

hoja del mar

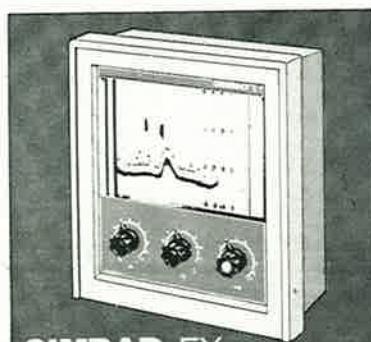
N.º 135 • AÑO XII INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • DICIEMBRE 1976



Deseamos a nuestros lectores, suscriptores, anunciantes y amigos, y en general a todos los trabajadores del mar,

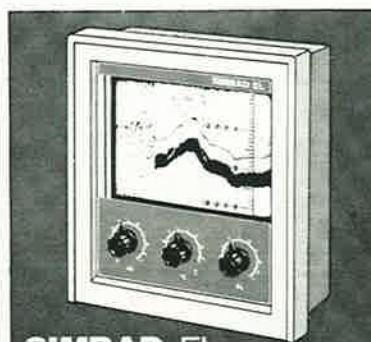
FELIZ AÑO 1977

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



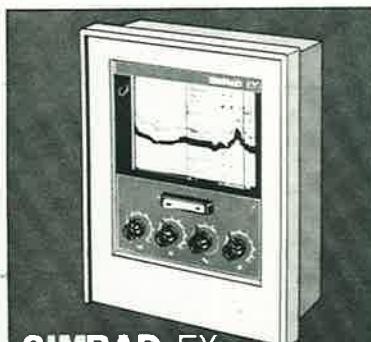
SIMRAD EY

Eficiente 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

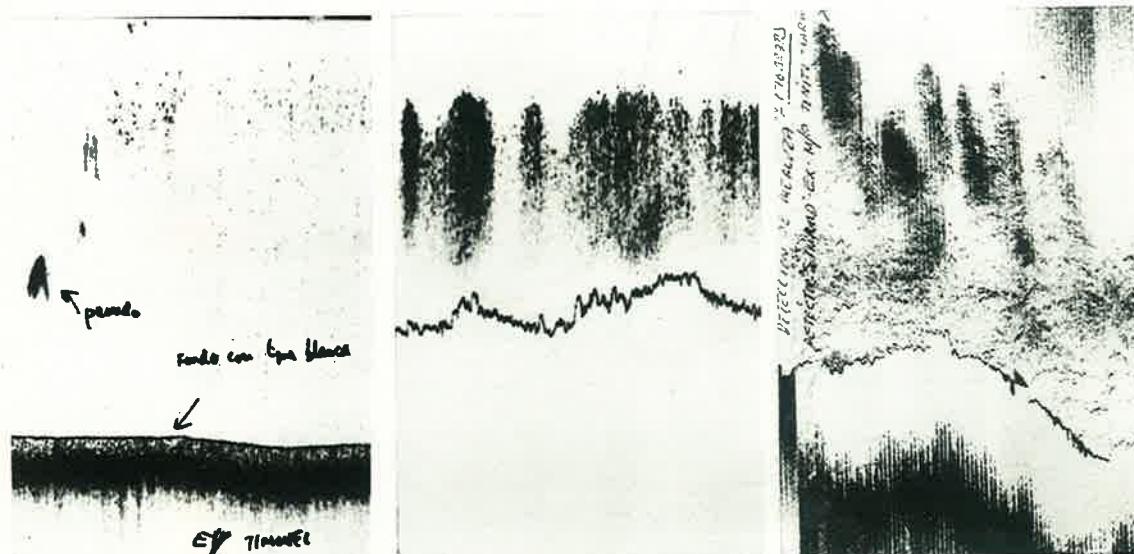
Detector ideal, de precio razonable para pesca de cerco y superficie en general (bonito, sardina, anchoa...). Ocho escalas hasta 360 brazas. Dynaline y TVG que proporciona registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



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:

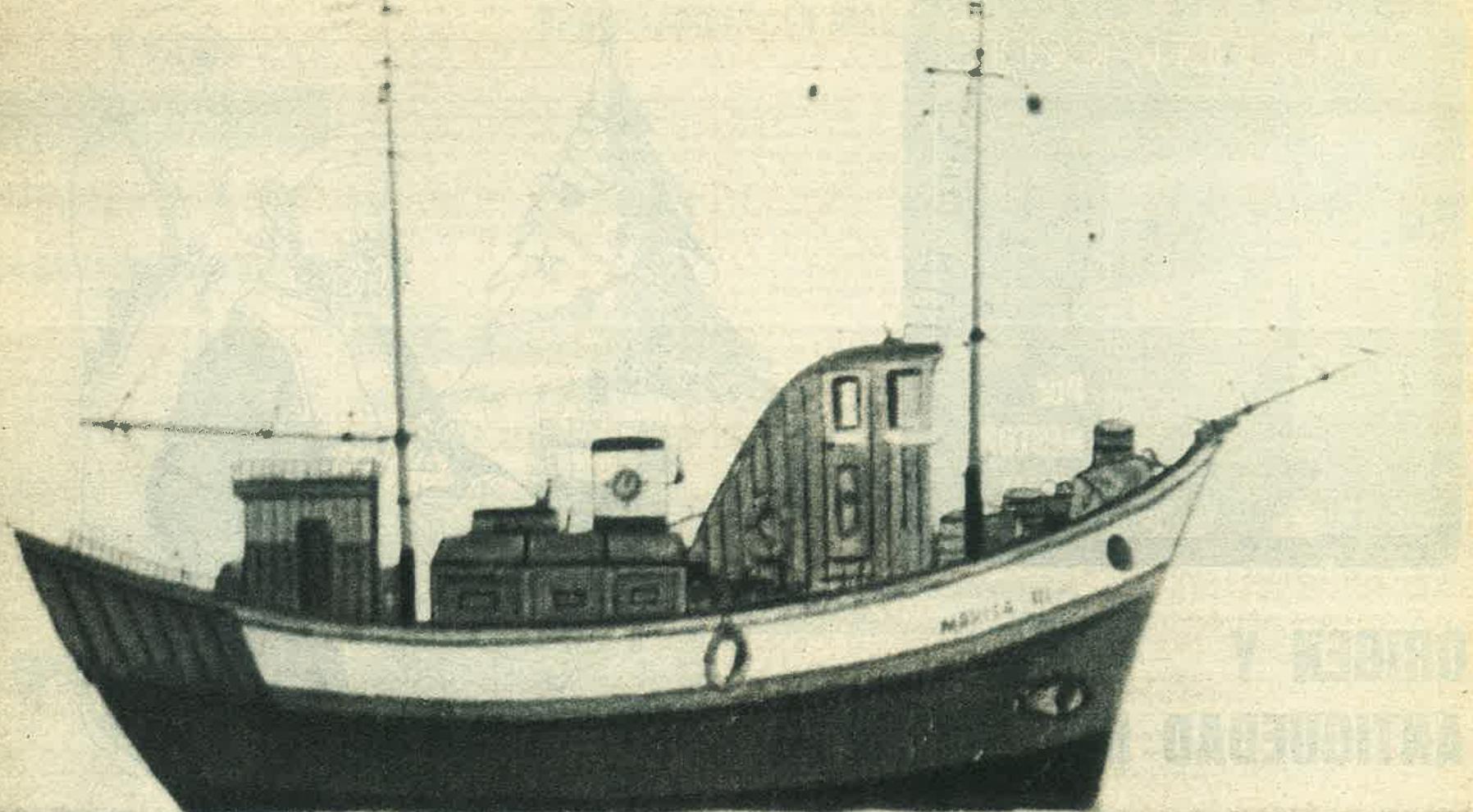
HUELVA: Sr. Bastos
Tel. 21 22 57

AVILES: Sr. Dinten
Tel. 56 59 70

BERMEO: Sr. Arin
Tel. 688 07 28

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD



NAVIDAD EN EL SUR

La Navidad, un año más, pasa sobre los campos del Sur, con su llanto de olivos y de nubes. Desde lo más alto, desde la estrella pálida que tiembla en el ocazo, el mar es como un prado de luces tiernas, de olas-margaritas y de amapolas azules, por el que pasan barcos-niños de papel, con chimeneas y humo de papel, y con peces, también, de papel de aluminio brillante.

Hay como una ansiedad en este litoral de arenas encendidas, desde la boca del Guadiana, por Ayamonte, hasta la tierra dura y astillada de la Punta de Cantal, en Sierra Cabrera, por Mojácar, camino de Cabo Cope. Dos mares iguales y distintos, azulados, partiendo el mundo en dos mitades. La gaviota —la verá Aleixandre— “en medio de la noche tiene un color de sangre sobre el mar...”. Y las nubes —Cemuda—, denso enjambre de negras alas, silencio y zozobra vertían sobre el mar”. “El mar sonríe a lo lejos...”, descubría, absorto, García Lorca. Y Juan Ramón, desde Moguer, o acaso desde El Puerto, se daría cuenta de que “los pájaros del agua, se mecen en las olas del mar...”. Toda una palpitante contemplación lírica, desde la arena movida, abierta y dorada, hasta el rencor de los vientos sobre los pinos de cabezas menudas y redondas, que bajan verdes y azules hacia la orilla encalada de los mares de plata, o de los mares “de faenas tranquilas”, de Rafael Alberti.

Dúermete, niño mío,
flor de mi sangre,
lucero custodiado,
luz caminante.

cantará su nana Luis Rosales, junto al Pesebre. Y observará que la Virgen no se atreve a mirar al Niño “y el vuelo de su luz arrodillada canta al Señor, que llora sobre el heno”.

“Noche arrodillada junto al pesebre”, diría también. Acaso pensando en la noche violeta de Granada, sobre las torres de la Alhambra, las lucescillas, como insectos, del Sacromonte y del Albaycín. Y la hoja plateada, cubierta de nieve, de la Sierra. Se oyen las campanas de San Miguel y de Santa Ana. La ciudad tiembla en un repique de iglesias y de fríos.

Pastores, sabed
que a la medianoche

Jesús ha nacido
en Belén...

anunciará (siglo XVII) el poeta Mira de Amescua, mirando esa misma luz sobre las casas de su pueblo. Todo tan intensamente callado...

Sobre las aguas azules, alguien verá pasar su estrella, “tan luciente e tan bella” (siglo XIII, en el “Libro de los Tres Reyes de Oriente”). Y en pos, los Tres Magos. “Nunca dellos se partió ffasta que dentro los metió”, nos contará el autor anónimo del poema relatándonos el viaje en busca del divino Niño. Luego, con el rencor de la tormenta, la ira del traidor Herodes, ordenando presto que “quantos nuyos fallar podredes, todos los descabeçedes”. De la tierras hasta el mato, todo desaparece. Se oye el alarido oceánico, la ola y el pavor de las estrellas que se apagan, como muertas. Como si hubiera sangre, en vez de agua.

Uno de esos niños inocentes (se lo oí contar, hace años, en Cádiz, a Alvaro Cunqueiro) apareció en Aquisgrán, en plena Edad Media, con su tajo sangriento en la garganta. Carlo Magno, indignado, en feliz anacronismo, quiso salir de inmediato a guerrear contra el pérvido Herodes...

Hoy son flores y rosas,
mañana serán hiel,

dirá, triste, nuestro Lope, mientras contempla las manos y los pies del tierno Niño...

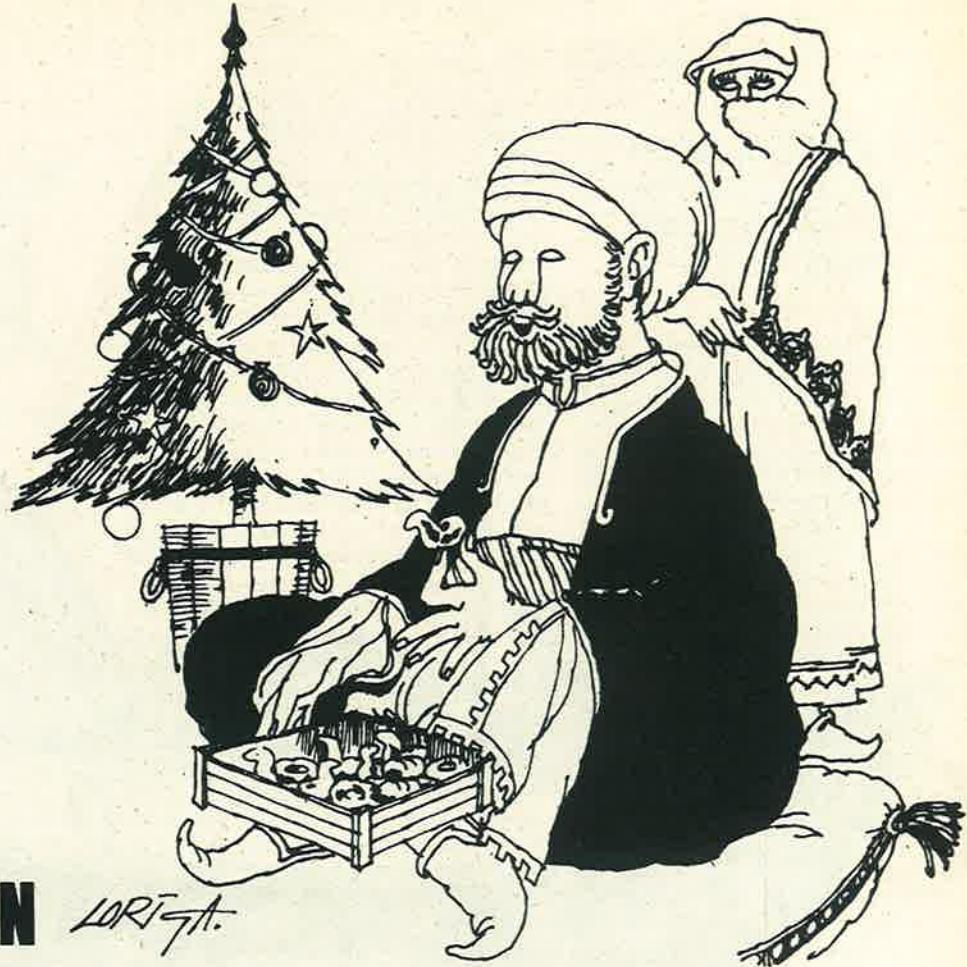
La Navidad, con sus luces y su esperanza, alumbrará sobre la tierra y sobre las aguas. Un llamear de recuerdos velará sobre el mar. Todo será como un juguete grande. Como un mar de cristal y de plata, con peces de metal y barcos de papel. Y los ángeles estarán sobre el Portal y sobre la orilla, entre las redes, sobre la ola y sobre la nave silenciosa y encendida que, esa Noche, a su paso, contemplará también la luciente Estrella del anuncio...

Pastores, sabed
que a la medianoche
Jesús ha nacido
en Belén...

JOSE ASENJO SEDANO



Por
NESTOR
LUJAN



ORIGEN Y ANTIGUEDAD DEL MAZAPÁN

El año pasado nos ocupamos por estas mismas fechas, ya cercanas a la Navidad, de un delicioso postre: el turron, haciendo honor a días tan celebrados en nuestro calendario. Es una ocasión en la que nos apartamos de la estricta gastronomía del pescado. Este año bien creemos que podríamos referirnos, en vísperas de las Navidades, a otro exquisito postre navideño que tradicionalmente ha acompañado al turron. Se trata del exquisito mazapán.

El mazapán está compuesto principalmente de almendras, claras de huevo y azúcar. Si nos referimos al mazapán en esta ocasión es porque, como hemos ya indicado, su historia va tan unida a la del turron que bien merece no separarlos en el momento de tratar de ellos. Sin embargo, así como el turron tiene su gran industria en Levante, el mazapán aparece en los más diversos lugares de España. Desde luego, en Alicante, Cataluña, en Andalucía, especialmente en Cádiz, y en Toledo, donde son famosos, de antiguo, estos dulces.

El mazapán, sin embargo, no es exclusivo de nuestro país: proveniente de los árabes, como también el turron, se extiende en varios países: como Sicilia, Francia, las islas griegas, Alemania, etcétera.

Mazapán es palabra que procede del árabe y que se encuentra ya en el bajo latín-levantino, en 1202, marzapanus. El primer idioma que lo incorpora es el italiano con la forma de marzapane (1340). Luego viene el castellano y finalmente el francés, con massepain, de la palabra árabe mahsabam, que ya está usada como dulce en la España árabe en el siglo XII. Esta palabra, que quiere decir estuche de madera por señalar el envoltorio del dulce, que se vendía efectivamente en cajetines de madera. Aunque esta etimología no es absolutamente segura, hemos de señalar que, tanto en italiano como en castellano y catalán, significó también, en los primeros tiempos, a la vez dulces y cajas de madera. Así se encuentra en un inventario aragonés de 1373: "Los potes, maçapanes, specieria y otras cosas en la tienda de la dita speciaría stantes". En catalán, en el siglo XIV se encuentra documentado con los dos significados. En 1415: "Una capsula o maçapà hac meses diverses empreses de son segell...". Y en el sentido de dulce en la novela "Tirant lo Blanc": "Ixqué la collació molt grand e abundosa de massapans, pasta real e altres confits de sucre"...

Parece ser que en el sentido de caja se fue perdiendo paulatinamente en castellano. En el "Tesoro de la Lengua castellana" de Covarrubias (1611) sólo define ya como dulce, y cree que la etimología del nombre viene del griego. Por aquellos años, Cervantes, en el "Quijote", habla del blando mazapán como golosina: "Le cercera la cabeza con más facilidad que si fuera hecha de pasta de mazapán...".

Débese rechazar, a nuestro entender, la idea un tanto pintoresca de que mazapán deriva de Marci panis, es decir, pan de Marcos. Algunos filólogos han creído que, efectivamente, siendo San Marcos en algunos lugares patrón de los panaderos, podía ser el postre de la festividad gremial y llamarse así. Digamos que el origen árabe es irrefutable, y nos parece muy difícil que habiendo aparecido el mazapán en las zonas almendreras, controladas por los moros, y habiéndose extendido luego hacia el Norte, pudiera tener el mazapán un origen tan cristiano. Démonos cuenta que casi toda nuestra repostería tiene un origen árabe.

El origen árabe, sin embargo, no quiere decir que a través de los siglos de cristianización el turron y el mazapán tengan el aire musulmán. Comámoslo, pues, con plena tranquilidad en plenas fiestas de Navidad, junto con los barquillos aéreos y crujientes, y permitámonos decirles una palabra sobre la bebida que debe acompañar a estos turrones. Desde un tiempo acá, tenemos la manía de que el único champán bueno es el champán seco (esta manía no es sólo española, sino también francesa). Ciertamente que el champán seco es excelente como bebida sola, aparte de la comida; también como aperitivo, incluso si nos apuran, como única bebida de una minuta bien pensada para beberla con champán. En cambio, el champán es poco adecuado con dulces, sobre todo con los de chocolate y con los turrones. Los turrones piden un jerez, un oporto, un noble vino generoso; en suma, si estamos empeñados en beber champán, tomemos un semidulce, a pesar de no ser el más adecuado. Beber un buen champán seco con los turrones o con el mazapán es estropear una cosa y otra de manera irreparable. Y con este consejo, honesto, pero ciertamente energético, ponemos final a estas notas un tanto deslavazadas sobre este gran postre de nuestras Navidades. ■ **NESTOR LUJAN**

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).

Telegamas: INSOMAR.

Telex: 23746.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal 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 Rápida: 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: Ángel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abíu Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

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.

TODOS LOS PUERTOS DE LA REGION SUDATLANTICA, AFECTADOS

LAS RELACIONES PESQUERAS HISPANO-MARROQUIES, EN SU MAS GRAVE CRISIS

Durante el pasado mes de noviembre, los problemas de la flota pesquera española han estado en las primeras páginas de los diarios y han gozado de cierta prioridad en la información de radio y de televisión. Apareció (¡de pronto!) la conciencia de que la pesca es importante en la economía nacional de un país marítimo como España. Quizá sea este punto el único positivo a resaltar —“no hay mal que por bien no venga”—, puesto que cabe esperar que como consecuencia, de una vez por todas, se realice esa política pesquera, adecuada y con visión de futuro, que el sector precisa con urgencia.

Pero por encima de los problemas pesqueros, también en noviembre surgió el conflicto. Protagonistas: Marruecos y nuestros pesqueros de la región sudatlántica. Veintidós barcos apresados por lanchas marroquíes “batieron” el record de los continuos roces que con el citado país vienen teniendo nuestros trabajadores de la mar. Del hecho y de las relaciones pesqueras —pasadas y futuras— con Marruecos da cuenta el siguiente informe elaborado por nuestros enviados especiales a Cádiz y Huelva, Paloma Caballero y Mauro Rodríguez.

CADIZ (De nuestro enviado especial).—Después de toda una serie de conversaciones mantenidas en Madrid, las últimas de las cuales fueron con el ministro de Marina, almirante Pita Da Veiga, y el subsecretario de la Marina Mercante, por parte de las autoridades del sector y representantes de armadores y pescadores de Cádiz y Huelva, como principales provincias afectadas por el conflicto pesquero con Marruecos, parece que se vislumbran soluciones concretas. El Consejo de Ministros del día 3 del presente mes de diciembre tomó un acuerdo sobre crédito social pesquero que paliará los perjuicios sufridos por los armadores de buques pesqueros.

La flota de la región sudatlántica faena ya, como de forma habitual venía haciendo, en espera de que el tan deseado acuerdo pesquero con Marruecos sea firmado antes de fin de año, como ha asegurado se hará el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus.

Parece ser que la parte del convenio que se refiere a pesca está totalmente ultimada, pero que es un punto político de dicho futuro convenio, el que aún queda pendiente. En dicho acuerdo se prevén un cupo de toneladas anuales para ser capturadas por los pesqueros españoles en la zona marroquí del Atlántico y otro en el Mediterráneo, aunque por lo que respecta al Sahara ha surgido algún problema, ya que los armadores españoles quieren que esta zona tenga un estatuto distinto a la restante del Atlántico marroquí.

En las últimas reuniones mantenidas en Madrid, los armadores han manifestado estar convencidos de la toma de conciencia por el Gobierno de la gravedad de un problema que afecta a una parte muy importante de población y que ha supuesto que, en lo que va de año y solamente en la capital gaditana, los armadores perdieron ochenta millones de pesetas como consecuencia de los apresamientos por parte marroquí y la pérdida del pescado.

El problema del conflicto pesquero con Marruecos no es nuevo. Ya en

enero de 1969, con motivo de la cesión de Ifni al Gobierno de Rabat, se firmó en la ciudad de Fez el primer convenio de pesca entre España y Marruecos. Sin embargo, dicho convenio no hizo posible el entendimiento, y a finales de dicho año el puerto de Barbate, en la provincia de Cádiz, tenía paralizada su flota pesquera.

En 1970 hubo que firmar un nuevo acuerdo con Marruecos. En él se permitía a nuestra flota faenar entre las tres y doce millas de las costas marroquíes, pagando una licencia de 140.000 pesetas por embarcación y año, y siempre que las artes que se empleasen tuvieran una longitud de 508 metros y una altura de 120.

Pero este acuerdo tampoco fue realmente efectivo. Ambas partes, y por motivos que en muchas ocasiones han desbordado el límite pesquero, no lo cumplían ni respetaban, produciéndose, y de manera esporádica, diversos incidentes que se iban solucionando, en unas ocasiones perjudicando más y en otras menos, a los afectados, a lo largo de estos últimos años.

Marruecos extendió sus aguas, de forma unilateral, de las 12 a las 70 millas. España seguía reconociendo a partir de las 12 como aguas internacionales, con los consiguientes conflictos, hasta llegar al recrudecimiento más intenso del pasado mes de noviembre, en que las patrulleras marroquíes empezaron a retener masivamente a los pesqueros españoles. Del día 3 de dicho mes al 26, en que fueron liberados 22 barcos y 320 tripulantes, transcurrieron veintitrés días en que la preocupación del sector de la zona forzó la intervención de nuestro Gobierno.

En la reunión celebrada en Cádiz, convocada por el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Huelva, a la que asistieron armadores de los puertos de la región sudatlántica y mediterránea: Alicante, Almería, Málaga, Melilla, Cádiz y Huelva, y presidentes de los respectivos Sindicatos Provinciales de Pesca, se acordó viajar a Madrid para, en unión del presidente del Sindicato Nacional, ponerse en con-

tacto con el Gobierno y solicitar que antes del día 1 del presente mes de diciembre, tomase medidas que hiciesen posible la solución de la insostenible situación.

En Madrid les recibieron los ministros de Comercio y Relaciones Sindicales, subsecretario de la Marina Mercante, director general de Pesca y otras autoridades. El señor Lladó y Fernández Urrutia llevó el tema al Consejo de Ministros del día 26 del pasado mes de noviembre, lo que supuso que los afectados de la región pesquera concibiesen esperanzas acerca de la resolución definitiva del problema.

Los 22 barcos, con sus tripulantes, han sido liberados gracias a la intervención de nuestro Gobierno ante el de Marruecos, pero el conflicto no se solucionará mientras que no se firme el convenio de pesca. Son 2.000 los pesqueros que hay de Alicante a Huelva, de los que unos 750 faenan, por tradición y porque por sus condiciones no pueden hacerlo en otros lugares, en las costas marroquíes. Un total de 15.000 tripulantes tendrían que estar —forzadamente, como ellos afirman— en paro.

“NOS OBLIGARAN A AMARRAR”

La amenaza de amarre de la flota pesquera, según manifestaciones unánimes, no es deseada por ninguno de los afectados. Se ha hecho para presionar de alguna forma a que el Gobierno tome de una vez conciencia de la gravedad del problema, que afecta también a todas las industrias conserveras de la zona, las cuales tendrían que cerrar por no haber materia prima, y a un gran número de trabajadores de las industrias auxiliares y de manipulación de pescado, además de los transportistas, y de la notable repercusión en el área alimenticia de una gran parte de nuestra población.

Don Arturo Castaño Ortiz, presidente de la Asociación de Armadores y Buques de Pesca de Cádiz, insistió

(Pasa a la pág. siguiente)



Habrá que arrinconar los barcos?

(Viene de la pág. anterior)

en sus manifestaciones: "No queremos amarrar, nadie tiene un céntimo fuera de los barcos. Son casi todas empresas familiares, como la mia, que ya va por la tercera generación. Si no se soluciona el problema no podríamos salir a pescar porque no habría dónde..."

El promedio de barcos que en la provincia de Cádiz tiene cada armador es de dos, siendo muchísimos los casos en que el patrón de pesca es su propio armador y solamente tiene un barco. Esto es más frecuente en los pueblos como Barbate, Puerto de Santa María, Sanlúcar..., mientras que en la capital es frecuente que un armador tenga dos, tres o incluso alguno más.

"Sin ir a Marruecos, la flota no podría subsistir; queremos un convenio serio, en base a condiciones razonables, que nos permita seguir viviendo", manifestaba don Juan Luis Pérez Rodríguez, de Sanlúcar, quien añadió: "Sería también muy conveniente una política pesquera racional que limitase la flota pesquera y, en vez de renovar, amortizase los barcos viejos".

NUESTRO GOBIERNO TIENE ARGUMENTOS

Parece ser que los incidentes y retenciones se recrudecieron cuando el Gobierno español puso más dificultades al paso de los citricos de Marruecos hacia Europa, muy importante para aquel país, y que hace que también nuestro Gobierno cuente con medios importantes de presión, y que los armadores afectados piden sean utilizados.

Hasta ahora se calculaba un total de captura de 7.000 kilogramos por barco/mes en aguas marroquíes, de los que un 70 por 100 son marisco y merluza, en arrastre. En cerco, lo principal es la pesca de la sardina y del boquerón.

Para la pesca de cerco, el problema es, si se quiere, más grave, pues su tipo de captura se encuentra en aguas de cero a seis millas, por lo que el supuesto acuerdo tendría que contemplarla de manera especial, aunque no se sabe cómo; porque según nos dijo don Antonio Gómez de la Torre, secretario de la Cofradía de Pescadores de Barbate, los marroquíes "no quieren que se les toque la sardina".

El señor Gómez añadió, expresándonos la opinión que ya habíamos

TODOS LOS PUERTOS DE LA REGION SUDATLANTICA, AFECTADOS

- **España no reconoce, hasta ahora, las 70 millas declaradas unilateralmente por Marruecos.**
- **El Gobierno español ha tomado conciencia de la gravedad del problema.**
- **De no firmarse el acuerdo, el paro llegaría a muchos trabajadores.**

escuchado en otros puertos: "Necesitamos también para el cerco acuerdos pesqueros con Argelia y Mauritania. Con este último país existía uno, pero no lo respetaban a pesar de que cobraban el dinero que teníamos que pagar como licencias".

AHORA NO HA HABIDO MALOS TRATOS

Aunque se sabe que en algunas pasadas retenciones hubo malos tratos hacia las tripulaciones españolas, en este último año y, sobre todo, con estos barcos recién liberados, no han existido tales.

En Bonanza hablamos con un joven patrón de pesca, Jesús Orcha Rodríguez: "Me han detenido tres veces, junto con mi tripulación. Una vez con el 'Juan y Felipe' y dos con el 'Cari'. Este pasado mes de junio, que fue la última vez, no iban armados. Me llevaron con ellos en la lancha y dejaron a bordo dos o tres de los suyos. Pagamos 680.000 pesetas de multa y nos quitaron la pesca y los aparejos. Luego nos soltaron".

ME LLAMABAN PESIMISTA

Uno de los puertos más afectados durante años por el conflicto pesquero con Marruecos es el de Tarifa. Fue el primero en sufrir retenciones después de la independencia y hubo muchos casos en que se tuvieron que dejar allí los barcos por no poder hacer frente a las multas. De 55 embarcaciones, con unos 1.300 pescadores, se ha llegado hoy a 300 hombres para 12 pesqueros, incluidos algunos que han ido de Bermeo.

La situación de la población es bastante difícil. Agricultura hay muy poca y, aunque aún queda algu-

que los que menos posibilidades tenemos para levantarnos —añadimos nosotros. El pueblo ha vivido siempre de la pesca y además se han marchado casi todos...

