez espada de 110 kilos de peso y 2,73 metros de longitud. Que se sepa, es el único ejemplar de estas características que ha podido cogerse en la costa catalana. ■

TARRAGONA

FIESTAS DE LA SARDINA

EL VENDRELL (Tarragona).—Cuatrocientos kilos de sardinas, doscientos litros de vino, veinticinco cajas de chapa y cien kilogramos de pan consumieron las tres mil personas que con motivo de celebrarse la cuarta edición del festejo sardinero-turista 76 se dieron cita en la playa de Calafell.

El festejo estaba organizado por el Centro de Iniciativas y Turismo de Calafell y patrocinado por el Ayuntamiento. La comisión organizadora regaló gran cantidad de sardinas a los turistas, extranjeros y nacionales, que éstos se llevaron a su domicilio. ■

SAN CARLOS DE LA RAPITA NUEVA CASA DEL MAR

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Ha causado gran satisfacción en los medios locales la publicación en el "Boletín Oficial del Estado", del día 14 de septiembre, de la resolución del Instituto Social de la Marina por la que se anuncia concurso-subasta para construcción de la Casa del Mar en esta ciudad.

El tipo de licitación ronda los diecisiete millones, plazo de ejecución un año y examen del proyecto y pliego de condiciones en la central del Instituto y en la Delegación Provincial en Tarragona.

El solar está en una gran parcela situada entre los dos bloques del grupo de treinta viviendas para pescadores Santa María de la Rápita, frente a la zona pesquera del puerto de los Alfaques.

La progresiva flota pesquera y el incremento de la actividad de la Marina Mercante tendrán en esta nueva Casa del Mar del ISM un reflejo de la preocupación por atender al hombre de mar y sus familias. ■ MILLAN.

AMPOLLA

FALLECIO DON ELOY MESTRE

AMPOLLA.—Esta playa de la costa tarraconense ha manifestado su hondo pesar por el fallecimiento de don Eloy Mestre Jofre, que durante más de cuarenta años, con su esposa, doña Mercedes, fue su maestro. Su sentida vocación educativa ha configurado una etapa en la vida marinera de Ampolla.

El señor obispo de la diócesis de Tortosa, doctor

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

Carles, se personó en la casa mortuoria para expresar su condolencia.

En el duelo oficial, las primeras autoridades locales de Marina del Distrito, Cabildo de la Cofradía Sindical de Pescadores, Delegación Provincial de Educación y Ciencia y del Instituto Social de la Marina.

Con los familiares, numeroso grupo de profesores de EGB y el pueblo de Ampolla en masa.

Recientemente, don Eloy Mestre había sido objeto de un sentido y merecido homenaje, del que se hizo eco "Hoja del Mar". ■ MILLAN.

CASTELLON

CENTRO DE INVESTIGACIONES BIOLÓGICAS MARINAS

CASTELLON.—Han comenzado los trabajos de edificación del Centro de Investigaciones Biológicas Marinas, en la zona de la playa de Torre la Sal, en el término de Cabanes.

Este centro se dedicará a la investigación de la cría artificial del langostino y otras especies marinas. Constará de un edificio en bloque y comprende las instalaciones y laboratorios. La superficie a construir es de 1.881 metros cuadrados y el presupuesto de contrata asciende a 54.342.345 pesetas. La edificación se lleva a cabo en terrenos de El Prado, en el término municipal de Cabanes, y más concretamente, en la zona de la playa de Torre la Sal. Los trabajos se han iniciado recientemente.

En estos momentos, según un informe técnico emitido por el Servicio de Arquitectura y Urbanismo de la Diputación, se ha procedido ya al desbroce y extendido de gravas en una zona de 2.800 metros cuadrados, que es la superficie que ocuparán el edificio del centro, las balsas y zona ajardinada, habiéndose llevado a cabo la compactación del terreno con utilización de 3.500 metros cúbicos de gravas. Y en la actualidad, se trabaja en la cimentación del edificio mediante la hincada de 86 pilotes y hormigonado de las zapatas. ■

PEÑISCOLA

HA MUERTO DON ELISEO CASTELL LLOPIS

PEÑISCOLA.—Ha sorprendido la noticia del fallecimiento de don Eliseo Castell Llopis; a sus cincuenta y cinco años nada hacía esperar tal desenlace.

El haber sido delegado local del ISM y secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores desde 1941, hacía de Eliseo un experto, contemporizador y amigo del diálogo, en quien los pescadores encontraban un consejo y una orientación.

Estaba en posesión de la medalla al Mérito Sindical de Primera Clase y había sido concejal de la Corporación Municipal.

El sepelio fue una masiva manifestación de duelo, con asistencia de las primeras autoridades locales y de Marina, procurador en Cortes señor De Asís Garrote, representación del Centro de Estudios Herrero Tejedor, presidente y secretario del Sindicato Provincial de la Pesca y Cofradías Sindicales de Pescadores, delegado provincial del ISM y delegados locales, así como de las playas inmediatas de la provincia de Tarragona y diríamos que la casi totalidad de pescadores y acopiadores de la matrícula.

A las muchas pruebas de condolencia recibidas por



la viuda e hijos de Eliseo, así como su hermano, Juan Bautista, secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores de Vinaroz, unimos la nuestra, muy sentida. ■ L. M. R.

PALMA DE MALLORCA MUELLE DE LA MARINA DE GUERRA PARA LOS PESQUEROS NACIONALES

PALMA DE MALLORCA.—Parte del antiguo muelle de la Base Naval de Soller, donde estaba instalada la Escuela de Armas Submarinas de la Marina de Guerra Española, ha sido puesta a disposición de los buques pesqueros de nacionalidad española.

El tramo utilizable mide 105 metros y vendrá a aliviar en gran medida las necesidades de espacio para amarres que venían sintiéndose en este puerto.

De momento, el muelle podrá ser utilizado de junio a septiembre, y se confía en que en el próximo año se habilite también otro tramo para atraque de yates.

Esta cesión había sido solicitada por las autoridades municipales de Soller. ■



El delegado de Trabajo impone la medalla a uno de los condecorados.

VALENCIA

IMPOSICION DE MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

VALENCIA.—En el salón de actos del Instituto Social de la Marina, con asistencia del Pleno del Consejo Provincial de dicho Instituto, y bajo la presidencia del delegado provincial de Trabajo, don José Miguel Prados Terriente, a quien acompañaban el ingeniero director del puerto de Valencia y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, se procedió a la entrega de las medallas al Mérito Social Marítimo, que concede anualmente el Instituto con motivo de la Virgen del Carmen a las personas que se han distinguido de una forma excepcional en su comportamiento hacia los hombres de la mar.

El secretario del Consejo procedió a la lectura del acuerdo de concesión en las personas de don Fernando Imbernón Crespo, patrón de cabotaje, y don José Segrera Iglesias, camarero de Trasméditerránea.

Al primero le fue concedida en su categoría de plata, por sendos actos de heroísmo realizados a lo largo de su amplio historial en el mar, con diversos salvamentos a personas con riesgo de su vida.

Al segundo, don José Segrera, le fue concedida, en su categoría de bronce, por sus actos de heroísmo en la extinción de diversos incendios a bordo de los buques de la Compañía Trasméditerránea, en donde siempre ha ido embarcado.

A continuación se procedió, por el delegado de Trabajo, a la imposición de las condecoraciones. ■

PALMA DE MALLORCA LAS OLAS, COMO FUENTE DE ENERGIA

Don Antonio Oliver Sitjar, escultor, pintor e inventor, ha ideado un invento según el cual se puede obte-



ner energía a partir del oleaje marino. Su invento consta de dos partes: una plataforma flotante destinada a recibir el empuje de las olas y recoger la energía; otra, transforma ésta para su utilización. El señor Oliver espera encontrar quien le financie las 100.000 pesetas que cuesta la maqueta de su invento, ya que él carece de medios para construirla. ■

ALICANTE

OBRERO MUERTO AL CAER DESDE OCHO METROS DE ALTURA

TORREVIEJA (Alicante).—Un obrero de las salinas murió al caer desde lo alto de una cruz del embarcadero, donde efectuaba, a unos ocho metros de altura, trabajos de mantenimiento.

Ernesto Torregrosa Carbonell, de cincuenta y siete años, casado y con dos hijos, víctima de este accidente, desempeñaba las funciones de manejero en las instalaciones de embarque de la sal de la nueva compañía arrendataria de las salinas de Torrevieja. ■

CARTAGENA

NUEVE AÑOS ESPERANDO SER DESGUAZADO

CARTAGENA (Murcia).—En la Junta del Puerto se subastaron los últimos vestigios del buque "Manu", que durante más de nueve años estuvo esperando este fin en el puerto de Cartagena.

El barco había llegado a principios de 1967 para desguace, y hasta 1974 estuvieron viviendo en su interior dos miembros de la tripulación, acompañados de sus esposas —Alberto del Valle, de Villagarcía de Arosa, y Sebastián Arribabalaga, de Palencia—, quienes manifestaron que no lo abandonarían hasta que se les pagase lo que se les adeudaba.

Pertenecía el buque a la empresa Catalana Marítima, Sociedad Anónima, con matrícula 339 de Bilbao.

A la subasta acudieron sesenta licitadores, y se adjudicó por un céntimo de diferencia en kilo: quedó en 5,02 pesetas/kilo. Se calcula que importará unos ocho millones de pesetas. ■

A full-page photograph of a woman with long dark hair, wearing a patterned sarong and a beaded necklace, sitting on the wooden railing of a sailboat. The boat's large white sails are visible behind her, and the deep blue ocean stretches to the horizon under a bright blue sky with scattered white clouds.

En el océano Índico

HUIDA DE UNA AZAFATA AL PARAISO

Elfi Stejskal, de veintisiete años, conoció muchísimos lugares por sus vuelos por el mundo entero. Pero un día colgó su uniforme de azafata y buscó la libertad y la soledad.

(Pasa a la pág. siguiente)



Una barquita de pesca me descubrió en "mi" isla, cuando la tormenta se había llevado la lancha.

Casi nunca estaba sola. Me acompañaban los indígenas.

Una de las pequeñas maravillosas islas de las Maldivias, donde aún no ha llegado la civilización. Hay cientos de ellas.

HUIDA DE UNA AZAFATA AL PARAISO

He aquí su relato:

Cuando tomé esta decisión estaba en lo alto de las nubes. Era un vuelo de Viena, mi patria chica, a Munich. Un vuelo de una ciudad de casas y muros a otra. Era mi tercer vuelo de la semana de un país a otro.

Pero de repente me harté de esta vida. Siempre gente bien vestida a mi alrededor, siempre todo tan refinado. Me sentía como en una celda de la civilización con un giro mensual a mi Banco de Viena.

"Un güisqui, por favor". La voz de un pasajero con traje gris y una cartera me despertó. Pero también supe en este momento que pediría mis documentos a la compañía y que pediría mi excedencia para poder escapar durante algunos meses del mundo civilizado.

Mi meta eran las islas Maldivas.

NO TENIA IDEA DE LO QUE ME ESPERABA

Siempre me habían fascinado estas islas en el océano Índico, con sus 2.000 arrecifes. Pero las conocía sólo a través de prospectos y libros.

Cuando emprendí el viaje no sabía lo que me esperaba. No sabía bucear y en mi vida había manejado una barca y un fuera borda. Pero en mi equipaje tenía un equipo completo submarino, una lancha de goma y un motor, y además una caja de herramientas, una hamaca, cámaras, mapas, prismáticos, una tienda de campaña y una caja de medicinas, la que un día me haría un servicio inapreciable. En total llevaba un equipaje de 420 kilos.

La primera etapa de mi expedición era la isla Baros, donde llegué a través de Sri Lanka, antes llamada Ceilón. Ahí había un

campamento de pesca submarina. Metí mi lancha de goma al agua por primera vez. La bauticé con el nombre "Annanee", lo que quiere decir "Ya voy" en la lengua **di-vehi** de los maledivos.

En aquel campamento aprendí a manejar el equipo. Quería descubrir todo por mí misma y explorar el Norte de estas islas.

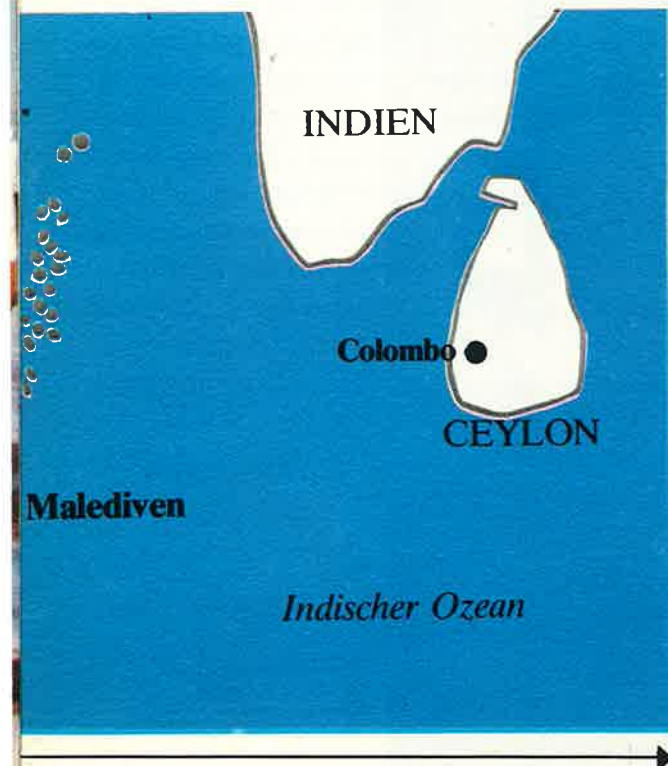
Pero tuve que interrumpir mis planes por una intoxicación en la sangre. Sin asistencia médica y con sólo mis conocimientos de azafata de primera ayuda, y gracias a mi caja de medicinas, seguí adelante. Durante estas semanas me familiaricé también con la lengua de los indígenas.

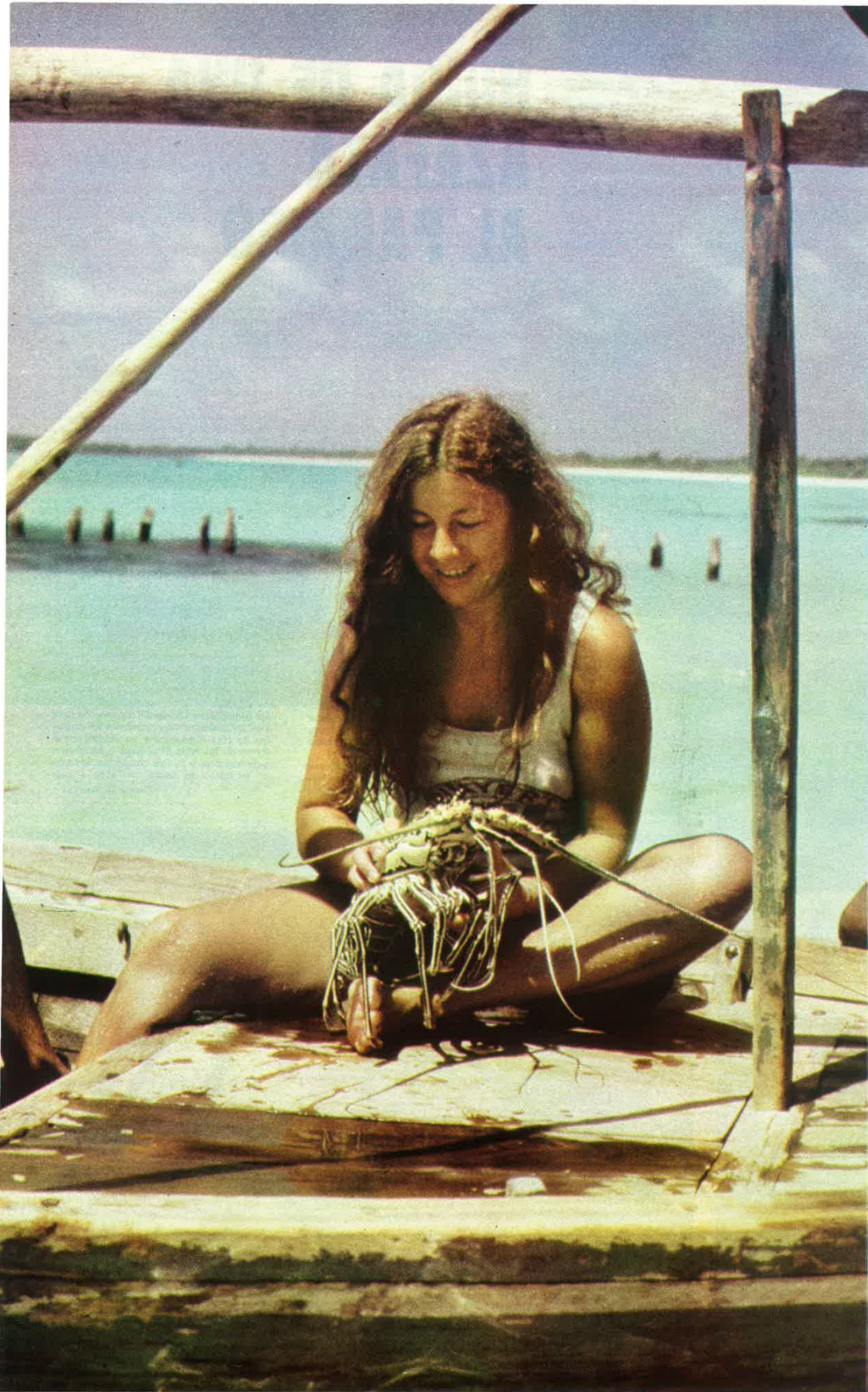
Por fin pude zarpar con mi pequeña lancha. Mi próxima etapa era una laguna cerca de Wabinfuru. Allí había sólo una pequeña choza construida seguramente por unos pescadores. El resto era un pedazo de tierra completamente virgen. Me quedé ahí cuatro semanas, disfrutando del mar y del aire, y me alimenté con la leche de los cocos, con pescado, arroz y carne en conserva.

Pero una noche estalló una tormenta tan espantosa sobre la islita que tuve miedo. Pero peor era al día siguiente, cuando me di cuenta de que la marea se había llevado mi lancha, que significaba mi único contacto con otras personas.

Algunos días más tarde me descubrió la tripulación de una pequeña embarcación de pescadores y me llevaron con ellos a las islas Sultán. Desde allí me marché para vivir mi aventura más grande en los arrecifes de Haa-Alifu-Atoll y en Filladu, en el Norte de las islas Maledivas o Maldivas. Seis hombres y cuatro chicos me llevaron en su barco de pesca con ellos al mar

(Pasa a la pág. 19)





Durante horas
observé en la playa
a los delfines.

Pronto aprendí
a pescar langostas.
Creí que estaba
en Jauja.



(Viene de la pág. 17)

abierto. En Filladu era yo la primera persona blanca, y me miraron como si fuera una cosa sobrenatural. Pero me admitieron cariñosamente y me dejaron vivir entre ellos en una choza para mí sola.

Eran los meses más extraños pero también los más bonitos de mi vida. Practiqué la exploración y pesca submarina, pesqué con anzuelo y red o escribía delante de mi choza. Pero en todo lo que hice no estaba nunca sola, siempre acompañada por los indígenas.