LA SOLUCION CORRE PRISA

La situación debe solucionarse cuanto antes, y los únicos que pueden poner los medios para ello son ambos Gobiernos. Huelga también hacer hincapié de la importancia del problema para España, y parece ser que las autoridades españolas han tomado conciencia del mismo no sólo por la amenaza de escasez de un producto alimenticio básico, sino del no menos grave de paro que vendría de inmediato. El proyecto de convenio está ahí, en espera de su firma. Los cánones, las medidas y condiciones de las artes a emplear se encuentran minuciosamente detallados, aparte de lo contempladas que están las posibilidades de creación de sociedades mixtas, si es eso lo que quiere el Gobierno marroquí. Lo que nuestros pescadores quieren está muy claro: "Trabajar tranquilos para poder vivir. Y cuanto más pronto, mejor". ■ PALOMA CABALLERO FEIJOO.



Los armadores, reunidos en el Sindicato de la Pesca.

Nuestra flota ha sido expulsada de sus aguas

IMPOSIBLE, HASTA AHORA, LA NEGOCIACION CON ANGOLA

HUELVA (De nuestro enviado especial).—Malos vientos por el Norte y por el Sur soplan para nuestra flota pesquera que faena lejos del país. Por una parte, la ampliación a doscientas millas de las aguas jurisdiccionales de una serie de países, en cuyos caladeros han venido trabajando los pescadores españoles desde tiempo inmemorial, y, de otra, la expulsión de otros, que, de igual forma, eran tradicionales.

A este último apartado corresponde la tajante prohibición de las autoridades de Angola, tras su independencia, de que pueden desarrollar su labor los pesqueros españoles que faenaban hasta este momento en sus aguas. Triste medida que perjudica de forma especial a los armadores y pescadores de la zona sudatlántica y más concretamente a los onubenses.

EXCLUSIVA RUSO-CUBANA

La realidad es que el hecho obedece al deseo de las nuevas autoridades angoleñas de pagar con hechos la colaboración prestada, en su lucha por la independencia, a la URSS y a Cuba, dejando únicamente a los citados países la exclusiva explotación, por parte extranjera, de sus aguas territoriales.

La medida incide (ha incidido ya) directamente sobre los 65 barcos españoles que tenían su base en aquel país (el 80 por ciento de Huelva, y el resto, de Cádiz y Vigo), y que en estos momentos se han visto obligados a dirigir sus proas hacia otros países. Si el problema no se arregla, los congeladores españoles, especialmente preparados para esos caladeros, se verán obligados a acudir a otras zonas (¿cuáles, si con Mozambique y Sudáfrica también hay problemas?), en donde estaría por verse la rentabilidad de su trabajo. De momento, si no hay arreglo, el hecho supone dejar de capturar para el mercado nacional 20.000 toneladas de marisco, y, por tanto, verse el país obligado, para atender el consumo, a las importaciones. El problema es serio, pues además de la flota se perderá en dicha operación una cifra importante.

NEGOCIACION IMPOSIBLE

Nos consta que, por parte del Gobierno español, se ha intentado la negociación con el nuevo país africano, pero el no tener relaciones diplomáticas con el mismo ha hecho imposible cualquier tipo de arreglo. No obstante, los armadores afectados no han perdido las esperanzas de poder solucionar el tema. Esperanzas que se ciñen en sus próximos contactos con una delegación angoleña, que estará en Málaga próximamente para asistir a las reuniones de la Comisión Internacional para las Pesquerías del Sudeste del Atlántico (INCSEAF). Puede ser, por tanto, que lo que no ha sido posible (de momento) por relaciones de Gobierno, encuentre en el diálogo personal de los implicados más directamente una solución que contente a todos.

De todas formas, según los armadores consultados en Huelva, sería también necesario que el Gobierno español, a través de terceros países, jugase la baza diplomática

SESENTA Y CINCO BARCOS PESCAN ALLÍ ANUALMENTE, VEINTE MIL TONELADAS DE MARISCO.

ca. Especialmente a través de la Unión Soviética y de Cuba. No sería ello difícil —según su criterio—, dado el interés comercial que une a ambas naciones con nuestro país y a las contrapartidas que, a cambio de su mediación, España puede ofrecerles.

IMPORTACIONES INNECESARIAS

Por otro lado, hay una suspicacia —comprendible por los momentos que están pasando y los que prevén— de los armadores onubenses, quienes tienen el temor de que el origen del problema sea el inusitado interés de algunos países en colocar sus excedentes de pescado en nuestro mercado, para lo cual su política comercial consiste principalmente en hundir el sector extractivo español. Indicios de ello hay, pues ya en estos mismos momentos, por ejemplo, el marisco que nuestra flota capturaba en Angola, Mozambique o Sudáfrica lo está capturando otros países (fundamentalmente, Rusia y Cuba) y se está vendiendo en el mercado español, lo que ha creado a los armadores españoles una grave competitividad, absurda desde cualquier punto de vista. Y esto, además, con las ventajas para tales países de comercializar sus productos en España a través de empresas mixtas, como Sovhispan o Intramar.

De este tema de la comercialización del pescado debería ocuparse a fondo la Administración; si de verdad se piensa en adoptar para el futuro una adecuada política pesquera para este sector tan importante en la economía española, del que se obtienen anualmente más de 50.000 millones de pesetas, del más de millón y medio de toneladas de pescado que se extraen (la mayoría lejos de nuestras costas).

Es incomprensible, por tanto, que en un país pesquero, tan tradicional e importante como es España —con una amplísima flota—, y que capture lo suficiente para abastecer su mercado nacional, e incluso para conseguir una exportación rentable, se esté importando pescado por valor de más de 18.000 millones de pesetas anuales. ¿Quién lo entiende?

Evidentemente, para la mar no se cumple el refrán popular de "a río revuelto, ganancia de pescadores"; a lo más... "ganancia de comercializadores". ■ M. RODRIGUEZ.

Conversaciones pesqueras en Bruselas

PROYECTO DE ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y LA COMUNIDAD

• En su elaboración no ha participado nuestro país.

MADRID (Redacción).—Cuando en la última semana del pasado mes de noviembre una delegación española acudió a Bruselas para comenzar la primera "ronda" de conversaciones pesqueras, ante la decisión del MCE de ampliar sus aguas jurisdiccionales a 200 millas a partir del 1 de enero, se encontró con que éstas sólo podrían llevarse a efecto partiendo de un proyecto previo preparado por la Comunidad, y por tanto de condiciones pre establecidas para los negociadores españoles. Fue, por tanto, un viaje limitado a recoger el citado proyecto, a partir del cual las autoridades comerciales españolas deberán indicar (tras su estudio) si lo "toman o lo dejan", decisión que habrá de comunicarse a la CEE en unas próximas y verdaderas conversaciones.

EL PROYECTO

El proyecto elaborado por la Comunidad contempla en su preámbulo —según informan varios diarios españoles— el reconocimiento español de lo que incumbe a los Estados costeros, y de la región, para tomar medidas para la conservación y gestión racional de las reservas; ambas partes —según este proyecto— consideran que el MCE llegó al acuerdo de que los límites de las zonas de pesca serán ampliados a 200 millas y que la pesca interior a estos límites será dirigida por la política de la CEE. En base a todo ello se establece que cada parte acuerde el acceso de los pesqueros a las zonas de su jurisdicción bajo ciertas condiciones.

Por otro lado, cada parte determinará cada año el volumen total de las capturas autorizadas teniendo en cuenta los "stocks" deducidos de datos científicos, interdependencias, trabajos de organizaciones internacionales, etc. El volumen de capturas concedido y las zonas en que pueden efectuarse tienen como objetivo llegar a un equilibrio satisfactorio para las posibilidades de pesca de cada una de ellas en la zona de la otra.

A tal efecto se tendrá en cuenta el interés de salvaguardar las características tradicionales de las actividades de pesca en las zonas costeras fronterizas, así como la necesidad de reducir las dificultades que encontraría la parte cuyas posibilidades de pesca se encuentren disminuidas en el curso de la aplicación de este equilibrio.

LIMITACION DE PESCA Y PESQUEROS

Especial interés tiene el artículo 4.º del proyecto, por cuanto establece que cada parte puede decidir que el ejercicio de actividades de pesca en su zona, por barcos de la otra parte, quede subordinada a la concesión de licencias. Las autoridades tendrán que notificar el número de matrícula, nombre y otras características de los navíos de pesca que serán admitidos. El

número de licencias y sus limitaciones se establecerán de acuerdo con las posibilidades de pesca. Los navíos de pesca de una parte que ejercerán su actividad en otra se conformarán con las medidas de conservación y las modalidades y condiciones fijadas.

ENTRADA EN VIGOR

El acuerdo entraría en vigor en el momento en que las partes contratantes lo notificaran, una vez cumplidos los procedimientos necesarios. Hasta entonces, sería aplicado a título provisional a partir del 1 de enero.

No se dan cifras sobre volúmenes de capturas, especies, zonas reservadas y exclusivas, etcétera, pero el proyecto de acuerdo constituye, por si solo, una oferta no muy satisfactoria para los intereses pesqueros españoles, puesto que supone el reconocimiento de la medida comunitaria sin apenas contrapartida. En cuanto a cifra de capturas, parece que será la media anual del periodo 1965-75, lo que obligará a una importante disminución, sobre la actividad actual, muy difícil de evaluar, pero que podría situarse en torno al 25 por 100.

CINCO AÑOS

El acuerdo se prevé con una duración de cinco años, prorrogable por otros cinco, si no ha habido denuncia seis meses antes.

De la lectura del posible acuerdo cabe deducirse que la Comunidad no ha hecho mucho caso de los argumentos políticos —futura adhesión de nuestro país— y que en principio se trata a España como un tercer país más.

No obstante, no cabe perder las esperanzas, puesto que la negociación tiene todavía mucho camino por delante y la representación española intentará, como es lógico, conseguir un acuerdo más favorable, o cuando menos una actitud positiva a la hora de la verdad: Cuando se tengan que fijar las cifras y determinar las restricciones. ■

Tras la visita del señor Oreja Aguirre a Canadá

LOS BARCOS ESPAÑOLES PODRÁN SEGUIR PESCANDO EN TERRANOVA

Después de una visita oficial de dos días a Canadá a finales del pasado mes de noviembre, el ministro de Asuntos Exteriores, señor Oreja Aguirre, manifestó, a su llegada a Barajas, que los barcos españoles podrán seguir pescando en aguas de Terranova.

Esta declaración del ministro, tras conversaciones mantenidas en aquel país, viene a dar tranquilidad al sector

afectado por la extensión de las aguas a doscientas millas.

El señor Oreja reconoció la importancia de este hecho para los barcos españoles y especialmente para los vascos, que por cientos de años han pescado en aquellas aguas, y señaló que, a pesar de la ampliación a las doscientas millas, podrán seguir fondeando en ellas. ■

ESPAÑA Y PORTUGAL ESTRECHARAN SU COOPERACION PESQUERA

MADRID.—El ministro español de Comercio visitó a finales del pasado mes de noviembre y durante dos días oficialmente la capital portuguesa.

En el curso de su visita, el señor Lladó mantuvo varias reuniones de trabajo con el ministerio de Comercio, Turismo, Agricultura y Pesca de Portugal, don Antonio Miguel de Moraes Barreto.

En sus conversaciones, los señores Lladó y Barreto abordaron el tema del acercamiento de sus respectivos países a las Comunidades Europeas y acordaron estudiar, a la mayor brevedad posible, las repercusiones que esta evolución puede tener en el comercio hispano-portugués.

Dedicaron también especial atención al sector de la pesca, y se decidió la convocatoria de una reunión de la Comisión Técnica de Pesca Hispano-Portuguesa. España y Portugal suscribieron en diciembre de 1969 un Convenio de pesca marítima y cooperación pesquera, con una vigencia de veinte años, en el marco del cual se creó la citada Comisión técnica, que no se había reunido desde 1974.

Las circunstancias pesqueras internacionales han variado profundamente desde la firma

del Convenio y ante esta situación se ha decidido analizar con toda urgencia las posibilidades de un mayor grado de cooperación tanto en aguas propias como en caladeros ajenos. A este respecto, se pretende dar prioridad al establecimiento de acuerdos para que las flotas atuneras de ambos países, apoyadas en el triángulo Azores-Madeira-Canarias, puedan desarrollar una actividad mutuamente beneficiosa.

Se cree que este ambicioso programa de cooperación pesquera será estudiado también en otra próxima reunión de la Cámara de Comercio de Vigo, a la que asistirán representantes de las Cámaras hispano-lusitanas de Comercio y de los funcionarios de los Departamentos de Pesca de ambos Ministerios de Comercio. ■

INAUGURADA EN MADRID LA SEDE DE "SOVHISPAN"

MADRID.—A unos dos mil cuatrocientos millones de pesetas asciende el volumen de facturación anual que ha alcanzado —Sovihspan— en el comercio hispano-ruso, según declaró el consejero director general de la sociedad, Antonio Escalada Ruiz-Falco.

“Sovihspan” es una empresa mixta hispano-soviética, fundada a raíz de 1971, para atender las necesidades de la flota pesquera soviética, que operaba en la zona de Canarias.

La empresa ha alcanzado un notable auge y ha ampliado toda su línea comercial por lo que ha abierto una delegación en Madrid, que fue presentada, en un acto al que asistieron diversas autoridades del sector comercial español y soviético, así como representantes de la Administración.

El consejero director general de la entidad, señaló que un 75 por 100 de la facturación de “Sovihspan” son exportaciones españolas a la Unión Soviética.

Entre los productos españoles que tienen éxito en aquel país figuran los envases metálicos y de cartón, bebidas, aceites, papel y perfiles navales, pero destacó el señor Escalada que todos estos intercambios son pequeños dada la potencialidad de relaciones comerciales entre España y la Unión Soviética.

Para potenciar estas relaciones entre los dos países, “Sovihspan” abrió una oficina en Moscú el mes pasado y ahora la nueva de Madrid, con lo que se espera incrementar las cuotas de intercambio.

Manifestó el señor Escalada que están trabajando en estos momentos para dar a conocer otras posibilidades exportadoras españolas, sobre todo en la línea de productos industriales y de maquinaria ligera.

HISTORIA DE LAS RELACIONES

Las relaciones hispano-soviéticas en materia de pesca han sido intensas y comenzaron tras la firma de un acuerdo en París en febrero de 1967. El ministro soviético de Pesquerías, Ishkov, ha visitado dos veces España, sin carácter oficial. En 1973 para asistir a la Feria del Atlántico, en Vigo, y en 1974 para visitar

NECESIDAD DE MEDIDAS INMEDIATAS EN POLITICA NAVIERA

Al producirse la ruptura de negociaciones entre la AWES (Asociación de Constructores Navales de Europa Occidental) y la SAS (Asociación de Constructores Navales Japoneses), la crisis de la construcción naval se ha acentuado. Los japoneses quieren seguir bajando los precios para conseguir atraer los pocos clientes potenciales del momento.

MADRID.—Uno de los mayores problemas que han experimentado los astilleros durante el año 1976 ha sido el elevado número de conflictos laborales experimentados. A esta situación se ha sumado el descenso de contratación exterior de componentes, como consecuencia del descenso de la demanda, según Construnaves.

Todo ello se ha traducido en un descenso de productividad general, que en los astilleros de tamaño medio y grande se puede cifrar en un 6 por 100 en términos reales en los tres primeros trimestres del año.

Si tenemos en cuenta que tradicionalmente se venía produciendo una sostenida mejora de

la productividad que, en fecha tan próxima como el año 1975, fue superior al 5 por 100, puede apreciarse el impacto que ha supuesto en las previsiones de costes de los astilleros la inversión de la tendencia.

Aunque los meses posteriores al verano han visto recrudecerse la conflictividad en numerosas factorías parece irse presentando una menor radicalización de los planteamientos. Si esta nueva posición se confirma, y el nivel de la demanda no desciende a límites insoportables, en el año 1977 podría volverse a nuevas mejoras de rendimiento productivo, añade Construnaves. ■

PARTICIPACION ESPAÑOLA EN ASTILLEROS COLOMBIANOS

MADRID.—En la sede del Instituto Nacional de Industria (INI) fue firmado el acta de compromiso de constitución de la sociedad mixta “Astillero de Cartagena”, en una ceremonia a la que asistieron el ministro español de Industria, Carlos Pérez de Bricio, y el embajador de Colombia, Belisario Betancur.

La nueva sociedad será constituida formalmente en Bogotá, donde tendrá su domicilio principal, dentro de los próximos sesenta días. Se denominará Astilleros de Cartagena, S. A., y será anónima por acciones.

Su objeto será esencialmente la realización de un estudio técnico, económico y financiero, para el establecimiento y explotación de un astillero en la ciudad colombiana de Cartagena.

El astillero estará destinado a la construcción y reparación de barcos de 5.000 a 15.000 toneladas de peso muerto.

Tendrá especial consideración los sistemas de venta y financiación de los barcos, productos en general y servicios de la empresa que se constituye.

El capital autorizado de la sociedad será de doce millones de pesos colombianos (unos 350.000 dólares), de los cuales los accionistas fundadores suscribirán en el acto de constitución la suma de seis millones, en las siguientes proporciones:

El Instituto de Fomento Industrial de Colombia, el 25 por 100, la Flota Mercante Grancolombiana, el 25 por 100, la Compañía Colombiana de Astilleros Limitada (CONASTIL), el 1 por 100, el Instituto Nacional de Industria (INI) de España, el 48,33 por 100, y Astilleros de Santander, S. A., el 0,67.

La participación española ascenderá, pues, al 49 por 100 de las acciones y la colombiana al 51 por 100.

Los respectivos documentos fueron firmados por Jorge Méndez Munevar, en representación del Instituto de Fomento Industrial de Colombia, y de la CONASTIL, Gilberto Zapata Lotero, en nombre de la Flota Mercante Grancolombiana; Raimundo Fernández-Cuesta, por el INI, de España, y Francisco Landete Molina, por la Compañía Española Astilleros de Santander, S. A. ■

EN 1976 DESCENDIO LA PRODUCTIVIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES

Según un informe realizado por Carlos Barreda en el boletín de Iberianques, nuestros grandes astilleros, hoy controlados de alguna forma por el Instituto Nacional de Industria, están sufriendo agudamente la crisis que se manifiesta en el descenso de la cartera de pedidos.

El informe añade que al ser por parte de nuestra industria prácticamente imposible competir con los japoneses, debería reestructurarse y mirar al cliente español como su principal aliado. Pero lo que tampoco pueden hacer las industrias paraestatales es desplazar a las privadas.

El problema además tiene dimensión nacional, ya que no solamente están implicados intereses económicos de empresa, sino los de la importante población laboral de la construcción naval y de la Marina Mercante.

Carlos Barreda termina diciendo que el país necesita se tomen medidas inmediatas, una política que esclarezca el campo marítimo nacional, dando confianza a las empresas, animándolas a su expansión, y delimitando nitidamente las fronteras de los campos de actividad de la empresa pública y la privada para impedir que el empresario, temeroso de verse desplazado, se retrague en sus inversiones.

EL MERCADO DE DESGUACE, TRANQUILO

El mercado de compra-venta de desguace de buques se mantiene últimamente tranquilo y se espera siga así hasta finales del presente año.

Por su parte, la compañía argelina CNAM ha comprado un b. t. de 140.905 TPM (EMMA-FERNSTRÖM, 1975) por unos 17 millones de dólares. Se rumorea también que esta compañía ha firmado contratos, con amplio crédito, para la construcción de dos petroleros de 32.000 TPM cada uno por un valor individual de 14 millones de dólares. ■

URUGUAY ADQUIRIRÁ EN ESPAÑA CATORCE GRUAS PORTUARIAS

MADRID.—Uruguay adquirirá catorce grúas portuarias fabricadas por una empresa bilbaína, dentro del acuerdo concertado por la misión española que visitó recientemente dicho país. España adquirirá a Uruguay 6.000 toneladas de carne, y se reserva la opción sobre otras 2.000 toneladas.

El ministro de Comercio, señor Lladó, visitará próximamente Uruguay para suscribir un protocolo de expansión comercial, según informa la Cámara de Comercio e Industria de Madrid. ■

DOCE MIL MILLONES DEL ESTADO PARA CONSTRUIR PETROLEROS

MADRID.—Unos 12.000 millones de pesetas van a ser empleados por la Administración para construir buques petroleros, tipo de barcos de los que España va a tener un exceso de dos millones de toneladas, para el año próximo, según Iberianques.

La cantidad citada anteriormente se entrega para la financiación de un petrolero de 230.000 toneladas de peso muerto; otro de 260.000; otro de 275.000, y dos de 130.000 TPM.

Por Decreto, aparecido en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 1 de noviembre, se otorgaban 7.736 millones de pesetas para financiación de dichas construcciones navales, a esta cifra hay que añadir los 2.300 millones concedidos al buque de 275.000 toneladas, que se construía para la compañía venezolana Hidroca. además de otras cantidades por primas y desgravación fiscal, todo lo cual suma—según Iberianques—más de 12.000 millones.

LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA OCUPA EL DUODECIMO LUGAR

Las flotas petroleras más importantes del mundo vienen reflejadas en la lista que reproducimos a continuación. En ella están reflejados barcos por encima de las 10.000 TPM.

Cuando los buques que se están construyen-

do en España para armadores de nuestro país sean entregados, además de los que el Gobierno decide abanderar en España de los cancelados por extranjeros, la flota española alcanzará un tonelaje de diez millones y medio de TPM.

FLOTA PETROLERA MUNDIAL POR BANDERAS

Bandera	Final diciembre 1975		Final junio 1976	
	Miles TPM	% del total	Miles TPM	% del total
Liberia	89.574	30,7	93.559	30,3
Japón	31.864	10,9	33.416	10,8
Reino Unido	32.643	11,2	31.746	10,3
Noruega	26.032	8,9	28.528	9,2
Grecia	15.908	5,5	16.820	5,5
Francia	12.780	4,4	13.508	4,4
USA	10.643	3,6	11.049	3,6
Panamá	8.903	3,0	9.553	3,1
Italia	7.246	2,5	8.225	2,7
Suecia	6.370	2,2	6.835	2,2
Alemania Federal	5.670	2,0	6.001	1,9
España	4.922	1,7	5.634	1,8
URSS	4.682	1,6	5.166	1,7
Dinamarca	4.468	1,5	4.936	1,6
Singapur	4.007	1,4	4.797	1,5
Brasil	1.924	0,7	2.115	0,7
Antillas Holandesas	2.247	0,8	2.040	0,7
India	1.625	0,6	1.974	0,6
Finlandia	1.941	0,7	1.918	0,6
Otros	17.984	6,2	20.928	6,8
TOTAL	291.433	100,0	308.748	100,0

TRES MIL MILLONES DE PESETAS VALOR DEL SEGURO DEL 'URQUIOLA'

MADRID.—El siniestro del buque "Urquio-la" costará a las compañías aseguradoras españolas un total de 3.000 millones de pesetas, por lo que se considera el más elevado de la historia del seguro en España, según la revista "Fomento".

Del total asegurado, 1.600 millones de pesetas corresponden al casco y máquinas, 750 a la carga y 450 a la cobertura del riesgo de contaminación.

Por el momento, las compañías aseguradoras han abonado ya 2.350 millones de pesetas.

Las compañías aseguradoras más afectadas son: La Unión y el Fénix Español, Bilbao, Cervantes, La Estrella, Nacional Hispanoamericana Aseguradora, Aurora, Musini, Phenix Latino, Plus Ultra y Assicurazione Generali. ■

MADRID.—Ha tenido lugar recientemente en Madrid la firma del contrato para el equipamiento desde España del futuro terminal de contenedores del puerto de Gdynia entre la empresa polaca de comercio exterior Centromor y Sercobe.

Dicho terminal, que está previsto sea el mayor del Báltico, tendrá una capacidad de movimiento de 120.000 contenedores/año en esta primera etapa.

El importe del contrato, que asciende a 1.050 millones de pesetas, incluye el suministro de tres grandes grúas de carga y de carga de barcos portacontenedores; dos grúas para el terminal de ferrocarril que existirá dentro del mismo puerto y equipo para movimiento y almacenaje de contenedores en el terminal, por un total de más de 70 máquinas de fabricación española.

Este nuevo contrato es, sin duda, la mayor operación industrial llevada a cabo hasta

EN 1975 LAS PERDIDAS POR ACCIDENTE, LAS SEGUNDAS MAS ALTAS DE LA HISTORIA

Las pérdidas sufridas por accidentes marítimos el pasado año han sido las segundas más altas registradas en toda la historia marítima. Según los datos facilitados por el Lloyd's Register of Shipping, 336 barcos, con 995.261 toneladas se perdieron en el año 1975.

De las pérdidas, las banderas de conveniencia participaron con casi la mitad, y las principales causas de ellas fueron los incendios o explosiones, con 322.000 toneladas. El mayor barco hundido durante ese año fue el "Berge Istra". ■

LOS ARMADORES, CON PERDIDAS

MADRID.—En la actualidad, los ingresos de los armadores son alrededor del 65 al 70 por 100 de lo que debieran recibir para cubrir gastos, sin pensar en beneficio o utilidad, dice el último informe semanal de Marítima Internacional.

Pese a la subida relativa de los fletes frente a los de 1975, éstos continúan por debajo de los niveles que le podrían asegurar una rentabilidad al armador, señala la Marítima Internacional.

Por todo ello, una eventual mejora para los próximos meses no conseguirá—de no ser espectacular—llevar las tarifas hasta unos límites razonables.

En el mercado de "líquidos" las cifras son aún más deficientes que la media general para los armadores, lo que implica que el tonelaje amarrado presente cifras mucho mayores tratándose de "tanques", especialmente los de gran tonelaje. ■

SEGUN "IBERTANQUES"

UN "EXCESO" DEL MILLON DE TONELADAS PRODUCIRA LA CONSTRUCCION DE CINCO BUQUES

MADRID.—La reciente concesión de un crédito excepcional de 7.736 millones de pesetas a ciertos astilleros para la construcción de "determinadas construcciones de buques, algunos de los cuales encuentran dificultades graves para obtener financiación", sienta una política sin antecedentes en España contra la que la OCDE ha prevenido ya a sus miembros, dice "Iberianques".

La concesión de los créditos excepcionales a propuesta del Ministerio de Industria, unida al que ya se concedió a otro buque de 275.000 TPM, harán posible la construcción de cinco buques que no solamente no se necesitan, sino que van a crear un exceso de más de un millón de TPM, que, sin duda, producirá un perjuicio económico a las empresas navieras que anteriormente contrataron sus buques con una expectativa de empleo razonable.

En el Banco de Crédito a la Construcción están pendientes expedientes de crédito por valor de 20.000 millones de pesetas para la construcción de buques que son necesarios para la Marina Mercante. Están, además, sin resolver el

concurso convocado por el Gobierno para la construcción de un millón de toneladas de registro bruto, para el cual harán falta más de 100.000 millones de pesetas.

La financiación, primas a la construcción y desgravación fiscal concedidas a los astilleros para la construcción de los barcos a que se refieren los créditos arriba mencionados no vienen a resolver ningún problema de paro que no fuera posible solucionar de otra forma, ya que si se aprobasen los expedientes pendientes, los astilleros tendrían solucionados sus problemas de transición hacia una inevitable reestructuración.

Añade "Iberianques" que lo que se trata de resolver con dichos créditos son los problemas económicos de unos astilleros paraestatales para trasladárselos a las empresas navieras. La acción tiene, en sus consecuencias, las características de una agresión económica del gran aparato industrial paraestatal a la empresa privada.

Si se piensa que existen recursos para hacer frente al concurso convocado por el Gobierno y a los expedientes de créditos navales pendientes, hubiera sido mejor dedicar los créditos excepcionales a la creación de nuevas industrias en las que absorber la mano de obra excedente de los astilleros y en las que se pueda fabricar algo que sea exportable o que, sencillamente, no sobre. ■

MADRID.—El primer número de la revista especializada en náutica "Bitácora", ha salido a la luz.

Esta nueva revista, dirigida a todos los amantes de la mar y a la náutica deportiva en particular, es independiente de cualquier entidad comercial o industrial, organismos oficiales, federaciones, clubs deportivos o recreativos.

"BITACORA", NUEVA REVISTA DE NAUTICA

MADRID.—El primer número de la revista especializada en náutica "Bitácora", ha salido a la luz.

Esta nueva revista, dirigida a todos los amantes de la mar y a la náutica deportiva en particular, es independiente de cualquier entidad comercial o industrial, organismos oficiales, federaciones, clubs deportivos o recreativos. ■

EL ACTO DE CLAUSURA FUE PRESIDIDO POR EL MINISTRO DE TRABAJO SIMPOSIO MEDICO DE LA ORGANIZACION DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS

MADRID.—El ministro de Trabajo, Alvaro Rengifo, ha clausurado el Simposio Médico de la Organización de Trabajadores Portuarios, dependiente de su Departamento, que se celebró durante los últimos días de noviembre.

Con el ministro presidieron el acto el subsecretario de la Seguridad Social, señor Anguera Sanso; los directores generales de Trabajo y de Servicios Sociales, señores Morales Abad y Farre Morán, respectivamente; el director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria, señor Ithuriz; el delegado general de INP, señor López Barranco; el presidente del Instituto Social de la Marina, señor Taboada, y el delegado general de la Organización de Trabajos Portuarios, señor Angolotí, que ha presidido las reuniones de trabajo de este Simposio.

Las ponencias de este Simposio versaron sobre las "Lesiones del aparato locomotor por sobrecarga", "Posibles enfermedades del aparato circulatorio y patología del aparato respiratorio en los estibadores portuarios" y "Lesiones producidas por el frío, cámaras frigoríficas y buques congeladores".

SE CELEBRO EL PRIMER CONGRESO DEL MAR

BARCELONA.—A principios del mes de noviembre se celebró en esta capital el I Congreso del Mar organizado por la Liga Naval Española. El Congreso constó de dos partes: nacional e internacional y las ponencias fueron cuatro, estudiándose en ellas problemas vinculados: a Marina Mercante, Marina de Pesca, Marina Deportiva y España en la Mar.

El Congreso, que fue inaugurado y clausurado por el capitán general de Cataluña, señor Coloma Gallegos, y al que asistieron representantes de quince países de Europa, América Africana y Oceanía, acordó la creación de la Federación Internacional de Ligas Navales y Marítimas, de la que fue nombrado presidente fundador, el presidente de la Liga Naval Española, almirante don Ignacio Martel Viniegra, y cuya sede se ha establecido en España.

● "LIBRO AZUL" SOBRE EL CONGRESO DEL MAR

MADRID.—Ha quedado constituida la comisión que ha de redactar el "Libro Azul" sobre las conclusiones de las ponencias que han

● EL ALMIRANTE YUSTI, PRESIDENTE DEL TRIBUNAL MARITIMO CENTRAL

MADRID.—Ha sido nombrado presidente del Tribunal Marítimo Central el almirante José Yusti Pita, según un Real Decreto que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el 11 de noviembre.

El diario oficial recoge también un Real Decreto por el que se dispone el pase a la situación de reserva del almirante Joaquín María Pery Junquera, que había venido desempeñando el cargo de presidente del Tribunal Marítimo Central.

● TITULAR DE LA COMISION PARITARIA MARITIMA

MADRID.—José María Peña Rich, delegado del Consejo Nacional de Empresarios en la reunión marítima de la Organización Internacional del Trabajo, OIT, celebrada en Ginebra el pasado mes de octubre, ha sido elegido miembro titular de la Comisión Paritaria marítima, organismo coordinador de las actividades marítimas a nivel internacional.

Es la primera vez que un representante del Consejo Nacional de Empresarios forma parte como miembro titular de dicha Comisión, que está integrada en la parte empresarial por 18 miembros elegidos de entre los 120 países que se integran en la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El ministro apuntó que este Simposio es importante por lo que supone de colaboración eficaz entre facultativos de distinta procedencia y distintas especialidades, para atender aún mejor a un colectivo humano cuya dedicación y actividad tienen en esta casa una especial consideración. A propósito de las palabras del delegado general respecto a la figura ejemplar del médico en la Organización de Trabajos Portuarios, el ministro insistió en la importancia de estos facultativos destacando las trascendentales funciones de la Medicina hacia el logro de unos claros objetivos de justicia social y bienestar de los trabajadores.

"En el largo camino hacia una sociedad más justa, más moderna, más libre y transparente —concluyó diciendo el ministro—, vosotros tenéis un puesto singular, ganado con vuestro esfuerzo y vuestra entrega ejemplares".

intervenido en el Congreso del Mar, organizado por la Liga Naval Española.

En el "Libro Azul" quedará reflejada la gran reforma marítima que los sectores afectados anisan, será elevado a nuestro Gobierno con vistas a la solución de todos los problemas marítimos de España.

También se ha reunido, bajo la presidencia del almirante Ignacio Martel, el comité fundador de la Federación Internacional de las Ligas Marítimas y Navales y, de acuerdo con lo convenido en el Congreso del Mar, han quedado establecidos los fines esenciales de dicha federación mundial. Son los siguientes:

- Unificar sus esfuerzos en interés de la paz mundial.
- Lograr la unidad de acción en la problemática del mar.
- Promocionar la cultura marítima.
- Crear una conciencia mundial marítima.
- Perfeccionar las respectivas estructuras a estos fines.
- Obtener la cooperación de entidades y organismos de todos los países para proteger la vida y riqueza marítima.

● DON VICENTE BERMEJO, PRESIDENTE DE LA REGION III DE LA N.E.A.F.C.

En la última reunión de la NEAFC, Pesquerías del Atlántico Noroeste, que se celebró en Estoril, fue nombrado por acuerdo de toda la Comisión, presidente de la Región III del Área de la NEAFC, don Vicente Bermejo, jefe de la Delegación española y jefe de Sección de la Dirección General de Pesca Marítima.

La NEAFC se encuentra dividida a efectos administrativos en tres grandes regiones de las que la tercera es la más meridional estando comprendida entre el paralelo de Brest y el estrecho de Gibraltar.

En la misma reunión, don Vicente Bermejo fue nombrado miembro del Comité de Finanzas en representación de España, en el que solamente figuraron cuatro países de los pertenecientes a esta Comisión Regional Internacional.

● FALLECIO DON CARLOS DE ISASA NAVARRO

Ha fallecido el subdirector general de Tráfico Marítimo de la Dirección General de Navegación, capitán de Navío don Carlos de Isasa Navarro.

El señor de Isasa llevaba poco tiempo como subdirector general, por lo que no ha podido llevar a cabo todo lo que su conocida dedicación hacia prever.

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

DOM RAFAEL CIFRE, MAESTRO DE O. M.

PALMA DE MALLORCA.—En la sede del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina se impuso recientemente la medalla al Mérito Social Marítimo a don Rafael Cifré Vila, maestro nacional y de orientación marítima.

Al acto asistieron el Pleno del Consejo, el delegado provincial de Trabajo, delegado del Ministerio de Educación y Ciencia, comandante militar de Marina, inspector jefe de la Primera Enseñanza y otras personalidades. Después de unas palabras del delegado provincial del ISM en las que resaltó las virtudes del condecorado, éste hizo uso de la palabra para manifestar que, aunque no merecía tal distinción, "tenía el único mérito de haber dedicado la vida a cumplir con su deber".

Don Rafael Cifré es una persona apreciada por varias generaciones de gentes sencillas del mar, que le han confiado no sólo la educación pedagógica, sino sus problemas laborales y técnicos. ■



"Lo único que he hecho ha sido cumplir con mi deber".



MEDICO EN CILLERO DURANTE CINCUENTA Y DOS AÑOS

LUGO.—El día 23 de septiembre y en la delegación local del Instituto Social de la Marina de Cillero se celebró el acto de imposición de la medalla al mérito Social Marítimo al doctor don Francisco Samperio Galdo, médico jubilado, el cual durante cincuenta y dos años ha consagrado su profesión al servicio de los pescadores de dicho puerto.

El delegado provincial de Trabajo, señor Teijeiro Alvarez, impuso el preciado galardón al citado doctor, asistiendo al acto el delegado provincial del ISM, Consejo Provincial, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cillero, alcalde de Vivero y diversas autoridades civiles y militares. ■

LOS SEÑORES HENRI CABANAS Y CLAUDE DUBREUIL

BILBAO (Corresponsal).—Les han sido impuestas sendas medallas al Mérito Social Marítimo al vicecónsul español en la Rochelle, M. Henri Cabanas, y al doctor Claude Dubreuil.

La imposición tuvo lugar en la Casa del Mar de Ondárra y estuvo presidida por don Juan María Gómez y Alonso de Celada, presidente del Consejo Provincial del ISM, acompañado de autoridades locales y de una representación nutrida del sector marítimo-pesquero de la provincia.

Este acto es una muestra más de las buenas relaciones que en materia de pesca y de colaboración mantienen todos los hombres de la mar de España y de Francia.

Posteriormente, los representantes de todos los grupos del sector pesquero de la provincia ofrecieron un cariñoso y sentido homenaje a los señores Cabanas y Dubreuil por su valiosa colaboración y por las ayudas y atenciones que en todo momento están recibiendo de ellos los pescadores vascos ■ L. R.

DOS BERMEANOS: UN PESCADOR Y UN CARPINTERO DE LA MARINA MERCANTE

BERMEO.—El día 26 del pasado mes de noviembre en un emotivo acto tuvo lugar en la recién estrenada Casa del Mar de Bermeo la imposición de medallas al Mérito Social Marítimo a don Venancio Larrauri Bilbao, en su categoría de plata, modesto pescador bermeano, superviviente de la galea del Cantábrico que el 12 de agosto de 1912 costó la vida a 126 pescadores y en la que tuvo una actuación abnegada y heroica, rescatando a 14 hombres de una muerte segura.

Asimismo, se impuso la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de bronce, a don Enrique Requert Rentería, de profesión carpintero en la Mari-

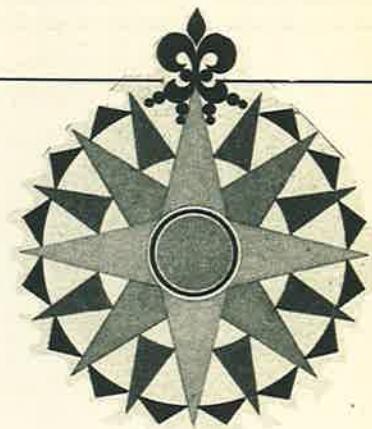
na Mercante y que estuvo al servicio de la empresa Ybarra durante cuarenta y un años. Su vida profesional está jalada de hechos heroicos y singulares que le hicieron acreedor al cariño y respeto de todos los compañeros que trabajaron a su lado.

El acto estuvo presidido por don Juan María Gómez y Alonso de Celada, presidente del Consejo Provincial del ISM en Vizcaya, quien tuvo frases de admiración y agradecimiento para todos los galardonados.

Acto seguido se procedió a la imposición de las medallas concedidas y a la entrega de los diplomas acreditativos de las mismas. ■



Por ALVARO CUNQUEIRO



NUEVAS SOBRE EL HOLANDES ERRANTE

No discípulo de Huizinga, Carlo Cordié, ha publicado recientemente un conjunto de breves estudios sobre diversos temas literarios e históricos, y uno de ellos se refiere a "Il vascello fantasma", de Wagner, es decir, a la fábula de "El holandés errante" ("Der fliegende Holländer"). Cordié estudia las fuentes de Wagner, asegura el origen noruego de la leyenda, sus variantes conocidas en los puertos del Norte, y especialmente entre los hanseáticos: entre los marineros de la Hansa corría una canción báquica en la que se brindaba con el holandés. Pero es casi seguro que Wagner, para su texto de "El buque fantasma", ha utilizado una leyenda de un navegante solitario, quien con una tripulación de fantasmas viaja en un tres palos cargado de tesoros en busca de una muchacha cuyo espejo encontró en una playa, bajando a ella a hacer aguada. El espejo perdido refleja constantemente el hermoso rostro de la muchacha. Wagner inventa el naufragio de la nave del noruego Daland y la aparición en medio de la terrible tempestad de la nave del holandés errante. Como saben, cada siete años, el holandés puede bajar a tierra a ver si encuentra una mujer que lo ame y le sea por siempre fiel. Daland, que sabe de los tesoros que lleva el barco del holandés, le ofrece su hija Senta. En la primera leyenda, un mago que quiere hacerse con los tesoros del marino solitario, cuyo nombre nadie conoce, ha sido quien ha dejado el espejo en la playa. Daland, en Wagner, aspira a los tesoros del holandés, pero también tiene pena de él, y piensa que su hija puede poner fin a la perpetua navegación a la que está castigado. En la leyenda del solitario sin nombre ni patria, éste no encontrará nunca a la muchacha cuyo retrato conserva el espejo, pese a los recursos del mago. Por otra parte, la muchacha del espejo no existe ni ha existido nunca. Es una invención del mago. En Wagner, Senta existe y sabe hilar, y es dulce y apasionada. E inocente. Conoce la balada del holandés errante —la que cantaban los hanseáticos— y la canta ella misma, claro que no la música antigua, sino la wagneriana. Senta se emociona y exalta cantando, y declara ofrecerse a redimir al holandés y poner fin a su penitencia, lo que aterroriza a su prometido, el joven Erik.

Cordié hace notar que si en la leyenda, quizá de origen danés o báltico, pero relacionada con otra u otras leyendas bretonas, el navegante solitario ve a su posible enamorada en el espejo, en Wagner, Senta tiene la visión de un hombre pálido e inmensamente triste, de un "bel tenebreux". Cuando el holandés aparece ante Senta, ésta reconoce en él al desdichado de la visión, y le promete fidelidad hasta la muerte. Hay todavía otras coincidencias. Ya saben cómo termina "Il vascello fantasma", de Wagner: el holandés huye, descubriendo quién es, temiendo que Senta se condene al no seguirle, cuando su antiguo novio le recuerda su promesa matrimonial, pero Senta, fiel hasta la muerte, se arroja desde una roca al mar. El buque fantasma se hunde, y en medio de las enormes olas, el holandés y Senta aparecen, él rescatado de la eterna navegación

para la paz de la muerte. El poema wagneriano le había gustado mucho a Baudelaire.

Pero parece que el holandés todavía anda por esos mares de Dios. Cordié señala diversas apariciones del holandés errante, una de ellas cuando Wagner, nacido en 1813, era todavía un niño. Estando Napoleón Bonaparte prisionero de los ingleses en Santa Elena, Fouché recibe la visita de un desconocido, quien le asegura que dentro de pocos meses el buque del holandés errante va a acercarse a tierra, pues se cumple la pausa que cada siete años le es concedida para que busque su salvación. Si al holandés se le da ocasión de elegir una esposa hermosa y fiel, puede salvar a Napoleón, eligiendo Santa Elena como lugar de desembarco. Fouché vacila, interroga durante dos días al desconocido, que habla el francés con "rudo acento alemán", el cual confiesa que tiene la heroína que no vacilará en unirse al holandés y salvarlo. Fouché se preocupa, no duerme, sueña con el holandés y está a punto de ceder a las pretensiones del desconocido, quien solicita por su información dinero contante y sonante. Parece ser que hubo una cena, en la que el desconocido se embriaga. Lo llevan a la casa donde se hospeda, y en su habitación encuentran a una niña muy hermosa, pero tonta, que abre sorprendida sus grandes ojos verdes y exclama una y otra vez:

—¡Yo amaré siempre al holandés! ¡Yo moriré por el holandés!

La tonta no sabe ni cómo se llama, ni si tiene padres, ni qué tiene que ver con el desconocido. Cuando le preguntan de dónde viene, responde:

—¡Nací de las tempestades del mar!

Eso y que amará al holandés eternamente es todo lo que sabe decir. Nadie escuchará otra cosa de su boca, salvo cuando la llevan a un asilo, en el que va a morir. Coge la mano de la enfermera y dice:

—¡Mamá! ¡Mamá!

El desconocido ha desaparecido.

Todos están de acuerdo en que el barco del holandés es un tres palos, pintado de negro, y por cuya cubierta corren luces amarillas. Aunque la mar esté en calma, alrededor del velero se levantan grandes olas y silba el viento. Calculando la fecha en que le fue anunciada a Fouché la bajada a tierra del holandés errante —ya saben, veintiún días cada siete años—, le toca desembarcar en la primavera de 1977. Si se toman las precauciones debidas, se sabrá a lo largo de qué costas navega, porque está dicho que siempre ha de acercarse a tierra en medio de súbita y terrible tempestad. Las flotas del mundo unidas podrían acercárselle y decirle por banderas que baje sin temor, y que con la colaboración de la "tele" y la radio, y la prensa, y las revistas ilustradas, le encontrarán esposa, tan fiel como la Senta de Wagner. Podría organizarse un concurso. Creo que sobrarían candidatas. Habría que evitar, eso sí, que el buque fantasma se hundiese, el hermoso velero de Ámsterdam, botado en el siglo XV. Podía servir como museo a flote, o como refugio de los fantasmas de todos los naufragios antiguos.



Ha costado dos vidas humanas

FUERTE TEMPORAL EN EL LITORAL CANTABRICO

• El más violento de los últimos quince años

MADRID (Redacción).—En los primeros días del presente mes de diciembre se ha producido en el litoral cantábrico un fuerte temporal de agua y viento que ha producido cuantiosos daños. Desde hace casi quince años no se recordaba otro de similares características, ya que, según datos del día 2 tomados por el Observatorio Meteorológico de Santander, a cinco mil metros de altura, la fuerza del viento era de 180 a 200 kilómetros por hora, y en el mar, las olas alcanzaban los quince metros de altitud.

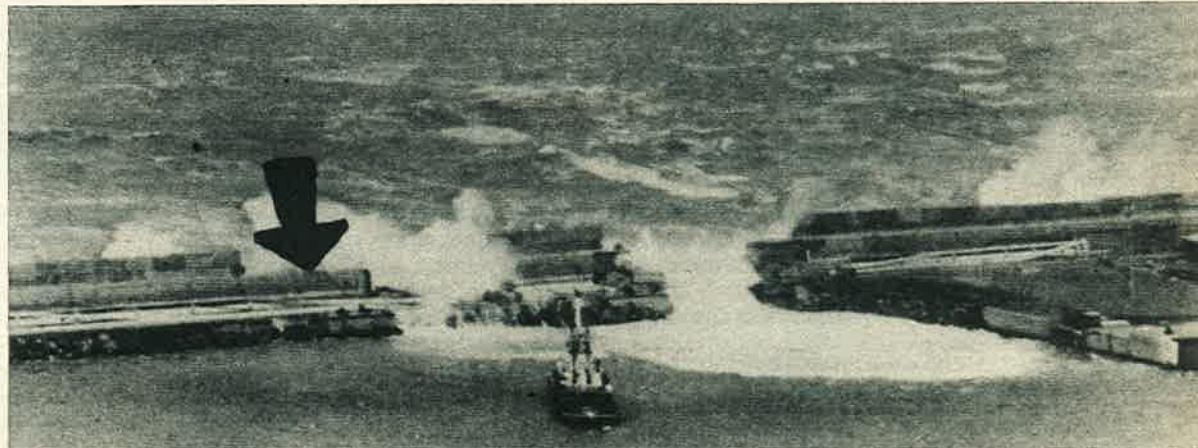
Aparte de los muchos daños materiales que se han producido en muros, vallas, fachadas de edificios, árboles y de las fisuras del superpuerto de Bilbao, cuyas pérdidas se estiman valoradas en unos trescientos millones de pesetas, ha habido que lamentar la pérdida de dos vidas humanas, la de don Felipe Pérez Indeguey, de veintisiete años e ingeniero de Caminos, y la de don José Francisco Díaz Arresti, de veintiocho años, chófer que conducía el Land Rover en el que viajaban la noche del 2 al 3, acompañados de otros dos empleados de la empresa Dragados y Construcciones, para inspeccionar los daños que se habían producido en el superpuerto bilbaíno. Una ola saltó al dique por el que circulaban y arrastró el vehículo al mar; solamente los dos últimos pudieron alcanzar la escollera y subir al dique.

A consecuencia del temporal, los puertos se encontraban llenos de barcos atracados que no se atrevían a hacerse a la mar, y algunos que resolvieron hacerlo volvían a las pocas millas de haber comenzado el viaje, tal como le sucedió al buque ruso "Segezha", que había cargado tres mil toneladas de talco para Moscú y que tuvo que regresar a Gijón ayuda-

do por un remolcador, ya que su carga se había corrido y el buque estaba en serio peligro, muy escorado de estribor.

En la provincia de La Coruña también el temporal dejó sentir sus consecuencias. En la zona de Lorbé, cinco mejilleras se hundieron y otras veinte resultaron dañadas, lo mismo que en la ría de Arosa, que se hundieron diez bateas, nueve de mejillón y una de ostras. En el puerto coruñés, numerosos buques tuvieron que permanecer de arribada.

Además, el temporal se sintió también en otras provincias, incluso en el Sur, cuyos daños más notables fueron los sufridos por el buque griego "Golden Odyssey", que se dirigía de Túnez a Málaga con cuatrocientos cincuenta y tres pasajeros norteamericanos. Tras veintidós horas de haber capeado el temporal, llegó al puerto malagueño con la proa seriamente dañada, como consecuencia de los golpes de las gigantescas olas.



La flecha indica el lugar exacto del superpuerto bilbaíno donde una ola arrastró al mar a un vehículo. Dos de sus ocupantes perdieron la vida.

PONTEVEDRA

AMIGOS DA CULTURA CONTRA LA CONTAMINACION DE LA RIA

PONTEVEDRA.—La Asociación de Amigos da Cultura, de Pontevedra ha interpuesto recurso ante el Ayuntamiento y la Junta del Puerto, en relación a la contaminación de la ría y a la instalación de un emisario submarino.

Amigos da Cultura entiende que la instalación del emisario submarino por la Empresa Nacional de Celulosas, S. A., en la ría de Pontevedra no soluciona el problema de la contaminación que actualmente sufre la ría y que perjudica notablemente las especies marisqueras y piscícolas.

En el recurso, interpuesto en nombre de la Asociación por su presidente, se señala que el hecho de llevar mar adentro el vertido no evita la contaminación e incluso puede hacerla mayor y mucho más incontrolable.

Asimismo, Amigos da Cultura solicita el cierre de la factoría pontevedresa, por entender que no cumple la ley y sigue contaminando la ría de Pontevedra, con consentimiento de las autoridades competentes, que no hacen observar la legislación vigente sobre la materia.

La misma Asociación señala que, a pesar de que el "Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra", de 23 de octubre, inserta un anuncio de la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra, el cual menciona que las reclamaciones contra el emisario solicitado por Celulosas se pueden formular ante dicho organismo o en la Alcaldía de Pontevedra, varias personas, que han presentado sus instancias reclamando contra el proyecto en el registro general del Ayuntamiento de la capital, se han visto sorprendidas con la negativa a admitir sus escritos, remitiéndoles a la Junta del Puerto.

Estas personas han protestado y manifestaron la intención de hacer valer sus derechos por vía administrativa, enviando por correo certificado las instancias con sus reclamaciones.

En relación con el tema de la contaminación y del emisario submarino, el jefe provincial de Sanidad de Pontevedra, doctor Javier Yuste Grialba, declaró a finales del pasado mes de septiembre que la empresa aludida "desde que se estableció está fuera de la ley", porque contamina la ría, y que la solución del emisario submarino "va a chocar, tal vez, con los criterios del Instituto Español Oceanográfico", el cual opina "sería llevar dos kilómetros ría adentro el problema actual".

VILLAGARCIA DE AROSA

LA CAMARA DE COMERCIO CONTRA INFORME DE METRA SEIS

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—El comité ejecutivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Villagarcía de Arosa ha estudiado detenidamente el informe de la sociedad consultiva Metra Seis, sobre la protección del medio ambiente en la provincia de Pontevedra.

Parece ser que el citado informe emitido por Metra Seis, ponía de manifiesto una serie de medidas para la protección del medio ambiente, estableciendo Arosa como el pulmón de la provincia.

La corporación acordó "mostrar su profundo disgusto por los términos discriminatorios injustos e ignorantes que sobre la comarca de Arosa se vierten en dicho informe de Metra Seis. Asimismo acordó mostrar su desilusión porque la Caja de Ahorros Municipal de Vigo patrocine este estudio a todas luces perjudicial para las legítimas aspiraciones de la zona.

La Cámara de Comercio de Villagarcía se compromete a emitir un informe detallado que contradiga las opiniones equivocadas de Metra Seis.

El organismo villagarciano reivindica una vez más las pautas necesarias industrializadoras de Arosa, y desea que la ría se aproveche no sólo para la obtención de marisco, sino también como contribución para la creación de industrias y puestos de trabajo.

VIGO

SERAN DESGUAZADOS TRES PETROLEROS QUE PERTENECIERON A ONASSIS

VIGO (De nuestro corresponsal).—Las siluetas de tres viejos petroleros acodados frente a Moaña, en la ría viguesa, desde comienzos de 1975, van a dejar de formar parte del paisaje —no en vano fue mucho el tiempo que permanecieron en estas aguas— para seguir el camino del desguace.

El "Olympic Lake", el "Olympic Runner" y el "Olympic Snow" tienen su historia, además de la anécdota de haber hecho la competencia la fantasmagórica flota de mejilloneras en su afán de aferrarse a la superficie de estas aguas atlánticas. Su historia, o al menos un capítulo de ella, va ligada a la de un casi legendario personaje de nuestros días, fallecido recientemente y griego para más señas. Efectivamente, estos tres buques pertenecieron a la flota de Aristóteles Onassis.

El "Olympic Lake", primero en decir adiós a sus singladuras en manos del desguace, era un petrolero de 18.000 toneladas y su tripulación, a poco de fondear el buque en la ría viguesa, quedó reducida al número indispensable para su mantenimiento. Hace dos meses fue vendido a una empresa viguesa para su desguace en la zona destinada a esta clase de trabajos, en Guixar, y desde entonces se convirtió en un viejo caserón marino sin tripulación.

De momento, el "Olympic Runner" y el "Olympic Snow" siguen haciendo compañía en su silencio, en medio de la ría. Atrás quedaron los tiempos de Onassis y probablemente les faltó poco para los tiempos del desguace. ■ J. R. A.

EL I.N.I. ADQUIERE OTRO ASTILLERO

En una visita efectuada a Vigo durante el pasado mes de noviembre, el señor Pérez de Brío, ministro de Industria, ultimó los detalles de adquisición por parte del INI del astillero y la factoría de motores de Hijos de J. Barreras, S. A., según el acuerdo tomado por el Consejo de Ministros. ■

FALLECIO UN TRIPULANTE DE UN BUQUE GRIEGO

VIGO.—El tripulante del mercante griego "Australis", Ziramus Charitatus, que había sido internado en un sanatorio vigués, falleció en la madrugada del día 19 del presente mes de noviembre.

El citado marinero padecía un coma diabético y bronconeumonía.

PUENTECESO

INDIGNACION POR LA APROBACION DE LA CELULOSA

LA CORUÑA.—Siete Cofradías de Pescadores de la provincia de La Coruña expresan su indignación por haber sido aprobada la instalación de una planta de celulosa en Puenteceso.

Las Cofradías de Pescadores de Malpica, Corme, Laxe, Camelle, Caimariñas y Mugía hicieron público un escrito en el que señalan que la instalación de la aludida planta de celulosa podría crear un serio quebranto en la riqueza pesquera y marisquera, que constituye el medio de vida fundamental de cientos de familias de esta amplia zona coruñesa. ■

LA CORUÑA

BUQUE ARABE AMARRADO, A CONSECUENCIA DE UN MOTIN

LA CORUÑA.—Un buque de bandera de Arabia Saudita, el "Mastura", permaneció durante veinte horas amarrado al muelle coruñés de San Diego como consecuencia de un motín protagonizado por sus tripulantes.

Los tripulantes del "Mastura", en el momento en el que el barco tenía que zarpar, se negaron a hacerlo, argumentando que no tenían suficiente combustible, posteriormente los tripulantes señalaron que el mal tiempo reinante no aconsejaba realizar la travesía. Tras diversas conversaciones con los amotinados, el personal de máquinas decidió rectificar su postura y zarpar con un retraso de más de veinte horas.

Se desconocen los motivos que determinaron la actitud de los tripulantes del mercante "Mastura", que había llegado al puerto coruñés para reestivar la carga, que a consecuencia del temporal de días pasados sufrió un corrimento. ■

EL "VIERA Y CLAVIJO", AL DESGUACE

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—El buque "Viera y Clavijo", una de las unidades más antiguas de la flota comercial española, va a ser desguazado en La Coruña.

El "Viera y Clavijo", de la Trasmediterránea, fue construido en 1912 y hacía las líneas interpeninsulares del archipiélago canario. Ultimamente servía como correo en las islas Alhucemas.

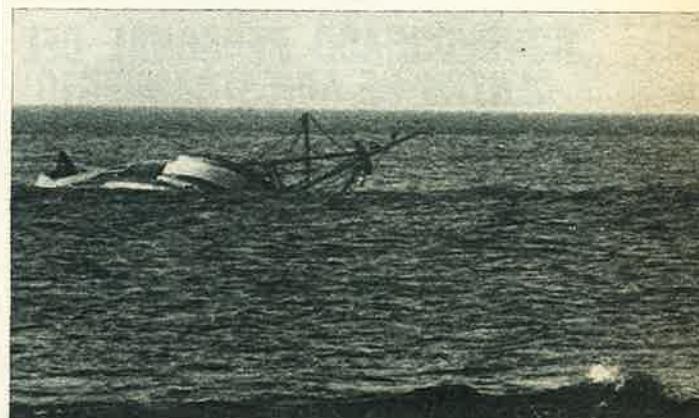
MAS DE MIL MILLONES DE PESETAS EN PESCA DURANTE EL VERANO

LA CORUÑA.—A 1.355.602.000 pesetas asciende el valor de la pesca desembarcada en el puerto de La Coruña durante los meses de julio, agosto y septiembre, según informa la Cámara de Industria coruñesa.

En total se desembarcaron 26.626 toneladas de pescado fresco, bacalao, crustáceos y moluscos.

Las cantidades más importantes corresponden a pescado fresco, con 23.907 toneladas y un valor de 1.180.237.000 pesetas. ■

MUROS DE NOYA



LOS DIEZ NAUFRAGOS, A SALVO

MUROS.—El pesquero "San Eusebio", con base en el puerto coruñés de Muros de Noya, se hundió el día 21 del pasado mes de noviembre en dicha ría.

Los diez hombres que componían la tripulación del pesquero siniestrado pudieron salvarse gracias a la intervención de la tripulación de otro barco que recogió a los naufragos cuando se encontraban en una balsa.

El hundimiento se produjo cuando el barco tocó con unos bajos rocosos que se conocen con el nombre de Escollas de Punta Lens. ■

CEDEIRA



REPTIL MARINO

LA CORUÑA.—Una rara especie de reptil marino, del orden de los quelomios —de la que todavía no se ha determinado si es tortuga, carey o galápagos— ha sido capturada cerca de Cedeira, por una embarcación de bajura, con base en Saña.

EL FERROL DEL CAUDILLO BOTADURA DE UN NUEVO SUPERPETROLERO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El superpetrolero "Mundaca", de trescientas mil toneladas de peso muerto, será botado próximamente.

Este superpetrolero ha sido construido en los Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A., Asturias, para la casa armadora Naviera Vizcaína.



CONDECORADO PERSONAL DEL CENTRO DE ADIESTRAMIENTO

EL FERROL.—Durante los días 12 y 13 del pasado mes de mayo, el personal del Trozo de Emergencia Exterior del CASI, del Centro de Adiestramiento de El Ferrol del Caudillo, extinguió el incendio producido en el petroliero "Urquio", al embarrancar en la ría de La Coruña.

Con este motivo les fue concedida la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco y de la clase correspondiente a sus categorías, habida cuenta de la extraordinaria labor desarrollada en la extinción de este incendio.

En el Centro de Adiestramiento se llevó a cabo la solemne imposición de estas condecoraciones por el jefe del mismo en representación del almirante capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, acto al que corresponde la fotografía.

ENTREGA DEL PETROLERO "GERONA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petroliero "Gerona" ha sido entregado a la Compañía Española del Petróleo, S. A. (CEPSA).

El acto tuvo lugar a bordo del propio buque, que se encuentra acodado a los muelles del astillero de la factoría Bazán, de El Ferrol, en donde fue construido.

Asistieron el comandante general del arsenal, vicealmirante Jaime Gómez Pablos, así como representaciones de Bazán y CEPSA.