Y cuando curé al alcalde del pueblo, al Aratschividani, de una infección, gracias a mis medicamentos, me admiraron más todavía. Muchos enfermos vinieron hacia mí y a muchos pude ayudar.

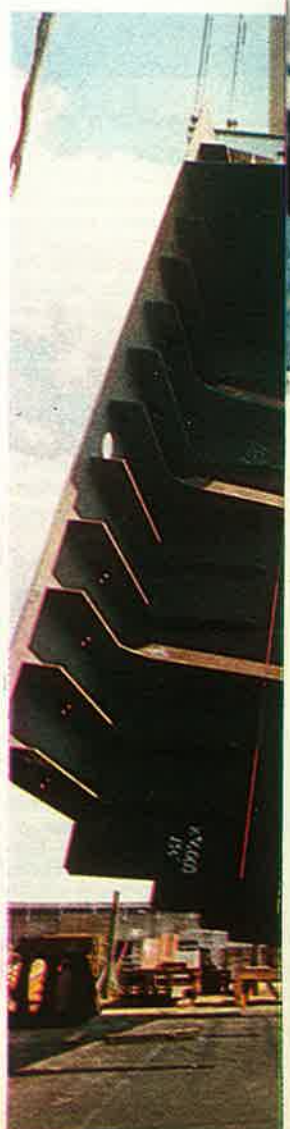
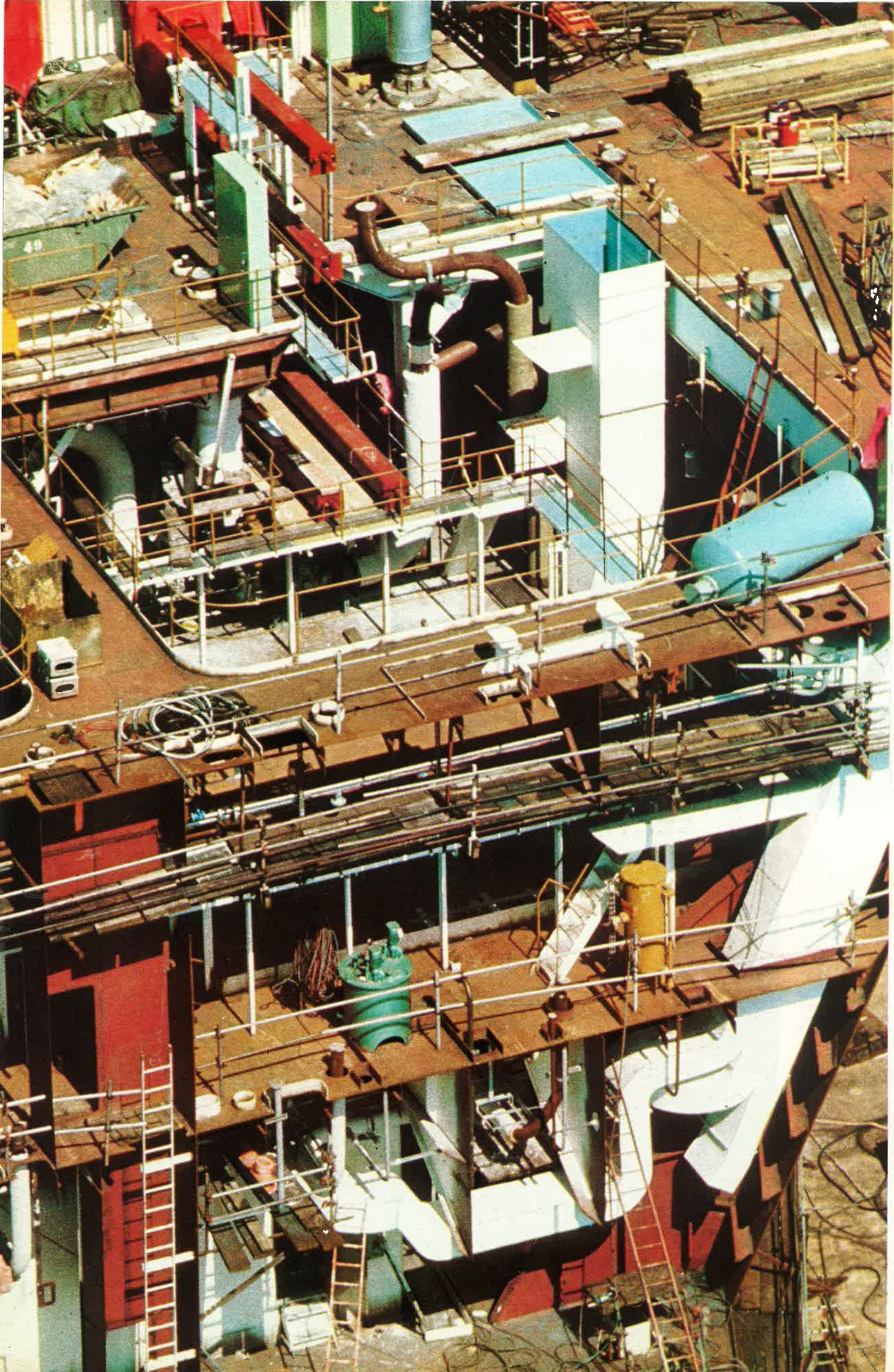
LOS TIBURONES ERAN MIS OBSERVADORES MUDOS

Cada vez arriesgué más en mis exploraciones submarinas. En uno de los arrecifes descubrí un día restos de un barco minero. La carga estaba casi intacta. Y cada vez bajé más para explorar este mundo submarino tan fascinante y fantástico, a pesar de los tiburones que me estaban vigilando.

Pero llegó el tiempo de las lluvias, las lluvias de Monsun, y tuve que dejar mis amigos de la isla. Les dejé mi caja de medicinas como recuerdo.

Un hogar para cocinar,
una tetera, una hamaca
y un techo de palmeras:
este era mi sueño
de la vida sencilla.







BATILLUS

EL MAYOR SUPER-PETROLERO DEL MUNDO

El 20 de agosto de 1975, los trabajadores del astillero Atlantic, en Saint-Nazaire (Francia), comenzaron la construcción de un nuevo barco. Puede ser que muchos pensaran que no era más que un nuevo contrato que cumplir. Pero la orden que habían recibido no tenía nada que ver con los otros encargos recibidos en el pasado.

Hasta entonces, el barco más importante de los construidos en Saint-Nazaire pesaba 280.000 toneladas.

Los astilleros también habían construido 28 petroleros desde las 220.000 toneladas hasta las 280.000, entre los que se incluye el "Olympic Bravery", el petrolero gigante

recientemente encallado en la isla de Ushant y que fue comprado por Cristina Onassis.

Este nuevo encargo llegó de la compañía marítima Shell y pedía la construcción de un petrolero gigantesco con una capacidad de 554.000 toneladas. Ningún país se ha atrevido a construir un barco de semejante capacidad.

Ni siquiera los japoneses, que varias veces han tratado de batir este record sin lograrlo.

Saint-Nazaire, en la costa occidental francesa, puede llevarse ahora todos los honores

de haber sido la primera en construir el mayor petrolero del mundo,

que debido a su impresionante talla, ha sido bautizado con el nombre de "Batillus".

El barco pesa 77.300 toneladas vacío, y mide 714 metros de largo, tiene una anchura de 63 metros y una altura de 74,50 metros, incluyendo los mástiles.

Una tripulación de sólo 40 personas será suficiente para este barco. Sus motores de propulsión son automáticos, y está equipado por instrumentos tan modernos como: dos paneles de radar, un sistema anticolidión regido por una computadora, un navegador Decca y un sistema

de navegación por satélites controlados por una computadora.

Dada la presente crisis petrolera mundial, muchos se preguntan por qué las compañías de petróleo insisten en encargar petroleros cada vez mayores. Una de las inmediatas desventajas de este superpetrolero es que el número de viajes se reducirá y con ello los días de trabajo y el personal de estas compañías.

Existe también una oportunidad de que la producción mundial de petróleo disminuya en un cercano futuro. Pero antes de que la crisis de petróleo alcance este estado, los trabajadores franceses de Saint-Nazaire

continuarán construyendo petroleros como el "Batillus".

Han recibido ya un encargo de construir un enorme barco para cargar metano.

El "Batillus" realizará un viaje de pruebas por el océano Atlántico el próximo 20 de mayo en las aguas cercanas a Saint-Nazaire, y desde allí se dirigirá al puerto de Antifer y comenzará su nuevo cometido.

NUEVAS REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA COSTA

● Recogemos en estas páginas (también en la contraportada de este número) algunas de las realizaciones que el Instituto Social de la Marina está poniendo en servicio en la costa, dentro de los planes de instalaciones del organismo. No son, por supuesto, todas las que ya están en funcionamiento. A partir de ahora, y en ediciones sucesivas, "Hoja del Mar" ofrecerá el testimonio gráfico de estas obras, para mejor información de los lectores sobre las realizaciones que el Instituto lleva a cabo.



**ESCUELA DE
FORMACION NAUTICO-
PESQUERA
DE BERMEO.**

**CASA DEL MAR
DE ALCUDIA
(BALEARES).**
Comprende servicios
de clínica local,
delegación local,
zona de formación
y zona de bienestar.

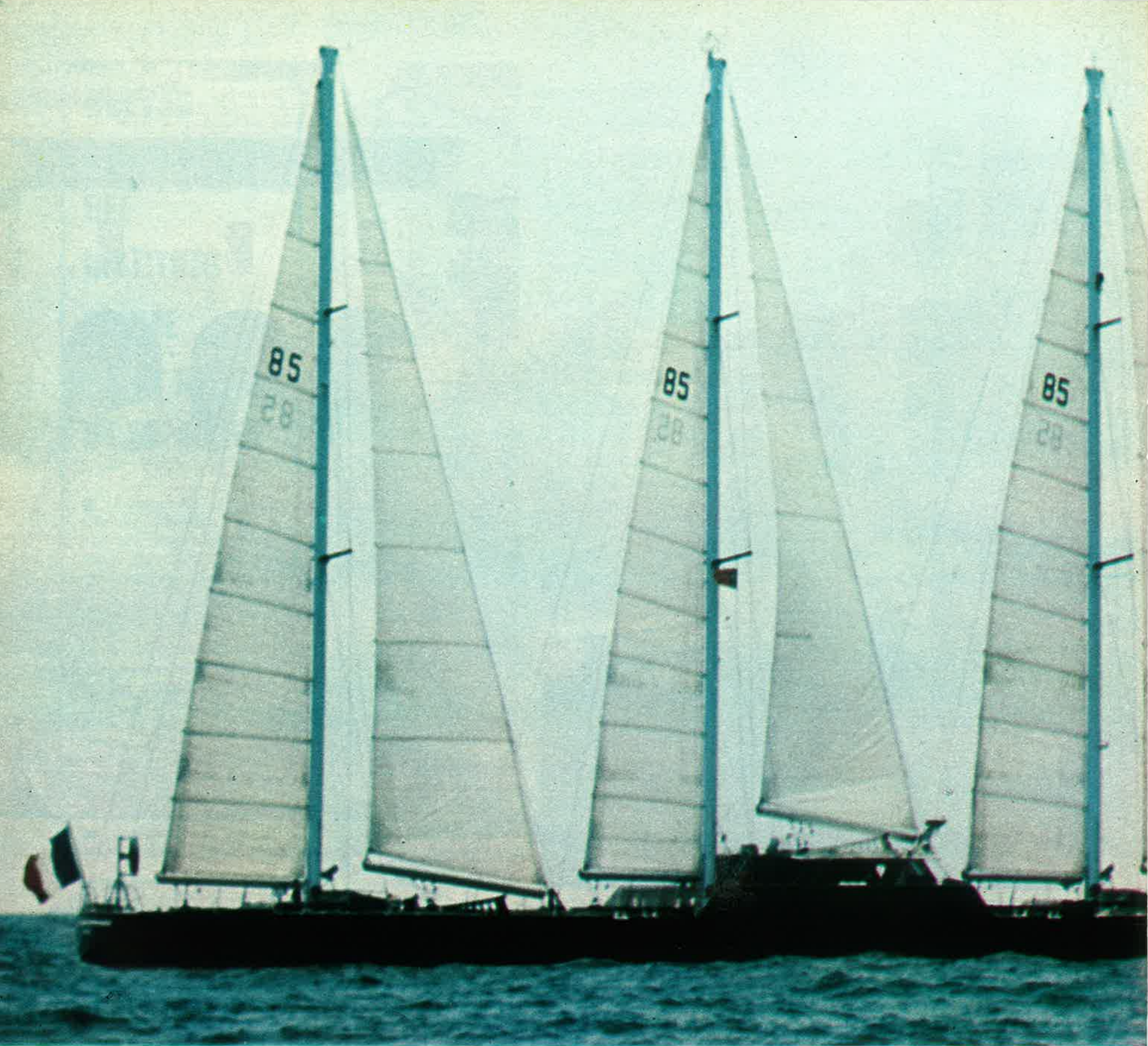


**CASA DEL MAR
DE ONDARROA
(VIZCAYA).**
Comprende servicios
de clínica local,
centro maternal,
hospedería
y delegación local.
Se encuentra
en funcionamiento desde
hace varios meses.

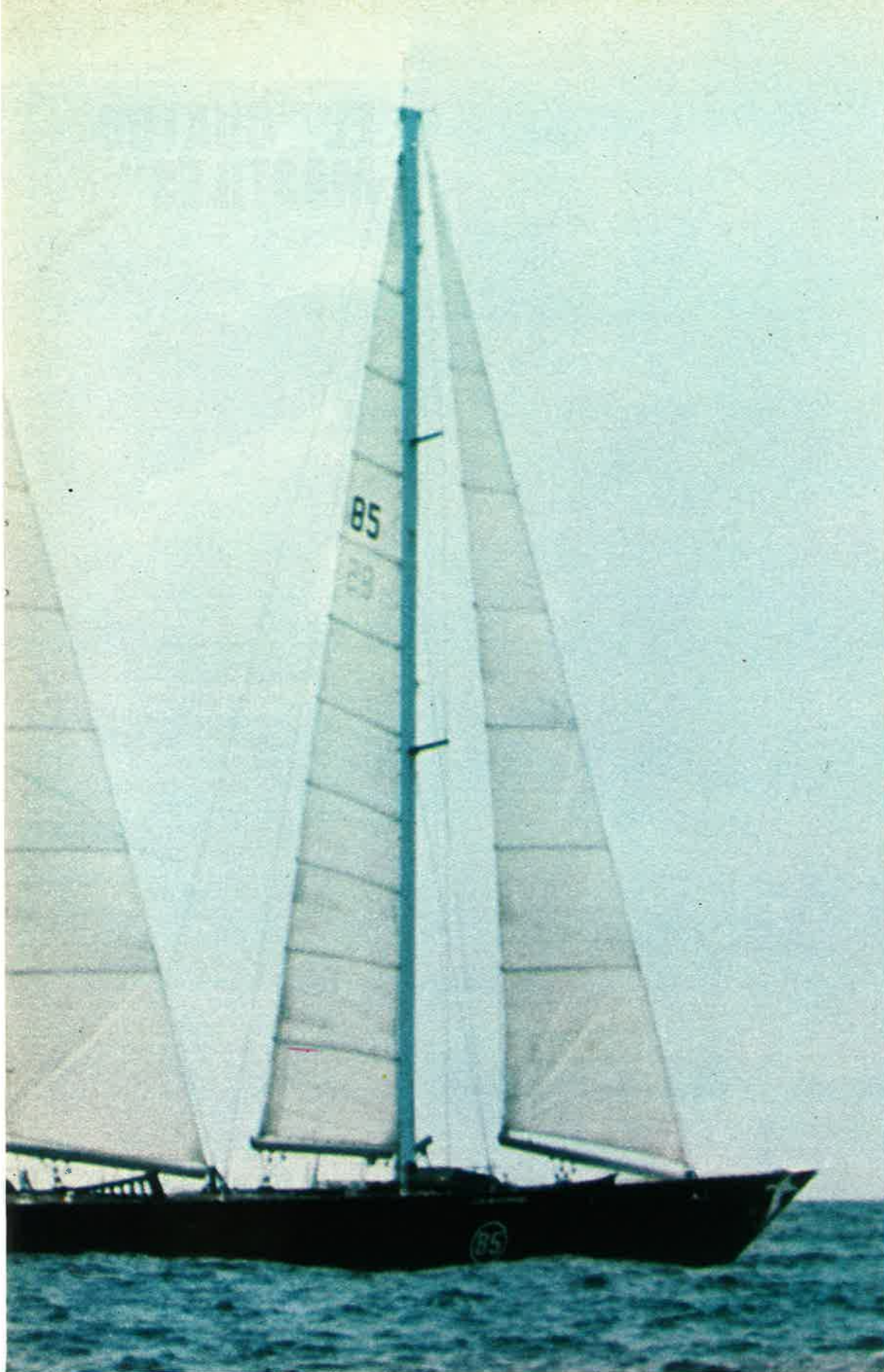


CASA DEL MAR DE MOTRICO (GUIPUZCOA).





CELULAS SOLARES Y DETECTORES DE ICEBERGS PARA EL "CUATRO MASTILES" DE ALAIN COLAS



1.200 metros de vela.
 He aquí la tela que Alain Colas
 puede levantar sobre
 los mástiles
 de su barco gigante,
 el "Club Méditerranée".
 Inscrito con el número 85
 en la famosa
 Transat (Plymouth-Newport),
 este velero debe llevar
 a Alain Colas a la victoria.
 ¿Pero podrá este hombre,
 con un pie mutilado, llevar
 a su barco a la victoria?
 Alain Colas ha ganado
 ya una carrera
 contra la Naturaleza pudiendo
 volver a mover su pierna
 mutilada después
 de un grave accidente,
 el año pasado.
 Los médicos pensaban
 que no llegaría
 a estar listo para
 esta carrera.
 Pero no habían contado
 con la voluntad
 excepcional de este hombre
 capaz de realizar
 los sueños más locos.
 Su barco es el mismo reflejo:
 llevar solo este gigantesco
 barco —cuatro mástiles—
 pertenece al reino de los sueños
 y de la locura.
 Y sin embargo, Alain ha logrado
 hacerlo fabricar.
 Lógicamente, sería necesario
 una tripulación entera para
 llevar un barco así.
 Pero Alain Colas
 quiere hacerlo todo solo.
 Por lo tanto,
 los arquitectos del "85"
 han puesto en práctica
 todas las astucias
 de la vela moderna.
 Astucias, sin embargo,
 que, según el reglamento
 de esta carrera,

(Pasa a la pág. siguiente)

**El "Club Méditerranée", a bordo
 del que Alain Colas
 se enfrentará solo al Atlántico
 en la famosa competición Transat,
 no es solamente
 un barco-monstruo por su tamaño
 —70 metros de largo—,
 sino que es también
 una maravilla de la tecnología
 del siglo XX,
 con su cerebro electrónico,
 sus fuentes de electricidad por medio
 de eólicas y de células solares,
 detectores de icebergs
 y corrientes marinas, etc. etc.**



EL "CUATRO MASTILES"

(Viene de la pág. anterior)

no pueden ir más allá de las energías naturales obtenidas gracias al sol, al viento o el agua, prohibiendo el empleo de la energía producida por grupos electrógenos, que pueden ser utilizados a bordo únicamente para iluminar o para hacer funcionar la radio. El "85" ha sido equipado con 56 paneles de células solares, que producen electricidad de la luminosidad del cielo. Para que funcione, por lo tanto, no es necesario que el sol se asome entre las nubes. A esta primera fuente de energía se añaden dos más: una eólica de dos metros de diámetro y un hélice debajo de la quilla que se pone en marcha a partir de una determinada velocidad. Ambas ponen en movimiento unas dinamos. Existe además a bordo un cerebro electrónico especialmente concebido para las necesidades de Colas, y que comunica cualquier avería o cambio a bordo del "85". Finalmente, cuatro cámaras de televisión han sido instaladas sobre el puente, una para cada mástil. Vigilan las velas y evitan inútiles desplazamientos. Colas, gracias a un tele-mando, puede también corregir la ruta desde cualquier punto del "Club Méditerranée".

Texto: MENDONCA-CARPENTIER
© SIGMA-CONTIFOTO



LA PESCA "MILAGROSA" DE YOFF

"¡Hooooo! ¡Hooooo!".

Sobre la inmensa playa de arena blanca, cegadora bajo el sol, cinco grupos compactos de personas semidesnudas —hombres, mujeres, niños— unen sus esfuerzos para llevar a la orilla otras tantas interminables redes que cinco grandes piraguas, desafiando las corrientes y los tiburones, han ido a faenar a dos o trescientos metros de la playa.

Toda la población de la aldea está allí, a bordo de las piraguas o sacando las redes: cinco grupos, cinco piraguas, cinco redes, cinco barrios. Son los pescadores más experimentados los que suben a las piraguas y surcan las aguas, muy claras en ese lugar, para detectar a vista los bancos de peces que se

reúnen en el fondo de la red: esta escena tiene lugar en Senegal, cerca de Dakar, en la aldea de Yoff, donde los pescadores tienen una reputación insuperable.

UNA ECONOMIA EN EXPANSION...

La pesca ocupa un lugar importante en la economía de Senegal: el segundo puesto. De 100.000 toneladas de pescado en 1965, había pasado a 221.000 toneladas en 1971 y a 250.000 toneladas en 1972. Y las cifras siguen subiendo: la pesca es una fuente considerable de ganancias y de creación de puestos de trabajo. Si la pesca industrial —que cuenta con alrededor de 150 unidades y se dedica a la sardina (22.000 toneladas) y el atún (17.000 toneladas)— ocupa una buena posición, es, sin embargo, la pesca artesanal la que, por el momento, aporta las mayores cantidades (197.000 toneladas en 1972). Esta última cuenta con más de 30 cooperativas,

donde los miembros encuentran facilidades para obtener créditos.

En su conjunto, la pesca ha llevado a la creación de una completa industria frigorífica y de conservas, y se ha transformado en una fuente de exportación muy útil a la balanza de pagos. Se prevé que en 1977 la pesca artesanal alcanzará las 220.000 toneladas y la pesca industrial las 79.000.

... EN UN DETERMINADO ARTE DE VIVIR

Pero los habitantes de Yoff no se ocupan de todos estos elementos económicos. Para ellos, lo que cuenta es realizar una "pesca milagrosa", cosa que pasa menos a menudo de lo que ellos desearían, pero muchas más veces de lo que ellos se esperan. En este caso, para recoger todo el pescado, se encuentran

(Sigue en la pág. 30)

Texto: GERARD VANDYSTADT
Fotos: TERRE-VANDYSTADT
COPYRIGHT CONTIFOTO



- LOS PESCADORES SACAN LAS PIRAGUAS DEL AGUA, ARRASTRANDOLAS SOBRE UNAS RAMAS.
- EL MAYOR PELIGRO DE LA NAVEGACION ES LA PRESENCIA DE CORALES, PERO LOS NATIVOS, BUENOS MARINEROS, SABEN EVITARLOS.
- LAS CAPTURAS SON ABUNDANTES. NO HAY PROBLEMA DE ESCASEZ DE ESPECIES... DE MOMENTO.
- TODOS LOS HABITANTES DE LA ALDEA SE REUNEN EN LA PLAYA PARA COBRAR LAS ARTES. HOMBRÉS, MUJERES Y NIÑOS PARTICIPAN EN LAS TAREAS.







(Viene de la pág. 27)

en la necesidad de lanzar unas pequeñas redes en el interior de otras más grandes.

Una pesca de este tipo es la fortuna para la comunidad. No se pagan cifras muy altas, pero en un caso así, se reparten alrededor de 3.000 CFA, es decir, unas 70.000 pesetas. Suficientes para vivir tranquilos una temporada.

Naturalmente, la gente no se pasa el día en la playa a la espera. En la aldea hay otras ocupaciones. Pero cada día, cuando el tiempo lo permite, unas pequeñas piraguas toman el largo, llevando a los pescadores más ancianos y más experimentados. En la orilla vigilan los centinelas, que no los pierden de vista. Si se descubre un banco de peces, los ancianos avisan a los vigilantes, que tocan en seguida a zafarrancho. Todo el mundo se precipita en la playa. Los más fuertes y los más hábiles de cada barrio saltan en las grandes piraguas, siempre preparadas para salir, y se lanzan al asalto del banco coralino, que hay que superar utilizando todos los recursos de la fuerza y de la destreza. Volcarse sobre los corales en medio del banco significa correr el riesgo de ser despedazados sobre sus aristas; ser arrastrados por las corrientes; se corre el riesgo de

EN SENEGAL

naufragar y de ser atacados por los tiburones, que nunca se arriesgan a entrar en las zonas de los corales, pero que nadan pacientemente a su alrededor.

Mientras cada piragua remolca una red, el otro extremo es sólidamente agarrado en la playa por un grupo muy atento. La noche cae. Si las pequeñas piraguas están en la mar casi todo el día, es más bien a finales de la tarde cuando aparecen los bancos de peces.

Luego las piraguas regresan y llegan a la playa, cerrando las redes. Le toca ahora a la muchedumbre arrastrar las redes sobre la arena. Es un trabajo largo y penoso: hay que tirar mucho y regularmente. Pero la recompensa no tarda en llegar cuando, brillantes entre las mallas, miles y miles de peces plateados llevarán a la comunidad lo necesario para vivir.

Mientras las redes se abren, los niños, vestidos con taparrabos multicolores, se apoderan de los peces-luna, con un trozo de botella en la mano. Con un gesto preciso, abren el vientre palpitante y, buscando entre las carnes, arrancan la vejiga natatoria, que les ser-

virán para jugar a la pelota. Si este gesto lleva en sí una crueldad espontánea, por otra parte, no tiene consecuencias económicas: las carnes de los peces-luna no se pueden comer.

Hoy la pesca ha sido buena. Todos podrán pasar a cobrar. En efecto, cada barrio financia su piragua, sus redes, y paga a los pescadores que suben a las piraguas y a los que ayudan a recoger las redes. Pero, una vez pagado todo, si queda todavía dinero, es repartido entre los miembros de la comunidad, en cierta manera, accionistas de una minisociedad. Todos los hombres que trabajan fuera de la aldea están allí. Es el final de la tarde, las seis, las seis y media, el momento en que se hace la repartición.

Mientras en la noche se levantan unos cantos de alegría, las piraguas, tumbadas en la arena, están rodeadas por una húmeda aureola. Contrariamente a lo que pasa en todos los demás sitios, en Senegal han sido sacadas del agua haciéndolas resbalar sobre unas ramas de árbol, en lugar de levantarlas y llevarlas volcadas sobre las cabezas de los pescadores...

Mañana será otro día de pesca. En su casa, cada uno soñará que será mejor que el día anterior... ■ GERARD VANDYSTADT.

VISITAS DEL PRESIDENTE DEL I.S.M. A CANARIAS Y MALAGA

VIVO INTERES POR LA ASISTENCIA SANITARIA DE LOS HOMBRES QUE FAENAN EN EL BANCO SAHARIANO

Durante los días 21, 22 y 23 de septiembre, el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García, visitó las provincias de Tenerife y Las Palmas, donde mantuvo contactos con los problemas de los trabajadores del mar canarios y estudió las realizaciones y posibilidades de acción del Instituto Social de la Marina. Dentro de este marco se inscriben las reuniones de los Consejos Provinciales del organismo, que presidió.

A continuación se expone el resumen informativo de esta revista:

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Especial para HOJA DEL MAR).—El pasado 21 de septiembre visitó esta provincia marítima el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada. Inmediatamente después de su llegada se reunió en la Delegación Provincial del ISM con el Consejo Provincial del organismo, a fin de conocer de forma directa los problemas marítimo-pesqueros de Tenerife y las distintas incidencias que influyen en el desenvolvimiento de su actividad. Se trataron, entre otros, los siguientes temas: inadecuación de la flota al potencial pesquero canario, pesquerías del banco sahariano, agilización del crédito, modernización de puertos y necesidad de creación de nuevos puertos-refugio, creación de industrias auxiliares y derivadas de la pesca, ordenación de las capturas e incluso del sector, con vistas a un futuro plan regional pesquero del archipiélago, y formación profesional náutico-pesquera.

ACCION SOCIAL PARA TODAS LAS FAMILIAS MARINERAS

Posteriormente, y tras una breve reunión con los funcionarios del Instituto, el señor Taboada se reunió en rueda de prensa con los representantes de los distintos medios informativos de Tenerife. El señor Taboada explicó a los periodistas el motivo de su visita y se refirió a la reunión del Consejo Provincial que se acababa de celebrar. "El Instituto Social de la Marina —dijo— no es ya en Madrid, sino en todo el litoral español, y nada mejor que venir aquí a estudiar personalmente los problemas de esta provincia. Este primer contacto —añadió— exige que hagamos un recorrido completo del litoral, que será el objeto de una próxima visita que hará a Tenerife en fecha próxima".

Añadió el señor Taboada que le complacía extraordinariamente conocer "in situ" el nivel de las instalaciones del Instituto y saber que existen tareas importantes en marcha, tales como pequeñas casas del mar, clínicas, viviendas y otras realizaciones que incidirán en la mejora de las condiciones de vida de la gente de mar y sus familias.

Refiriéndose a las realizaciones de otros departamentos que inciden también en las cuestiones marítimas, destacó la construcción del futuro puerto pesquero, entre otras. Hizo hincapié también en la atención que al ISM merece todo cuanto afecta a los trabajadores del mar, cuya cobertura social se tratará de mejorar. Habló también del papel importante que juegan y jugarán las islas, no sólo en cuanto a rutas y tráfico marítimo, sino también en materia marítimo-pesquera.

Expresó su satisfacción por la tarea llevada a cabo por el Consejo Provincial del ISM en Santa Cruz de Tenerife.

El señor Taboada abordó la problemática de la crisis de vocaciones maríneas, para remediar la cual, el Instituto, junto con otros organismos, trata de hacer llegar a los hijos y familias maríneas los medios que permitan potenciar el sector, revalorizar la profesión y devolverle el prestigio que se merece.

PROBLEMAS EN LA PROVINCIA

Preguntado acerca de los principales problemas o tareas a los que se enfrenta en la actualidad el ISM, el señor Taboada García respondió que en el informe presentado por el Consejo Provincial en la reunión que acababan de tener, sobresale la necesidad de creación de puertos de

● Se reunió con los Consejos Provinciales del Organismo en Tenerife y Las Palmas, donde estudió la problemática social y profesional del sector marítimo pesquero.

● "Queremos que la obra social del Instituto —dijo en una rueda de prensa— llegue a todos los hombres de mar y sus familias".

abrigo o refugio, debido a la dispersión pesquera, cuyo costo no hay que desconocer —dijo—, pero que son necesarios. Por otra parte, está la situación de la flota pesquera de bajura, que no reúne las condiciones precisas para la pesca de determinadas especies cuya captura se hace muy penosa debido a la vejez de las embarcaciones. Estas deben ser renovadas para que sean competitivas.

Otro aspecto es el necesario fomento de estudios ictiológicos, para lo cual el ISM, cuya competencia específica no es ésta, sino la de los aspectos sociales referidos al sector, está en íntimo contacto con la Dirección General de Pesca y otros organismos, con el fin de colaborar conjuntamente en la mejora de las condiciones de trabajo del hombre de la mar.

El Consejo Provincial de Tenerife —concluyó— sabe cuáles son los problemas en este sentido y ha apuntado las necesarias soluciones. En esta línea, el Instituto Social de la Marina apoyará sus demandas.

En la tarde de ese mismo día 21, el presidente del Instituto Social de la Marina se dirigió a Las Palmas para continuar su visita oficial por las islas Canarias.

ESTANCIA EN LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—En las primeras horas de la noche del pasado 21 de septiembre llegó a esta provincia el presidente del Instituto Social de la Marina, señor Taboada. Fue recibido en el aeropuerto por el vicesecretario general del organismo, don Gerardo Harguindey Banet, quien había llegado a Las Palmas, procedente de Madrid, para acompañar en esta visita al presidente; delegado accidental de Trabajo, señor Estrada Curiel; presidente del Consejo Provincial del Instituto en Las Palmas, señor De la Cueva, y delegado provincial del ISM, señor Betancort.

En la mañana del día siguiente, el señor Taboada presidió la reunión del Consejo Provincial, que le expuso todos cuantos problemas afectan al sector marítimo-pesquero de la provincia. Entre otros, se abordaron los siguientes puntos: Asistencia sanitaria a los hombres de mar que faenan en el banco canario-sahariano. Manifestó el presidente, al respecto, que el Instituto Social de la Marina ha puesto y pondrá cuantos medios sean posibles para la mejor atención de las tripulaciones, sin regatear esfuerzo alguno, aunque la solución definitiva escape al propio organismo, que hace, a tal fin, cuantas gestiones son necesarias. (Precisamente en estos momentos visita la costa africana el doctor Bartolomé, de la Inspección de Servicios Sanitarios del ISM, para estudiar sobre el terreno las posibilidades de reimplantación de la asistencia sanitaria en Mauritania y Sahara.) Asimismo se abordaron cuestiones referentes a construcción de viviendas para trabajadores del

ESTUDIO DE LOS PROBLEMAS MARITIMO-PESQUEROS EN MALAGA Y SU PROVINCIA

MALAGA (Especial para "Hoja del Mar").—En los primeros días del presente mes, el presidente del ISM, don José Luis Taboada García, visitó la provincia marítima de Málaga.

El señor Taboada, junto al delegado provincial de Trabajo, presidente del Consejo Provincial y delegado del ISM en Málaga, se entrevistó con los jefes de servicio del departamento, con amplio cambio de impresiones sobre los asuntos relacionados con el sector marítimo-pesquero en esta provincia.

Seguidamente tuvo lugar en las dependencias de la Delegación Provincial del ISM una sesión extraordinaria del Consejo Provincial del organismo. Tras unas breves palabras de agradecimiento y de bienvenida por parte del señor Olalla, el delegado del ISM expone los principales temas, tanto desde el punto de vista técnico de pesca, con las consiguientes dificultades existentes en la actualidad, como desde el punto de vista de la asistencia que viene prestando el ISM, en todas sus facetas, a los trabajadores del mar de esta provincia. A continuación se procedió a un amplio diálogo por parte de los consejeros, incidiendo sobre los problemas expuestos.

Posteriormente, don José Luis Taboada se refirió a los criterios y política a seguir por el ISM en las materias tratadas, poniendo especial atención sobre la reconversión de la flota, incidencias sociales de la comercialización de la pesca, política sanitaria del ISM, política de viviendas y formación profesional de los trabajadores del mar. Igualmente se trató el tema de las instalaciones del organismo, concretamente las Casas del Mar, y, en particular, la de Málaga capital, exponiendo el presidente que existe la dotación económica para su construcción y solamente se está a falta de la cesión de los terrenos adecuados para la misma.

Finalizada la sesión del Consejo, el presidente fue recibido por el gobernador civil de la provincia, don Enrique Riverola Pelayo.

Posteriormente, el señor Taboada, junto con el delegado provincial del organismo, visitó las localidades de Fuengirola, Marbella y Estepona.

En Fuengirola fue recibido por el alcalde de la localidad, don Clemente Díaz Ruiz; ayudante militar de Marina, patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores, Cabildo de la Cofradía, delegado local del ISM y demás autoridades y representaciones.

Se visitaron las instalaciones del ISM, se expusieron los problemas del sector en esta localidad y se estudió conjuntamente con el Ayuntamiento el emplazamiento para la construcción de una Casa del Mar en este puerto pesquero, tras los trámites oportunos de cesión, visitando a tales efectos los terrenos adecuados en la zona portuaria.

Igualmente, y hasta tanto se llegue a la construcción de la citada Casa del Mar, serán habilitados nuevos locales para mejorar la prestación de asistencia sanitaria en régimen ambulatorio.

En Marbella fue recibido por el alcalde, don Francisco Cantos, y demás autoridades y representaciones de la localidad.

Le fueron planteados por los distintos representantes de trabajadores del mar los problemas que afectan a los pescadores de Marbella: de índole sanitaria, viviendas para pescadores, etcétera, quedando el Ayuntamiento en ceder unos terrenos para la construcción, por el ISM, de un grupo de 154 viviendas para pescadores, para lo que visitó sobre el terreno, con todo detalle, el lugar de emplazamiento de las mismas.

A continuación se trasladaron a la zona portuaria para, teniendo en cuenta, juntamente con el alcalde, el plan de urbanismo, la determinación del emplazamiento de un solar perteneciente al grupo de puertos para la posible construcción de una Casa del Mar.

En Estepona fue recibido por el primer teniente de alcalde, en representación del alcalde, ausente; ayudante militar de Marina, juez de la localidad, delegado comarcal de Sindicatos, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, Junta de Gobierno de la misma y demás autoridades y representaciones.

El presidente, después de un amplio cambio de impresiones, visitó la recién terminada Casa del Mar, que tiene prevista su entrada en funcionamiento para fecha muy próxima manifestó a los presentes y a los pescadores, con quienes departó ampliamente, su deseo de que esta nueva Casa tenga una especial vida, donde el trabajador del mar reciba la más perfeccionada y calurosa asistencia integral.

Antes de su marcha, el presidente realizó gestiones relativas a la Casa del Mar de Málaga y despachó en la Delegación Provincial asuntos de servicio interno y de política general del Instituto Social de la Marina.

Asimismo mantuvo una entrevista con el alcalde de la localidad de Manilva-Sabinillas sobre la aceleración en trámites y definitiva cesión de un solar en la misma para la construcción de una clínica local por este Instituto. ■ PEÑA.

mar en Las Palmas, ampliación de los servicios de la Casa del Marino, asistencia psiquiátrica y percepción de la prestación económica por incapacidad laboral transitoria a los marinos desenrolados y en baja.