El "Gerona" es un petroliero de 172.000 toneladas de peso muerto, de idénticas características a los denominados "Valencia", que será botado el día 21 del actual mes, "Lerida", al que será colocada la quilla antes de final de año. Los tres son para CEPSA.

BURELA

AMARRE FORZOSO POR FALTA DE DOTACIONES

Varias embarcaciones del puerto de Burela, y por falta de mano de obra, se ven obligadas por estas fechas a un amarre forzoso en espera de conseguir la dotación suficiente para hacerse de nuevo a la mar.

Este problema se presenta cada año ya que de un cupo de casi 1.000 trabajadores, en las costeras veraniegas, los meses de octubre a mayo presentan un descenso superior a los 300 marineros, con lo que algunas embarcaciones se ven obligadas, por falta de dotación, a permanecer amarradas a puerto en espera de conseguir el efectivo que les permita reanudar su actividad.

COMIENZA EL CURSO EN LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA

BURELA.—En los primeros días del pasado mes de noviembre dio comienzo el curso en la Escuela Náutico-Pesquera. Cuatro profesores impartirán clases para la obtención de los siguientes títulos: Patrón de pesca, Litoral de Segunda Clase, Canje Patrón de Pesca Litoral de Segunda Clase, Canje Patrón de Pesca Litoral de Primera Clase, Motociclista Naval y Patrón de Pesca Local y Radiotelegrafistas Navales Restringidos.

Los alumnos matriculados son treinta y tres, dándose la circunstancia de que éste es el primer año que las citadas enseñanzas dependen del ISM, en colaboración con la Caja de Ahorros de La Coruña y Lugo.

EL MINISTRO DE RELACIONES SINDICALES, CON LOS PESCADORES ASTURIANOS

AVILES.—El ministro de Relaciones Sindicales ha recibido en Avilés a los pescadores de las distintas Cofradías asturianas. En la reunión acompañaba al ministro el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcenas.

Los temas más importantes planteados por los pescadores han sido los siguientes: repulsa y preocupación por la decisión unilateral del Mercado Común Europeo de ampliar sus aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas; plan marisquero del Cantábrico; contaminación de las aguas marítimas; necesidades de viviendas para pescadores; situación de los puertos pesqueros y explotación de las lonjas por las Cofradías de Pescadores.

Tras las intervenciones del presidente provincial y del presidente nacional del Sindicato de la Pesca y de diversos representantes de los pescadores, el ministro fue dando respuesta a las diversas peticiones, señalando de un modo especial que el Gobierno y la Organización Sindical están altamente preocupados por la medida de las 200 millas y que en estos momentos a alto nivel se están realizando las gestiones oportunas para la búsqueda de soluciones.

Anteriormente el ministro se había reunido con la junta de dirigentes de Avilés, analizando cuestiones relativas a la Seguridad Social, al absentismo laboral altamente preocupante y a la reforma asociativa sindical, sobre cuyo extremo el señor De la Mata insistió que el proceso de la libertad fortalece al sindicalismo y que los trabajadores españoles están lo suficientemente capacitados para rechazar aquellos planteamientos que vayan contra sus intereses y contra la posibilidad colectiva de defender los mismos, insistió también en la necesidad de trabajar más para, entre todos, poder sacar adelante al país.

FIN DEL "PROTOCOLO DE FUENTERRABIA"

El llamado "Protocolo de Fuenterrabía", que regula las operaciones pesqueras de las flotas francesa y española en aguas del mar Cantábrico, dejará de tener vigencia el día 30 del presente mes de diciembre, cuando entre en vigor el acuerdo de extensión de la zona marítima de la Comunidad Europea a 200 millas.

LEQUEITIO



ENTREGA DE UNA AMBULANCIA

El Instituto Social de la Marina hizo entrega de una ambulancia al Ayuntamiento de Lequeitio para el servicio de los enfermos y accidentados de ese bello puerto vizcaíno.

El delegado provincial del organismo, don Lázaro Rosa, y el alcalde, don Manuel Cazales Malaxechevarría, firmaron un contrato de prestación de servicios.

En la fotografía se recoge el momento de la bendición del referido vehículo.

Continúa CRONICAS NACIONALES en página 31.

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, caballería, pinturas, ferretería naval, etcétera

Suministros a la Marina en general

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

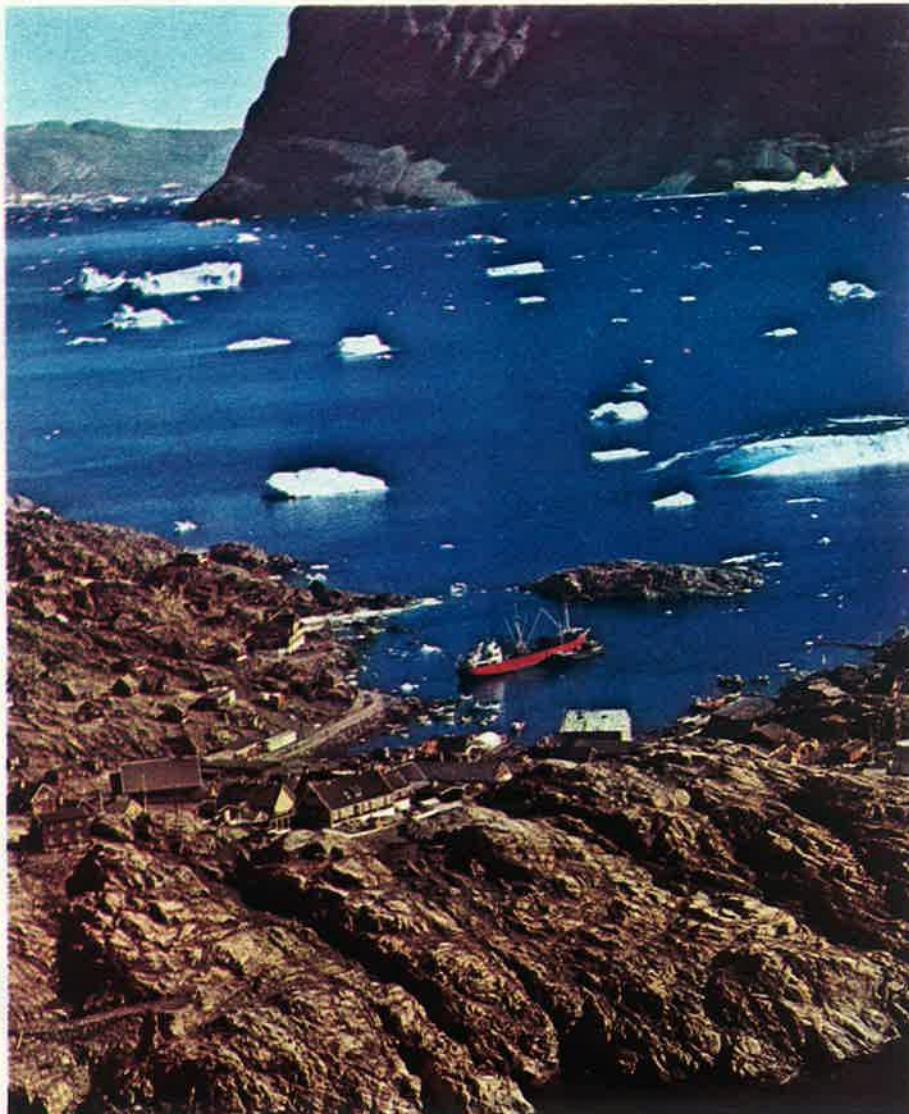


REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



incidente Brull, 22 y 24
Francisco Cubells, 38
teléfono 67 01 27
ALENCIA (Grao)



GR ENLANDIA



Groenlandia es la isla más grande del mundo, ya que su superficie total es de 2.176.000 kilómetros cuadrados, que equivalen a cuatro veces la extensión de Francia. Esto significa, que Groenlandia por su extensión podría ser un nuevo continente.

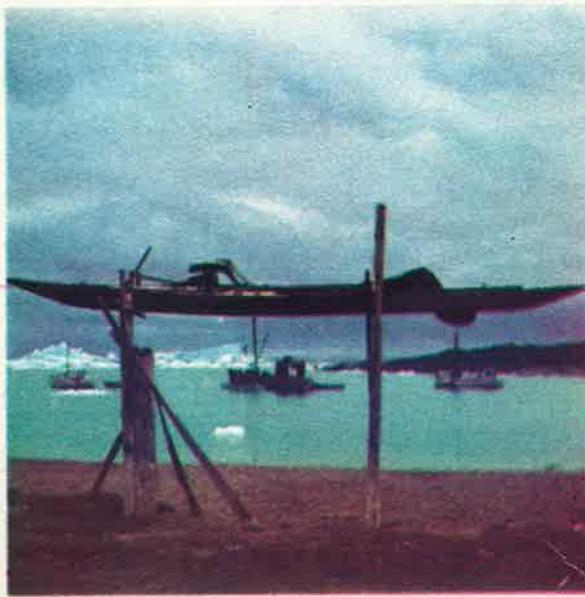
Sin embargo, las seis séptimas partes del país, o sea, 1.834.000 kilómetros cuadrados, están deshabitadas, pues se trata de un inmenso "desierto de hielo", denominado Inlandsis, que ocupa todo el interior de la isla. La otra parte del país es una franja de tierra libre de hielos, más o menos ancha, a lo largo de las costas; esta zona exterior o Yderland, según la

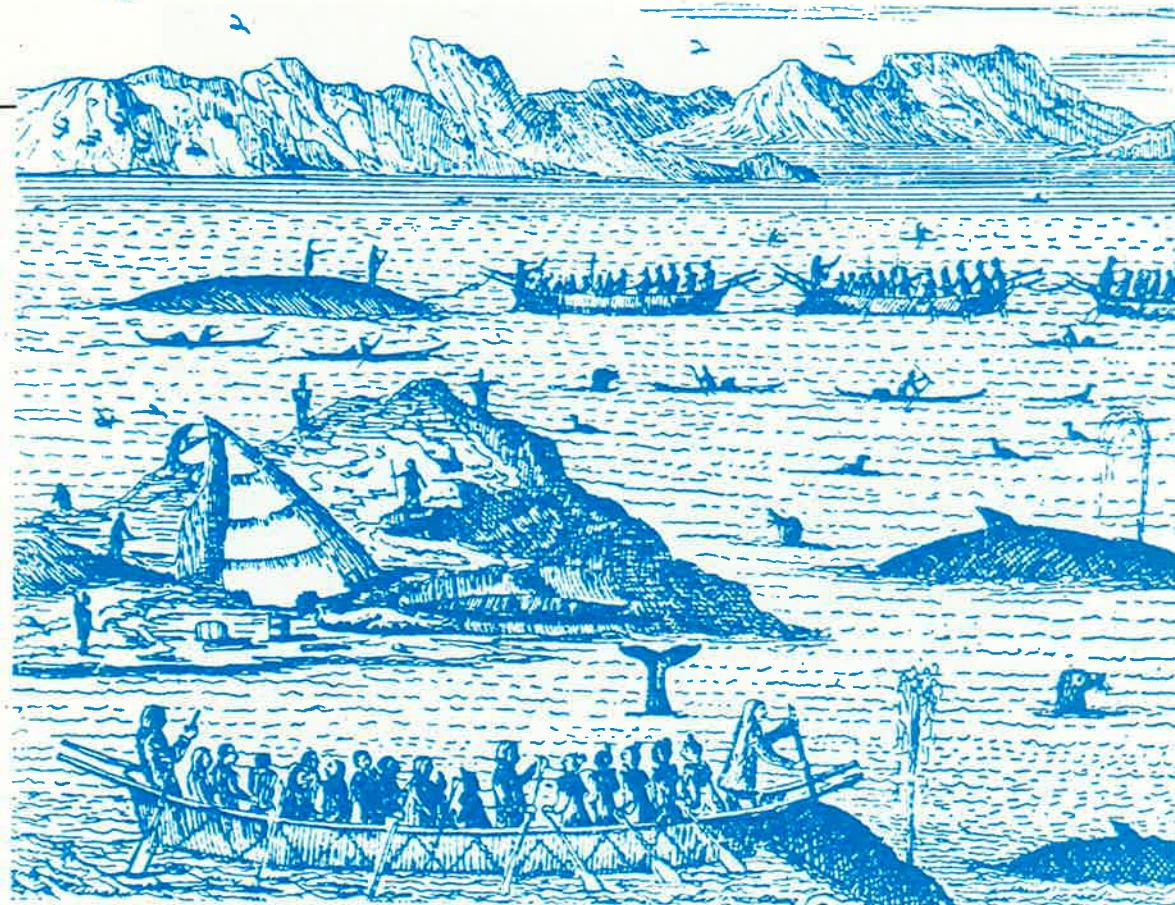
expresión danesa, es la única parte de Groenlandia donde se concentra la mayoría de los groenlandeses.

Su población, que supera ya los 50.000 habitantes, aumenta progresivamente en un 4 por 100 anual, es decir, con un coeficiente cinco veces mayor que el resto de Dinamarca.

Aun así, no está habitada más que en la cuarta parte, o sea, 88.000 kilómetros cuadrados, de 342.000 habitables.

La isla, de forma alargada, se extiende sobre los 24 grados de latitud, desde el cabo Farewell, por los 59 grados cuarenta y seis minutos hasta el cabo Morris K. Jesup, por los 83 gra-





ICEBERGS Y FOCAS

dos treinta y nueve minutos. Se hunde, por consiguiente, hacia el Sur hasta profundizar bastante en la zona templada, aproximadamente hasta el paralelo Oslo, mientras que al Norte ninguna tierra ártica se aproxima tanto al Polo. En general, domina el aspecto montañoso; se trata de un país verdaderamente alpino, de una altura de 2.000 a 2.300 metros, con picos en la parte Sur sobre Nanortalik y Julianehaab.

LOS ICEBERGS

Lo más importante de las zonas costeras lo constituyen las corrientes de

hielo, que producen icebergs. La gran descarga de hielo se produce hacia la costa Este; sin embargo, en el centro Oeste, precisamente en la isla de Disko, la intensidad de icebergs es superior.

En la costa Este se producen también importantes y gigantescos icebergs a la altura de Scoresby Sound, pero es más al Norte donde su actividad se intensifica. (En algunos puntos de esta inhabitable costa desembocan glaciares que desde lo alto arrojan al mar inmensos icebergs en medio de un estruendo infernal, icebergs que flotan en las bellas aguas groenlandesas.)

Una vez "sueltos", los icebergs están

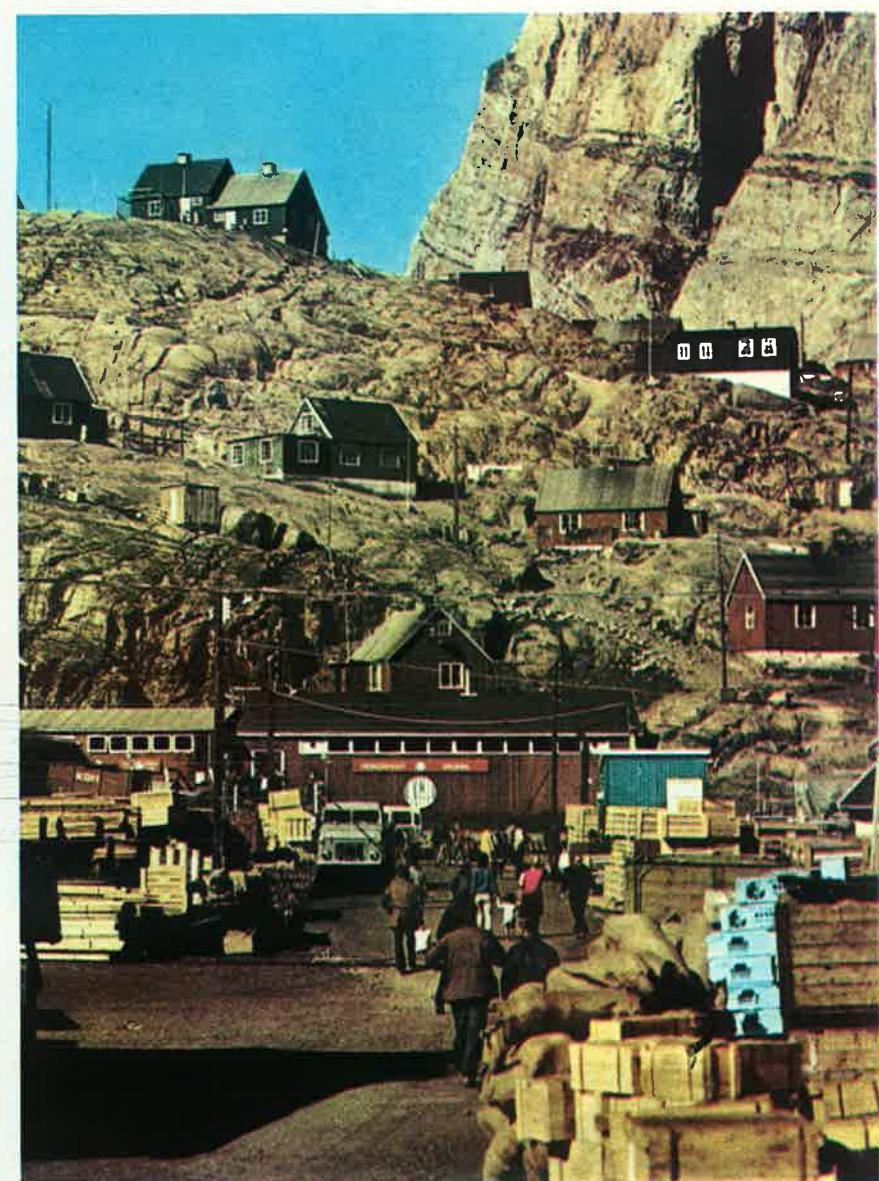
a menudo encallados o inmóviles, formando diversos núcleos en el fiordo natal. El invierno, con sus heladas, contribuye a mantenerlos en un mismo lugar, y también los bajos fondos donde se

quedan instalados. El deshielo se debe en la mayoría de los casos a los vientos que provienen de la Inlandsais, que origina el desprendimiento de los icebergs.



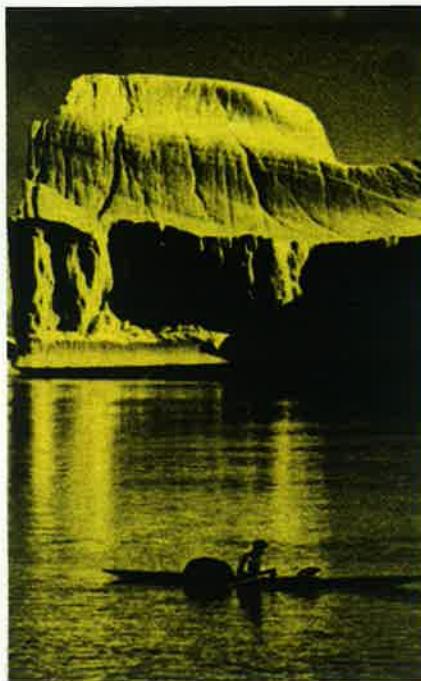
Dimensión
de Groenlandia
en relación
con Europa.





EL GROENLANDES Y LA COLONIZACION

Desde hace miles de años, algunas poblaciones esquimales ocupan



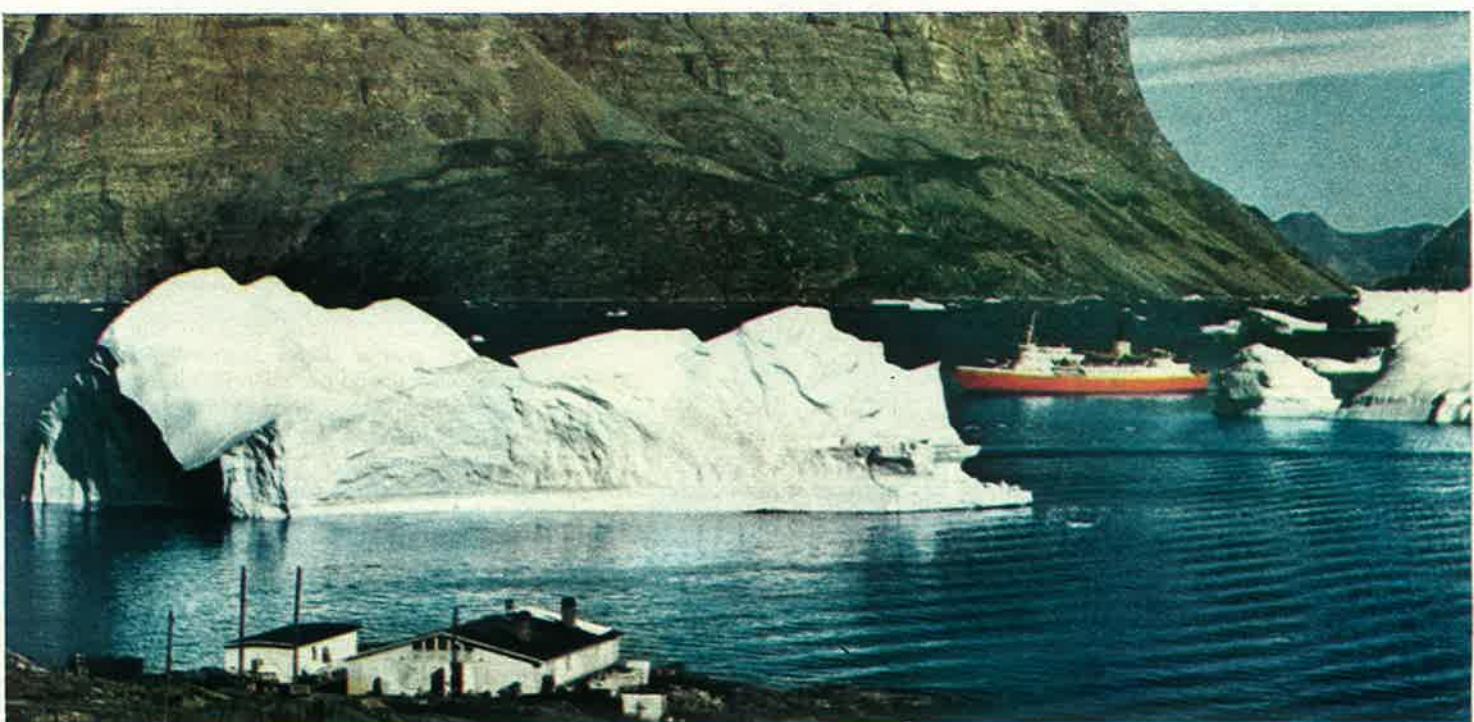
una parte de las costas de Groenlandia. Ello hace que la isla sea única y que se pueda poner como modelo. Estos indígenas ya no pueden considerarse hoy como esquimales puros; han sido transformados por el contacto de varios siglos con los europeos, hasta el punto de que constituyen un pueblo nuevo denominado groenlandés.

La labor de Dinamarca, en este sentido, ha sido y sigue siendo importante, ya que ha realizado una obra de coloni-

zación que se podría calificar de perfecta, pues sus métodos y fines han sido desinteresados, cuidando de asegurar el desarrollo moral y material de la población indígena.

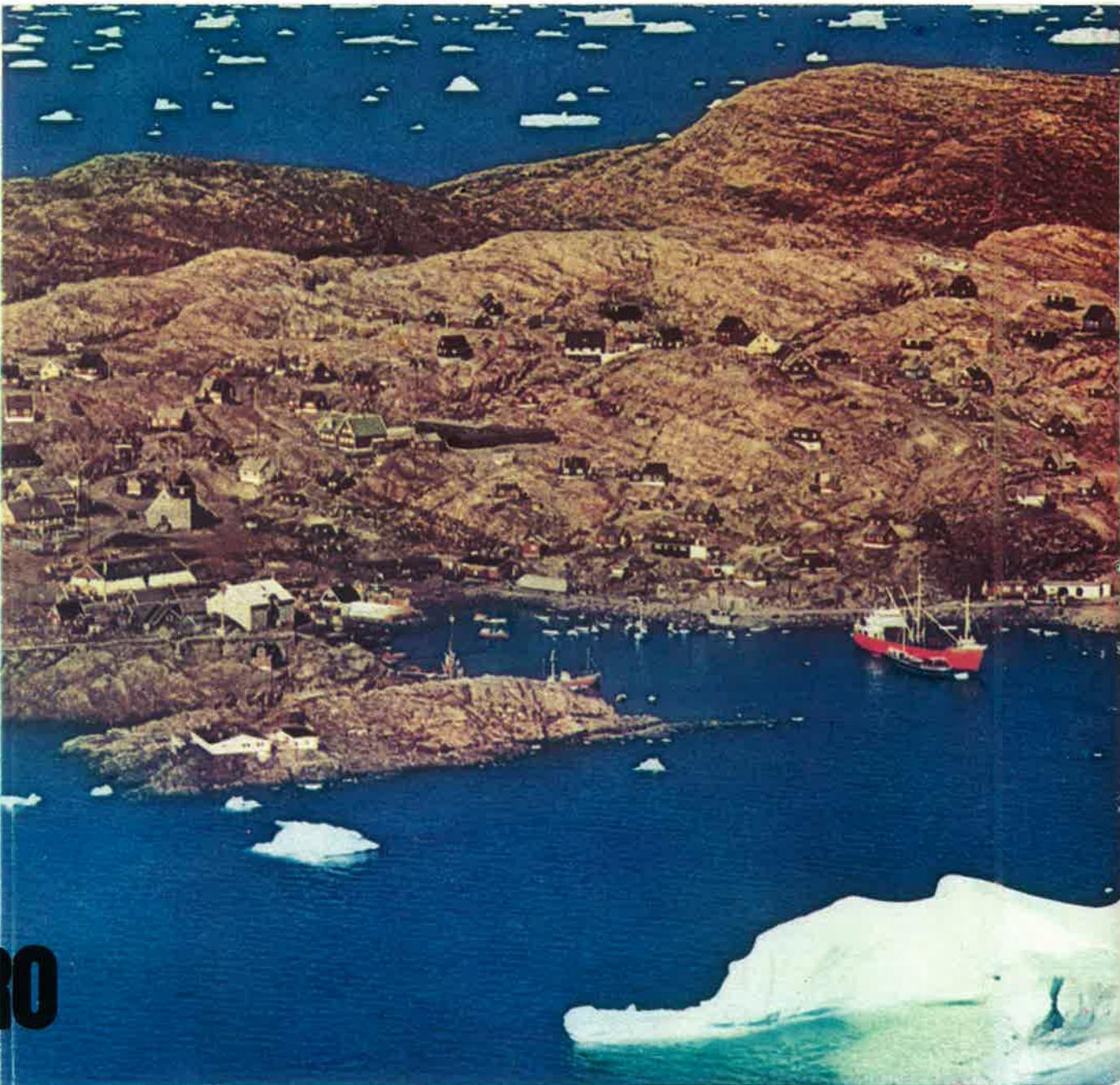
Durante la gran expansión de los vikingos en el año 983, se instalaron en la isla al Sur y al Suroeste intentando durante cinco siglos hacer habitables una parte del país e implantando, sin cambios importantes, las distintas modalidades de la civilización nórdica medieval.

(Pasa a la pág. siguiente)





DEL KAYAK AL GRAN ARRASTRERO



dieval, construyendo granjas, donde imperaba, sobre todo, la cría del ganado bovino. También se dedicaban a la caza de la ballena, las focas y los renos. Se calcula que el número de colonos que llegó a la isla no pasó de 2.000, pero las colonias que fundaron los vikingos desaparecieron entre 1410 y 1575.

Al parecer, su destrucción se debió a la interrupción total de las relaciones marítimas con Noruega, durante el siglo XV.

En el siglo XVII, ingleses y holandeses dedicados a la caza de la ballena entran en contacto con los esquimales de Groenlandia, produciéndose un intercambio de costumbres europeas: algunos historiadores aseguran que los bailes groenlandeses son de origen holandés.

Fue en 1721 cuando llega a Groenlandia el pastor danés Hans Egede, quien, preocupado por evangelizar a los indígenas paganos, funda la colonia de Godthaab. Es a partir de este momento, cuando Dinamarca empieza a intervenir directamente en la isla, a pesar de que las relaciones de daneses y groenlandeses parecen que son de varios miles de años.

A continuación, llegaron al país los hermanos Moravios, de nacionalidad alemana, y se instalaron en 1733 en la isla, fundando cerca de una docena de colonias situadas entre el cabo Farewell hasta la isla Melville.

Desde hace dos siglos la unión de mujeres esquimales y funcionarios de la Administración, de la marina y del comercio danés es, por tanto, normal. Se ha producido un cruce que ha ido evolucionando para acabar por afectar a casi toda la población indígena de la isla. Es fácil ver en estos momentos a individuos con ojos azules, con barba y cabellos rubios. Parece ser, que este pueblo es más resistente a determinadas enfermedades epidémicas, también más abierto al desarrollo, con más iniciativa, pero en cambio ha dejado de ser el gran cazador de focas, pues debido a los numerosos accidentes y a consecuencia de las enfermedades pulmonares, contraídas durante la caza, se ha dedicado preferentemente a la pesca.

Desde los tiempos más antiguos, la vida económica de Groenlandia se ha basado, principalmente, en la caza de la foca en la cual los groenlandeses llegaron a desarrollar una técnica admirable.

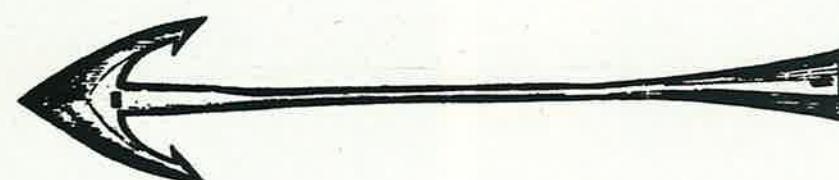
Lo mismo que en Canadá, Alaska y al Norte de Siberia, la foca se cazaba en Groenlandia desde kayaks, excepto en invierno en que se hacía en el mismo hielo. La piel, carne y grasa de la foca eran la base de la existencia del groenlandés: con las pieles se vestía, con la carne obtenía alimento y con la grasa luz y calefacción. Esta caza era algo individual, propio de cada hombre, pues su posición y la de su familia dependían de su habilidad como cazador. En cam-



despreciable, pues se trata como un trabajo para mujeres y no para hombres.