RUEDA DE PRENSA

Una vez concluido el pleno del Consejo Provincial recibió a los representantes de los distintos medios de comunicación con los que departó ampliamente sobre temas de interés público referidos al sector. En este sentido hay que destacar las puntualizaciones hechas al grave problema de la asistencia sanitaria a las tripulaciones de los barcos que faenan en el banco canario-sahariano, tema que le preocupa profundamente y sobre el que se vienen realizando cuantas gestiones son necesarias al objeto de darle la más eficaz solución. Se refirió asimismo a la importancia de las cooperativas pesqueras y la conveniencia de su constitución, así como la de la formación profesional de los hombres de la mar. Manifestó que su presencia en Canarias obedecía a su deseo de comprobar si los servicios del Instituto Social de la Marina están a punto para el cumplimiento de sus obligaciones y al propio tiempo salvar y resolver los problemas que le habían sido expuestos.

En el curso de esta rueda de prensa, el señor Taboada subrayó que el Instituto Social de la Marina tiene especial preocupación por la asistencia sanitaria y evacuación de los hombres que faenan en las aguas africanas en caso de enfermedad o accidentes, todo lo cual cristaliza en las gestiones que el organismo lleva a cabo para atender estos aspectos. Puesto que el ISM no regatea medios económicos cuando de salvar la vida humana se trata, y utiliza los mejores medios de evacuación y de asistencia que se requieren en cada caso.

CASA DEL MAR Y NUEVAS INSTALACIONES

Durante la tarde del día 22, el presidente del Instituto visitó las distintas dependencias del inmueble que posee el organismo en Las Palmas, y cuyas dependencias han estado destinadas a distintos fines.

Acompañado de sus colaboradores y de los técnicos del Instituto, tras una larga jornada de trabajo se concretó el plan de actuaciones en relación con dicho inmueble. Una parte de éste será utilizado para instalar la Casa del Mar, en donde se ubicarán las dependencias administrativas de la delegación del ISM, así como una policlínica que sirva las necesidades sanitarias no sólo de la provincia marítima, sino de aquellos casos de evacuación de las tripulaciones que faenan en la costa africana. Una escuela de formación náutico-pesquera con los servicios de residencia para internado y otros servicios de bienestar, tales como comedores, club y hospedería para los trabajadores del mar.

También fueron adoptadas las decisiones en relación con el destino del resto del inmueble.

El señor Taboada, a su paso por Las Palmas, visitó al gobernador civil de la provincia, don Francisco Laina; comandante general de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante don José Ramón Caamaño, y jefe de la Zona Aérea de Canarias, general de División don Carlos Doiz de Espeso, con quienes mantuvo amplias conversaciones con el fin de darles a conocer los planes del Instituto en el marco de la Seguridad Social, así como los previstos para el sector marítimo-pesquero que el Ministerio de Trabajo promueve y orienta a través del Instituto Social de la Marina.

El presidente del Instituto regresó a Madrid el día 23. ■ J. M. MASSIP.



JAVEA

CONCURSO INTERNACIONAL DE PESCA DEL ATUN

JAVEA (Alicante).—Con este atún de 110 kilos don Miguel Montálvez (que aparece en bañador a la derecha de la fotografía) ha conseguido clasificarse en primera posición en el Concurso Internacional de la Pesca del Atún, que se ha celebrado en esta bella localidad alicantina de Jávea.

En el certamen participaron ochenta pescadores con treinta y seis embarcaciones, varias de ellas extranjeras. ■

SAN PEDRO DEL PINATAR

LANZADAS AL MAR MENOR LARVAS DE LANGOSTINO Y QUISQUILLA

SAN PEDRO DEL PINATAR (Murcia).—Como comienzo de la más vasta operación de repoblamiento piscícola que se ha llevado a cabo en España, se inició en las aguas del Mar Menor la suelta de 18.000 pos-larvas de quisquillas y 13.000 de langostinos.

La operación alcanzará dos millones de pos-larvas de langostinos, de las cuales 200.000 miden ya más de tres centímetros, así como 50.000 de quisquillas.

Las larvas han sido obtenidas en el Laboratorio Oceanográfico de Lo Pagán, dependiente del Instituto Español de Oceanografía, dentro de unos trabajos conjuntos realizados con la empresa Traiyo España, S. A., filial de la compañía japonesa Traiyo Fisheries, C. L.

MOTRIL

OCHO AHOGADOS AL VOLCAR UNA BARCA

MOTRIL (Granada).—Un trágico suceso ocurrió en las cercanías de la playa de Carchuna, en este litoral, al volcar una barca a unos doscientos o trescientos metros de la orilla, pereciendo ahogadas ocho de las diecinueve personas que iban a bordo.

Se desconocen las causas del naufragio, pero la pequeña embarcación sólo tenía capacidad para media docena de personas. La mayoría de quienes ocupaban la barca, que realizaban un paseo por el mar, eran niños de corta edad.

El primero en darse cuenta del naufragio fue un motorista que pasaba por las proximidades de la playa, Juan Romera Domínguez, quien dio la alarma e incluso contribuyó al salvamento de los supervivientes. ■

Perecieron ahogados Eugenio Durán Salguero, de treinta y ocho años; Eugenio Durán Pérez, de cinco años; Gabriel Salguero Durán, de cinco años; Mari Puri Durán Pérez, de ocho años; Antonia García Carmona, de cinco años; José Durán Rodríguez, de seis años; María José López Iglesias, de diez años, y Francisco Rodríguez Esteve, de seis años. Todos ellos, salvo el último, son vecinos de Pitres (Granada).

Fueron rescatados los cadáveres de los ahogados, excepto el de la niña María José López Iglesias, que no había aparecido.

Entre las personas que lograron salvarse figura el propietario de la barca, Miguel Rubio. ■

GRANADA

MIL KILOS DE PESCADO ESTROPEADOS

GRANADA.—Por orden de la autoridad veterinaria ha sido prohibida la venta de unos mil kilos de pescado sobrante de jornadas anteriores.

El mal estado de estos pescados se debió al parecer a una avería que se produjo en las cámaras frigoríficas de las naves del mercado de San Agustín, a las que les faltó el suministro eléctrico, lo que hizo que una parte del pescado se descompusiera.

Las pérdidas se calculan entre doscientas mil y doscientas cincuenta mil pesetas.

Según se ha comunicado a los pescadores, el Ayuntamiento responderá de las pérdidas ocasionadas por la avería. ■

SEVILLA

ENTREGA DE UN BULKARRIER

SEVILLA.—Se ha entregado, en la factoría sevillana de Astilleros Españoles el bulkarrier "Pamela", de 30.000 toneladas de peso muerto, que se construye por encargo de los armadores finlandeses Gustav Paulig.

Las características de este buque son : 182,8 metros de eslora, 22 de manga, 14K/6 de puntal y 10,65 de calado. Su velocidad es de 15 nudos. ■

CADIZ

PUESTA A FLOTE DE UN PETROLERO DE 260.000 T. P. M.

CADIZ.—Ha tenido lugar la puesta a flote del petrolero "Castillo de Tamarit", de 260.000 toneladas de peso muerto, en la factoría de Puerto Real, de Astilleros Españoles.

El petrolero tiene 331 metros de eslora, 55 de manga, 27 de puntal, 20 de calado y desarrolla una velocidad de 15,8 nudos. El buque es el segundo de una serie de cinco iguales. Los dos primeros son para la empresa Nacional Elcano, de la Marina Mercante. ■

ACUERDO ENTRE ASTILLEROS ESPAÑOLES Y UNA ENTIDAD JAPONESA

CADIZ.—Han sido firmados en Tokio unos acuerdos de asistencia técnica entre Astilleros Españoles, S. A., y The Japan Steel Works, LTD.

La noticia, publicada en el "Diario de Cádiz", señala que mediante estos acuerdos la citada entidad japonesa prestará una amplia asistencia técnica a Astilleros

Españoles, S. A., para iniciar en su factoría siderúrgica de Reinosa una serie de nuevas fabricaciones en dos líneas de productos: Piezas de acero forjado de alta tecnología con destino a las industrias energéticas, incluida la nuclear, química, petroquímica, etc. y capas de aceros especiales de gran espesor.

Estas fabricaciones, añade el periódico gaditano, se obtendrán en las nuevas instalaciones puestas últimamente en servicio en la factoría de Reinosa dentro del programa de acción concertada siderúrgica firmado entre Astilleros Españoles, S. A., y el Estado. ■

SAN FERNANDO

DOS NUEVOS PATRULLEROS LIGEROS

SAN FERNANDO (Cádiz).—En la factoría de San Fernando, de la Empresa Nacional Bazán, ha tenido lugar la puesta a flote de los patrulleros para la Marina de guerra española y para el Ministerio de Comercio, respectivamente, "Acevedo" y "Ordóñez", gemelos de los patrulleros "Barceló", "Lava" y "Javier Quiroga", botados con anterioridad en esta misma factoría, y del "Cándido Pérez", que lo será dentro de unos meses.

Del "Acevedo" fue madrina doña Clara Ucha de Alberto y Lloveres, esposa del capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, y del "Ordóñez" doña María Salomé Ribó de Mayans, esposa del director general de Navegación.

Han estado presentes en la ceremonia el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Vicente Alberto y Lloveres; el presidente del Consejo de Administración de la Empresa Nacional Bazán, don Angel Morales; el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, don Enrique Golmayo; alcalde de San Fernando, señor Rubio Gutiérrez; contraalmirante, director del Instituto Hidrográfico; jefe de la base naval de Rota; jefe del Estado Mayor de la Zona; director de la factoría de San Fernando y otras autoridades civiles y militares.

Las características de los dos patrulleros ligeros son las siguientes: Eslora total, 36,20 metros; manga, 5,80 metros; desplazamiento, 134 toneladas; propulsión, dos motores Diesel con una potencia total de 6.000 HP.; velocidad, 36,5 nudos, y dotación, 19 hombres.

El armamento militar de las nuevas unidades está constituido por un cañón de 40 milímetros situado en la proa, con cargador automático para 144 disparos y un ritmo de fuego de 300 disparos por minuto, así como una ametralladora de 20 milímetros, con un ritmo de 1.000 disparos por minuto. ■

CHIPIONA

MALESTAR POR LA PRESENCIA DE PESQUEROS SANLUQUEÑOS

CHIPIONA (Cádiz).—El peligro de una parcial extinción de las sardinas, boquerones y chanquetes que suelen criarse por esta zona es el motivo principal del malestar surgido entre los pescadores de esta localidad a la vista de las faenas que durante los últimos días vienen realizando en este muelle algunos barcos pesqueros de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).

Dos de estos barcos sanluqueños estuvieron dedicados ayer a las faenas de pesca con redes (prohibidas dentro de los muelles) en el interior del de Chipiona, en la parte en que se encuentran los bancos de crianza de las especies.

Realizadas sus faenas a primeras horas del día, pretendieron reanudarlas posteriormente, pero al advertir la presencia de la autoridad de Marina en el muelle chipionero decidieron hacerse inmediatamente a la mar.

Sin embargo, por la tarde fueron seis los barcos pesqueros sanluqueños que volvieron a dedicarse a las prohibidas faenas, dándolas por terminadas sólo cuando la cercanía de la bajamar les impidió continuar echando las redes. ■

TORTUGA DE 275 KILOS

CHIPIONA (Cádiz).—Una gigantesca tortuga marina de la especie vulgarmente denominada "laúd" y con las mismas características de la tortuga común, sólo que con cuatro grandes aletas, dos delanteras y dos posteriores, ha sido capturada por unos pescadores en aguas de Chipiona.

El animal, conseguido en las inmediaciones de la zona Boya del Picacho, ha pesado 275 kilos y su concha coriácea es de unos dos metros de larga.

La captura la realizaron los marineros Baldomero Zaragoza Porras y Francisco Miranda Porras, ambos de Chipiona, quienes la atraparon en sus redes y la izaron a bordo del pesquero "Virgen de Libia", con el que faenaban en aguas del Atlántico.

La carne de estos animales no es comestible, pero sí alcanza un gran valor su concha coriácea. Ejemplares como el ahora capturado, aunque menos voluminosos, son relativamente frecuentes en estas costas, donde hace unos tres años también se capturó otro que llegó a pesar alrededor de doscientos kilos. ■



SANLUCAR

VISITA A LAS BODEGAS

SANLUCAR.—Con ocasión del Curso Internacional de Verano que se celebró en el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda, y del que informábamos en el anterior número de la revista, la alcaldesa de Saint John's (Terranova) visitó las bodegas de González Byass, las cuales son visitadas, asimismo, todos los años por los alumnos del mencionado Curso. En una de las cubas estampó su firma como recuerdo de esta visita. El director general de González Byass y el vicesecretario general del ISM acompañaron a la señora alcaldesa durante su recorrido por las instalaciones.



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EL TRANSATLANTICO "CUNARD COUNTES", EN EL PUERTO DE LA LUZ

LAS PALMAS.—El transatlántico británico "Cunard Countes", que acaba de realizar un viaje inaugural con un numeroso grupo de turistas, en el puerto de La Luz.

ARRECIFE DE LANZAROTE

TREINTA NAUFRAGOS ESPAÑOLES RECOGIDOS POR UNA PATRULLA MARROQUÍ

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Los 30 naufragos del motopesquero andaluz "Antonio y Beatriz", que embarrancó en el litoral del Sahara Occidental, han sido recogidos por una patrulla militar marroquí.

La patrulla, que ocupaba varios camiones en tareas de vigilancia cuando los naufragos pisaron tierra africana, los trasladó a El Aaiún sin novedad.

El "Antonio y Beatriz" había zarpado de su base de Arrecife para iniciar la faena de pesca y, al surgir el accidente, lanzó un SOS por radiotelefonía que fue atendido por el también motopesquero arrecifeño "Roque Rublo".

Dados los importantes daños sufridos por el "Antonio y Beatriz", como consecuencia del embarrancamiento, se estima casi imposible su recuperación.

LLEGADA A ARRECIFE.—Llegaron a Arrecife los veintisiete naufragos del motopesquero "Antonio y Beatriz", que el pasado martes embarrancó frente a la localidad marroquí de Tarfaya.

Según manifestaron los tripulantes, pasaron momentos angustiosos, pues la balsa que ocuparon algunos de ellos para llegar a tierra volcó, lanzándolos contra la orilla, que lograron ganar finalmente. Horas más tarde también abandonaron el barco, mediante un cabo tendido a tierra y por el cual fueron deslizando los seis tripulantes que quedaban a bordo, ya que el "Antonio y Beatriz" se había roto en varios pedazos.

Tanto en Tarfaya como posteriormente en El Aaiún, las autoridades marroquíes dispensaron a los naufragos toda clase de atenciones hasta regresar a Lanzarote.

El "Antonio y Beatriz" está matriculado en Barbate de Franco, aunque actualmente tiene su base en Arrecife. ■

SANTA CRUZ DE TENERIFE

REUNION DE LA COMISION INTERNACIONAL DE PESQUERIAS DEL ATLANTICO

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El director general de Pesca Marítima, Víctor Moro, asistirá a las reuniones de la Comisión Internacional de Pesquería del Atlántico del Noroeste, que tendrá lugar en esta capital.

En estas reuniones participará una nutrida representación de Hispanoamérica, así como de varias poblaciones españolas. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

JUVISET 76

CONCURSO NACIONAL DE PINTURA Y REDACCION "LOS JOVENES Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO"

El Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo y la Delegación Nacional de la Juventud convocan un concurso de pintura y redacción sobre "Seguridad en el trabajo", que tendrá una fase provincial y otra nacional.

A la provincial podrán concurrir todos los jóvenes españoles cuya edad no sea superior a los veinticinco años. Las modalidades del concurso, en ambas fases, serán: Dibujo, frase o "slogan", realizado por jóvenes de hasta trece años; pintura, cartel o mural, por jóvenes entre catorce y dieciocho años; redacción, artículos o vivencia, por jóvenes entre dieciocho y veinticinco años. Hay establecidos varios premios (reloj, microscopio, binoculares) por valor de 4.000 pesetas.

Los trabajos premiados en la fase provincial pasarán a la nacional, y optarán a cada uno de los tres premios de 50.000 pesetas y copa grabada.

Los trabajos deben ser enviados a la Delegación Provincial de la Juventud o al Gabinete Técnico Provincial del Servicio Social de Higiene y Seguridad en el Trabajo de la provincia donde resida el concursante antes del 15 de noviembre de 1976. ■

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

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



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



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

FLOTA

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

Cádiz: Puerto Santa María:
Avda. Generalísimo, 2 Muelle comercial, s/n.
Tels. 27 46 50-27 46 54 Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA Telex: 76036 OSA

¡Ahora con **FURUNO**[®] nos hemos superado!

Efectivamente, el radiogoniómetro automático FURUNO ADF-5 supera a todos los existentes en el mercado.

Sus características y perfección técnica le convierten en el mejor y más avanzado.

De tamaño compacto, fácil instalación y sencillo manejo, el radiogoniómetro FURUNO ADF-5 es el ideal para su embarcación.

Dispone de receptor de onda continua, onda media, BM y BLU, 5 canales fijos y sintonización continua. No tiene ambigüedad de 180°.

FURUNO.—Siempre a la vanguardia.



Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.

LA DURACION MAXIMA (SEMANA ORDINARIA) SERA DE 44 HORAS EFECTIVAS

El Real Decreto 2.279/76, de 16 de septiembre, publicado en el "B. O. del E." de 30-9-76, número 235, regula con carácter transitorio el régimen de jornada y descansos del trabajo en el mar.

Dada su importancia, lo transcribimos íntegro a continuación.

En la Ley dieciséis/mil novecientos setenta y seis, de ocho de abril, de Relaciones Laborales, se incluyen entre las relaciones laborales de carácter especial el trabajo en el mar, cuya regulación deberá establecerse en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de dicha Ley, tal como se previene en su disposición adicional cuarta.

Con independencia de lo que se expresa en el párrafo anterior, en la disposición transitoria primera de dicha Ley de Relaciones Laborales se determina que mientras no se aprueben las normas propias de las relaciones laborales especiales el Gobierno acordará transitoriamente la aplicación de disposiciones concretas de la tantas veces citada Ley dieciséis/mil novecientos setenta y seis, y teniendo auténtico imperativo de urgencia la fijación del régimen de la jornada laboral del personal de trabajo en el mar, mediante este Real Decreto se determina, con el mencionado carácter transitorio, el sistema de jornada y de descansos del repetido personal.

En su virtud, a propuesta del ministro de Trabajo, oída la Organización Sindical y previa deliberación del Consejo de Ministros en su sesión del dieciséis de septiembre de mil novecientos setenta y seis.

DISPONGO:

Artículo primero.—En el trabajo en el mar, la duración máxima de la semana ordinaria de trabajo será de cuarenta y cuatro horas efectivas.

Artículo segundo.—Exclusiones. Las disposiciones en materia de jornada no serán aplicables:

a) Al personal de Inspección.

b) Al Capitán, Piloto o Patrón de Cabotaje que ejerza el mando de la nave, al Jefe del Departamento de Máquinas, Sobrecargo o Comisario, Mayordomo y Oficiales que estén a cargo de un servicio, siempre que no vengán obligados a montar guardia.

c) Al Médico.

Artículo tercero.—El personal no podrá exceder en su trabajo efectivo de veintiocho horas sobre la jornada ordinaria de cuarenta y cuatro horas semanales ni realizar una jornada diaria superior a doce horas, tanto si el buque se halla en puerto como en el mar, salvo en los casos de fuerza mayor en que peligre la seguridad del buque o de la carga o se trate de proveer al buque de víveres, combustibles o material lubricante en casos de apremiante necesidad.