La caza de la foca exige una numerosa población de estos animales, pero desde mediados del siglo XIX empezó a disminuir el número de focas al tiempo que crecía la población. Esto dio lugar a una baja mayor en el nivel de vida de esta población.

Durante muchos años fue en aumento la pobreza en la población groenlandesa, hasta que a mediados de 1920 se observaron en la costa occidental de la región, y en sus fiordos, grandes bancos de pescado. Este descubrimiento atrajo el interés de la pesca en aguas groenlandesas, especialmente en el estrecho de Davi. Según el capitán de pesquero, Christian, hoy el total del pescado,



comprendiendo todas las clases y especies, se eleva de unas 200.000 toneladas al principio a más de 500.000 toneladas en 1972, aunque tan sólo una décima parte de esta suma fue pescada por los groenlandeses.



fondean junto a los bancos del estrecho de Davi. A caso sea esto la causa de que la pesca del bacalao en fiordos y aguas más cercanas a la costa ha disminuido bastante los últimos años.

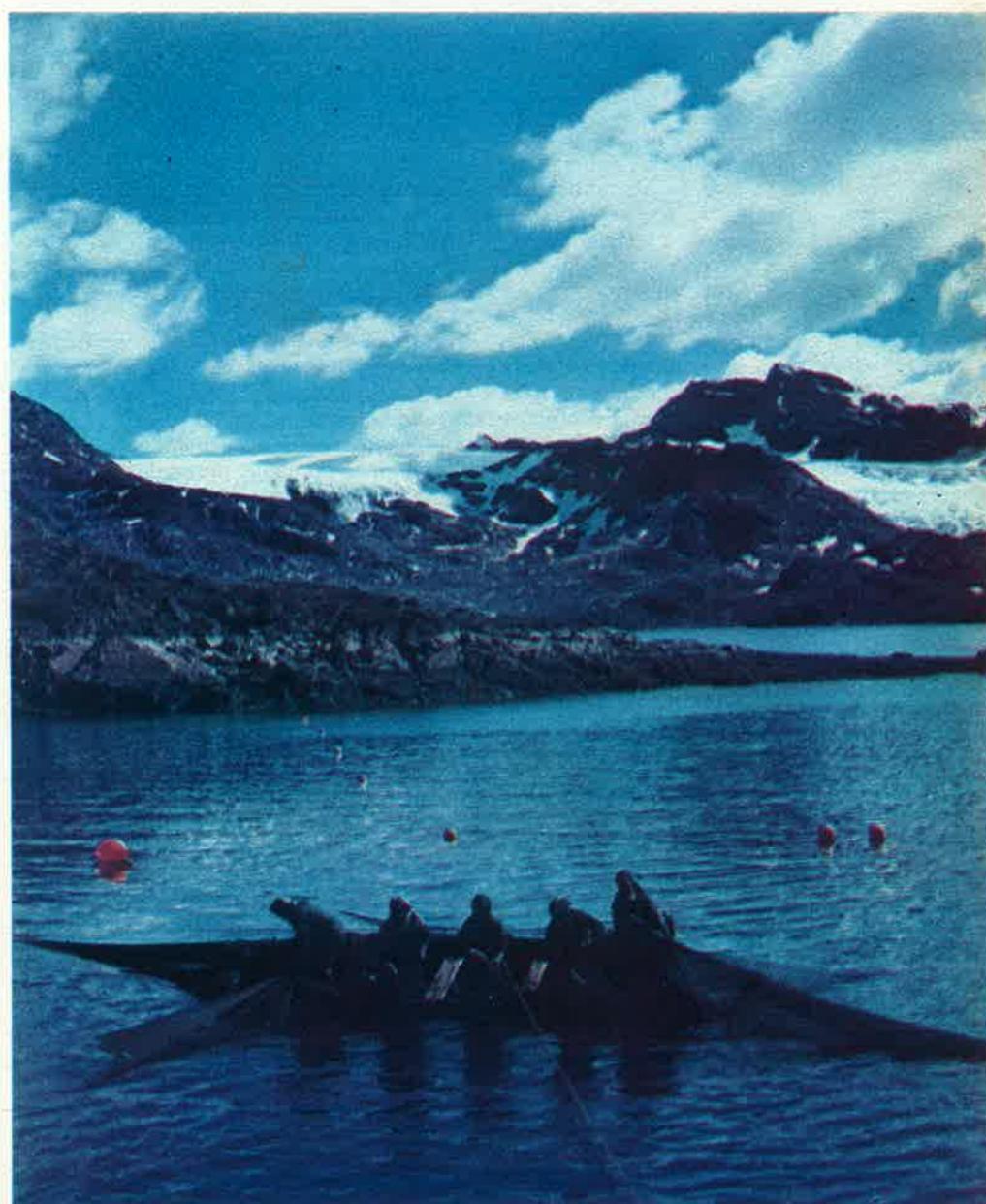
DEL KAYAK AL PESQUERO DE ARRASTRE

La transición del kayak al pesquero de arrastre, constituye un buen salto hacia delante para el pescador groen-



tas largas temporadas de inactividad significan importantes dificultades económicas para cada pescador y para la industria pesquera en general. A pesar de todo, la pesca es la principal indus-

landesa, pero exige de él mayores conocimientos sobre navegación, motores y uso de redes y utensilios, así como de nuevos métodos de fabricación. También la efectividad de una flota pesquera depende de los astilleros, aprovisionamiento, etc. Los pesqueros-factorías



bio la pesca era algo que únicamente se hacía cuando fallaba la caza y hasta primeros del siglo XX la pesca era casi



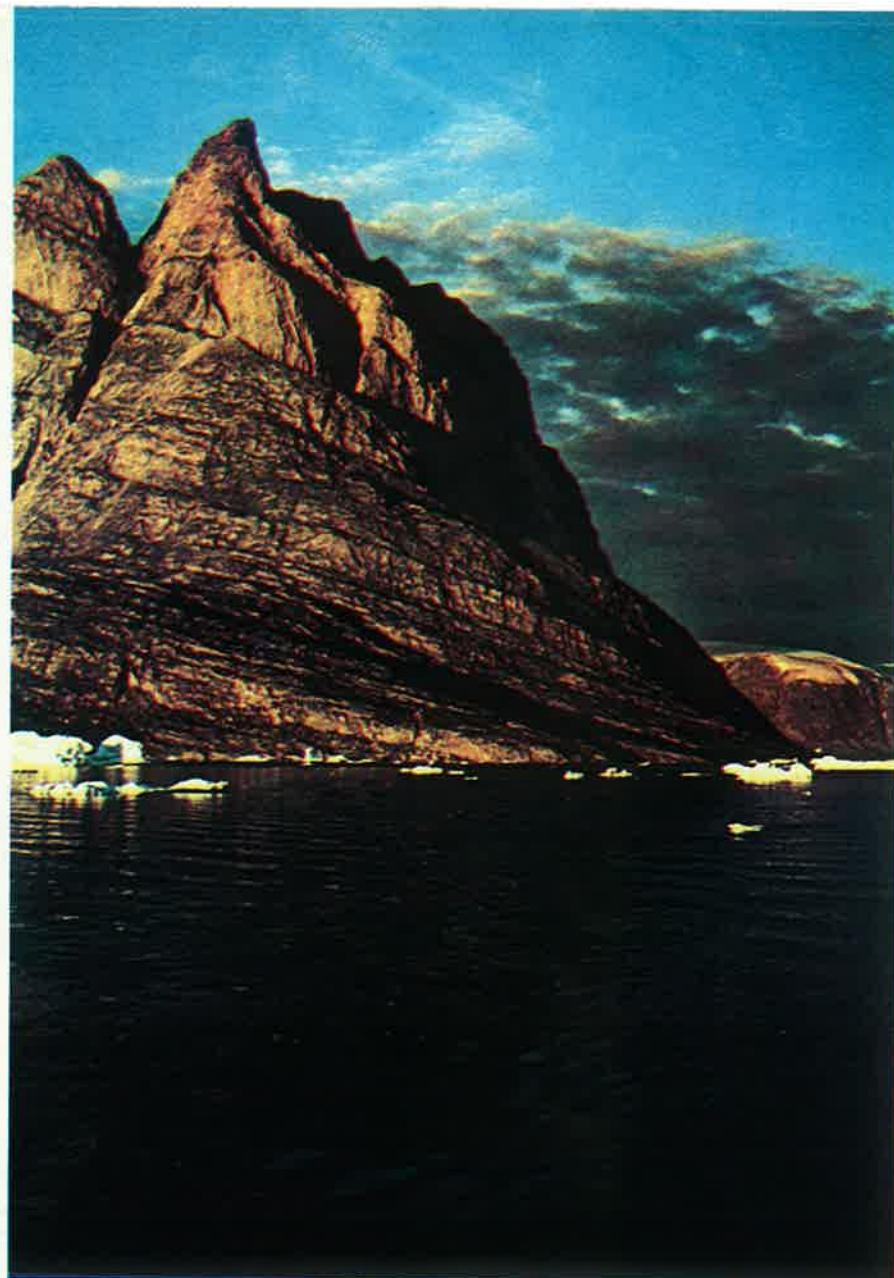
LA PESCA EN GROENLANDIA

El groenlandés dedicado únicamente a la pesca o a la caza como medio de vida, debe estar preparado a hacer frente a continuas fluctuaciones. El duro clima y los hielos flotantes son los factores determinantes en todo momento. Los hielos que se dirigen por el cabo Farewell, proporcionan a los pescadores de estas costas meridionales grandes pérdidas. Los hielos les impiden salir a pescar y también producen graves daños en embarcaciones y utensilios de pesca. En el Norte de Groenlandia, donde la oscuridad y los hielos impiden toda clase de navegación durante los meses de invierno, los pesqueros deben entonces ceder el paso al trineo y las fábricas tienen que cerrar durante estos meses.

A pesar de que los groenlandeses desde siempre han estado acostumbrados a notables restricciones en la caza y en la pesca, ha de reconocerse que es-



GROENLANDIA



realizan sus trabajos a temperaturas no muy bajas y pueden pescar durante todo el año, incluso en aguas del Ártico, ya que los marineros trabajan en las bodegas de los barcos y no sufren las bajas temperaturas de la zona.

La flota pesquera groenlandesa tiene, hasta ahora, menos de media docena de barcos de 200 toneladas. Unas pocas embarcaciones de 50 a 100 toneladas pescan con sedales largos en el estrecho de Davi, habiendo empezado también a pescar con redes, aprovechando las experiencias noruegas. También pescadores de las islas Feroe pescan en aguas de Groenlandia, pero

landeses son hoy de 3 a 25 toneladas (de unos 6 a 14 metros de eslora), por lo que sus posibilidades de navegar depende mucho del tiempo. La pesca con estas embarcaciones se realiza junto a la costa en los meses de noviembre a mayo.

Las especies de pescado en Groenlandia son: bacalao, para la elaboración de pescado salado, filetes congelados y productos fritos, así como conservas de hígado, ovas y agallas del bacalao; camarones de aguas profundas que, después de pelados, a mano o a máquina, se congelan o ponen en conserva; salmón y trucha de roca; rodaballo groenlandés y común; pez rosa y lobo de mar.

También se pescan bastantes ballenas, pero son para el consumo local. El bacalao puede ser pescado durante todo el año en distintas partes y a variadas profundidades, según la temporada. Los camarones se pescan a 300 y 400 metros de profundidad en los fiordos y cerca de la costa. En el Sur, esta pesca ha disminuido bastante desde 1964, cosa que se debe a cambios de temperaturas y a las corrientes; en cambio, en el Norte, junto al golfo de Disko, hay bancos de camarones que proveen a las factorías de Christiansaab y Jakobshavn, y en verano, cuando allí brilla el sol de medianoche, las fábricas de conservas de camarones trabajan noche y día, puesto que desde el momento de pescarlos al de entregarlos a la fábrica pasan, a lo más, veinticuatro horas. Estos bancos de camarones son tan grandes que con la actual flota pesquera se podrían pescar cantidades mayores a la capacidad de producción de las fábricas existentes, por cuya razón es necesario

regular esta pesca. A parte de su limitada capacidad de producción, las fábricas no siempre disponen de la necesaria mano de obra femenina para pelar a mano los camarones (unas 30 a 40 toneladas al día).

La pesca del camarón, en el golfo de Disko, es típica pesca de temporada.

Cuando llega el invierno, con sus hielos y oscuridad para toda navegación,



las tripulaciones de los pesqueros empiezan a cazar y pescar desde el mismo hielo, y en estas actividades juega papel principal el trineo groenlandés, con tiro de perros, como medio de transporte. La pesca invernal se concentra en la del rodaballo y cangrejos, que se pescan con sedal, haciendo un agujero en el hielo, a profundidades de 300 metros.

Desde finales de los años cincuenta ha aparecido el salmón, en septiembre, en los fiordos de Groenlandia y desde entonces la pesca del salmón ha sido de gran importancia para la economía groenlandesa, a pesar de las dificultades con que chocó al principio, puesto que las experiencias que de esta pesca se tenían del Báltico y otras aguas de Europa no podían aplicarse, sin más, en Groenlandia. Fueron los feroenses los primeros en pescar allí el salmón, pero pescadores de la isla de Bornholm en el

Báltico también pescan ahora salmón, con redes de deriva, en el Noroeste de Groenlandia. Estos éxitos han animado a los groenlandeses para intentar también esta clase de pesca. La principal pesca del salmón tiene lugar en estas aguas a finales de año, a unas 3 ó 50 millas marinas de la costa; estas embarcaciones deben ser, por lo menos, de 50 toneladas, para poder resistir la escarcha y deben llevar radar.

La industria pesquera groenlandesa va aumentando de año en año; su flota va incrementando y nuevas fábricas van construyéndose. La calidad de sus productos es objeto de un severo control oficial, con el fin de asegurar una alta calidad de la materia prima y para que la manipulación se lleve a cabo de un modo bien higiénico.

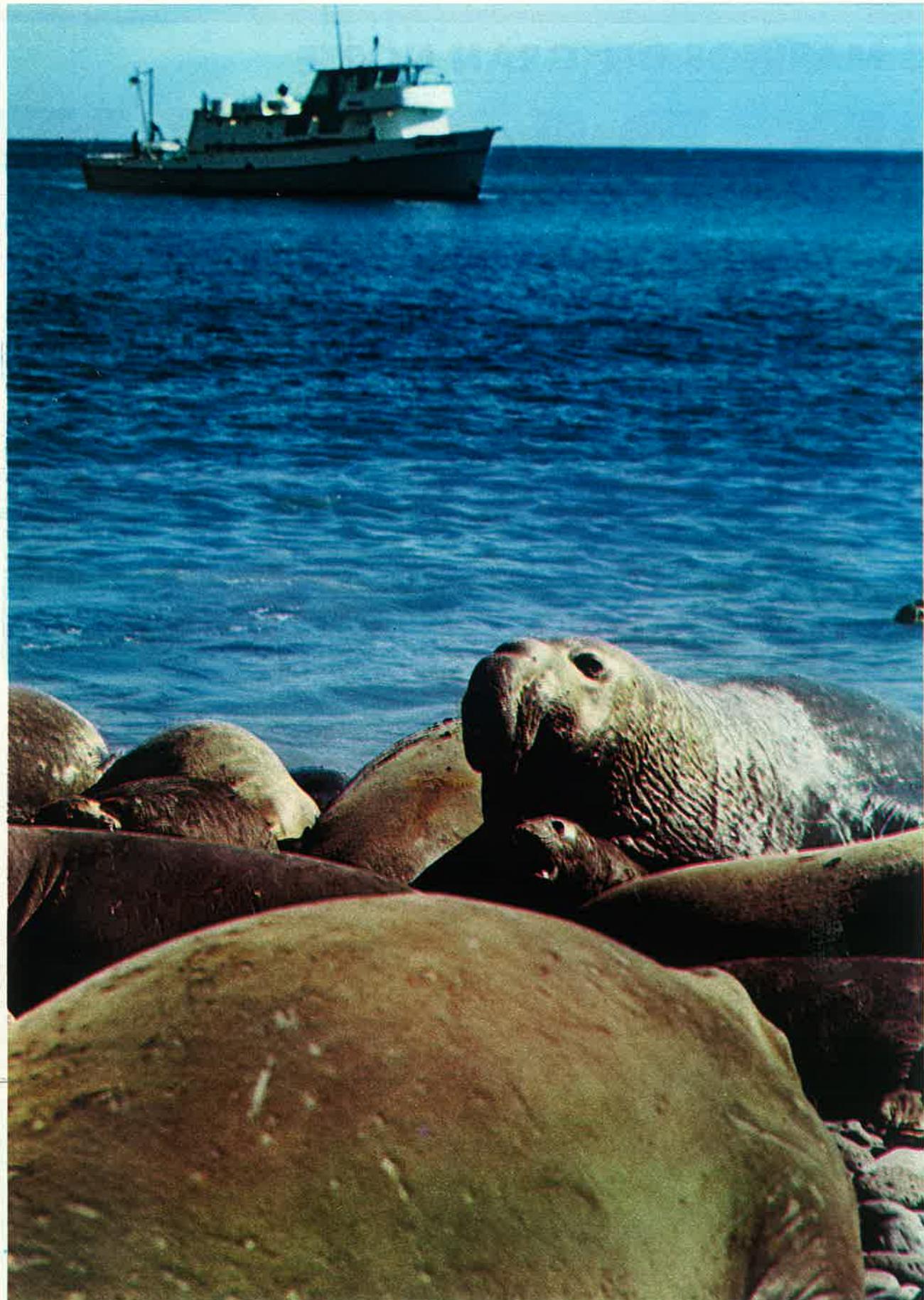
GROENLANDIA, LA PERLA DEL ÁRTICO

La situación de Groenlandia, muy cerca del Polo Norte, hace que la isla esté calificada como la auténtica perla del Ártico. La magnífica situación geográfica, su excepcional belleza y las inmediatas posibilidades de desarrollo proporcionan a los groenlandeses grandes satisfacciones. En un futuro, Groenlandia puede ser un importante país de cara al turismo. En estos momentos se llevan a cabo una serie de análisis en Dinamarca para estudiar las posibilidades turísticas de Groenlandia. Pero para que los turistas del mundo entero puedan visitar la isla será necesario que tanto groenlandeses como daneses intensifiquen la construcción de modernos hoteles y el tráfico marítimo y aéreo se vea reforzado.



tan sólo con embarcaciones pequeñas y durante el verano. Esta pesca de los feroenses junto a las costas groenlandesas ha tenido durante muchos años —incluso antes de que los groenlandeses se dedicaran en serio a esta industria— una importancia capital para el desarrollo de la pesca en Groenlandia: muchos son los jóvenes groenlandeses que aprendieron la práctica de la pesca en embarcaciones feroenses.

La mayoría de los pesqueros groen-



El elefante marino del Gran Norte es una especie muy antigua y muy codiciada, que ya habría desaparecido si no fuera por la protección conjunta que de ella hacen los Gobiernos de México y Estados Unidos. En el océano Pacífico, a 220 millas al Sur de San Diego (California) y 158 millas de Baja California, en México, se encuentra la isla de Guadalupe, verdadera reserva de estos animales. En ella se les cuida para su conservación y reproducción. Se calcula que habitarán allí, actualmente, unos nueve mil ejemplares, en una extensión de terreno de 22 millas de longitud por cuatro de anchura. Funcionarios designados por los Gobiernos de Estados Unidos y México, algunos de ellos biólogos, son los encargados de controlar la especie y conceder los permisos para su captura. En el reportaje que comienza en esta página ofrecemos diversos aspectos de la isla, los elefantes y el buque (en la foto) desde donde se realizó una de las operaciones de captura.

EL ELEFANTE MARINO DEL GRAN NORTE

Reportaje por
Gordon E. Exghittenden

LOS ELEFANTES MARINOS DEL GRAN NORTE

VIVIR PARA LUG



UNO de los pocos enemigos naturales del tiburón es un animal que, desde su evolución a partir de un animal semejante a un perro, hace más de 20 millones de años, ha experimentado muy pocos cambios.

El elefante-marino del Gran Norte es un animal que vive para luchar y para quien el tiburón constituye su alimento preferido. Los enormes "toros" —así se llaman por su hocico que cuelga y puede medir hasta 30 centímetros cuando está hinchado— pueden alcanzar más de 7 metros de longitud y llegar a pesar 2.500 kilos.

Cazado por el hombre por su aceite, de 1855 hasta 1910, el elefante-marino se encontraba hace sesenta años a punto de extinguirse. Cuando desaparecieron prácticamente de los océanos en los que reinaban, los Gobiernos de Méjico y EE. UU. declararon en 1911 la especie "protegida" prohibiendo en adelante su caza y exterminio.

Extendido por el Océano Pacífico, desde Alaska hasta la auténtica isla oceánica de Guadalupe, 220 millas al Sur de San Diego, California, donde tiene lugar su reproducción, el elefante-marino, gracias a su capacidad para soportar profundidades de más de 350 metros y para sumergirse durante más de 45 minutos, puede ser considerado como el rey del mar.

Aunque pasan más de la mitad de su vida en el mar, regresan a su hogar rocoso en la isla de Guadalupe una vez al año para dar a luz y volver a reproducirse.

Mientras las hembras dan a luz a un solo retón, cuidarán de cualquier otro del harén. Al nacer, miden sólo 1 metro de largo y pueden pesar entre 20 y 40 kilos. Su primera semana de vida es "todo una prueba". El porcentaje de mortandad entre los pequeños es probablemente, el más elevado de todos los animales en su primera semana de vida. Nacen ciegos e incapaces de nadar y como la mayoría nacen en la época de las mareas bajas, muchos de ellos se ahogan con la primera marea alta. Otros mueren aplastados bajo el enorme peso de las madres cuando ellas salen del agua, rodando por encima de los pequeños, como si fueran un enorme rodillo.

A lo largo de las primeras semanas de su vida, los pequeños crecen rápidamente, llegando a medir 1,5 metros y pesar hasta 200 kilogramos.

Las hembras defienden a sus pequeños con mucho ardor y atacan a cualquier intruso. Los machos parecen vivir sólo para luchar entre ellos.

Desde el primer momento en que un joven macho entra en el agua para alimentarse y regresa a la playa para adueñarse de una pequeña porción de tierra, empieza un constante desafío.

Tendrá que luchar con otros elefantes por la porción de playa que desea y luchará, incluso para poder salir del agua. Tendrá que luchar también con otros machos cuando quiera formar su propio harén y deberá defenderlo contra los otros machos jóvenes.

Un elefante-marino macho adulto puede tener hasta 14 hembras en su harén; del estudio de los

Se trataba de elegir los más hermosos ejemplares para el "Oceanarium Mundo Marino". La madera es útil imprescindible para que la captura sea eficaz y al tiempo no produzca ningún daño en el animal.

HAR

animales efectuado durante años, se ha podido comprobar que el elefante-marino conserva el mismo harén, aumentándolo año tras año.

Los machos inician sus batallas emitiendo unos sonidos similares al de los martillos a presión y luchan usando sus colmillos cortos en rápidos movimientos combinados con el poder tremendo de su peso. Un solo golpe puede matar a un hombre instantáneamente.

Cuando van a luchar, se mantienen erguidos alcanzando más de 2 metros de altura y atacan lanzando de golpe todo su peso buscando el cuello de sus oponentes.

A pesar de su habilidad para matar cuando quieren, no suelen luchar hasta la muerte; se les ha visto a veces luchar dentro del agua, pero, generalmente, dejan de combatir al meterse en el agua.

El elefante-marino es lento y torpe en tierra al mover lo que podemos llamar su enorme "rodillo de fuerza". Sin embargo, en el agua el animal es todo gracia y fluidez.



Poco a poco, con cuidado... Si el elefante llegara a romper la madera, se daría cuenta de que le es posible escapar y ya no habría forma de capturarlo.

• El tiburón es su alimento preferido

Hace sesenta años que los elefantes-marino están protegidos y su población ahora es de más de 9.000 individuos (estimación de 1969 en la isla de Guadalupe en la época anual de la reproducción). La pequeña isla se encuentra, ahora, en peligro de sobrepoblación. (Tiene 22 millas de largo y 5 de ancho).

Con la ayuda de don Juan Luis Cifuentes (biólogo y subdirector general de pesca del Gobierno mexicano) y del doctor David W. Kenney, doctor en Medicina Veterinaria y vicepresidente del Depar-

tamiento de Colecciones del Oceanarium de San Diego, se nos autorizó a capturar 4 animales (2 hembras y 2 machos).

El doctor Kenney tiene treinta y cinco años, licenciado en Zoología, ciencia veterinaria y química; es también un buceador conocido. Capturar animales vivos no es nada nuevo para el doctor Kenney. El verano pasado capturó dos de los mayores delfines capturados hasta ahora; capturó también delfines de agua dulce en Amazonia y mató ballenas.



Los tripulantes izan a bordo las jaulas con los ejemplares capturados. Son dos machos y dos hembras.

De niño, trabajaba en ranchos de ganado en la época de los rodeos y su afición era montar durante los rodeos.

Su experiencia en los ranchos le dio una idea única. No le gustaba los efectos de los tranquilizantes administrados a los animales marinos, por temer que se hicieran heridas al moverse en playas rocosas y pudieran ahogarse en su traslado al barco. Decidió utilizar una nueva forma de capturar ese batallador animal de 1,5 toneladas.

Se acordó de los cercados que ayudaba a construir en los ranchos y pensó que se podría utilizar algo semejante para capturar a los elefantes-marinos.

En el camino hacia Guadalupe, pidió a la tripulación que construyera un cercado de madera y acero.

La jaula de tubos de acero y sólido suelo de madera fue remolcada hasta la playa y los "cowboys" de Kenney empezaron a construir el cercado, disponiendo la jaula al fondo.

Después, despejaron la zona de animales y los pequeños fueron trasladados en brazos para evitar que los aplastaran durante el rodeo.

Después de pasar gran parte del día marcando y comprobando a los animales, el doctor Kenney y su equipo eligieron dos jóvenes machos de unos 7 años, de 4 metros de longitud y unos 1.000 kilogramos de peso.

El rodeo empezó, los hombres moviéndose en medio del rebaño, dirigiendo el macho elegido hacia el fondo del cercado y después hacia la jaula. Cuando los animales estuvieron a salvo en las jaulas, fueron arrastradas hasta el barco e izadas a bordo para emprender viaje de regreso a San Diego.

Una vez en el Oceanarium de San Diego, los animales pasan un período de adiestramiento para las exhibiciones y se estudia su nivel intelectual.

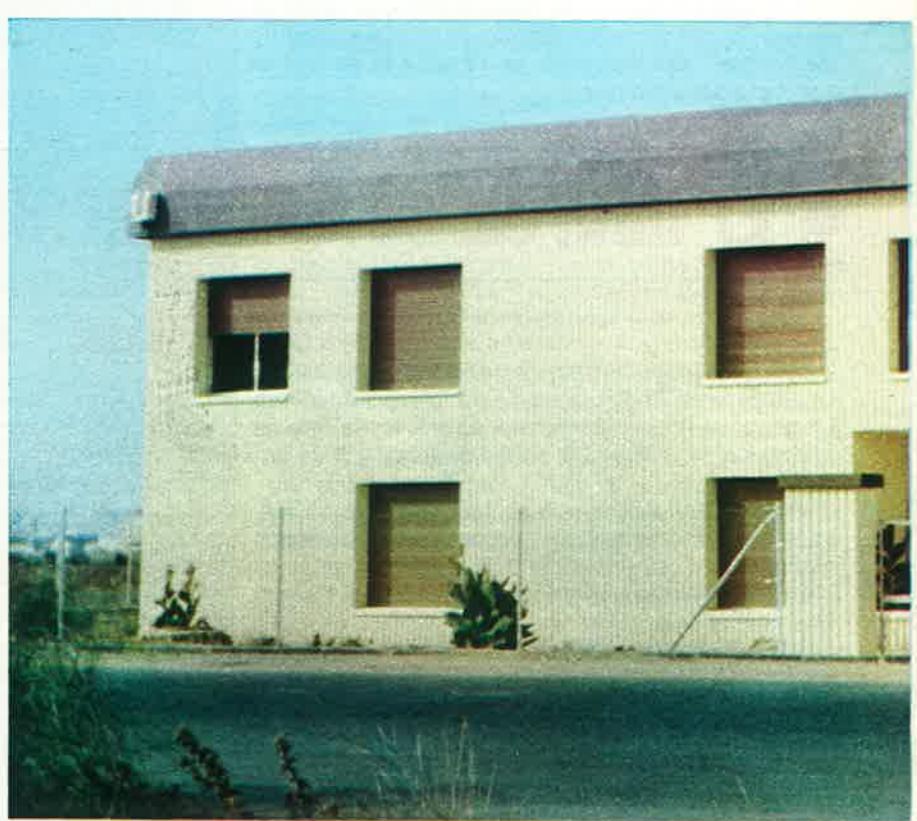
Pronto, el doctor Kenney espera poder llevar una parte de los animales a una nueva isla para estudios de repoblación y empezar probablemente, una nueva colonia. (Copyrights Globe Photos Inc/Keystone Nemes).



Casa del Mar de Lage (La Coruña).



Casa del Mar de Cala Ratjada (Baleares).



Casa del Mar de Ayamonte (Huelva).
En su planta baja tiene una guardería infantil.

NUEVAS REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA COSTA

Continuando con la información gráfica de pasados números, recogemos en esta doble página algunas de las realizaciones que el Instituto Social de la Marina pone en servicio en la costa. No son, por supuesto, todas las que están en funcionamiento. Las que aparecen hoy en HOJA DEL MAR se suman a las que aparecieron en las ediciones de octubre y noviembre y a las sucesivas que iremos incorporando mes a mes, para que los lectores puedan tener una visión global de las instalaciones que el organismo pone al servicio de los trabajadores del mar.

Casa del Mar de Ametlla de Mar (Tarragona).



Clínica local de Altea (Alicante).



Clínica local de Camariñas (La Coruña).