Artículo cuarto.—Uno. Entre la terminación de una jornada y el comienzo de la siguiente el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de ocho horas en la Marina Mercante y de seis horas en la de Pesca, estimándose como tiempo de descanso en el mar aquel en que el personal esté libre de todo servicio. Este descanso mínimo para el trabajador de Marina Mercante será de doce horas cuando el buque se halle en puerto y se considerará como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su cuenta propia voluntad.

Dos. En la Marina Mercante al organizarse por el Capitán, Piloto o Patrón que ejerce el mando de la nave los turnos de guardia en el mar deberá tener presente

que las mismas no podrán durar más de cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

Tres. No obstante, lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellos casos en que el Capitán o Patrón puede exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y entretenimiento de la nave, se podrán computar los descansos por períodos de meses naturales, sin que en ningún día en la Marina Mercante, salvo en los casos de fuerza mayor, el descanso pueda ser inferior a ocho horas.

Artículo quinto.—El descanso de día y medio semanal a que hace referencia el artículo veinticinco de la Ley dieciséis/mil novecientos setenta y seis, de ocho de abril, de Relaciones Laborales, podrá computarse, por períodos de meses naturales, y se regulará de acuerdo con las siguientes normas:

a) Su disfrute es obligatorio para la totalidad del personal, incluidos los Capitanes, Pilotos, Patronos y demás cargos excluidos del régimen de jornada ordinaria.

b) Si al finalizar cada mes natural no se hubieran disfrutado los días completos de descanso que correspondan, se abonarán en metálico los días no disfrutados con el incremento previsto en el apartado cuatro del artículo veintitrés de la Ley dieciséis/mil novecientos setenta y seis, de ocho de abril, de Relaciones Laborales.

No obstante lo expuesto en el párrafo anterior, los interesados podrán optar por la renuncia a la compensación en metálico de la mitad de los días no descansados y su acumulación para cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto por reparación u otras causas. Si se produce esta acumulación, cada día no compensado en metálico otorgará el derecho a disfrutar un día de descanso. En la Marina Mercante se abonará con plus de navegación.

También podrán optar por la acumulación de la mitad o totalidad de dichos días al período de vacaciones, con iguales derechos y en la forma prevista por la Ordenanza de Marina Mercante para el disfrute de los mismos.

No procederá la acumulación en las condiciones anteriormente citadas en aquellos casos excepcionales que pudieran originar grave perjuicio, no dimanante de escasez de plantilla.

Artículo sexto.—Cada hora de trabajo que se realice sobre la semana laboral ordinaria se abonará con un incremento de un cincuenta por ciento sobre el salario que corresponda a cada hora ordinaria. Asimismo se abonarán con el mencionado cincuenta por ciento de incremento las horas de trabajo que en cualquier día excedan de nueve en la Marina Mercante.

Artículo séptimo.—El presente Real Decreto, con carácter transitorio, como establece la disposición primera de la Ley dieciséis/mil novecientos setenta y seis, de Relaciones Laborales, entrará en vigor el día primero del mes siguiente a su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Artículo octavo.—Queda facultado el Ministerio de Trabajo para dictar las Ordenes y Resoluciones que requiera la ejecución de este Real Decreto.

DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

JEFATURA DEL ESTADO

Corrección de errores del Real Decreto-Ley, 15/1976, de 10 de agosto, por el que se modifica la base de cotización y se perfecciona la acción protectora por desempleo. ("B. O. del E." de 14-IX-76, núm. 221.)

TRABAJO

Orden de 26-VI-76, sobre participación de las entidades gestoras de la Seguridad Social en la tramitación y financiación de las becas-salarios para el curso 76-77. ("B. O. del E." de 23-IX-76, núm. 229.)

Orden de 7-IX-76, por la que se modifica la de 5-V-67, por la que se establecen normas para la aplicación y desarrollo de las prestaciones por desempleo en el Régimen General de la Seguridad Social. ("B. O. del E." de 17-IX-76, núm. 224.)

Orden de 9-IX-76, sobre asimilación al alta en los distintos regímenes de la Seguridad Social del Servicio Social de la Mujer. ("B. O. del E." de 25-IX-76, núm. 231.)

Real Decreto 2.279/1976, de 16 de septiembre, por el que se regula con carácter transitorio el régimen de jornadas y descansos en el trabajo en el mar. ("B. O. del E." de 30-IX-76, núm. 235.)

Corrección de erratas del Real Decreto 1.925/1976, de 16 de julio, por el que se modifican determinados artículos de la Ley de Procedimiento Laboral, texto refundido aprobado por Decreto 2.381/73, de 17 de agosto. ("B. O. del E." de 30-IX-76, núm. 235.)

Real Decreto 2.325/1976, de 1 de octubre, por el que se revisa el salario mínimo interprofesional para el período comprendido entre el 1 de octubre de 1976 y el 31 de marzo de 1977. ("B. O. del E." de 8-X-76, núm. 242.)

COMERCIO

Orden de 2-VII-76, sobre suspensión temporal de instalación de nuevas depuradoras de moluscos. ("B. O. del E." de 9-IX-76, núm. 217.)

Orden de 31-V-76, sobre regulación de instalación de viveros flotantes del cultivo del mejillón. ("B. O. del E." de 16-IX-76, núm. 223.)

Orden de 13-IX-76, por la que se anuncian los exámenes para capitán de pesca correspondientes a la segunda convocatoria del presente año y se nombra el Tribunal que ha de juzgarlos. ("B. O. del E." de 21-IX-76, núm. 227.)

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 2-VIII-76, por la que se convocan exámenes para obtener el título de buzo de gran profundidad y buceador de primera clase. ("B. O. del E." de 22-IX-76, núm. 228.)

Orden de 30-VI-76, por la que se acepta la renuncia parcial a la superficie de un parque de cultivo otorgado en el estero del Pinillo de Ayamonte (Huelva). ("B. O. del E." de 23-IX-76, núm. 229.)

Resolución de la Dirección General de Pesca, de 31-V-76, sobre eliminación de manchas producidas por hidrocarburos en el mar. ("B. O. del E." de 23-IX-76, núm. 229.)

Orden de 30-V-76, por la que se concede el cambio de dominio de una cetárea situada en la ensenada de Orzan, distrito marítimo de La Coruña. ("B. O. del E." de 24-IX-76, núm. 230.)

Orden de 30-V-76, por la que se concede la instalación de un parque de cultivo de moluscos en la zona marítima de Carril, distrito marítimo de Villagarcía. ("B. O. del E." de 25-IX-76, núm. 231.)

Orden de 30-VI-76, por la que se accede a la instalación de dos viveros de cultivo. ("B. O. del E." de 25-IX-76, núm. 231.)

Orden de 30-VI-76, por la que se autoriza el cambio de dominio de la concesión de tres viveros flotantes de mejillones. ("B. O. del E." de 25-IX-76, núm. 231.)

Orden de 2-VII-76, por la que se autoriza el cambio de dominio de una cetárea situada en la ensenada de Punta Villueira, distrito marítimo de Camariñas. ("B. O. del E." de 28-IX-76, núm. 233.)

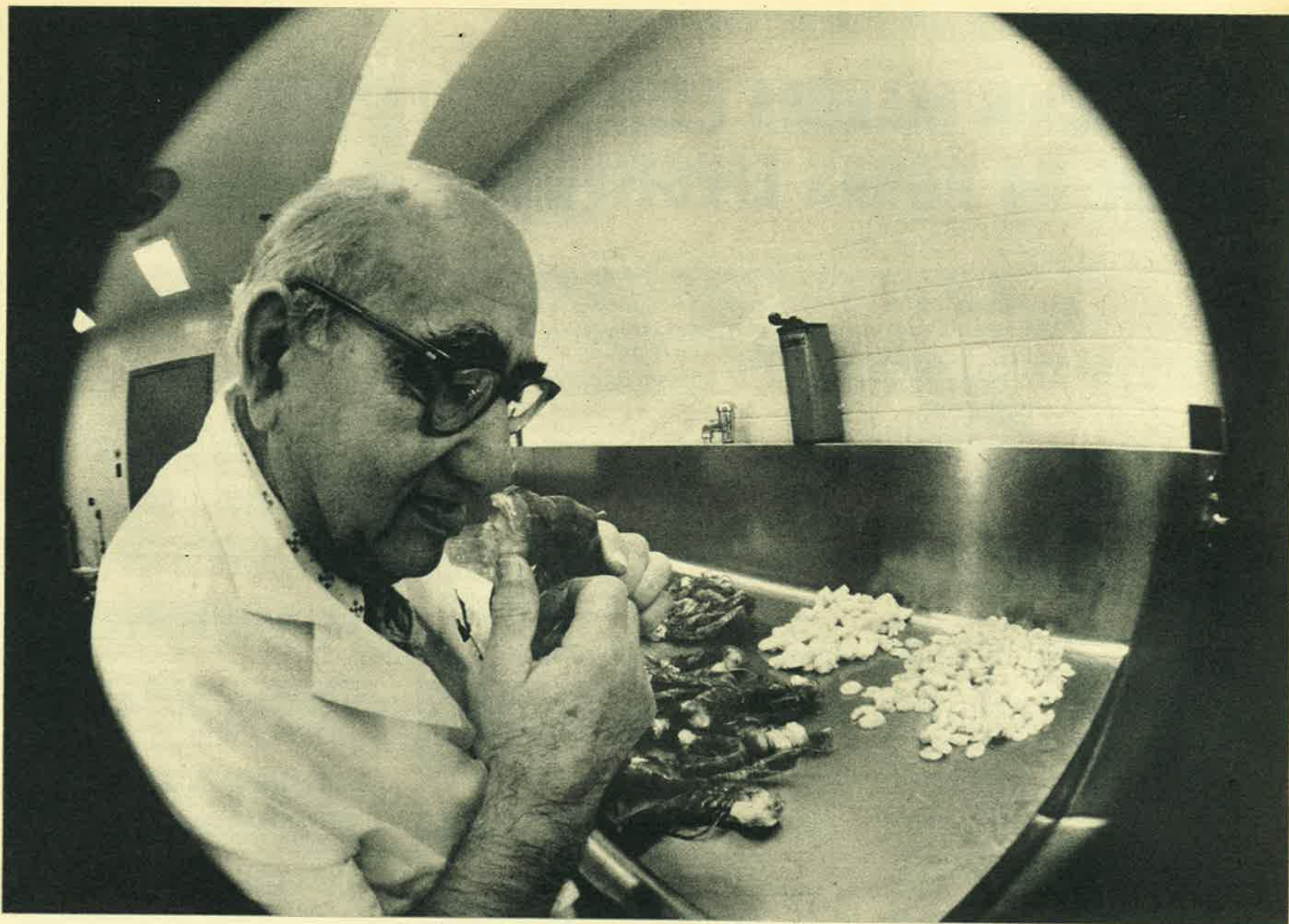
Ordenes de 30-VI-76, de concesión para instalar parques de cultivo de moluscos en la zona marítimo-terrestre de Carril, distrito marítimo de Villagarcía. ("B. O. del E." de 29-IX-76, núm. 234.)

Orden de 24-IX-76, sobre régimen arancelario aplicable a buques extranjeros autorizados para efectuar tráfico de cabotaje nacional. ("B. O. del E." de 5-X-76, núm. 239.)

NUEVO DIRECTOR DE LA ESCUELA OFICIAL DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE VIGO

Por resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ha sido nombrado director de la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Vigo don Juan José Louro Lojo.

El señor Louro Lojo sustituye en el cargo a don Raimundo Fernández Montenegro, que había desempeñado la dirección de la Escuela desde 1964.



La vista del ojo de pescado: La idea puede revolver el estómago a algunas gentes, pero para Al Weber, olfateador de pescado del Gobierno norteamericano, con dedicación plena, el olor de pescado —y otros olores— constituyen su modo de vida. Aquí aparece en su laboratorio, olfateando langostinos, que han sido importados de España, para detectar su calidad. (Foto: BEN ROSS. CAMERA PRESS-AGENCIA ZARDOYA.)

LA CALIDAD DEL PESCADO... POR LA NARIZ

Muchas personas que no pueden soportar el pescado dicen que es su olor lo que les repugna. Ese aroma fuerte, acre, del mar basta para que sus estómagos se revuelvan. Al Weber, sin embargo, se pasa todo el día olfateando toda clase de pescados. Como olfateador de alimentos del Gobierno norteamericano, ese es su trabajo..., e indudablemente tiene una buena nariz para ello.

Mientras algunas personas son capaces de dar un gran rodeo en torno a una manzana para no pasar por una pescadería, Al Weber ha cultivado el sentido del olfato, hasta el punto de que es capaz de clasificar los langostinos en tres clases diferentes olfateándolos una sola vez. La clase primera está considerada como un buen producto comercial, libre de descomposición. La clase segunda tiene una ligera, aunque clara, descomposición y la clase tercera está en descomposición avanzada. Sólo los alimentos de la clase primera pueden ser vendidos en los Estados Unidos. Nunca titubea en estas cosas. Si al olfatear por vez primera no puede decir inmediatamente si se trata de la clase primera o segunda, olfateará un par de veces más la mercancía. Luego, si no es capaz todavía de afirmar positivamente que se trata de mercancía de la clase segunda, la deja incluida en la clase primera.

—Si uno tiene duda entre lo bueno y lo malo, debe decir que es bueno. El producto ha de contar con el beneficio de la duda —afirma—.

Esa misma regla se aplica entre la clase segunda y tercera.

Esto significa, indudablemente, que algunos casos límites de alimentos de la clase primera salen a la venta, pero Al nos dice:

—Me sorprende lo que yo califico de descompuesto y las gentes consideran que tiene un gusto estupendo. Y, además, en el pescado una vez guisado no hay gran peligro de que nadie enferme.

Al comenzó su carrera en la Administración de Alimentos y Drogas en 1943, como químico de la alimentación. Su ascenso a olfateador de alimentos fue puramente accidental. Su supervisor le pidió que oliera un embarque urgente de pescado cuando se hallaban ausentes los olfateadores regulares de alimentos. Al ver el trabajo que había hecho Al, el supervisor proclamó:

—Sin duda, tiene usted un buen olfato.

Y con esto se lanzó su carrera como olfateador.

¿Qué se necesita para ser un buen olfateador de pescado? Aparte de la necesidad patente de un buen sentido del olfato, un buen olfateador ha de ser capaz de distinguir entre los olores de descomposición y los olores causados por otros factores. Un problema frecuente es el del pescado fresco que se ha contaminado con derrames de petróleo o al ponerse en contacto con productos químicos en un bote. Puede obtenerse, indudablemente, alguna indicación de la calidad por el color, pero Al dice:

—El único criterio real es el olor. Una vez que uno se ha entrenado para ello, puede fiarse completamente de su olfato... Es mucho más seguro que cualquier decisión química.

Y es también más rápido. Al puede olfatear veinticuatro latas de atún en una hora, en tanto que la prueba química puede exigir de ocho a veinte horas. Al olfatea de 2.000 a 4.000 piezas individuales de alimento diarias.

Durante los últimos treinta años ha venido olfateando con diligencia, y cabría pensar que sus funciones olfáticas estarían disminuidas por ese hecho, pero no es así. Se resfría muy pocas veces, pero incluso cuando está resfriado eso no le impide realizar su trabajo.

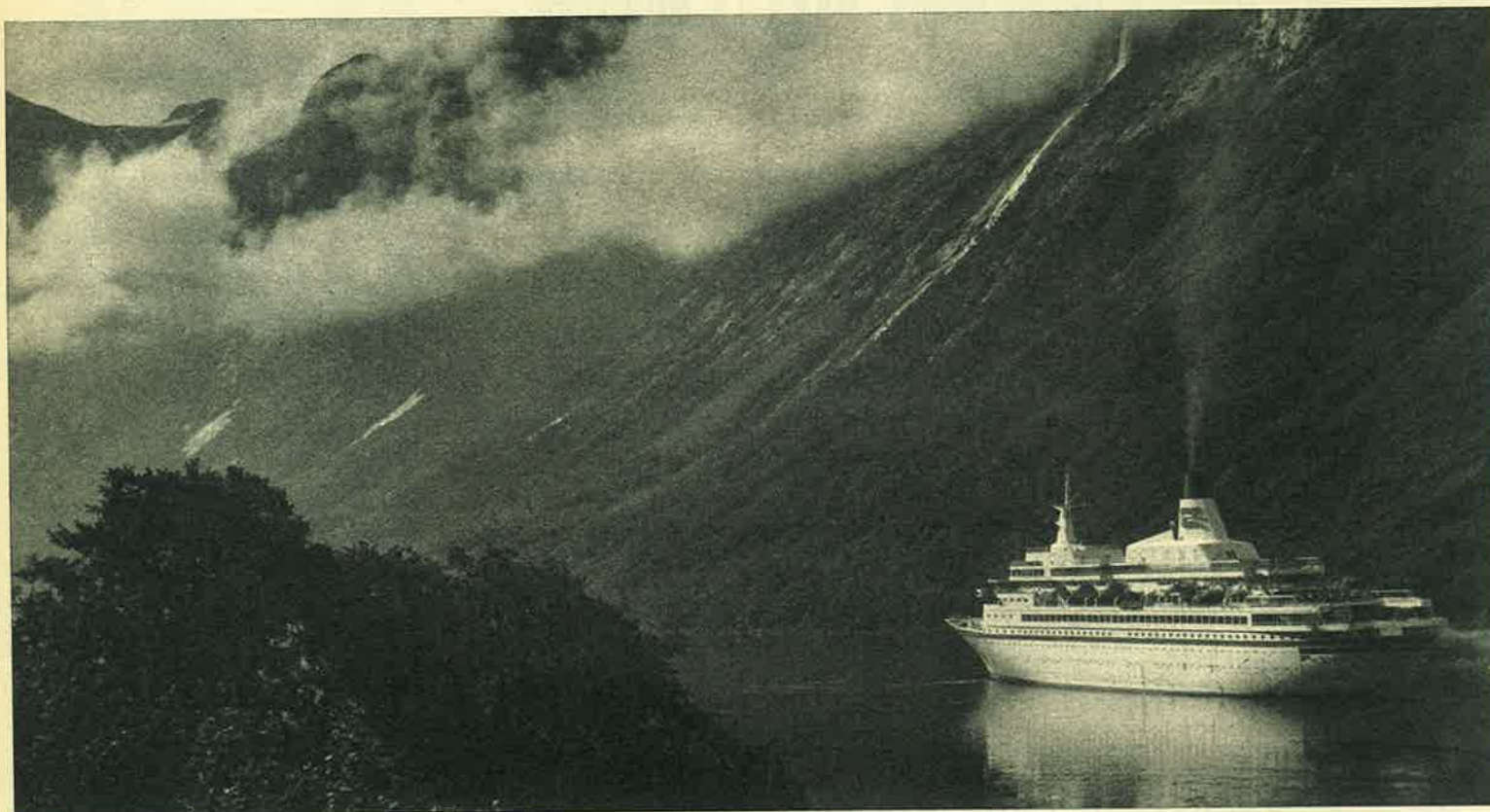
—Simplemente, olfateo con un poco más de lentitud.

En cualquier caso, siempre da un descanso a su nariz pasadas algunas horas.

El poseer una nariz famosa le proporciona muchas peticiones extrañas. La Administración de Alimentos y Drogas en una ocasión recibió una queja de una cerveza de gusto extraño y pidió a Al que investigara el asunto. Después de husmearla y olfatearla una vez, declaró:

—Tiene buen sabor. Quien se quejó, sin duda había bebido algunas cervezas de más.

Incluso cuando no trabaja, Al está dispuesto a entrar en acción; por ejemplo, cuando come en un restaurante. Tanto olfatear pescado, cabría pensar que Al tendría que estar harto de la vista —y no digamos del olor— del pescado. Nada de eso. Disfruta con un bocadillo de sardinas como cualquier otra persona. El rostro de Al Weber tal vez no sea una fortuna, pero sí lo es su nariz.



EN EL FIOR

Miles de turistas recorren, como todos los años, los fiordos noruegos. La belleza de los parajes y las cristalinas y apaciguadas aguas ofrecen al viajero sensaciones de paz y descanso, tan vitales. El crucero "Royal Viking", de la fotograffa, es uno de los muchos que recorren los fiordos, aún en esta época del año.

NUEVO SERVICIO METEOROLOGICO PARA EL ARTICO CANADIENSE

Radio Canadá y Ambiente Canadá anunciaron recientemente la introducción de un servicio meteorológico innovador para el Artico canadiense.

Este servicio es el resultado de un plan original preparado por el Servicio Norteño de Radio Canadá y desarrollado por los ingenieros de ésta en cooperación con el Servicio Ambiental Atmosférico. El uso de los aparatos electrónicos más avanzados y la técnica de ingeniería más moderna permiten la transmisión rápida de partes meteorológicas actualizadas a los televisores del Norte a través de dos canales del satélite de comunicaciones "Anik".

El centro del Artico de Edmonton, del Servicio Ambiental Atmosférico, prepara los partes meteorológicos que se retransmiten automáticamente al centro de control de la red televisiva de Radio Canadá en Toronto. Unas seis veces al día, la información meteorológica se envía al satélite, desde

(Pasa a la pág. 38)

Estados Unidos

OTRO ASALTO SIN EXITO DE LA CONFERENCIA DEL MAR

NACIONES UNIDAS (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).—La sesión veraniega extraordinaria de la Conferencia sobre el Derecho del Mar ha terminado como las anteriores: sin acuerdo. Un comunicado final lleno de ambigüedades trata de disimular el fracaso, pero lo único claro es que, pese a estar resuelto el 80 por 100 de los asuntos a discutir, el 20 por 100 restante presentan tales dificultades, que los delegados son incapaces de "meterles bajo techado", como se llama por aquí al hacerlos ley por todos aceptada. Lo más grave es que el tiempo empieza a apretar y los países que tienen la sartén por el mango advierten que su paciencia se acaba. Concretamente, los Estados Unidos, por boca de su secretario de Estado, Henry Kissinger, que se desplazó ex profeso a Nueva York, han dicho que o se llega a un acuerdo pronto o ellos empiezan a actuar por su cuenta. Ya lo han hecho, como otros muchos, en lo que respecta a la jurisdicción de las aguas y ampliación de la zona económica de pesca, y se disponen a hacerlo en la explotación de los fondos marinos, que es el gran caballo de batalla.

La advertencia no ha caído en saco roto, y se nota en los pasillos de la ONU un aire de nerviosismo y prisa no detectado en otras asambleas. De ahí que se haya confeccionado un calendario que viene a ser el siguiente: en enero, nueva reunión informal, y para tratar exclusivamente del tema más controvertido, el de los fondos marinos, a ver si consigue llegarse a un compromiso. Luego, en la primavera, vuelta a reunirse en Ginebra, pero esta vez para dar el cerrojazo final, pasándose revista a todos los temas y redactándose los últimos textos. La firma del nuevo Dere-

cho del Mar, suponiendo que al fin se lleve a buen puerto, tendría lugar más adelante en Caracas.

El gran escollo, como les digo, es el aprovechamiento de los fondos marinos, que representan miles de millones de dólares en nódulos de manganeso, níquel y otros minerales que descansan en el fondo del mar. Los países subdesarrollados quieren establecer un organismo internacional encargado de explotarlos y repartir las ganancias entre las naciones más necesitadas. Dicho organismo tendría poder absoluto sobre las riquezas contenidas en el fondo de los océanos. Kissinger les ha dicho que de ninguna manera, que este país, el único con tecnología para explotarlos, no está dispuesto a verse privado de algo que, por estar en alta mar, según el viejo derecho, no tiene dueño y está a disposición de todos. Lo que ha hecho es ofrecerles un compromiso: los Estados Unidos apoyarán el establecimiento de ese organismo para la explotación de los fondos oceánicos, dando el dinero que sea preciso y disponiéndose a compartir su tecnología con los demás. A cambio de eso, espera que sus compañías tengan cierta libertad de acción para emprender las exploraciones y explotaciones. Lo que Kissinger vino a la postre a ofrecer fue el repartirse los fondos del océano de forma que la mitad más o menos de ellos quedaran bajo una autoridad internacional, mientras la otra mitad quedasen a disposición de las compañías privadas, norteamericanas, se sobreentiende, pues son las únicas que pueden hacerlo. Y lo puso todo en un "lo toma o lo deja", ya que, de no aceptarse su oferta, Washington dará luz verde a sus compañías para que inicien los trabajos. Es lo que ha preocupado y obligado a

pensar que mejor es aceptar la oferta americana que quedarse sin nada.

Pero imagino que a los lectores de "Hoja del Mar" les interesará muchísimo más lo que se ha dicho y decidido sobre el tema de la pesca. No se ha avanzado mucho en él: la "zona económica" de las 200 millas está prácticamente decidida, pero faltan por concretar los derechos y deberes de los países costeros que la administran. España, con Portugal, hace hincapié en los "derechos históricos" que determinados países han ido adquiriendo en determinadas aguas a lo largo de los años y aun de siglos, y pide que se respeten. Hay acuerdo de principio de que será así. Pero por ahí han tratado de meterse innumerables países, los llamados "desaventajados marítimamente", que exigen también ventajas y derechos en esos tradicionales bancos pesqueros. La polémica está centrada ahí. España capitanea un grupo que defiende se concedan dichas ventajas tanto a los "históricos" como a los subdesarrollados, pero se opone terminantemente a que países superdesarrollados traten también de colarse. "Una cosa —me ha dicho un delegado español— es que un país del tercer mundo trate de asegurarse esos privilegios y otra muy distinta es que lo intente una potencia como Alemania Occidental. Estamos dispuestos a que este principio de las características económicas de cada país se imponga sobre el geográfico".

En estas estamos. Como ven, el nuevo Derecho del Mar no va a ser fácil de sacar adelante, y por cada paso que se da, muchas veces hay que dar otro atrás. Pero el plazo se acaba, y todos se dan cuenta de que o llegan a un acuerdo en las próximas sesiones o cada cual campará por los mares por su cuenta y riesgo. ■

MEXICO

ESCUELA TECNICA PESQUERA EN ISLA DE CEDROS

MEXICO (Corresponsal).—Parece que va creciendo el interés del Gobierno mexicano por desarrollar, de forma acelerada, lo que aquí ha de ser —pues los recursos naturales existen— una importante industria del país. Nos estamos refiriendo a la de la pesca.

Las corrientes de Humboldt por el Sur y la ecuatorial del Norte —así como la corriente de California— traen aguas ricas en alimentos para la flora y la fauna de estas costas.

Para el presente año de 1976 el Gobierno se ha fijado la meta de capturar medio millón de toneladas de pescado de todas las especies, aunque las más abundantes y comerciales son: atún, barrilete, bonito, jurel, sardinas, anchoveta, mero, corvina, sierra, tiburón, huachinango, calamar, percebes, pulpo, camarón, langosta y ostión.

APRENDER A PESCAR

El pescado existe, pero, ¿quién lo pesca? Esa es la realidad de la problemática pesquera mexicana: no hay especialistas en materia pesquera y la riqueza natural de la plataforma continental de México ha sido, hasta hoy, explotada por los extranjeros.

Ante tal eventualidad, el Gobierno ha creado (ya se ha puesto la primera piedra) el Instituto de Ciencias y Tecnologías en Salina Cruz-Oaxaca, que, junto con la Escuela de Ingeniería Pesquera de Zampico, el Instituto Nacional de la Pesca y la Subsecretaría de la Pesca, pretende encaminar al pescador mexicano para que se capacite y utilice los adelantos de la ciencia y tecnología en sus faenas laborales.

Existe la riqueza pesquera; se pretende ahora ¡por fin! capacitar al hombre para beneficiarse de ella. ■ ABIU ZAMUDIO

ARTICO CANADIENSE

el que se retransmite al Artico, para su difusión en forma de mensajes impresos que gradualmente se pasan en la pantalla de televisión.

Cuando se considera necesario, el meteorólogo del Artico prepara avisos especiales y partes revisados que se transmiten en el próximo periodo del parte meteorológico.

Inicialmente, las regiones cubiertas por estos partes meteorológicos serán el territorio del Yukón, el Norte de la Columbia británica y el valle Mackenzie, desde el Gran Lago del Esclavo hasta el delta del Mackenzie, así como las áreas aledañas a Sachs Harbour, Chesterfield Inlet, Baker Lake, Coral Harbour y Frobisher Bay.

Dado que la falta de comunicaciones en el Artico ha presentado siempre dificultades en la distribución oportuna de información meteorológica, el sistema se ha diseñado teniendo en cuenta estas necesidades singulares de la población del Norte.

SESENTA BARCOS DE ALTURA PESCAN EN EL LEJANO NORTE, ENTRE NORUEGA, GROENLANDIA Y LAS COSTAS DE ISLANDIA, PARA LA NORDSEE.

Departamento de selección: por las vías de rodillos vienen las cajas, van las cajas, y hay que vaciarlas, y hay que llenarlas, tirando los desperdicios a un lado. Y así muchas horas diarias.

Diez mil hombres, aproximadamente —alemanes y extranjeros—, trabajan en el mar pescando, o en tierra preparando pescado en las fábricas, u organizando la venta y atendiendo al público en la enorme cadena de restaurantes y pescaderías que, en Alemania, Holanda y Austria, ostentan en su fachada la palabra: Nordsee.



NORDSEE, EL CONSORCIO PESQUERO MAS IMPORTANTE DE EUROPA



Uno de los "Fisch-Restaurants" (restaurante de pescado) de la Nordsee, en Holanda, en Utrecht, Elizabethstraat 29.



BREMERHAVEN (Especial para "Hoja del Mar").—Es una tarde de lluvia, de viento. Una tarde gris y plateada, húmeda, tristonca, pese a la primavera que vistió—hace semanas ya—de verde las copas de los árboles y cubrió la tierra con una pelusina de hierba joven.

El empleado del departamento de Relaciones Públicas nos recibe amablemente. Nos muestra la fábrica. Nos lleva por largas naves mecanizadas. La mayor parte de los obreros —en la fábrica— son obreras: españolas, portuguesas, yugoslavas. El aire huele a sal, a humedad, a pescado. Las máquinas giran, arrastran, empujan las cajas, traen cajas sin parar, sin parar, sin hacer apenas ruido, sin cansancio. Y las obreras, vestidas de blanco, mueven las manos de prisa, envuelven, pesan, colocan mercancía en las cajas, apilan cajas, apenas —por lo que sea— levantan los ojos. Cada dos horas, cinco minutos de descanso, un descanso que hay que aprovecharlo para todo: para ir al retrete, o para comerse el bocadillo, o para ir a reclamar a la oficina de pagos cuando alguien cree que olvidaron pagarle las horas extras o que le descontaron demasiados impuestos, o a ver qué pasa que el subsidio familiar no llega. Por lo demás, no hay problemas —nos dicen—. Estamos muy contentos con nuestros extranjeros...

PESCADO PARA TODA EUROPA

Luego, arriba, en el despacho —sin lujos, más bien ascético— de uno de

los directores, nos ofrecen café y nos dan cifras.

La Nordsee (la empresa Mar del Norte, dicho en castellano) es el complejo pesquero-industrial-comercial más importante de Alemania —nos dicen— sí, incluso, quizá, de toda Europa. Nuestro lema es: "Pescado para toda Europa". Nuestro principio: rentabilidad productiva. Un principio que sostenemos consecuentemente desde hace ochenta años ya, abasteciendo de pescado fresco y de conservas de pescado de la mejor calidad a todas, o casi todas, las ciudades de Alemania, sí, e incluso de Austria, Holanda y Suiza.

La Nordsee fue fundada en 1896 contando sólo con una reducida flota pesquera y una fabriquitita en tierra. En aquella época, el interior del país, apenas si conocía el pescado. Nuestro lema empezó siendo: "Pescado para toda Alemania". Pero las cosas, una vez puestas en marcha, ya no se detienen...

LOS TRES EJES FUNDAMENTALES

Las actividades de la Nordsee se desarrollan, giran, sobre tres ejes fundamentales: pescar, conservar, vender. Para la pesca de altura cuenta con una flota de 42 barcos pesqueros

● **ALREDEDOR DE 2.000 TRABAJADORES ESPAÑOLES, PORTUGUESES, TURCOS Y YUGOSLAVOS TRABAJAN (DE ELLOS, UNOS 600 SON ESPAÑOLES, CASI TODOS GALLEGOS) EN LAS FABRICAS DE LA NORDSEE.**



Unos 2.500 hombres trabajan el consorcio pesquero industrial-comercial más grande de Europa, sacando riqueza de la mina del mar.

y 18 buques-factoría, en los que trabajan casi 2.500 hombres entre oficiales, mecánicos y marineros. Las fábricas de conserva y congelación de pescado están en Bremerhaven y en Cuxhaven, y en ellas trabajan, en números redondos, otros 2.500 hombres y mujeres. Y en la organización de ventas trabajan casi 5.000 personas más. Porque trabajar es importante, pero vender lo es mucho más todavía. Esparcidos por toda Alemania, Austria y Holanda, la Nordsee tiene 40 depósitos para almacenaje de conservas y pescado congelado, dispuestos en todo momento a servir los pedidos de los 300 establecimientos, o pescaderías, dedicados a la venta al público y de los 148 restaurantes, encuadrados en la organización de ventas de la Nordsee, y en los que se sirven, principalmente, menús a base de pescado. De esos 148 restaurantes, doce se encuentran en Holanda y ocho en Austria. En total, "suma sumandum", la Nordsee coordina y administra el trabajo —por tierra y mar— de un ejército de unos 10.000 hombres.

PESE A LAS CRISIS Y LOS VENDAVALES

Actualmente —nos dicen— toda Europa atraviesa una época difícil, una época de reajuste. La crisis general obliga a coordinar, a racionalizar aún más, hay que mantener vivo —precisamente hoy más que nunca— el principio clásico: rentabilidad productiva. Para ello, lo fundamental es disciplina laboral, sobriedad y firme voluntad de trabajo. Así es como trabajó y prosperó la Nordsee en sus ochenta años de existencia. Y así es como seguirá trabajando y prosperando, pese a todas las crisis, pese a todos los vendavales...

Y mientras nos siguen dando cifras y exponiendo principios económicos, fuera, en la tarde gris, sopla furioso el viento, y abajo, como abejas en sus celdillas, están las obreras vestidas de blanco, ante las máquinas esas que dicen que todo lo hacen ellas solas y que no paran, que no paran... ■ **MANUEL NOALES.**

IRLANDA

CAMPAÑA PARA QUE LOS LÍMITES DE PESCA SUPEREN LAS 50 MILLAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Causó sensación la llegada a la bahía de Dublín del buque "Tillie Lykes", de Nueva Orleans, cargado de 18 locomotoras para el servicio irlandés de ferrocarriles. Con sus casi 40.000 toneladas fue demasiado grande para entrar en el puerto de Dublín, y permaneció cinco días en la bahía, a una distancia de cinco millas de la costa.

La reunión de octubre del Maritime Institute of Ireland adoptó decisiones importantísimas. En primer lugar, decidió la inauguración de una campaña continua en la prensa y por reuniones públicas, con oradores expertos, o privadas, con miembros del Parlamento y del Gobierno, en apoyo de la lucha de la industria pesquera irlandesa para una declaración de límites exclusivos para la pesca de no menos de 50 millas. Los jefes de la industria, después de hacer estudios profundos de la cuestión, quedan convencidos de que la aplicación desde 1982 de las reglas actuales sobre la pesca de la Comunidad Europea arruinará para siempre la industria antes de fines del siglo con pescadores de los otros países de la Comunidad, sirviéndose del derecho dado por dichas reglas de pescar hasta las embocaduras mismas de nuestros ríos.

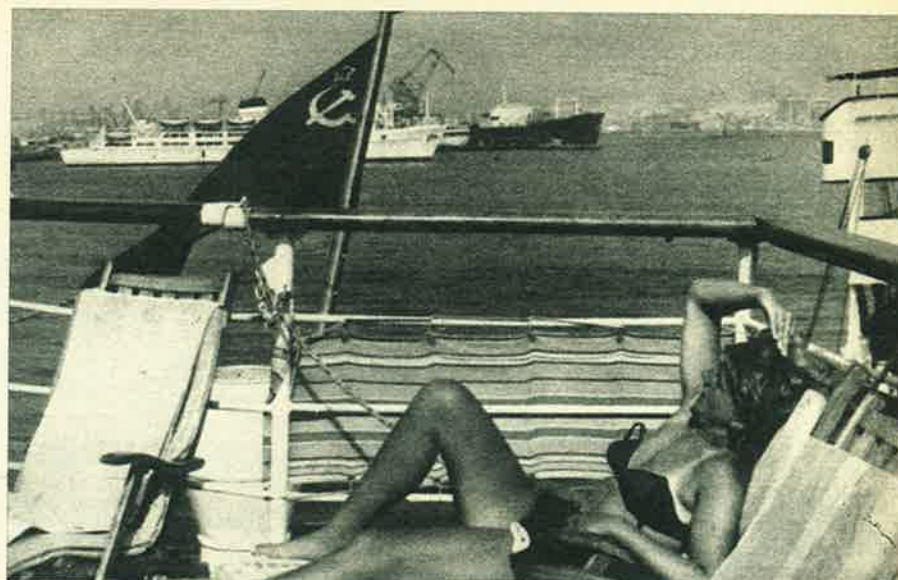
En segundo lugar, decidió el Instituto en principio la preparación minuciosa de un grandísimo simposio, probablemente en el otoño de 1978, titulado Ireland and the Sea (Irlanda y el Mar), donde serán expuestas todas las posibilidades prácticas que existen para el desarrollo de una fuerte economía marítima irlandesa.

Dio la misma reunión la bienvenida a la reaparición de la revista del Instituto "The Irish Maritime Journal", cuyo porvenir había sido amenazado por la situación financiera actual, pero que se halló salvado por la determinación de varios miembros del Instituto. Decidió también el Consejo del Instituto que en su próxima reunión en octubre discutirá la Conferencia de Barcelona organizada por la Liga Naval Española y lo que deberá decir allí su delegado, y expresó su tristeza y la de los muchos irlandeses interesados porque el pro-

fesor Romero, de Santiago de Compostela, haya debido aplazar hasta la primavera del año que viene el épico proyecto de viajar desde Galicia a Irlanda en un barco del tipo utilizado por los celtiberos de la Edad del Hierro. El regalo del lindísimo libro del profesor Romero en el cual se exponen todas sus indagaciones, con muchas y excelentísimas ilustraciones, fue muy comentado.