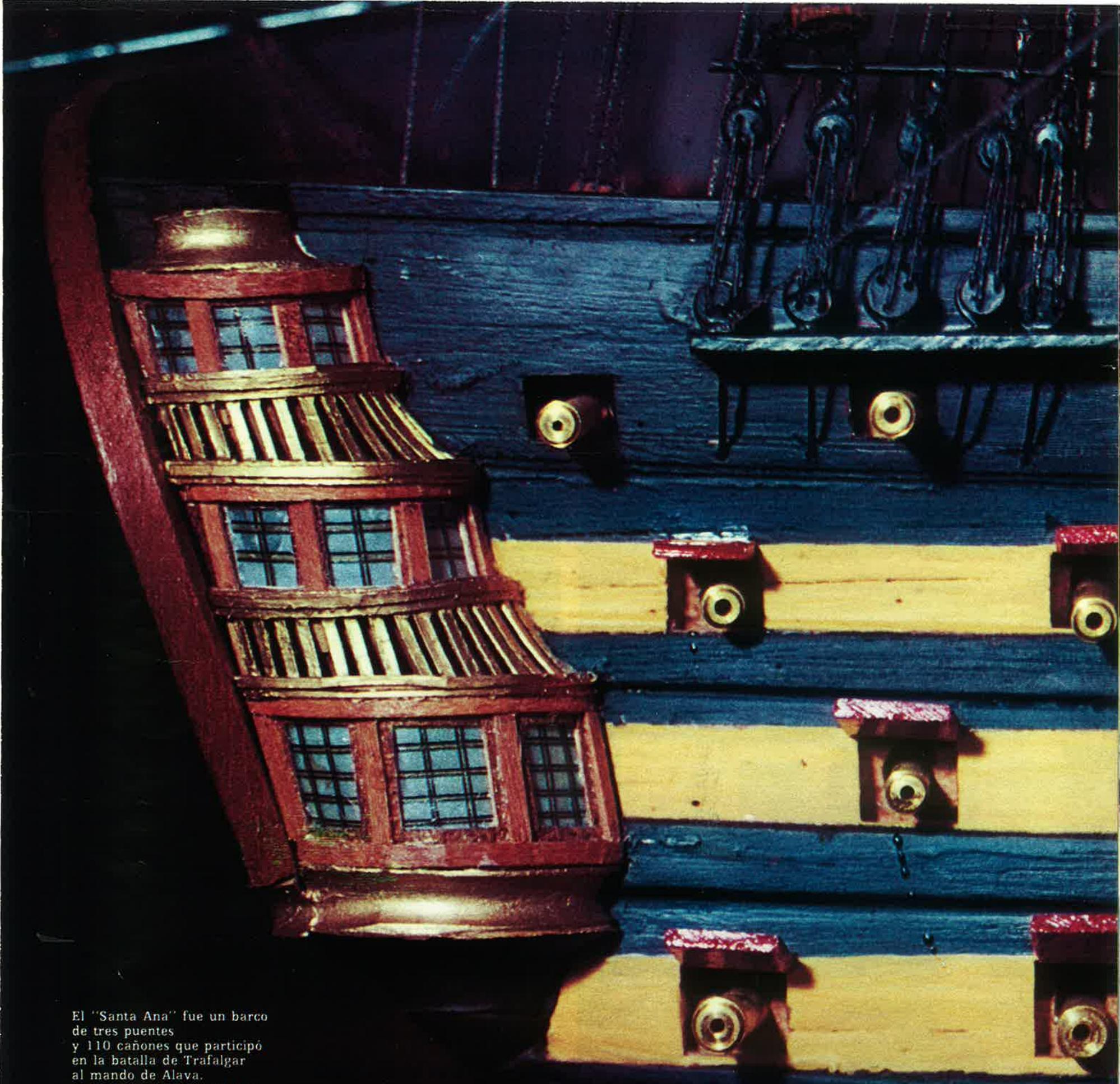


Casa del Mar de Ciudadelas (Baleares).



Casa del Mar de Muros (La Coruña).

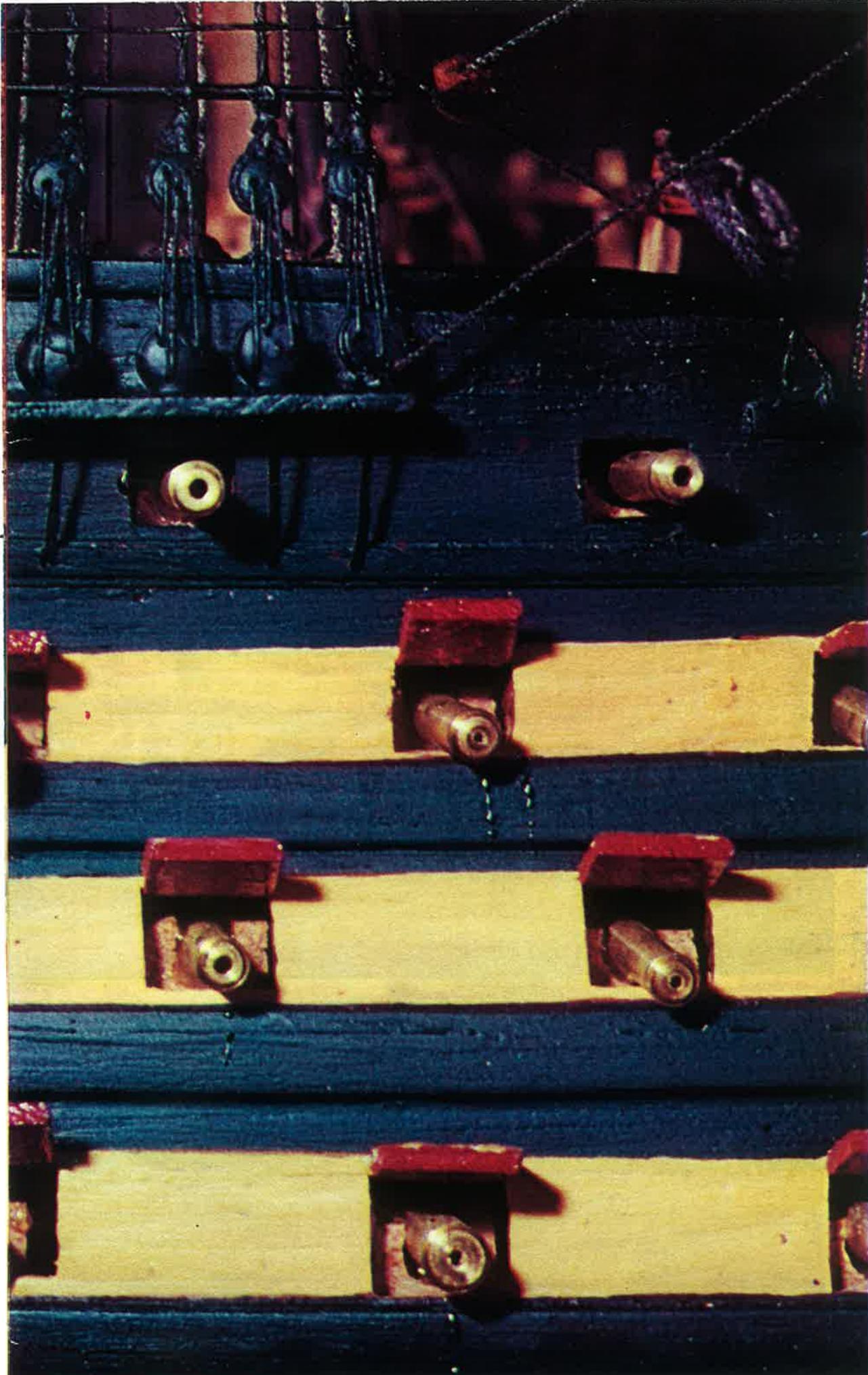




El 'Santa Ana' fue un barco de tres puentes y 110 cañones que participó en la batalla de Trafalgar al mando de Alava. Esta es su fiel reproducción, constituyendo una valiosa pieza de museo.

● **TOMANDO COMO BASE LOS PLANOS REALES, SE CONSTRUYEN BARCOS CON ESLORAS DE METRO A METRO Y MEDIO.**

● **MUSEOS NAVALES DE TODO EL MUNDO EXPONEN ESTAS MAQUETAS CONSTRUIDAS EN ESPAÑA.**



UN ASTILLERO EN MINIATURA

El astillero: Donde se hacen astillas

DESDE los tiempos más remotos hasta otros relativamente recientes, al ser la madera el elemento fundamental en la construcción de embarcaciones, a los lugares en que se efectuaba este trabajo se les ha llamado astilleros, precisamente por la cantidad de astillas o desperdicios que se veían por todas partes.

De forma parecida encontramos la mesa de trabajo o astillero en miniatura de un artista especializado en miniaturas navales, es decir, salpicada de pequeñas virutas y astillas que sus rudimentarias herramientas de trabajo van desprendiendo de un barco en construcción.

La sala o lugar de trabajo es una curiosa mezcla de obrador, biblioteca y museo. Sobre la mesa que hemos definido como astillero en miniatura descansa el panzudo casco de una embarcación antigua, y junto a él las herramientas de trabajo, compuestas por una navaja, gubias, limas, lija, un trozo de alambre, etc., sin presencia por ninguna parte de elementos mecánicos. Las estanterías que cubren las paredes de la habitación contienen, indistintamente, muchos libros, entre los que se producen claros o huecos que ocupan barcos terminados o a medio hacer. En vitrinas o con toda su arboladura al aire hay una amplia muestra de airolos veleros. Un viejo mascarón de proa, tan maltratado por el tiempo como descolorido, representa a un marinero que parece ser el mudo y único testigo del paciente trabajo que en la habitación se lleva a cabo.

Las miniaturas navales, rigurosamente exactas

EN veinticinco años que lleva trabajando el dueño de este obrador miniaturista ha realizado algo más de un centenar de modelos y otra cantidad semejante de barcos en botella.

Los modelos que representan a barcos de años posteriores a 1700 responden exactamente en escala a

- **LABOR DE UNA SOLA PERSONA, UN PROTOTIPO DE MODELISMO NAVAL Tarda en construirse entre uno y dos meses.**

- **LOS BARCOS EN BOTELLA, BANCO DE PRUEBA PARA VALORAR LA PERICIA Y LOS CONOCIMIENTOS DEL ARTESANO MINIATURISTA.**

ASTILLERO...

(Viene de la página anterior)

los planos reales. Para embarcaciones de épocas anteriores, como ocurre, por ejemplo, con todas aquellas utilizadas durante el descubrimiento de América, hay que recurrir a las descripciones y dibujos de más fiabilidad para llevar a cabo todo un trabajo de interpretación.

Casi la totalidad de los barcos que se construyen son para atender encargos previos. Y estos encargos son por lo general de museos navales de todo el mundo. Barcos construidos en este taller se exponen actualmente en museos de Estados Unidos, Japón, Inglaterra, Méjico, Argentina, Chile, etc. En algunos casos se trata, no ya de barcos aislados, sino de auténticas colecciones, como ocurre con el Museo de las Casas Reales de la República Dominicana, donde se exhiben diez modelos, salidos también de este taller, que comprenden los barcos que navegaron por aquellas costas americanas durante el período de 1492 a 1821, años que se corresponden con el descubrimiento por Colón y la independencia del país. Y junto a estos barcos, el museo presenta una completa colección de instrumentos de la época, reproducidos también por este mismo artista español.

Labor de una sola persona, cada uno de estos prototipos navales, que suele medir una longitud o eslora de metro a metro y medio, requiere entre uno y dos meses de trabajo.

Los barcos en botella, prueba de pericia

En España son muchísimas las personas que se entretienen por afición en la construcción de barcos en botella. Existen incluso algunos manuales que explican los pormenores de esta labor, así como una Asociación que agrupa a muchos de estos aficionados.

El barco en botella puede hacerse de dos formas. Una de ellas, construyendo el barco de forma que, debidamente plegados sus palos y velamen, se izan mediante un hilo; un sistema que precisamente por su método se llama "de tirón". El otro medio es más técnico, de más valor, y consiste en montar dentro de la botella todo el barco, introduciendo progresivamente sus piezas o grupos de piezas.

Comienzan a presentarse problemas a los constructores de barcos en botellas, porque va siendo difícil encontrar recipientes de este género que tengan un excelente cristal, sin defectos y a prueba de reflejos. Por otra parte, con la aparición y popularidad de los barcos por piezas, a base de materiales plásticos, también va en regresión el número de seguidores fieles a la técnica de los barcos en botella.

El mérito de un barco en botella consiste tanto más en el recipiente que en el modelo en sí. Y, en efecto, una botella con cuello largo, pero de igual diámetro en toda su longitud, ofrece serias dificultades para trabajar en su interior, por el reducido ángulo que le permite al instrumento que introduzca el constructor. Es decir, en resumen, que es más fácil hacer un barco en el interior de una bombilla corriente, que no en una botella de güisqui inglés (son las preferidas por los miniaturistas), cuya longitud de cuello todos conocemos y que tiene un diámetro de 18 milímetros útiles, con otro en su interior de ocho centímetros.

Naturalmente, según ofrezca mayor o menor dificultad, el montaje en la botella, y también en función del detalle y esmero con que se haya construido el barco, una de estas miniaturas navales puede cotizarse entre precios que varían de 600 a 12.000 pesetas.

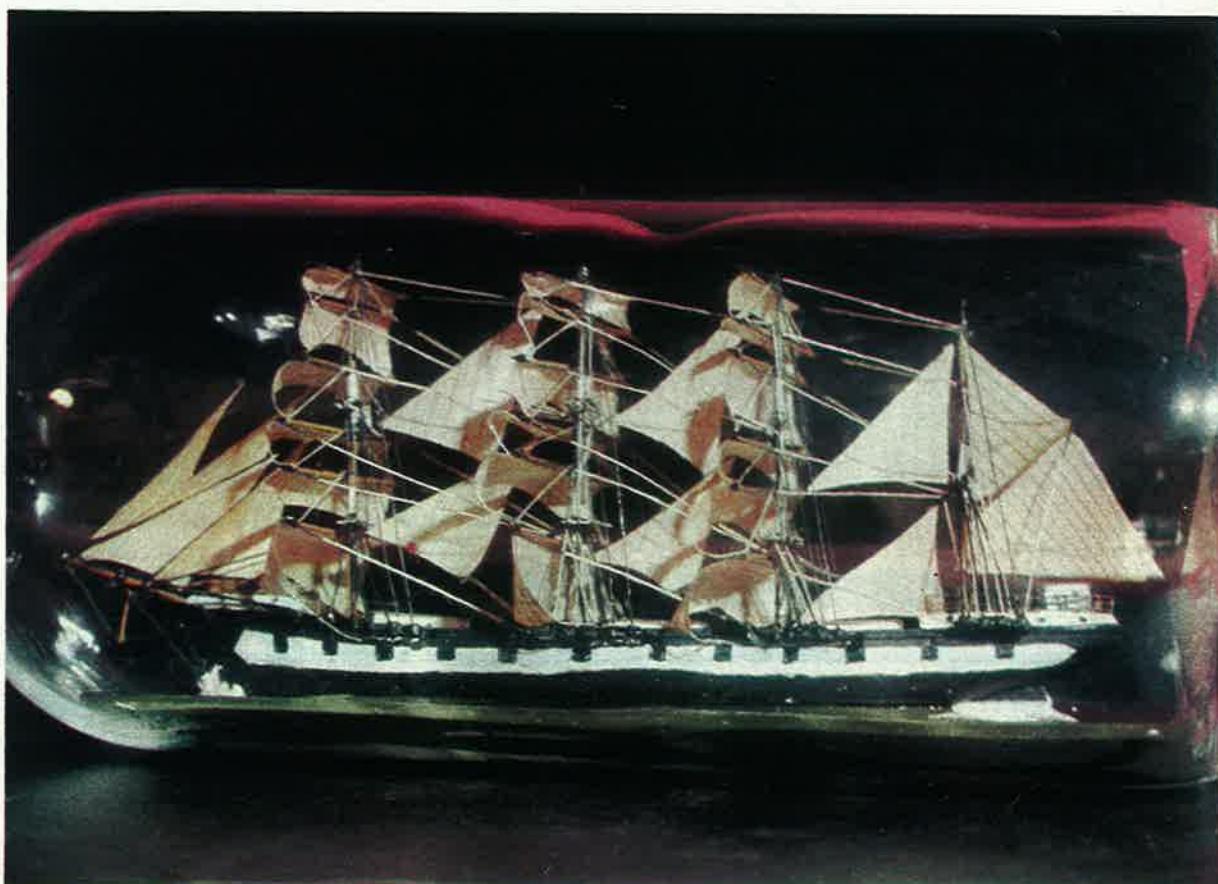
Por lo que se refiere a los modelos de barcos para exposiciones y museos, aunque su cotización depende mucho del tipo de embarcación, dimensiones, detalles, etc., su precio parte siempre de un mínimo que se puede fijar entre las 80.000 y las 100.000 pesetas. Un precio relativamente muy bajo porque con él no se pagan unas determinadas horas de trabajo y puesta a punto de una maravillosa paciencia, sino también, y muy especialmente, unas condiciones artísticas y unos acrisolados conocimientos náuticos e históricos, sin los que no es posible regentar con toda la categoría artística precisa uno de estos astilleros en miniatura.

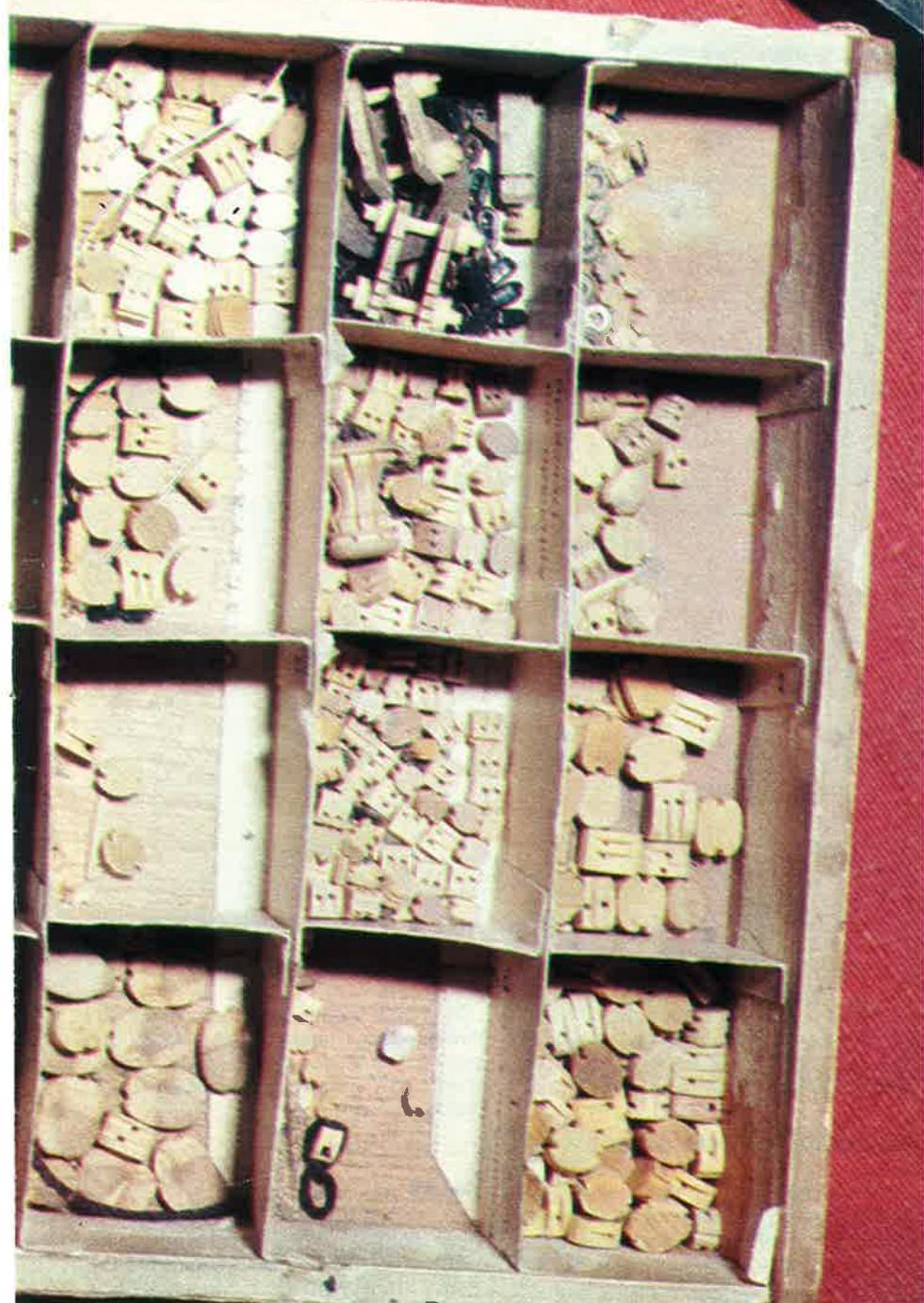
■ **GINES DE GEA. FIEL-Servicios Especiales-EFE.**



Más que hablar de gigantescos depósitos de materiales, en la miniatura naval hay que aludir a estas cajas de compartimentos en las que se contienen las piezas a utilizar.

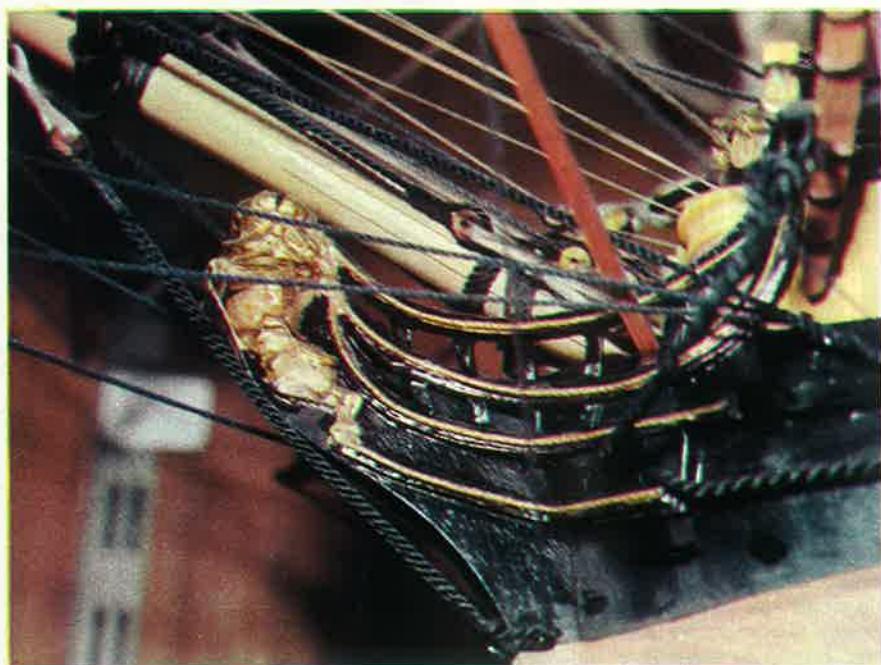
Entre 100 y 200 piezas de clase distinta entran en la construcción de uno de estos modelos.



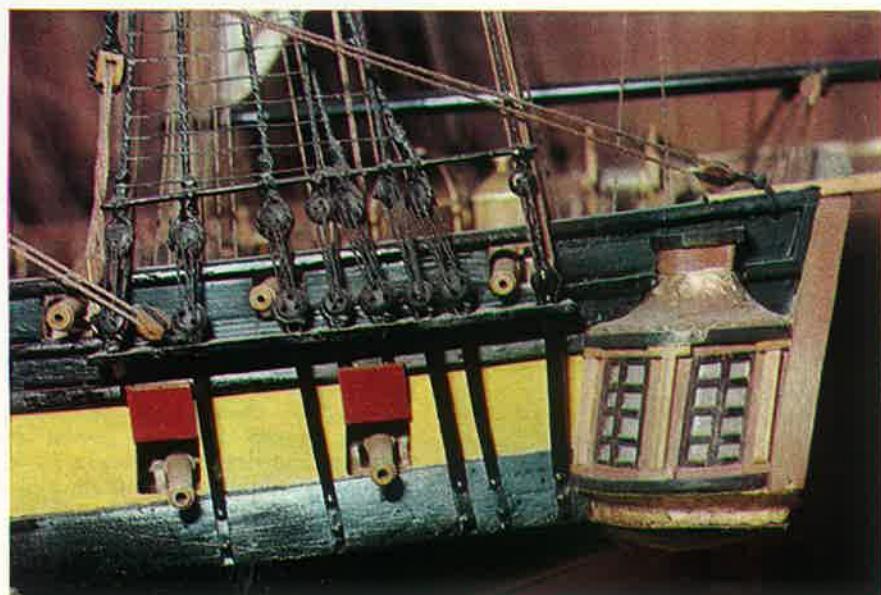


Dentro de una botella de güisqui, que son las únicas apropiadas por la calidad de su cristal, se ha construido esta barca de cuatro palos. Las treinta velas de que va provista la embarcación se han confeccionado con papel teñido en una aguada para conseguir el tono deseado. La operación de colocar estas velas es muy delicada y laboriosa.

Herramientas de trabajo. Un utilaje sumamente sencillo, en el que se advierte la ausencia de medios mecánicos. Todo es paciente labor artesana.



Detalle de la proa de la fragata.



Popa de la fragata. En ella se aprecian, en primer plano, "los jardines", nombre con el que los hombres de mar designaron a los servicios de a bordo.



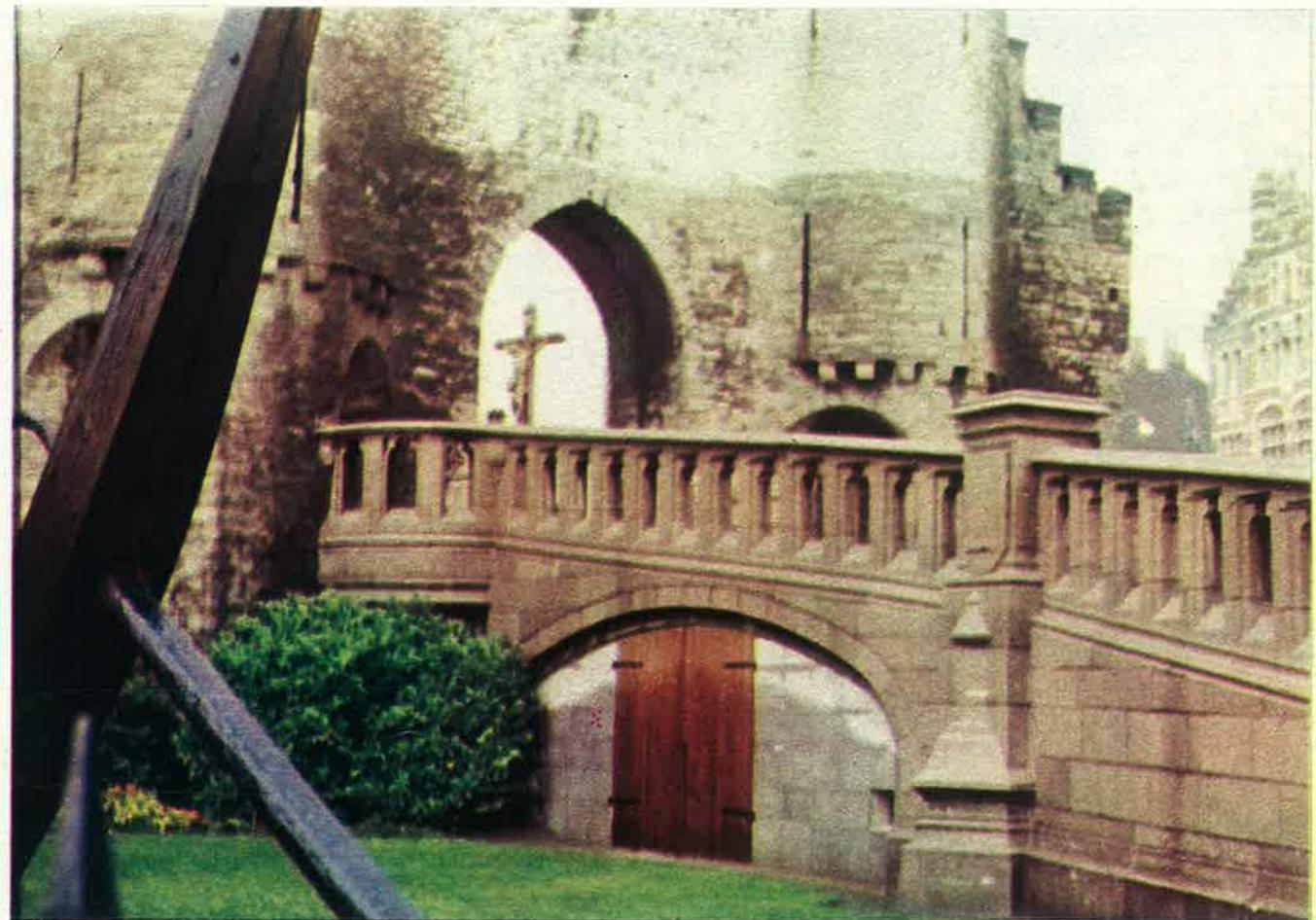
EL MUSEO DE LA MARINA DE AMBERES

Amberes (Corresponsal).—El Museo de la Marina de esta ciudad es un viejo castillo que se encuentra a la orilla del río Escalda y su origen remonta a la época galorromana. Como todo castillo tiene sus leyendas. Una de ellas da origen al nombre de la ciudad de Amberes. Según la leyenda, el legionario romano Brabo, en un combate cruel, lu-



Al fondo, el castillo, y en primer plano, el gigante Antigoon.

cha y mata al habitante del castillo, el gigante Antigoon. La mano cortada del gigante fue lanzada al río desde lo alto de una torre. Este hecho daría origen al nombre de la villa de Amberes (en flamenco Antwerpen) que significa: hand—mano; werpen —lanzada—.



Tras el ancla —en primer término—, la entrada al castillo.

La primera prueba escrita de la existencia del castillo aparece en el año de 645 en la "Vida de San Eloy".

En el año 836 fue saqueado por los normandos.

En 1200 —hasta 1225— se construyó una muralla de piedra siendo una fortaleza impenetrable rodeada de torres, ofreciendo una sólida protección a sus habitantes.