Se puso en contacto recientemente con el Maritime Institute un español residente en Irlanda, que quiere hacer modelos de todos los buques de la Armada de Felipe II de España naufragados en 1588 alrededor de la costa irlandesa. Un artículo ilustrado en "The Irish Times" muestra que este español, Manuel Grane, es en verdad modelista experto, y miembros calificados del Instituto quieren examinar cuidadosamente sus modelos, esperando que sus conocimientos históricos sobre los varios tipos de buques que figuraron en la famosa flota del siglo XVI igualen a su expertísimo manual.

El Maritime Institute se prepara para la llegada del capitán Toner, retirado, de la Marina de guerra estadounidense, que quiere hacer indagaciones serias sobre los irlandeses que sirvieron en la Marina Real Española en los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX. Almirantes como Butler, del siglo pasado; capitanes como Macdonnell, que comandó el "Royo" (modelo del cual en el Museo Naval de Madrid es tan justamente célebre) en la batalla de Trafalgar, etc. Se espera en el Instituto que escribirá al fin el capitán Toner el libro de los marineros irlando-españoles, para el cual desde largo tiempo guardamos un espacio especial en nuestras bibliotecas. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



El "Maximo Gorki", transatlántico ruso de origen alemán, dedicado a travesías turísticas: hasta el verano de 1977 todo vendido.

LOS ALEMANES Y SUS VACACIONES EN EL MAR CON BARCOS SOVIETICOS

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—"Los rusos ponen los barcos y los alemanes ponemos los turistas", me decía el otro día un amigo, empleado en una oficina de turismo. "En este aspecto, la cooperación entre el Este y el Oeste marcha viento en popa: para las travesías del 'Maximo Gorki' tenemos ya todas las plazas vendidas hasta el verano de 1977".

Desde hace tiempo ya, los turistas alemanes venían dando cierta preferencia a los cruceros turísticos en barcos rusos, esto es cierto. Mas la preferencia se ha convertido casi en necesidad desde la crisis última del petróleo, porque lo que a los navieros de Bremen y Hamburgo les falta, o han de pagar a precios muy elevados, las compañías navieras soviéticas de Leníngrado y Odesa lo tienen en abundancia: combustible barato.

BARCOS DESAPARECIDOS Y REAPARECIDOS CON NOMBRE RUSO

Actualmente hay ya una serie de barcos alemanes de lujo que de pronto desaparecieron y que últimamente reaparecen en los catálogos turísticos alemanes, pero con otro nombre y llevando en la popa la bandera roja con la hoz y el martillo.

Uno de estos buques fue el barco de pasajeros alemán "Hamburg", famoso por su confort y el alto precio de sus cabinas, lo que hacía de él una especie de hotel de lujo flotante, habitado exclusivamente por gente rica. El "Hamburg" aparece ahora en los catálogos de la empresa turística Neckermann con el nombre de "Maximo Gorki", y aunque sigue siendo confortable, ha perdido bastante de su pasado esplendor. Pero esto no parece importarles mucho a los alemanes. Lo que les importa es que los precios son más baratos, bastante más baratos, ahora que antes.

MOTIVACIONES PREFERENCIALES

Otra cosa que en el "Hamburg" convertido en "Maximo Gorki", ha desaparecido es la etiqueta. Ahora no hace falta llevar un "smoking" en la maleta para ponerse a la hora de bajar a tomar la cena.

También están suprimidas las propinas al personal de servicio. Estos dos detalles, por ejemplo, unidos a una tarifa de precios al alcance de bolsillos modestos, es la clave del éxito. Es lo que hace olvidar otras faltas: en el servicio de bar —por ejemplo—, en lo que a variedad de marcas de bebidas y licores se refiere, se nota pobreza, escasez. A veces, dicen, incluso se acaban determinadas bebidas a mitad de la travesía. Por lo demás, el personal de la tripulación, cada cual en su zona de servicio, trabaja impecablemente.

EL OJO CLINICO DE LAS EMPRESAS TURISTICAS ALEMANAS

Este tipo de vacaciones de meterse en un barco —como se acomoda uno en un hotel— y dejarse llevar de un lado para otro, de puerto en puerto, según rutas previamente programadas, es muy del gusto alemán. Pero hasta hace pocos años, pasarse así sus treinta días de vacaciones era un lujo que sólo podían permitirse pasajeros con una cartera robusta de billetes, en la mayoría de los casos empleados ya de cierta edad, retirados incluso de la vida activa. Pero esto no era negocio. Las grandes empresas turísticas necesitan gente, mucha gente. Y esta gente, este público, se encuentra entre los estudiantes, entre los jóvenes empleados. Había, pues, que crear precios accesibles para ellos.

Reconocida esta necesidad, las empresas dedicadas al turismo internacional —como la casa Neckermann, por ejemplo— vieron en seguida el gran negocio que con los baratos barcos rusos podían hacer. Y así fue cómo, en sus prospectos, empezaron a aparecer —en una amplia gama de rutas y travesías turísticas por todos los mares del mundo— nombres de barcos rusos: "Maximo Gorki" (que hace la ruta de África), "Alexander Puchkin" (ruta de América del Sur), "Ivan Franko" (Méjico y el Caribe), "Belorussia" (costas de Europa Occidental y Norte de África), el "Gruzia" (que hace dos semanas de ruta por las islas Canarias y los puertos de Marruecos). Y otros más que figuran en los catálogos de las empresas turísticas alemanas. ■ MANUEL NOALES

LIBROS

Baroja y la mar (2)

"EL LABERINTO DE LAS SIRENAS"

Publicada en 1923, esta es la segunda novela que Pio Baroja dedicó al tema del mar. Dentro de la técnica y del estilo característico de este autor, lo más sobresaliente, a nuestro juicio, de *El laberinto de las sirenas* es la pintura de ciudades (Nápoles, Génova, Marsella, Rocanera) y de paisajes (el mar Tirreno, los Apeninos, la Calabria, etc.) que nos va dejando, como retazos vivos, a lo largo de sus páginas.

LAS CIUDADES.—A Baroja, no cabe duda, le sorprende el bullicio, la vitalidad y el colorido de la vieja y sabia ciudad de Nápoles. Es verdad que llegar a Nápoles (el capitán Andía y su amigo el doctor Recalde) un día de lluvia y con tiempo gris es como llegar a otra ciudad distinta. Pero no por eso deja de encandilarse. "El mar —nos dirá— aparecía brumoso bajo el cielo nublado, con esa luz blanquecina y difusa, bastante frecuente en el Mediterráneo, y que no es, para mi gusto, agradable. La niebla es bonita en el Norte y el sol hermoso en el Mediodía. Esto parece absurdo, pero así es". Pero otro día, ya con sol, acaso con algunas nubes rotas en el horizonte, asistirá a ese momento místico en que la luz cae y muere dulcemente en el mar: "El gris perla del mar se oscureció y se convirtió en un color de mica; el horizonte, más claro, pasó del amarillo pálido al rosa, y en el momento de ponerse el Sol brillaron un momento las olas con reflejos sangrientos, como las escamas de un dragón fabuloso". Y en seguida vendrá la pincelada marina: "Unas barcas negras se deslizaban como fantasmas y se iban alejando por esta superficie de color de perla..."

De Génova (también bajo la lluvia), Baroja se traerá el recuerdo de la plaza de Acquaverde, con la estatua de Cristóbal Colón entre árboles y palmeras que el agua, pensamos, haría suspirar.

Marsella (a donde llega Juan Galardi —el protagonista de la novela— como piloto de la bricbarca *La Abundancia*) será la otra enorme ciudad mediterránea que le asombrará. Es una ciudad gastada, hundida en ese lodazal de las ciudades marineras y corrompidas. "Dominando la vieja dársena —escribirá— se ve a la izquierda una línea de tejados y torres, el fuerte de San Nicolás y el castillo del Faro, negros y sombríos, y más arriba, en una colina, la iglesia de Notre-Dame de la Garde".

Marsella (la ciudad vieja, el barrio de San Juan) le parece una ciudad terrible, casi bíblica, sucia y pestilente. Aquí Juan Galardi perderá el barco a causa de ciertos amores y más tarde lo veremos embarcado en *El Provenzal* y en *La Estrella* por aguas de la Conchinchina y el Japón.

LOS PAISAJES.—Indudablemente, los paisajes del mar, aparte los Apeninos nevados y el Vesubio, que le desencanta un poco, serán los que le atraerán sobre todo. Será incapaz de eludir —como buen vasco— a su vocación marinera. En esta ocasión será el Tirreno el mar que nos describa. "El Tirreno —nos dirá—, que extiende su manto azul recamado de plata entre ruinas, es uno de los mares más admirables de la vieja Europa, un mar con misterios, con tradiciones, con antiguas leyendas. Aquí está la isla de Eolo y de las Sirenas; allá, Escila y Caribdis; cerca, el

país de los ciclopes...". Será en ese paisaje donde Baroja monte toda la trama de su novela, frente a un mar azul y clásico, con tritones que aullan como perros y sirenas mitológicas que cantan y atraen en la noche.

RESUMEN.—Es indudable que el Baroja de estas novelas del mar es un Baroja diferente al de las novelas sociales y de anarquistas. Aquí estamos frente a un Baroja jovial, limpio, profundamente enamorado de la vida marinera. Para Baroja, el mar es siempre una aventura alucinante. Es verdad que su mundo no es sino un guñol gigante y fantástico en el que él se entretiene jugando a los barcos como un niño. Puede que aquí, en estas novelas, se refleje más que en otra parte el alma sentimental, romántica y candorosa de este solitario excepcional. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

LOS MARINISTAS ITALIANOS DEL SIGLO XVIII

La pintura italiana de marinas del siglo XVIII contiene dos tendencias o más bien podríamos decir dos tradiciones marcadamente contrastadas. Una entroncada en el arte violento de Salvador Rosa y la otra introducida en el tranquilo remanso de las placidas vistas de Venecia, encabezada por el gran maestro Juan Antonio Canal, llamado El Canaletto.

En la colaboración anterior se destacó la figura de Salvador Rosa como uno de los más sobresalientes pintores italianos de este siglo XVIII. Ahora vamos a ocuparnos de los restantes maestros más dignos de mencionar y especialmente sobre la figura de El Canaletto, por ser éste el que más influyó sobre la pintura del mar en Italia y el que más se enamoró del tema durante toda su vida.

Canaletto nació en Venecia en el año 1697, donde murió en 1768. Era hijo de un dibujante de decorados para teatros y discípulo de su tío, Antonio da Canal, llamado El Canaletto, por lo que el maestro que comentamos adoptó este sobrenombre.

Siendo muy joven se trasladó a Roma para estudiar perspectiva con Giovanni Panini, pintor especializado en las ruinas de la arquitectura clásica del Imperio romano, volviendo a su ciudad natal para iniciar su obra basada en escenas marineras orladas con detalles arquitectónicamente perfectos sobre los edificios venecianos, en la que naturalmente incluyó las clásicas góndolas venecianas para animar sus cuadros, dentro de una preciosa variedad cromática y una exquisitez de dibujo difícilmente igualable en los sucesores de la escuela de marinistas veneciana.

Entre los años 1735 y 1740 habría que destacar singularmente su gran obra relativa a motivos venecianos, entre las que se encuentran múltiples versiones del puerto de San Marcos, verdaderas obras maestras en las que intervienen buques de guerra de diferentes países, multitud de pequeñas embarcaciones y principalmente góndolas, así como edificios con torres y cúpulas de estilo veneciano, muelles, atracaderos y amarraderos de mástiles de madera y mil temas más, todos ellos, en cada uno de sus múltiples cuadros, reflejados en las tranquilas aguas de los canales.

En 1746 se trasladó a Inglaterra para pintar los preciosos edificios gubernamentales proyectados sobre el río Támesis, habiendo dejado muchísimas obras en dicho país, que



Oleo de Canaletto. Museo Kunsthistorisches, de Viena.

pueden ser contempladas en las colecciones de Windsor, Montague-House, Dudley-House, Wallace, Devonshire de Londres y en el Museo Marítimo Nacional de Londres. Sus mejores obras figuran en los museos de París, Dresde, Londres, Munich, Berlín y Viena.

Francesco Guardi, nacido y muerto en Venecia (1712-1793), fue un destacado discípulo de Canaletto, y a pesar de que se le ha considerado como su imitador, nada hay más lejos de ello, pues su estilo de composición e independencia de criterio se hacen notar acentuadamente en sus obras relativas a Venecia, en las que se muestra menos preciso si bien más fantástico y sentimental que su maestro, revelándose como auténtico poeta de cuanto había de original, pintoresco y viviente en la ciudad del agua y del silencio.

Unido a su cuñado Juan Bautista Tiepolo, fue el más interesante de los pintores de la escuela veneciana del siglo XVIII, aunque en su época fue considerado como un pintor de poca importancia, a causa, sin duda, de su carácter desdenoso y solitario. Guardi fue un pintor de genio fascinador y retrató de forma admirable aquellas fiestas del último período de la gloria veneciana.

Casi todas las obras de Guardi se conservan fuera de Italia. Las más importantes están en el museo del Emperador Federico de Berlín, en los museos de Oxford, Dresde, Munich, Estocolmo, y sus grandes obras "Tempestad en el mar" y "Tormenta en el mar" se conservan, respectivamente, en Milán, museo del castillo Sforzesco, y en Montreal, Colección Van Hovne.

El final del siglo XVII, se caracteriza en la pintura de marinistas italianos por la decadencia de la Escuela de Venecia. Sus últimos pintores, que pudieron distinguirse en las últimas décadas del siglo, fueron Domenico y Gian Antonio, hijos de Francesco Guardi, quienes desarrollaron una versión de estilo rococó sobre la influencia de su maestro, y, por último, Magnasco y Marco Ricci, ambos también rococós, exagerados y teatrales. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

"LA ISLA MISTERIOSA", DE NUEVO

Si el calificativo de cine "del mar" es algo ciertamente ambiguo y relativo, también es verdad que hay títulos concretos, géneros y autores sobre los que no hay duda en calificarlos como pertenecientes a ese flexible cine "del mar".

A niveles literarios, el caso del escritor francés Julio Verne es bastante significativo, como ya señalábamos en nuestro ensayo "Cine y mar: una aproximación", libro citado en estas columnas con frecuencia no por un infantil sentido de la vanidad, sino por la sencilla razón de la escasez y casi inexistencia de estudios sobre las relaciones entre cine

y mar. Y decimos que el caso de Verne es significativo porque su obra se centra en un fuerte tanto por ciento en torno a las circunstancias marítimas y sus personajes tienen una relación constante con la mar.

Hace pocos años nos llegó a las pantallas españolas una versión digna y correcta de una de las obras más conocidas y famosas del escritor francés, "La isla misteriosa", que forma parte de una singular trilogía marítima compuesta por "Veinte mil leguas de viaje submarino", "Los hijos del capitán Grant" y ésta que citamos, unidas las tres entre sí por unos nexos argumentales y de personajes que defatan ese curioso sentido moderno de la novela que casi instintivamente llevaba Verne en su estilística y en su concepción literaria.

La película en cuestión era una coproducción hispano-franco-italiana en la que las dos primeras naciones aportaban una mayor cantidad de elementos artísticos y técnicos, comenzando por su dirección, que corría a cargo de quien durante muchos años fue de las pocas esperanzas del cine español, como es el caso de Juan Antonio Bardem. Y como es normal en estas coproducciones europeas, se había buscado el renombre de algún actor del cine norteamericano para respaldar comercialmente el lanzamiento de la cinta en



"La isla misteriosa", de la grande a la pequeña pantalla.

cuestión. Aquí fue Omar Sharif, el conocido actor de origen egipcio, lanzado al estrellato años atrás con "Lawrence de Arabia", quien encarnó nada menos que la mítica figura del capitán Nemo.

Dos años después de su estreno en las salas nacionales, y durante los veraniegos meses de julio y agosto, los telespectadores españoles se han visto sorprendidos por la emisión en forma de telefilm semanal de esta misma "La isla misteriosa", rebautizada como "Las aventuras del capitán Nemo", si bien el título original francés conservaba el verdadero de la cinta y de la novela. En capítulos de casi una hora, espaciados semanalmente y en la juvenil hora de la sobremesa como momento de su emisión, la cinta de Bardem ha visto su paso de la grande a la pequeña pantalla.

Hay diferencias, sin embargo, entre una y otra proyección, comenzando por su duración, mucho más larga en la versión televisiva. Se explica el caso por adición posterior y rodaje complementario que realizó el director francés Henri Colpi, un hombre prestigioso que surgió a principios de los años sesenta, pero que posteriormente no llegó a cuajar una carrera digna. Colpi rodó bastantes metros más a los que formaron la cinta original para la gran pantalla, y así los productores franceses en concreto redondearon un largo y abundante material que les permitió componer la serie televisiva que años después nos ha ofrecido Radiotelevisión Española.

"La isla misteriosa", como serie televisiva de Juan Antonio Bardem y Henri Colpi, resulta un programa de calidad, respetuoso con su original literario en personajes y desarrollo argumental, a pesar de leves y espectaculares adiciones —como los rayos cegadores—. Insiste en el carácter aislante del mar, el to-

(Pasa a la pág. siguiente)

PROTAGONISTA: LA MAR

"LA ISLA MISTERIOSA"

(Viene de la pág. anterior)

no de prueba que la separación obligada por las aguas marítimas da a estos naufragos, en los que encontramos el típico abanico de personalidades habituales en el escritor francés, y supone el reencuentro con esa figura entrañable y clave en el universo verniano que es el capitán Nemo, encarnado con corrección por Omar Sharif.

Así, en los pasados meses veraniegos, cuando el mar es más cercano y aseQUIBLE a todos, el cine del mar tuvo su momento y su contacto a través de este paso inesperado por las pequeñas pantallas de esta "La isla misteriosa" de Bardem, en la que el ya veterano director español se puso por primera vez en contacto con un cine de corte aventurero, juvenil e íntimamente entroncado al medio marítimo. ■ JUAN FABIAN DELGADO.

FILATELIA

EMISIONES PARA OCTUBRE, Y DE TEMÁTICA MARINERA

Son cuatro las series puestas en servicio en el mes de octubre, y cuyos datos técnicos más importantes son:

Día 8: Serie Navidad '76, y al mismo tiempo, Congreso Internacional de Belenistas, con valores de 3 y 12 pesetas, siendo las tiradas de 40.000.000 y 6.000.000 de ejemplares.

Día 12: Emisión Hispanidad '76, dedicada a Costa Rica. Precios de 1, 2, 3 y 12 pesetas, con tiradas de 6.000.000. Motivos: Iglesia de Nicoya, Juan Vázquez de Coronado, Misión de Oro y Tomás de Acosta.

Día 12: Sello de 12 pesetas, conmemorativo del viaje de los Reyes a Colombia y Venezuela, con tirada de 6.000.000.

Día 29: Monasterio de San Pedro de Alcántara, con tasas de 3, 7 y 20 pesetas, donde figuran: una vista general, el interior de la iglesia y la escultura de San Pedro. La tirada es de 8.000.000 de unidades para cada efecto y, por cierto, los mismos van estampados en calcografía.

SELLOS DEDICADOS A LA TEMÁTICA DE LA MAR

Este año hace cien que fue fundada la iglesia de los marinos suecos, siendo la primera que se fundó la existente en la ciudad alemana de Kiel, así como la de Harlepool, en Gran Bretaña. Hoy día hay 37 iglesias por todo el mundo para los marinos suecos. Esta efemérides significa un sello de 85 öre, cuyo dibujo es bien simbólico, pues es una rueda de timón apoyada en una cruz.

Las islas de Turks y Caicos, para conmemorar el bicentenario de la independencia de los Estados Unidos, en unidades de 6, 20, 25 y 55 centavos se muestran diversos buques de guerra británicos y norteamericanos, llevando los cuatro sellos un dibujo secundario igual para todos.

La isla de Pitcairn también dedica cuatro piezas al segundo centenario de la independencia norteamericana, y en precios de 5, 10, 30 y 50 centavos figuran estos temas: Fletcher Christian, el hombre que gobernó los primeros blancos de la isla; la fragata de la Marina británica "Bounty", Jorge Washington y el "Mayflower".

Otra isla del Pacífico, la de Norfolk, ha hecho también cuatro efectos para tal bicentenario, y son los nominales de 18, 25, 40 y 45 centavos. De ellos interesan únicamente dos, pues en uno está el ballenero "Charles W. Morgan" (18 centavos), y en el otro, un portaaviones norteamericano (40 centavos).

Las islas de Gilbert acaban de editar una amplia serie general de 16 sellos, de 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 15, 20, 35, 40, 50 centavos, 1 y 2 dólares. Interesan los dos primeros, pues están los buques mercantes "Teraaka" y "Tautuna", respectivamente.

En cuanto a la República de Togo, para el centenario del teléfono, ha hecho una serie de 25, 30, 70 y 105 francos CFA, más una hoja bloque en donde van estos dos últimos efectos. Interesa el 70 francos, pues muestra un buque cabiero.

Suiza, desde hace bastantes años, concretamente desde 1958, hace unos sellos denominados de servicio para diversos organismos internacionales sitios en su territorio. Pues bien, ahora, para la Unión Internacional de Telecomunicaciones, ha hecho tres de 40 y 90 céntimos y 1 franco, figurando en el segundo un buque con unas instalaciones de telecomunicaciones y, entre ellas, una de seguimiento de satélites artificiales.

Las Antillas holandesas tienen en servicio tres piezas de 40 céntimos referidas al turismo en las islas de Aruba, Bonaire y Curaçao. En sus dibujos, de diseño muy bonito, figuran unos balandros y una goleta, aunque estas embarcaciones sean secundarias dentro del contexto general del diseño.

Y, a su vez, los Países Bajos, con ocasión del tercer centenario de la muerte del almirante Michiel Adriaensz de Ruyter, le dedican un 35 céntimos, figurando en el dibujo reproducida la estatua erigida a esta personalidad en la ciudad de Flesinga. No es ésta la primera vez que Holanda dedica sellos a este marino, pues con anterioridad lo ha hecho varias veces.

El Estado de Israel, y para la Exposición Nacional de Filatelia 1976, que ha girado bajo el nombre de Natanya '76, ha hecho una hoja bloque cuyo precio de venta al público ha sido de 10 libras israelíes y lleva tres sellos de 1, 2 y 4 libras. En el segundo, su motivo es un balandro.

Y, en último lugar, Francia, para el cincuentenario de la Asociación Central de Oficiales de la Reserva de la Armada, emitió un sello de 1 franco, mientras que para los Juegos Olímpicos de Montreal editó otro de 1,20 francos dedicado a la navegación a vela, puesto que los franceses ganaron una medalla de oro y otra de plata en la anterior Olimpiada.

EN EL MES DE SEPTIEMBRE

Suman un total de cuatro las emisiones españolas aparecidas en el mes de septiembre, en el mes que empieza la temporada filatélica, después del verano y la no existencia de emisiones en el mes de agosto.

Estas cuatro emisiones son las siguientes:

1.ª Sello de 3 pesetas en honor de los donantes de sangre, impreso por cierto en calcografía y con un dibujo bien original, siendo su tirada de 6.000.000 de unidades. Fecha de emisión: día 7.

2.ª Conmemoración de bimilenario de Lugo, con nominales de 1, 3 y 7 pesetas, cuyos motivos son las murallas, el mosaico de Batiales y Santa Eulalia de Bóveda. También son en calcografía y con tiradas de 6.000.000 de ejemplares. Fecha de emisión: día 22.

3.ª LXIII Conferencia de la Unión Interparlamentaria, con un valor de 12 pesetas, en donde se muestra la fachada del palacio de



las Cortes. Tirada de también 6.000.000 y en calcografía. Fecha de emisión: día 23

4.ª Serie dedicada al pintor Luis Eugenio Meléndez o Menéndez (1716-1780), figurando en los valores 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10 y 12 pesetas un total de ocho bodegones que son parte de los fondos del Museo del Prado. Las tiradas son de 8.000.000 de piezas para cada sello, los cuales van estampados en huecograbado a los mismos colores que los cuadros reproducidos. Fecha de emisión: día 29.

Hacemos la advertencia que en los sellos figura la segunda acepción del apellido de este pintor, en lugar de la primera, y con esta serie es una más de las muchas realizadas año tras año, dedicadas a un pintor y su obra.



SELLOS DEDICADOS A LA TEMÁTICA DE LA MAR

Hoy ilustran esta crónica los sellos de dos de las emisiones que reseñamos en la crónica del mes pasado, es decir, las correspondientes a las administraciones postales de las islas Virgenes y las Salomón.

Pero al mismo tiempo incluimos varias más pertenecientes al ámbito de la Comunidad Británica, y que son:

Mauricio, en precios de 0,10, 0,15, 0,50, 0,60 y 2,50 rupias, reproduce diversos buques mercantes que han enlazado a estas islas con el mundo y que son los que llevan estos nombres: "Pierre Loti" (1853-1870), "Secunder" (1907), "Hindoustan" (1842), "St. Geran" (1740) y "Malen" (1656).

Hasta ahora, las islas de Gilbert y Ellice eran una unidad a los efectos del correo, pero ahora sus administraciones públicas acordaron separarse, y por lo tanto ya están saliendo sellos en donde sólo figura "The Gilbert

Islands". Pues bien, en una de las primeras series hechas con esta inscripción, de 4 y 35 centavos, figuran los archipiélagos de Tarawa y Funafuti en el primer efecto, y las islas que llevan, respectivamente, estos nombres en el segundo. Recordemos que la isla de Tarawa se hizo famosa en la segunda guerra mundial, pues allí tuvo lugar uno de los choques más fuertes y sangrientos habidos entre norteamericanos y japoneses, cuyo desenlace influyó específicamente en el resultado de dicha guerra.

En tercer lugar hay una serie de Bermuda que lleva la denominación de grandes buques de vela. En los valores de 5, 12, 17, 20, 40 centavos y un dólar, los buques que figuran, respectivamente, son: "Christian Radich" (noruego), "Juan Sebastián de El Cano" (español), "Eagle" (norteamericano), "Sir Winston Churchill" (británico), "Kruzenshtern" (soviético), y trofeo que se ha adjudicado en la regata de grandes veleros celebrada entre las islas Bermudas y Nueva York, y que se llama Trofeo Cutty Sark, en recuerdo de aquel famoso "clipper" que hoy día se conserva en un dique seco junto a Greenwich, cerca de Londres. Obsérvese que, tal como se ha escrito, el buque-escuela en donde hacen su viaje de instrucción los guardiamarinas españoles, no es como nosotros lo escribimos, pues ponemos todo junto Elcano.

Por otra parte, la República Dominicana, y con ocasión del Día de la Marina de Guerra, en un 20 centavos, figura la pintura de la goleta "Separación Dominicana", hecha por el artista Adolfo García Obregón, estando además en el borde superior izquierdo del sello el busto del almirante Cambiasso.

TRES CATALOGOS DE SELLOS

Hacemos hoy referencia de tres catálogos editados por la firma Ricardo de Lama, de Barcelona. Se refiere cada uno de ellos al sello de España, Francia y Alemania. Dado el prestigio y veteranía del autor, cada uno de ellos es indispensable para los coleccionistas de los respectivos países mencionados. Sus precios son de 100 pesetas para el español y el alemán; en cambio, el francés vale 150 pesetas. Todos son del mismo formato, fácil para llevar en un bolsillo.

Podemos suministrar los mismos enviando además 12 pesetas para portes, por giro postal, a la Redacción de esta sección: Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30. ■ LUIS MARIA LORENTE.

El TIEMPO en la MAR



FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE OCTUBRE

Comentábamos en el número anterior de "Hoja de Mar", si no recordamos mal, la "alerta" a que estuvo sometida la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante el mes de agosto, como consecuencia de la machacona presencia en nuestras zonas de vigilancia de una serie de antiguos ciclones tropicales. Empezaron —siempre nombre de mujer— con "Anna" y "Bella", siguieron con "Candice" y "Dottie" y terminaron el mes con "Emmy", el cual se rezagó hasta el día 5 de septiembre en las proximidades de las Azores, donde —en un radio de acción de unas 300 millas aproximadamente— produjo vientos de fuerza 11 (57 a 63 nudos) que levantaron olas de 10 a 12 metros. Por otro lado —exactamente el 4 de septiembre—, los satélites meteorológicos localizaban, bien de madrugada, la presencia de otro antiguo ciclón tropical. Era el "Frances", sexto de la serie —en nuestras zonas— en poco más de un mes. Se centraba en 34° N.-35° W., se desplazaba hacia el NE. a una velocidad de 20 nudos, provocaba vientos de fuerza 11 y levantaba olas de hasta 10 metros en un radio de acción de unas 150 millas (al principio) a partir de su centro mencionado. Poco, sin embargo, duró como tal ciclón, pues el día 7 se convertía ya en una depresión extratropical cuando se encontraba en 44° N.-27° W. Todavía, no obstante, se desplazaba hacia el ENE. a una velocidad de ocho nudos y provocaba vientos de fuerza 10 en un radio de acción de unas 300 millas. Y aún produjo ráfagas atemporales durante unas treinta horas más. De todos modos, el día 8 era ya una simple y vulgar depresión atlántica.

El mapa número 1 muestra, como ven, la situación —por lo que a oleaje se refiere— del día 2 del

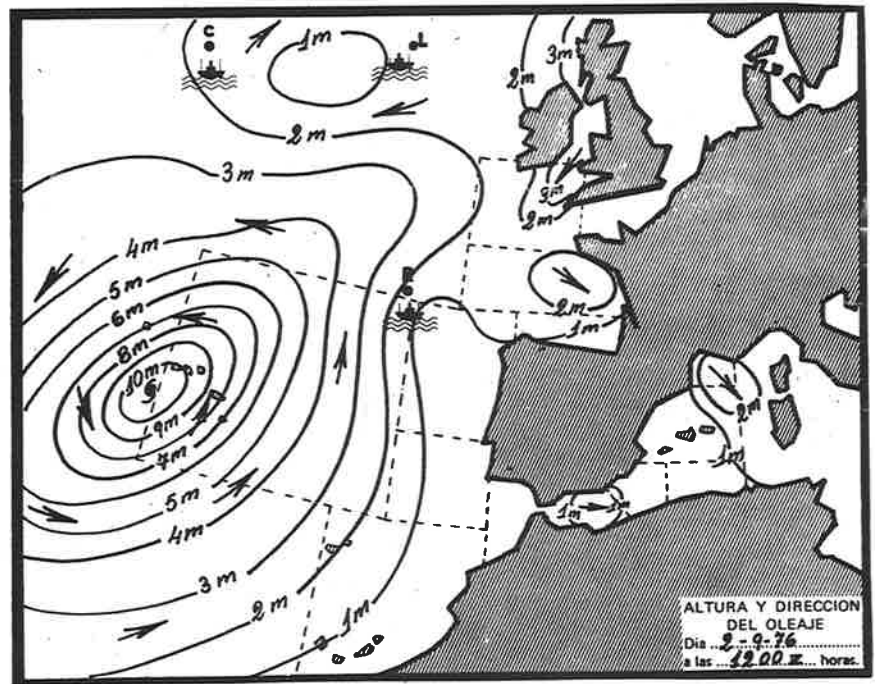
pasado septiembre a las 12 horas Z. En ella se aprecian —como consecuencia de la presencia de "Emmy"— olas de hasta 10 metros (mar montañosa) en las proximidades de las Azores. En el resto de esta zona oscilaba el oleaje entre los dos y los nueve metros, es decir, entre fuerte marejada y mar arbolada. En las restantes zonas marítimas de vigilancia española, sólo había que destacar marejada a fuerte marejada en Gran Sol, Vizcaya, Alborán,



MAPA NUMERO 2.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante la segunda quincena de septiembre.

golfo de León y mitad Nororiental de la de Baleares.

El otro mapa significativo —ya de la segunda quincena de septiembre— corresponde a las seis Z del día 24. Es consecuencia de una fuerte depre-



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas, durante la primera quincena de septiembre, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. El ciclón "Emmy" provoca vientos huracanados en el cuadrante suroccidental de la zona marítima de Azores.

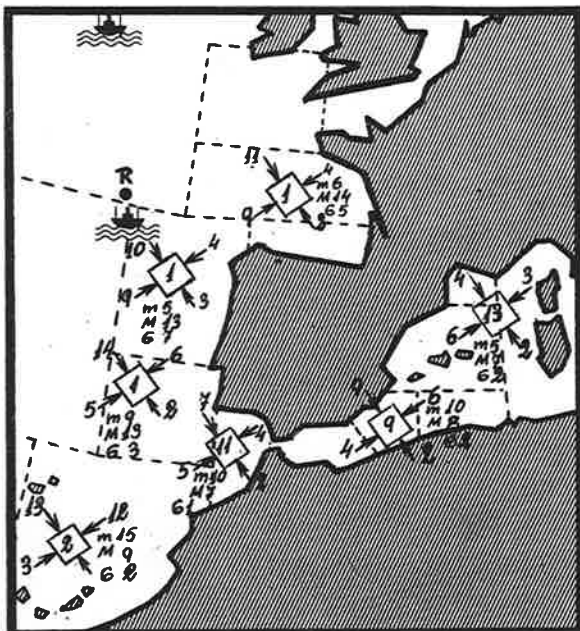
sión atlántica —la primera del otoño— que regó abundantemente nuestras tierras y que, como ven, provocó mar arbolada (seis a siete metros) y temporal del SW. en las proximidades de la estación oceánica "R", extendiéndose la mar gruesa o muy gruesa (tres a seis metros) hasta la mayor parte del Gran Sol, Vizcaya, W. del Cantábrico y mitad Noroccidental de Finisterre.

Y ya —entrando en los pronósticos— el mapa número 3 resume el estado previsto de la mar y del viento para el mes de octubre. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en los lados del rombo muestra el número medio de DIAS en que, para cada zona o área, la mar provendrá del correspondiente cuadrante. El número del centro del rombo indica el de días de mar llana. Los que —al totalizar— faltan a veces hasta completar los treinta y un días de que consta octubre, corresponden a mares confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha (según del espacio de que disponíamos) de cada rombo aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), que expresamos por una "G". También aquí hay que

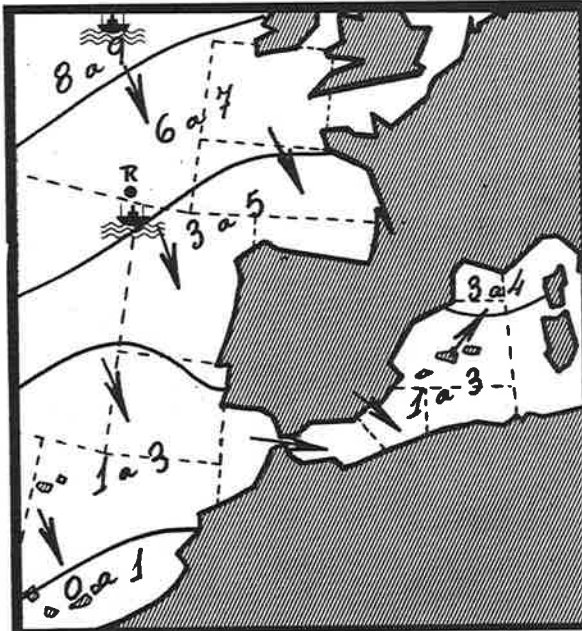
aplicar cuanto antes les decíamos: que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta y un días que trae octubre, corresponden a oleajes intermedios.

El mapa número 4 muestra el de días previstos de temporal (o ráfagas atemporales) en las distintas zonas marítimas y que, como apreciarán, ya empiezan a aumentar tras la casi "calma-chicha" de los anteriores meses veraniegos. Las flechas indican la dirección dominante del viento, en las áreas correspondientes, los días de temporal.

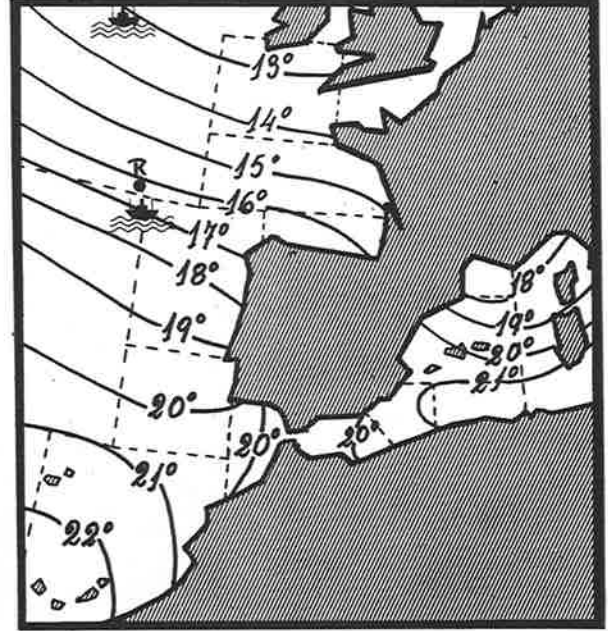
Por fin, el mapa número 5 da una idea de lo que, para las distintas zonas marítimas, será la temperatura media superficial del agua del mar durante el presente mes de octubre. Como es norma obligada, van expresadas en grados centígrados. Y como es natural se aprecia un descenso térmico, no muy importante —todavía— por la reconocida inercia termométrica del agua del mar, pero si perfectamente ostensible con respecto a los meses de verano. Como recordatorio —y ya para terminar— añadiremos que la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la de la capa de aire que se sitúa inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre justamente lo contrario. ■ FERNANDO MEDINA.



MAPA NUMERO 3.—Estado —previsto— del viento y de la mar a lo largo del presente mes de octubre. Los datos consignados corresponden a valores medios.



MAPA NUMERO 4.—Previsión de días de temporal en las distintas zonas marítimas. Las flechas indican la dirección del viento dominante.



MAPA NUMERO 5.—Isotermas medias del agua del mar —en superficie— previstas para el presente mes de octubre.



CASA DEL MAR DE PUERTO
DE SANTA MARIA (CADIZ).