"SEMINI"

Cerca de la puerta central se encuentra una figura misteriosa que representaría "Semini", divinidad pagana de la fertilidad, adquiriendo gracias a dicha divinidad los habitantes de Amberes un segundo nombre: "los niños de Semini".

El Castillo, que lo llaman "Steen", fue residencia de alcaldes, se empleó como Tribunal, fue refugio de la abadía

de Affigem y tuvo su máxima importancia en la época que el río Escalda constituyó frontera entre el Imperio germánico y el reino de Francia.

RECONSTRUIDO POR CARLOS I

Con el tiempo el Castillo quedó en ruinas y, en 1520, por orden de Carlos I de España y V de Alemania se reconstruyó, figurando hasta hoy en día las armas y el blasón del Emperador en la puerta central del Castillo.

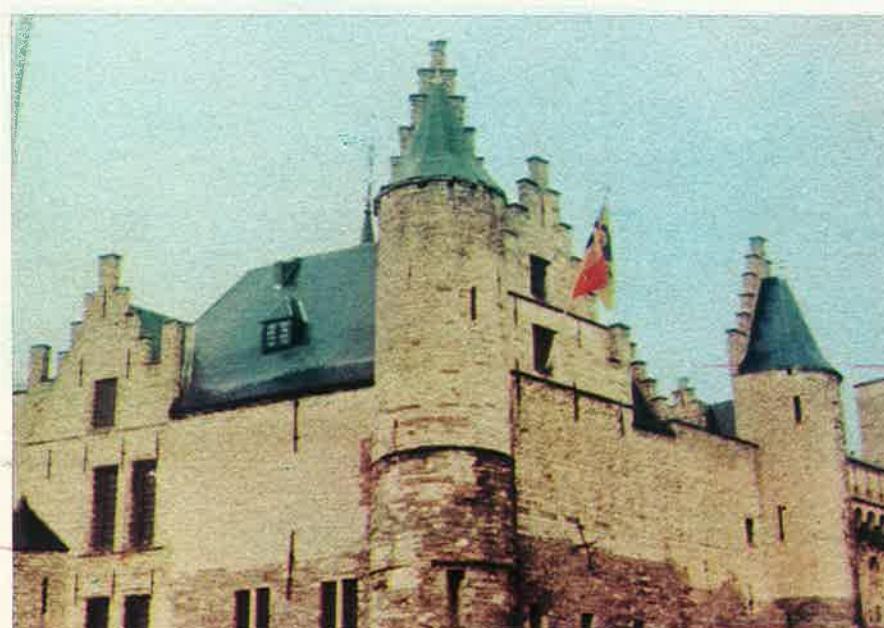
Según un tratado de 1481 entre la villa de Amberes y el Emperador se comprometían a tener hasteado la bandera del duque de Brabante (un león dorado con fondo negro), los días festivos. Dicho acuerdo sigue siendo respetado.

En el siglo XVI fue prisión y hubo en él varias ejecuciones. En 1827 pasó a manos de los holandeses, siendo en el

año 1862 instalado como Museo de Antigüedades hasta llegar a 1925 que pasa como Museo de la Marina. Actualmente lo visitan más de 200.000 personas por año.

SALAS

El castillo posee doce salas, cada una con los siguientes temas: Sala 1, Arte y artesanía. Sala 2, Modelo de barcos. Sala 3, La devoción y la magia. Sala 4, Los hombres. Sala 5, La navegación interior. Sala 6, La pesca. Sala 7, La navegación como "sport". Sala 8, La construcción naval. Sala 9, Historia de la navegación marítima hasta el siglo XVIII. Sala 10, Historia de la navegación marítima a partir del siglo XIX. Sala 11, Últimas adquisiciones. Sala 12, Sala de Consejo. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.



Vista del castillo, en donde se encuentra instalado el Museo de la Marina de Amberes.



Armas y divisas de Carlos I de España y V de Alemania, en el castillo.

BERMEO**LA CASA DEL MAR Y LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA, EN FUNCIONAMIENTO**

BERMEO.—Recientemente ha entrado en servicio la Casa del Mar de esta localidad, y que ha costado al Instituto algo más de veinticinco millones de pesetas.

La nueva Casa del Mar consta de cinco plantas, de las que la baja es la única que continúa vacía y el resto se destina a consultorios, donde recibirán asistencia médica todas las personas adscritas a la Seguridad Social, internamiento transitorio y una última planta destinada a educación, con un salón de actos de setenta butacas, un aula y una zona de servicios. En esta planta se impartirán cursillos destinados a la mujer.

Por otra parte ha comenzado también a funcionar la nueva Escuela Náutico-Pesquera Vicealmirante Fontán Lobé, en la que el Instituto ha invertido más de treinta millones de pesetas. En la actualidad se encuentran matriculados cincuenta y cinco alumnos.

En dicha escuela, y por el momento, se pueden estudiar las siguientes especialidades: Primer Curso del Primer Grado de Formación Profesional, Mecánico Naval de Segunda, Mecánico Naval de Primera y Patrón de Pesca de Litoral de Primera. También se van a llevar a cabo unos cursillos de tres meses de duración para Cocinero de a Bordo, Rederos, Motorista Naval y Patrón Local de Pesca.

El nuevo centro tiene una capacidad máxima de 250 alumnos.

TORTUGA GIGANTE

SADA (La Coruña).—Una tortuga gigante de unos 300 kilos de peso ha sido capturada por el pesquero "Sisagras", de base en el puerto de Sada.

La captura se llevó a cabo en aguas de Bermeo y a unas diez millas al Norte de Cabo Prior.

Según declaraciones de los tripulantes del barco, la tortuga vino envuelta en la red, a la que causó destrozos.

El extraño animal —parece ser un carey— se encuentra vivo y está amarrado en el muelle de Sada, donde constituye una auténtica atracción.

DESAPARECE DEL MUELLE

SADA (La Coruña).—La tortuga gigante que había sido capturada por el pesquero "Sisagras" ha desaparecido de la zona del muelle en donde había sido amarrada.

La atadura se le hizo por las aletas, y se cree que alguien la dejó en libertad.

La tortuga, de unos 300 kilos de peso, iba a ser examinada por técnicos del Instituto de Oceanografía de La Coruña.

ALGORTA**ESCUALO DE 400 KILOS**

GUECHO (Vizcaya).—Un escualo de 400 kilos de peso ha sido capturado por la pequeña embarcación pesquera "Mari Mar" en las proximidades de la playa de Ereaga, en Algorta-Guecho.

Los pescadores de dicha embarcación tenían tendidas las redes, que más tarde encontraron enredadas en un escualo de grandes dimensiones. Despues de impropios trabajos, consiguieron reducirlo y amarrarlo y llevarlo al muelle de La Canilla, de Portugalete. La embarcación tardó en hacer el recorrido hora y media, cuando normalmente se realiza en quince minutos.

Este ejemplar marino, denominado "boquidulce", ha pesado en la báscula 400 kilos, y tiene una longitud de cuatro metros. Ha sido vendido para consumo en fresco entre diez y doce pesetas el kilo.

SANTURCE**PETROLERO LIBERIANO PARA EL DESGUACE**

SANTURCE (Vizcaya).—Ha entrado en este puerto el petrolero de bandera liberiana "Allons Conway", de 41.000 toneladas de peso muerto, que próximamente será desguazado.

El "Allons Conway", que procedía del puerto de Nueva York, se encontraba en servicio activo, por lo que ha efectuado la travesía por sus propios medios.

Fue construido en 1952, y en la actualidad era propiedad de la compañía Cosmopolitan Tankers, de Monrovia, a la que

había sido adquirido por la empresa vizcaína Arbulu, dedicada a desguaces de embarcaciones.

IRUN**INCREMENTO EN LA EXPORTACION DE BACALAO**

IRUN (Guipúzcoa).—Las exportaciones de bacalao, a través de la frontera de Irún, se han incrementado de forma considerable en los últimos tres meses.

Se calcula que por esta frontera se exportan, por medio de camiones, unas 500 toneladas mensuales de bacalao, la mayor parte de las cuales proceden de los secaderos de Miranda de Ebro (Burgos), y tienen como destino Nápoles (Italia).

Se tienen noticias de que estas exportaciones van a experimentar próximamente otra nueva alza, dada la buena acogida que tiene este producto.

BARCELONA**ALARMA ENTRE LOS PESCADORES DE LA COSTA BRAVA**

BARCELONA.—La flota pesquera de la Costa Brava, que ha sobrevivido con dificultades a los estragos del turismo y a la aparición de nuevas oportunidades laborales, se encuentra ahora en peligro de colapso por la decisión de la Comunidad Económica Europea de establecer una zona de pesca de 200 millas a lo largo de sus costas.

Extendida desde hace siglos por toda la Costa Brava, la pesca se había mantenido a nivel artesanal hasta bien entrado el presente. La evolución de las técnicas y la mecanización de las embarcaciones exigieron progresivamente un mínimo de instalaciones portuarias en cada población, y su inexistencia provocó la desaparición de la pesca en alguna de ellas. La actividad se concentra hoy en Blanes, l'Estartit, Sat Felíu de Guixols, y muy singularmente en Roses y Palamós, puertos cuyo censo se ha incrementado con la llegada de pescadores venidos con sus barcas desde las costas de Tarragona, Castellón y Alicante.

La decisión adoptada en La Haya por los ministros de Asuntos Exteriores del Mercado Común, por la que queda prohibida la pesca a embarcaciones de países no pertenecientes a la Comunidad en una franja de 200 millas a lo largo de las costas de los países miembros, supone de entrada la expulsión de unos dieciocho mil pescadores vascos y gallegos que faenan normalmente en aguas del Atlántico Norte. Pero incluso en el supuesto de que la medida sólo entrara en vigor en el Atlántico y no en el Mediterráneo, la cuestión puede perjudicar también a los trabajadores del mar del litoral gerundense.

Si la implantación de la franja comunitaria se aplica también al Mediterráneo, el perjuicio será inmediato para las embarcaciones de arrastre, singularmente de Roses, que doblan con mucha frecuencia el Cap de Creus y se adentran en las proximidades de la costa francesa.

Existe, además, otro peligro indirecto para todas las flotas pesqueras del litoral: la posibilidad de que los pescadores vascos y gallegos, imposibilitados de faenar en el Atlántico, opten por el Mediterráneo, creando la consiguiente competencia y saturación. A este peligro se añade la indeterminación de las plataformas de pesca correspondientes a las islas del Mediterráneo, que pueden provocar una superposición de límites jurisdiccionales con los continentes contiguos. Y los temores se incrementan aún con el rumor de que Marruecos amplíe también a 200 millas sus aguas territoriales.

Así las cosas, las cofradías de pescadores de los pueblos del litoral celebraron durante el mes de noviembre una reunión de urgencia y una sesión plenaria de la Federación. Reinarán la inquietud y el pesimismo ante los obstáculos que se avecinan, y los pescadores estiman que si por parte del Gobierno español no se llega a una entente con las instancias comunitarias antes de la entrada en vigor de las normas —prevista para el primero de enero—, la ruina total de las flotas existentes en el Norte del Mediterráneo es sólo cuestión de tiempo.

NUEVO PRESIDENTE DEL CLUB MARITIMO

Con un total de 268 votos, de los 416 emitidos, don Gustavo Perry, fue elegido presidente del Real Club Marítimo de Barcelona. La vacante se había producido por el fallecimiento de don Ramón Estop.

A la votación acudieron más del 50 por 100 de los socios, y el acto fue presidido por el delegado federativo don Juan María Roig, presidente de la Federación catalana de Vela.

TARRAGONA**MINIATURA BARCO BALLENERO PARA EL MINISTRO SOVIETICO DE PESCA**

TARRAGONA.—Una reproducción de un barco ballenero ruso ha sido enviada como regalo al ministro soviético de Pesca, señor Ilshkow, por una empresa pesquera tarragonense.

La miniatura enviada al ministro soviético ha sido encargada por la empresa tarragonense al artesano de Cambrils Juan Bautista Curto, quien ha realizado una reproducción exacta de un barco ballenero ruso de los que faenaban en los mares del Norte, sobre el año 1974.

La reproducción, que será enviada al ministro soviético, se exhibe durante estos días en una exposición de artesanía de esta ciudad, y a la que concurren artesanos de toda la provincia.

**MEDALLA DE LA CIUDAD AL PATRON DE LA COFRADIA DE PESCADORES**

TARRAGONA.—El gobernador civil, don Agustín Castejón Roy, ha impuesto la medalla de plata de la provincia a don José Placa Flos, presidente de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, en un acto celebrado con motivo del Día de la Provincia. En él, el presidente de la Diputación, don José Clúa Queixalós, en brillante parlamento, glosó con excepcional cariño las virtudes marineras que concurren en el homenajeado para hacerle acreedor de la distinción que la Diputación Provincial le había concedido como idóneo representante de la digna y trabajadora población pescadora de la zona.

**TRANSPORTE REGULAR CON NUEVA CALEDONIA**

TARRAGONA.—Este es el buque portacontenedores "Rostand", que ha iniciado el transporte regular de mercancías entre este puerto y el de Nueva Caledonia.

La fotografía recoge un momento de la primera carga, que en este primer viaje era, en su mayor parte, vino tarragonense.

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL:
DIPUTACION, 4 - BIS
BILBAO

SUCURSAL:
CANTON GRANDE, 16-17
LA CORUÑA

CASTELLON

COLISIONAN DOS EMBARCACIONES

CASTELLON.—Dos embarcaciones chocaron en alta mar, sin que haya que lamentar desgracias personales, aunque una de las embarcaciones se fue a pique.

El accidente se produjo cuando la embarcación "Rosa Roure" de matrícula de Castellón, salía a faenar, y a los cinco minutos de haber abandonado el puerto chocó contra la barca "Hermanos Muñoz", que llevaba dos tripulantes, hundiéndose esta última embarcación.

Los dos tripulantes de la "Hermanos Muñoz" fueron rescatados sanos y salvos, siendo trasladados a puerto.

Las diligencias del caso fueron instruidas por la Comandancia Militar de Marina. ■

PALMA DE MALLORCA

LLEGAN TRES NAUFRAGOS FRANCESES

PALMA DE MALLORCA.—Tres naufragos de nacionalidad francesa, los jóvenes Michel Vitipont y Patrick Martin, junto con la joven Claude Renault, llegaron en un bote auxiliar a la playa Cala de Figuera, situada al Norte de la isla, después de que un fuerte temporal hiciera zozobrar el yate en el que viajaban cuando se encontraba frente al cabo Creus.

La embarcación había salido desde el puerto francés de Port Vindres, con dirección a la Costa Brava, pero un fuerte temporal volcó la embarcación y sus tres ocupantes se tuvieron que trasladar al bote auxiliar en el que han permanecido navegando a merced de las olas durante cinco días.

Los tres jóvenes franceses, cuyas edades oscilan entre los veinticinco y treinta años, padecían síntomas de cansancio, y después de ser atendidos por un médico del puerto de Póllensa, fueron internados en una clínica de Palma. ■

SANTA POLA

CURSILLO DE HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

SANTA POLA.—Armadores, patrones, técnicos de pesca, maquinistas y marineros hasta un total de noventa y dos han realizado en Santa Pola un cursillo sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo para los hombres del mar. El temario fue: "Salvamento, Seguridad en cubierta, Incendios, Fracturas, Hemorragias, Higiene a bordo, Botiquín, Reanimación", con proyección de películas y diapositivas.

Finalizado el mismo se entregaron diplomas a los cursillistas de manos de las personalidades asistentes al acto de clausura, entre las que se encontraban el delegado provincial del ISM, el director del Gabinete Técnico provincial de Higiene y Seguridad en el Trabajo, el jefe del Sindicato Provincial de la Pesca, alcalde de Santa Pola, ayudante militar de Marina y el presidente de la Cofradía Sindical de pescadores de Santa Pola. ■

MALAGA

EXPEDICION ESPAÑOLA SUBMARINA AL MAR ROJO

MALAGA.—Un grupo de 13 malagueños ha salido hoy hacia el puerto de Eilat (Israel), para realizar una expedición de investigación de la flora y fauna submarina del mar Rojo.

La expedición está organizada por el Club de Investigaciones Subacuáticas de Benalmádena, los "Delfines", y permanecerá en el mar Rojo quince días.

Los expedicionarios han tenido que vencer una serie de dificultades que se derivaron, tanto de la consecución de los visados como de problemas económicos y de las pocas agencias que organizan viajes colectivos al lugar a que se dirigen. ■

ALMERIA

CINCUENTA Y CUATRO PENSIONISTAS DE EXCURSION A GRANADA

ALMERIA (Crónica de nuestro corresponsal).—Durante los días 11, 12 y 13 del pasado mes de noviembre y dentro de la campaña cultural del año en curso, se ha organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Almería, una excursión a Granada, a la que han asistido un total de 54 pensionistas de nuestro Régimen: 23 matrimonios, dos viudas, dos viudos y cuatro casados cuyas esposas no pudieron acompañarlos.

Salieron de la Casa del Mar, a las 10,30 de la mañana, en un autobús fletado para ellos y acompañados de la señorita María Dolores Morante León, asistente social, y del señor Cañizares Siles.

En Adra recogieron a los de aquel puerto, que se incorporaron a la expedición y todos juntos continuaron viaje hasta llegar a la ciudad de la Alhambra.

En Vélez de Benaudalla pararon para almorzar del contenido de la bolsa con que a cada uno de ellos se les había dotado antes de salir de Almería. Los comentarios, las bromas y las risas durante el tiempo que tardaron en alimentarse se

los puede figurar cualquiera que conozca a los hombres y mujeres de Almería, dotados de un buen humor y un grageo excepcionales y que iban muy contentos por vivir la mayor aventura de su vida, como alguno de ellos ha manifestado a este cronista.

Ya en Granada, visitaron todo lo que había que ver, y, a pesar de sus años y de los achaques propios, los dos jóvenes funcionarios que les acompañaban tenían que frenar muchas veces sus impetus y aconsejarles calma porque les llevaban con la lengua fuera.

A la vuelta, almorcizaron en Castell de Ferro y se repitieron las mismas escenas que se habían producido en Vélez, a la ida, aunque con menos algarabía y un poco de sordina, porque el cansancio y la tristeza de que se acercaban al final del viaje menguaban la alegría.

Muchos de los viajeros han visitado a este cronista para expresarle su agrado hacia el organismo y para que haga llegar a la superioridad el deseo de que todos los años se puedan organizar excursiones parecidas. ■

¿Le preocupa la rentabilidad de su pesquero?

Suponemos que sí, como a todo el mundo y como le preocupa a FURUNO. Por eso le ofrecemos los equipos más avanzados para la detección de pesca, que aumentarán la rentabilidad de su pesquero.

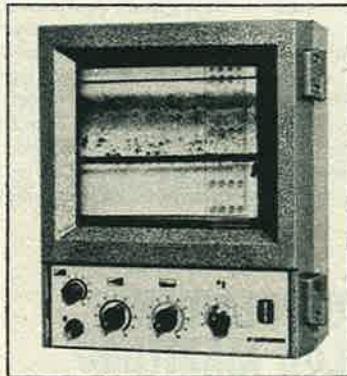
Equipos fabricados por FURUNO y probados por miles y miles de pescadores en todo el mundo, para que Vd. regrese con sus bodegas a tope.

Los equipos FURUNO facilitan la faena y ahorran tiempo y dinero.

ECOSONDA FE-501/502

NUEVO

- Especial para buques pesqueros de bajura.
- Avanzado diseño del amplificador.
- Doble longitud de pulso, para un ecograma claro en aguas poco profundas y amplia detección en aguas profundas.
- Fácil de operar y mantener.



SONAR FH-103

- Especial para pesqueros de cerco, tanto de madera como de acero.
- Anchura de haz comutable: haz estrecho para detección a larga distancia y haz ancho para las cortas.
- Posibilidad de acoplar pantalla Sonarscope para facilitar la interpretación de los ecos.



SONDADOR FUG/FUV

- Para cualquier modalidad de pesca.
- Gran potencia y precisión.
- Registro de alta velocidad con multiestilos.
- Dualidad de frecuencias.
- 3 velocidades de papel.
- Con o sin tubo de rayos catódicos, según modelo.



FURUNO®

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles

- **Don Victorino Anguera Sansó** resaltó el importante servicio, para la promoción de los trabajadores del mar, que tienen estas realizaciones.



Don Victorino Anguera, departiendo con un pescador de ciento dos años, héroe de la guerra de Filipinas.

EL SUBSECRETARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL INAUGURA LAS CASAS DEL MAR DE ALCUDIA Y CALA RATJADA

PALMA DE MALLORCA (De nuestro corresponsal).—En la serie de actos programados con motivo de la reciente visita, llevada a efectos en los primeros días del mes de diciembre, a Mallorca del subsecretario de la Seguridad Social, don Victorino Anguera Sansó, figuró la inauguración oficial de las Casas del Mar de Puerto de Alcudia y Cala Ratjada.

Concretamente, el día 3, poco antes de las diez de la mañana, el señor Anguera Sansó se dirigió a Alcudia para la celebración del acto previsto de inauguración de la Casa del Mar. Antes se detuvo en Inca, en donde acompañado por el alcalde y la Corporación Municipal visitó los terrenos para un ambulatorio.

INAUGURACION EN PUERTO DE ALCUDIA

Al acto de inauguración de la Casa del Mar de Puerto de Alcudia —además de las autoridades provinciales y locales— asistió una nutrida representación de los pescadores y vecinos del lugar. En el acto, y tras unas palabras de bienvenida del alcalde, pronunció un discurso el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Luis Ventura González, en el que puso de manifiesto la importancia de la inauguración que se estaba llevando a efecto, para el mejor logro de una verdadera promoción social, cultural y humana para los trabajadores de la mar.

Seguidamente el subsecretario de la Seguridad Social dirigió a los asistentes unas palabras para poner de relieve que “en el gran mosaico de la Seguridad Social se insertan estas Casas del Mar, que llenan un gran vacío y que con sus variados servicios y asistencias son consecuencia del interés despertado en la Organización Internacional de Trabajo por el bienestar del marino, cuya vida laboral es tan peculiar”.

En sus palabras, el señor Anguera Sansó resaltó que las Casas del Mar son un exponente más de la labor eficiente que desarrolla, con sus servicios y realizaciones, el Instituto Social de la Marina en toda la costa española.

CALA RATJADA

Desde Puerto de Alcudia, el subsecretario de la Seguridad Social, se dirigió a Cala Ratjada para la inauguración de la Casa del Mar, que se ha construido en dicha localidad.

En primer lugar, el señor Anguera, acompañado del gobernador civil, delegado del ISM y alcalde de la villa, visitó el Club del Pensionista; en cuyas dependencias fueron recibidos por don Gabriel Reus Venys, que fue el primer presidente de la Cofradía de Pescadores y héroe de la guerra de Filipinas, y que cuenta en la actualidad con ciento dos años.

Posteriormente pasaron a visitar los distintos departamentos de que dispone la Casa del Mar, procediéndose en el salón de actos a la bendición del edificio. Tras ella, el alcalde, don Bartolomé Flaquer, hizo un breve parlamento en el que hizo especial referencia a los hombres de la mar, y a las distintas gestas que a través del tiempo han llevado “para quedar sus nombres escritos en la Historia”.

Seguidamente tomó la palabra don Luis Ventura, delegado provincial del ISM, quien dio las más expresivas gracias a la Cofradía de Pescadores, por ceder gentilmente el solar para que la realización de la Casa del Mar se haya podido llevar a cabo.

Finalmente el señor Anguera Sansó se dirigió a los asistentes para, entre otras cosas, decirles: “Espero poder venir aquí en otra ocasión y cuando mis ocupaciones me lo permitan, y convivir con los marineros y la gente del mar”. Indicó también que “las Casas del Mar han de ser unos auténticos hogares de los hombres de la mar”: “quiero —dijo— que os encontréis aquí como en vuestra propia casa. Esta ha de ser una instalación que debe ser definida, no sólo por las piedras y los cementos, sino que debe estar consolidada cada día por la cantidad de afecto, hospitalidad y familiaridad que, en definitiva, de espíritu vosotros podáis tener aquí”.

Una vez finalizado el acto, el señor Anguera y sus acompañantes abandonaron Cala Ratjada para proseguir su apretado programa de inauguraciones y reuniones en otras zonas de la provincia. ■



El subsecretario de la Seguridad Social con trabajadores del mar y sus familiares.

INAUGURADA LA CASA DEL MAR DE GARRUCHA

ALMERIA (Corresponsal).—El día 10 de diciembre visitó la provincia de Almería don José Morales Abad, director general de Trabajo, quien después de diversas inauguraciones y actos en la capital, durante la mañana, se desplazó, por la tarde, al puerto de Garrucha para visitar las realizaciones de diversas obras que está llevando a cabo en aquella ciudad el Instituto Social de la Marina e inaugurar oficialmente las nuevas instalaciones y servicios de la Casa del Mar.

Llegó el señor Morales Abad acompañado del gobernador civil de la provincia, don Roberto García Calvo, y del delegado provincial de Trabajo, don Félix Herrero Alasco.

En la puerta del Ayuntamiento le esperaban las autoridades locales, ayudante militar de Marina, capitán jefe de la Guardia Civil y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

GUARDERIA INFANTIL

Visitaron en primer lugar la guardería infantil para hijos de trabajadores del mar, cuyas obras están totalmente terminadas y cuya dotación de mobiliario y enseres está muy adelantada. El delegado provincial del ISM dio a las autoridades toda clase de explicaciones sobre la capacidad, en alumnos, del edificio, edades de los mismos, régimen de media pensión, en qué van a desarrollarse las actividades docentes, etcétera, etcétera, y les acompañó a lo largo de la detenida visita que hicieron y en la que pudieron comprobar la idoneidad del local y la funcionalidad, tanto de éste como de los muebles y enseres ya instalados.

VIVIENDAS

A continuación se dirigieron al grupo de treinta viviendas protegidas, que se han construido por el Instituto Social de la Marina, en colaboración con el Ayuntamiento y la Cofradía de Pescadores, para los marineros de aquel puerto y que, junto con el otro grupo, ya habitado hace cinco años (también de treinta viviendas), soluciona en un 90 por 100 el problema de vivienda de los trabajadores del mar de Garrucha. Recorrieron detenidamente dos de los pisos y comprobaron las idóneas dimensiones y distribución, incluso para familia numerosa, ya que se componen de tres dormitorios, un amplio comedor salón, cocina, servicios y una terraza. La orientación y la situación de los grupos es inmejorable, ya que se encuentran situados en una elevación de terreno con vistas directas al mar y a pleno sol.

CASA DEL MAR

Trasladados a la Casa del Mar, visitaron y recorrieron detenidamente todas las instalaciones de que consta y que son las siguientes: un bar con billar y mesas para juegos recreativos, una sala de estar-biblioteca y otra sala para teleclub; un salón de actos, un gabinete

odontológico, una sala de curas y otra de espera, todo ello en la planta baja. En la planta alta se encuentran el despacho del director de clínica y el del médico de zona; gabinete radiológico e internamiento de dos camas, con cuarto de baño anexo completo, para casos de urgencia que no sea posible trasladar inmediatamente a la capital; también el despacho del delegado local del ISM, con sala de espera para el público, el del patrón mayor de la Cofradía y el despacho al público de esta entidad.

El señor Morales Abad dirigió unas palabras a los asistentes a los actos, haciendo constar su satisfacción por estas realizaciones y ofreciéndose, en nombre del ministro de Trabajo, a los pescadores de Garrucha para todo lo que necesitaran y haciéndoles ver la preocupación que por sus problemas siente el señor ministro.

El gobernador civil de la provincia cerró el acto con palabras de elogio para la labor desarrollada durante su día de permanencia en Almería por el señor Morales Abad y subrayó, en nombre del Gobierno, el deber patriótico de votar el próximo día 15 en el referéndum nacional y pidió a los asistentes su colaboración y que hicieran llegar esta petición a sus conciudadanos.

El patrón mayor de la Cofradía no pudo contener su emoción y su gratitud, y, aun después de cerrado el acto, rogó se le permitiera testimoniarlas, lo que hizo en breves y muy sentidas palabras. ■

NUEVAS CASAS DEL MAR EN BARBATE Y PUERTO DE SANTA MARIA

● En representación del ministro de Trabajo inauguró también otras instalaciones de la Seguridad Social.

CADIZ.—Ostentando la representación del ministro de Trabajo, don José Luis Taboada García, presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado del gobernador civil de la provincia, don Antolín de Santiago; presidente de la Diputación Provincial, don Antonio Barbadillo; delegado de Trabajo, don Francisco Esteban; presidente del Consejo Provincial del ISM, don Eduardo Gener; comandante militar de Marina, don Ricardo Jara; jefe de la Inspección General de los Servicios Administrativos, don José María García-Casillas; delegado provincial del ISM, don José Manuel Alvarez, y otras personalidades, procedió el día 10 del presente mes a la inauguración de distintos centros dependientes del Ministerio de Trabajo, en la provincia de Cádiz.

EN BARBATE DE FRANCO

A las diez de la mañana tuvo lugar la inauguración de la Casa del Mar, en edificio de planta colonial, sobre un solar de 2.300

metros cuadrados, situado en la avenida del Generalísimo, próximo al puerto pesquero y en el que se encuentran situadas las oficinas de la Delegación Local del ISM y Cofradía Sindical de Pescadores, así como la clínica local y centro maternal, aulas de formación profesional y de promoción social de la mujer y zona de bienestar del marino.

En el acto hicieron uso de la palabra el alcalde de la localidad, señor Caracena; el presidente del Consejo Provincial del ISM, almirante Gener; el gobernador civil de la provincia, don Antolín de Santiago, terminando con unas palabras de don José Luis Taboada, quien recordó, de forma emotiva, la primera visita que hiciera a Barbate en la década de los sesenta, acompañando al Generalísimo Franco. Se congratuló con la inauguración de estas instalaciones que el Instituto Social de la Marina ofrece a la población de Barbate, y de forma especial a los hijos de estos trabajadores, promesa de una España futura, esperanzadora bajo la Corona.

Posteriormente fue visitada la guardería infantil, próxima a inaugurar, junto a la barriada de pescadores.

EN EL PUERTO DE SANTA MARIA

Sobre las doce llegaban las citadas autoridades a la ciudad de El Puerto de Santa María, siendo recibidas por el alcalde, don Manuel Martínez Alonso, y personalidades de la Junta de Obras del Puerto. Después de proceder a una detenida visita de la Casa del Mar, edificio construido en la avenida Enrique Martínez, junto al río Guadalete, con una superficie edificada de 1.408 metros cuadrados, tuvo lugar el acto inaugural, con intervenciones del alcalde de El Puerto de Santa María, presidente del Consejo Provincial del ISM y del gobernador civil, terminando con unas palabras de don José Luis Taboada, quien aludió al próximo proyecto del Instituto, en lo que concierne a la prestación de auxilio sanitario a bordo a través de radiosatélites y a la necesaria renovación de la flota pesquera.

OTRAS INAUGURACIONES

Posteriormente, acompañado de las citadas autoridades, el presidente del Instituto inauguró en Cádiz el edificio destinado a Mutualidades Laborales, y en Jerez de la Frontera la Residencia de Ancianos y Hogar del Pensionista de La Granja, así como el Hogar del Pensionista número dos, situado en la barriada de Las Torres, mostrando en todo momento su satisfacción y espíritu de servicio. ■

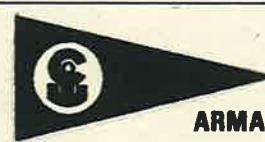
EN LAS COSTAS LUCENSE Y MÁLAGUEÑA

Durante el mes de diciembre, el presidente del Instituto Social de la Marina ha presidido diversas inauguraciones en la costa malagueña y visitado realizaciones del organismo, y con tales motivos estuvo en Motril, Estepona y Torre del Mar, entre otras localidades, y en Málaga inauguró, en representación del ministro de Trabajo, la nueva sede de Mutualidades Laborales.

Asimismo, y con el presidente del Instituto Nacional de Previsión, don José Martínez Estrada, visitó la costa lucense, donde celebró numerosas entrevistas en

la mayor parte de todos los puertos.

Como ambas visitas se han efectuado cuando ya se había procedido al cierre de la presente edición, aplazamos para el próximo número la publicación de los correspondientes reportajes, tanto literarios como gráficos. Igualmente remitimos a la edición de enero de "Hoja del Mar" la inclusión de la información gráfica relativa a los actos celebrados en las provincias de Almería y Cádiz, y que por la misma causa de fecha de cierre no han podido llegar a tiempo para este número de diciembre.



ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS -
CONSIGNATARIOS FLETADORES - ESTIBADORES
F L O T A

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

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

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

Comatisa

VISITA A CADIZ DEL DIRECTOR GENERAL DE PESCA

CADIZ (Crónica de nuestra corresponsal).—El día 11 de noviembre llegó a nuestra ciudad don Víctor Moro, director general de Pesca. Además de presidir la reunión de Pemares, de la que damos cuenta en nota aparte, en la Comandancia de Marina celebró una reunión con los representantes de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, en la que se le expusieron los problemas de los apresamientos que se estaban padeciendo, aunque fue después de la visita del señor Moro, cuando se recrudecería el problema de manera alarmante, dando lugar a una reunión de urgencia de los armadores, y salida para Madrid de sus representantes para entrevistarse con el ministro.

El director general de Pesca dio cuenta de los tratados bilaterales que están en negociación con los países de la costa occidental de África y de que era necesaria la recónversión de la flota pesquera española, para lo cual era precisa la colaboración de todos. ■ C.

NUEVA TRAVESSIA DEL BUQUE ESCUELA "JUAN SEBASTIAN EL CANO"

El día 15 de noviembre ha salido del puerto de Cádiz el buque escuela de la Armada Española "Juan Sebastián Elcano". Embarcaron en él 66 guardiamarinas pertenecientes a los cuerpos General, Infantería de Marina, Máquinas e Intendencia, bajo el mando del capitán de navío don Antonio Díaz de Tuesta. ■

DIA DEL HOMBRE DEL MAR EN PUERTO DE SANTA MARIA

Gran éxito y brillantez han tenido los actos organizados por el gremio de marineros del Puerto de Santa María con motivo del Día del Hombre del Mar. Se han desarrollado diferentes competiciones deportivas y concursos de mus y domino.

En la parroquia del Carmen se celebró un funeral por los marineros fallecidos. Y el acto de clausura tuvo lugar en el club Estrella del Mar, donde se entregaron los trofeos a los ganadores, ofreciéndose a continuación una copa de vino.

EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA DE SENEGRAL

CADIZ.—"España posee hombres y buenos elementos técnicos, que son los que nos faltan, mientras nosotros tenemos los recursos", ha dicho el director general de Pesca del Senegal, doctor Mbaye Ba, en una entrevista publicada por "Diario de Cádiz".

El doctor Mbaye Ba ha venido a esta ciudad para conocer la organización y funcionamiento de la pesca en Cádiz, ya que, según ha declarado, existe en su país gran interés en acomodar la industria pesquera senegalesa a la forma de actuar española.

Al ser preguntado sobre cuáles serían las posibilidades de los barcos españoles de pescar en sus aguas jurisdiccionales, el director general senegalés responde: "Las mismas que otros, siempre y cuando se respeten los acuerdos. Somos un pequeño país en el que estamos orgullosos de cumplir siempre los acuerdos suscritos".

"Para la pesca —añade— hacen falta tres elementos básicos: los recursos, los hombres especializados y la tecnología. España posee hombres y buenos elementos técnicos, que son los que nos faltan, mientras nosotros tenemos los recursos. Por eso la mutua colaboración puede dar grandes frutos".

Sobre el tema de la conflictividad pesquera que actualmente atraviesa la flota española con otros países, el doctor Mbaye Ba ha manifestado:

"El momento es delicado, pero tenga en cuenta que se está creando un nuevo derecho marítimo, porque hay nuevos cambios que tienen que traer consigo dificultades hasta tanto no quede todo regulado. Pienso, no obstante, que la relación bilateral va a ser beneficiosa para todos". ■

DON VICTOR MORO, EN LA III REUNION DE PEMARES

"EL PLAN MARISQUERO PUEDE AYUDAR A PALIAR EN CORTO PLAZO EL PROBLEMA DE LA PESCA"

El día 11 del pasado mes de noviembre, después de la reunión en la Comandancia de Marina con los armadores de buques de pesca, el director general, don Víctor Moro, presidió la primera reunión de la Comisión de Dirección de Pemares efectuada en Cádiz, pues anteriormente había habido dos en Huelva.

A la reunión asistieron los miembros de la Comisión y como invitados especiales los subdirectores de la Organización de la Flota, Instituto Español de Oceanografía y el comandante militar de Marina de Cádiz.

Se dio a conocer un resumen de la labor efectuada por Pemares en el presente año, destacando los seis cursos de mariscadores efectuados en la provincia de Huelva, totalmente financiados por Pemares, cuyo coste ascendió a 2.500.000 pesetas. La entrega de ayudas económicas para la preparación de sus parcelas a 91 mariscadores de Isla Cristina y Lepe; ayudas económicas

consistentes en 50.000 pesetas, de las cuales 25.000 son a fondo perdido y el resto a préstamo sin interés. Se tienen en tramitación otras ayudas económicas a otros 60 mariscadores más.

También se resaltó el cálculo efectuado sobre 150 parcelas, que a un promedio de 750 metros cuadrados cada una y sembrando en ellas a razón de dos kilos de cría de almeja por metro cuadrado suponen una inversión de 17 millones de pesetas. Pues bien, al cabo de dos años de cuidar estas parcelas, los mariscadores obtendrían 675.000 kilos de almeja de superior calidad, que al precio actual de 300

pesetas/kilo da un valor total de 202.500.000 pesetas; o sea, que el capital se multiplica en un 500 por 100 mínimo.

Se tomó también el importante acuerdo, previa formalización de un convenio con el Instituto Español de Oceanografía (encuadrado también dentro de la Subsecretaría de la Marina Mercante), de construir y poner en marcha dos centros: uno en Huelva para criadero de moluscos, capaz de proporcionar semillas de almejas y otras a los mariscadores y el excedente destinarlo a la repoblación de valvos naturales. Y otro en Cádiz, para desarrollar las técnicas sobre diversos cultivos marinos y que pueda servir también como criadero de puesta inducida para peces y crustáceos, a fin de poder suministrar alevines o crías a las piscifactorías que habrán de montarse intensivamente en

esta zona, dado que ello puede ayudar a paliar la falta de pesca que padecemos por el problema de la ampliación a 200 millas en diferentes países de Europa y África, donde nuestra flota pesquera viene faenando.

Por último, se aprobó el reajuste de plantilla de Pemares en la Gerencia de Cádiz y Subgerencia de Huelva.

El señor Martínez Romero, gerente de Pemares, nos mostró amablemente los planos de estos dos importantes centros que se han de construir, así como el incipiente museo de conchas de crustáceos y moluscos de la región sudatlántica. También, los informativos de Pemares y algunos magníficos folletos, editados en color, con atractivos dibujos y asequibles explicaciones sobre formación profesional del mariscador y todo lo relacionado con Pemares. ■

CRISTINA.

SEGUNDO CICLO DE CONFERENCIAS MEDICAS EN LA CASA DEL MAR

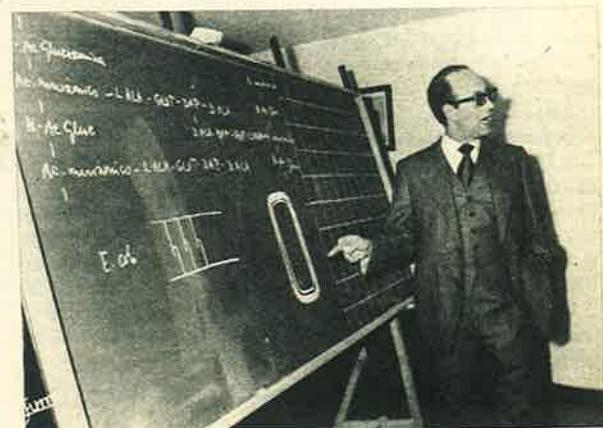
CADIZ (Crónica de nuestra corresponsal).—La Policlínica de la Casa del Mar de Cádiz ha organizado el II Ciclo de Conferencias Médicas correspondientes al curso 1976/77. Dieron comienzo el día 15 de octubre con la intervención del profesor adjunto de la cátedra de Farmacología de la Facultad de Cádiz doctor don Juan Gisbert, tratando el tema "Problemas que plantea el uso indiscriminado de psicofármacos".

El día 22 del mismo mes tuvo lugar la conferencia "Uso y abuso de antibióticos", desarrollada por el doctor don Juan Martínez López de Letona, catedrático de Patología Médica de la Facultad de Cádiz.

La tercera conferencia, a cargo del doctor don Pedro Bentancor, profesor adjunto de la Complutense y jefe de sección de la Ciudad Sanitaria 1.º de Octubre, de Madrid, versó sobre el tema "Problemas de inmunidad en la etiología y evolución de las hepatopatías".

El salón de actos de la Casa del Mar se ha visto concurredísimo, dado el interés que este ciclo, sobre medicina interna, viene despertando entre la clase médica gaditana y estudiantes de Medicina. En él intervendrán también otras prestigiosas figuras de la Medicina española, como los profesores don Amador Schuller, catedrático de Patología Médica de la Facultad de Medicina de Madrid; don Julio Ortiz Vázquez, catedrático de la Autónoma de Madrid; don Juan Bartrual Pastor, catedrático de la Facultad de Medicina de Cádiz; don Alarcos Peña Yáñez, catedrático de la Facultad de Medicina de Granada, y los profesores-agregados don Pedro Sánchez Guijo y don José Jiménez Pérez-Pérez, de la cátedra de Patología General de Córdoba y Murcia, respectivamente.

Como broche final de este interesante ciclo, que tanto éxito de público y prensa está teniendo, se efectuará una mesa redonda sobre el tema "Enfermedades yatrógenas", a cargo del Servicio de Medicina Interna de la Policlínica del ISM en Cádiz. ■ CRISTINA.



El doctor don Juan Martínez López de Letona, durante la conferencia.

PUERTO DE SANTA MARIA

DESAPARECE UN TRIPULANTE DEL "MANOLITO CABALGA"

PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz).—Manuel Agullo Juárez, de veintiséis años, patrón del pesquero "Manolito Cabalga", ha desaparecido, cuando faenaba en aguas cercanas al litoral español.

Después de cuatro horas de infructuosa búsqueda, el barco pesquero arribó a este puerto y se dio conocimiento del suceso a la autoridad marina.

Se ignoran por el momento las circunstancias en que se produjo el accidente que ha motivado la desaparición del patrón de pesca. ■

OBJETIVO: MODERNIZAR LA FLOTA CANARIA

LAS PALMAS.—El Consejo Provincial de Empresarios de Las Palmas ha elaborado el siguiente informe sobre la influencia del banco pesquero sahariano en relación con la flota canaria:

Sin lugar a dudas, la importancia de este sector es altamente significativa, no sólo por el caudal humano—número de personas que dependen de dicha actividad, sino por ser uno de los pilares básicos para el desarrollo económico de nuestro archipiélago. Ello nos lo demuestra el hecho de que el valor final de la producción es equiparable a la del sector turismo y superior a la del sector agrícola y al industrial.

El banco pesquero sahariano, como fuente de materias primas y dada su proximidad geográfica, es pieza clave en el proceso de industrialización. Para que esto se produzca es necesario que la flota canaria, una vez modernizada, realice una explotación racional del banco, secundada por una organización comercial adecuada.

Hay que hacer mención a la importancia justificada del banco pesquero sahariano, de donde se extraen 1.500.000 toneladas anuales de pesca, capturadas en dichas aguas por diversas flotas, así como por la flota canaria, las cuales, por tener su base en las islas, tienen una serie de ventajas.

El gran relieve de este sector se ha puesto de manifiesto en diferentes estudios técnicos, donde se tiene constancia de su significado económico, destacando I, II y III Planes de Desarrollo para Canarias, los Consejos Económicos Sociales Sindicales Provinciales e Interprovinciales, y muy particularmente las conclusiones del II Pleno del Consejo Económico Social Sindical de Canarias, así como en diferentes trabajos del Secretariado de Asuntos Económicos de la Organización Sindical.

PEQUEÑA CAPACIDAD DE LA FLOTA

La realidad actual de nuestra flota nos demuestra que el 44,28 por 100 tiene una antigüedad superior a los quince años, repercutiendo en su productividad y haciéndola incompetitiva frente a las flotas peninsulares y extranjeras sobre todo, cuyos adelantos técnicos hacen que nuestras embarcaciones operen en franca desventaja.

La pequeña capacidad de la flota se pone de manifiesto al observarse que un 66 por 100 tiene menos de 20 TRB, con autonomía casi nula, cuya baja significación

quedó clara si se compara con la flota coreana, que posee 80 unidades de más de 600 TRB cada una.

Podemos simplificar dicha cuestión si se observa que existe una flota extranjera que faena en aguas saharianas, compuesta por 537 unidades, con un tonelaje de registro bruto de 573.600, y que la flota canaria está compuesta por 682 barcos, con un total de 53.663 TRB, lo que evidencia que nuestra flota no es competitiva respecto a otras, y por la misma razón es aneconómica.

POBLACION EMBARCADA

Se calcula que la población embarcada en el año 1975 es de 5.417 personas aproximadamente, existiendo un personal dedicado a las industrias conserveras, harineras y de aceite, y se estima en 1.800 personas las que se dedican a dicha actividad. Haciendo un total de 7.217 personas, a las cuales habría que sumarle todas aquellas dedicadas a trabajar en las industrias auxiliares, como frigoríficas, arte de pesca, transporte, etcétera.

Al margen de la situación socioeconómica de los trabajadores del sector, existen una serie de cuestiones paralelas y por resolver, tales como falta de formación profesional y la ausencia de una reglamentación laboral coherente con la problemática, dándose actualmente un descenso de la población laboral y con unas perspectivas futuras inciertas.

PESCA CAPTURADA

En cuanto al pescado capturado por la flota canaria, el 96 por 100 es extraído del banco sahariano, del cual el 95 por 100 se destina a la exportación, como congelado o la transformación industrial para su posterior exportación.

La media anual de las capturas se pueden situar alrededor de las 200.000 toneladas de pescado, aunque en nuestra provincia actualmente tiende a la baja como consecuencia de la coyuntura política y socioeconómica imperante en el sector.

El valor de la producción pesquera capturada y exportada en congelado asciende a 6.750 millones de pesetas, a los que hay que sumar 2.340 millones del valor de la producción de las indus-

trias conserveras, que junto con los 320 millones de pesetas de las industrias harineras y aceiteras, nos arroja un valor total de la producción pesquera de la provincia de Las Palmas de 10.000 millones de pesetas aproximadamente, sin valorarse las economías exteriores. Contabilizando dentro de este valor final el de las capturas destinadas al mercado local, que asciende a 320 millones de pesetas.

Por otra parte, la tendencia descendente de las capturas junto a las importaciones de harina de pescado reflejan una situación regresiva tanto en las industrias conserveras como en las harineras.

El significado del banco pesquero sahariano en nuestro archipiélago es de lamentar la mala explotación y utilización por los pescadores canarios que ha habido en el pasado, que hay en el presente y que dada la descolonización del Sahara Español y la anexión del mismo por Marruecos y Mauritania, nos dan una visión de futuro poco halagüeño y muy conflictivo, y en definitiva una inestabilidad en todo el sector. Al mismo tiempo, que las conversaciones llevadas a cabo al respecto —en cuanto a la utilización de las aguas— son poco cristalinas, sin que hasta la fecha se haya acordado ninguna solución.

A modo de resumen, podemos sintetizar los motivos de la crisis que afectan a este sector:

- Antigüedad de la flota.
- Problemas crediticios.
- Falta de apoyo y de protección oficial.
- Problemas de las aguas jurisdiccionales.

Junto a esto nos encontramos con un alza de salarios, inflación de coste, excesiva atomización, creciente descapitalización, escasa competitividad a nivel internacional, deficiente control de los bancos de pesca, excesivos canales de comercialización, deficiente política de precios oficiales, exceso de importaciones, falta de personal, falta de reglamentación laboral, excesiva dispersión de los órganos de la Administración en el sector, etcétera.

SOLUCIONES

A la grave problemática planteada se hace necesaria la urgente aplicación de una planificación integral del sector, teniendo en cuenta los resultados de las conversaciones entre los países interesados. ■

Como alternativa coyuntural y estructural podemos resaltar una serie de medidas urgentes:

1. Mayor participación de las autoridades canarias y de las personas afectadas en las conversaciones internacionales que se están realizando.
2. Prohibición de importaciones de harina de pescado.
3. Posible exención fiscal para las actividades afectadas de los años a estudiar.
4. Diversas moratorias para el pago de créditos.
5. Vigilancia y control de la flota pesquera extranjera que faena en el banco canario-sahariano.
6. Creación y renovación de la flota. Es imprescindible la modernización de las unidades pesqueras como primer objetivo de una política pesquera.
7. Creación de líneas especiales de créditos, crédito de funcionamiento, de infraestructura comercial, de campaña (creación de una Caja Pesquera).
8. Creación, modernización y ampliación de puertos de refugios pesqueros.
9. Reestructuración de las industrias en el sector y fomento de nuevas.
10. Creación de nuevas industrias auxiliares y acondicionamiento de las existentes.
11. Estudio y organización del mercado donde se amplían los canales de comercialización, suprimiendo los excesivos escalones.
12. Fomentar la concentración o función de armadores e industriales creando empresas verticales.
13. Puesta en práctica de una reglamentación y ordenación coherente e integral del sector.
14. Que se realicen investigaciones por técnicos especializados del banco pesquero.
15. Realización de cursos de capacitación y especialización a todos los niveles laborales.
16. Reestructuración y coordinación de los diferentes órganos administrativos para la realización de una política coherente de apoyo y protección oficial como vía para afrontar la realidad del sector. ■

LAS PALMAS

POLIZONES ABANDONADOS EN PLENO ATLÁNTICO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Dos polizones senegaleses han sido recogidos por el pesquero español "Antonio Cid", que los trajo hasta Las Palmas.

Aquí relataron que formaban un grupo de tres y que el otro pereció ahogado. Los senegaleses se introdujeron como polizones en un barco griego, durante la escala del buque en un puerto africano. Al ser descubiertos, el capitán del barco los dejó en una balsa en pleno Atlántico, donde uno de los polizones murió ahogado.

Se desconoce la identidad del barco y de los naufragos. ■



LIMPIEZA Y PINTURA DE UN GRAN PETROLERO

LAS PALMAS.—Para poder limpiar y pintar este gran petrolero ha sido necesario llenar y, posteriormente, vaciar los tanques de babor y de estribor. Así, al ladearse el barco se pudo llegar hasta la quilla.

La fotografía fue tomada durante una fase de la operación de limpieza, y en ella se aprecia al barco ligeramente ladoado. ■

TENERIFE

REUNION DE LA COMISION INTERNACIONAL DE PESQUERIAS DEL ATLÁNTICO NORTE

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El puerto de la Cruz, sede de la novena reunión de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Norte.

Las sesiones de trabajo de los científicos tuvieron por objeto exponer los estudios realizados por los diversos especialistas de los dieciocho países que asistieron. Se trataron las medidas de protección y la evaluación de los "stocks" de caballa, camarón y merluza americana. La finalidad de estos estudios es, ante todo, llegar a un acuerdo sobre el nivel óptimo de capturas para el próximo año.

Una vez finalizados los trabajos de la Comisión Técnica, integrada por representantes de Dinamarca, Francia, Bulgaria, Islandia, Italia, Japón, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, URSS, EE. UU., España, Reino Unido y las dos Repúblicas alemanas, se procedió a la reunión de la Comisión Administrativa, que tomó las medidas oportunas basándose en el estudio de los científicos. Al mismo tiempo dio cuenta de la próxima extensión de las aguas jurisdiccionales, a efectos de pesca, por parte de Canadá y EE. UU.

Sobre los intereses pesqueros de España en la zona atlántica, canadiense y estadounidense, don Vicente Bermejo Martínez, jefe de la Sección de Organismos Internacionales del Ministerio de Comercio, manifestó: "Son muy importantes y vitales, teniendo en cuenta que nuestras pesquerías en esa zona se realizan desde hace más de trescientos años y que las capturas de bacalao, en 1968, sobre pasaron las 300.000 toneladas". Habló también de las capturas de cefalópodos (calamares y pata) en las costas americanas, que só-

lo tienen unos diez años de duración, aunque las 20.000 toneladas que los barcos españoles venían capturando son de vital importancia para la flota nacional.

"Además, nuestros buques —añadió el señor Bermejo— realizan otras capturas, como son más de 3.000 toneladas de poto en las costas del Canadá y varios miles de toneladas de camarón en la costa de Groenlandia". ■

EN ESTUDIO UNA MEJOR COMUNICACION NAVAL CON LA PENINSULA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—La compañía Trasmediterránea tiene en estudio la construcción de cuatro buques que entrarían en servicio en líneas rápidas entre la Península y Canarias, según manifestó el nuevo delegado del Estado de la naviera, Ramón Aymerich, en su primera visita oficial a esta provincia.

El señor Aymerich manifestó que es deseo de la compañía el comunicar todas las islas del archipiélago canario con buques transbordadores del tipo del "Ciudad de la Laguna" y "Villa Agaete", que actualmente efectúan el puente marítimo entre Tenerife y Las Palmas. ■

PRIMER PUERTO EN REGISTRO BRUTO

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—En lo que va de año, el puerto de Santa Cruz de Tenerife ocupa el primer puesto entre los puertos españoles tras haber alcanzado 75.035.755 toneladas de registro bruto de un total de 12.000 barcos atracados.

Respecto al número de buques, se estima que este puerto ocupa el segundo lugar entre todos los españoles. ■

ARRECIFE DE LANZAROTE

INVESTIGACION SOBRE CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL PUERTO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Una campaña investigadora sobre contaminación bacteriana de una parte de la zona marítima de Arrecife se ha iniciado por encargo de la Mancomunidad Provincial de Cabildos Insulares.

Esta campaña había sido solicitada por la Corporación Municipal Lanzaroteña ante la polución de las aguas marinas que en algunos sectores ha dado lugar incluso a la mortandad de miles de peces.

A tal fin ha llegado de Madrid un equipo técnico compuesto por oceanógrafos, biólogos y químicos, dirigido por Guillermo Santiago Fierro.

Constará de dos fases. La primera, destinada a estudios de calidad sanitaria de las aguas del mar mediante toma de muestras y posterior análisis, y la segunda tiende a realizar investigaciones sobre la posible existencia de gérmenes patógenos y su influencia en la conservación de la fauna marina. ■

EXPOSICION PICTORICA SOBRE EL PESCADOR Y SU ENTORNO

LAS PALMAS.—Del 24 de noviembre al día 7 del mes actual se celebró la exposición pictórica "San Cristóbal y el litoral", obras de don Vinicio Marcos, oficial de la Marina Mercante.

Las dos últimas exposiciones realizadas por el señor Marcos lo fueron en la Casa del Marino de esta ciudad, con temas de marinas, de puertos y motivos viajeros. Esta que se acaba de clausurar exaltó la condición del pescador y su entorno, destacando algunos retablos de San Cristóbal, el barrio más antiguo y representativo de pescadores.

Para el pintor, el mar es algo fundamental que "siempre nos exigirá una actitud, un sentimiento que definirá un momento de nuestra vida. Eterna comunión de soledad". ■

PLAN DE PUERTOS PESQUEROS DE REFUGIO PARA CANARIAS

En el Consejo de Ministros del pasado día 10, Consejo cuyo tema preferente fueron las islas Canarias, se acordó la constitución de una Comisión Interministerial para coordinar las acciones del Estado en materia de aguas en dichas islas.

Asimismo, se acordó autorizar al Ministerio de Obras Públicas para que, en colaboración con las mancomunidades provinciales interinsulares de Canarias, proceda al estudio de un plan de puertos pesqueros de refugio en el archipiélago.

LOS CIENTIFICOS EUROPEOS OCUPADOS EN LA FABRICACION DE CONCENTRADOS PROTEINICOS DE PESCADO

MADRID (Redacción).—Del 12 al 15 de septiembre se ha celebrado en Dublín la VII Reunión de la Asociación de Tecnólogos del Oeste de Europa para Productos de la Pesca. A la misma asistió el investigador y científico español don Manuel López-Benito, que a continuación nos explica el desarrollo de estas jornadas.

El día 13 comenzaron las reuniones científicas bajo los siguientes temas de trabajo:

"Hipoxantina, Procesamiento y Condiciones Biológicas", en cuya sesión fueron presentadas comunicaciones por científicos de los laboratorios de Ijmuiden (Holanda), Reykjavik (Islandia), Lyngby (Dinamarca), Ostende (Bélgica) y Parma (Italia).

Fueron estudiadas y discutidas la influencia del procesamiento sobre la calidad final. El uso del análisis térmico diferencial en el estudio de la congelación del pescado.

Estudios de calidad relacionados con el tiempo de conservación sobre el pescado blanco almacenado en hielo y en agua de mar refrigerada.

Factores que influyen en la apariencia de filetes de pescado blanco. Desnaturalización de la proteína del pescado congelado. Cambios organolépticos durante la congelación y almacenamiento del pescado en cámaras. Así como el empleo de envases plásticos en productos terminados.

AHUMADOS

Otro tema de trabajo tenía por título "Ahumado, procedimientos y productos". En esta sesión colaboraron los centros de Ijmuiden, Aberdeen, Nantes, Hamburgo y Ostende y fueron estudiados los diferentes métodos de ahumado, la identificación de especies sometidas a este procesamiento, el contenido de benzo-pyreno y la influencia del ácido sóblico, benzoato de sodio y nitrito de sodio en la conservación de filetes de arenque ahumados.

"Los hidrolizados y concentrados de proteína"

constituyeron otro tema de trabajo en el que participaron los laboratorios de Reykjavik, Trondheim, Vigo, Ijmuiden y Aberdeen, siendo abordadas en esta sesión los estudios de fabricación de hidrolizados de proteínas, el empleo de la papaína para la hidrólisis enzimática y el estudio de las condiciones óptimas para la solubilización alcalina de la proteína de pescado.

En una cuarta sesión se abordó el problema de las

pastas de pescado, enfocado de manera particular a su aspecto microbiológico. En él participaron los laboratorios de Aberdeen y Lyngby.

Finalmente en la última sesión se estudiaron los aspectos tecnológicos de la utilización de especies de pescado de bajo precio, interviniendo científicos de los centros de Trondheim, Aberdeen y Vigo.

PROTEINAS DE PESCA

Al término de la reunión en una mesa redonda de delegados de las distintas naciones se acordaron las condiciones para la realización de la próxima reunión de la WEFTA, que tendrá lugar en junio de 1977, en el laboratorio de Trondheim (Noruega).

Para nosotros, y dentro del interés general de la reunión, constituyeron temas de especial importancia aquellos en los que se abordaban los problemas que presencia la fabricación de concentrado de proteína de pescado por el método alcalino y enzimático, que coinciden en gran parte con nuestra línea de trabajo, así como también el control de calidad por métodos químicos y organolépticos, el estudio de la desnaturalización de la proteína de pescado durante la congelación.

Unos serán útiles como alimento de animales y otros para el consumo humano. De cualquier forma, la línea de trabajo actual se centra en el estudio de los métodos de fabricación, buscando disminuir el precio final dentro de la calidad mínima exigida.

La fabricación de pastas de pescado, por último, es objeto de atención en diversos centros de tecnología europeos, para la obtención de diversos productos comerciales de especies de pescado de bajo precio. ■

CURSO SOBRE DINAMICA DE POBLACIONES DE TUNIDOS

MADRID.—Como estaba previsto, se ha celebrado el Curso sobre Dinámica de Poblaciones de Túnidos, en el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía de La Coruña (España). Participaron en el mismo científicos de Francia, Portugal, Ghana, Corea, Senegal, Costa de Marfil y España, con un total de dieciocho personas.

Unánimemente ha sido reconocido por instructores y estudiantes que el curso ha constituido un éxito por los temas tratados, por el interés de los estudiantes, por la alta preparación y gran experiencia de los instructores, asimismo, como por las facilidades y servicios prestados por el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía de La Coruña, entre los que cabe resaltar las gestiones realizadas para lograr la utili-

zación de ordenadores adecuados al trabajo, en todo momento en que fue necesario su uso.

Los instructores han ofrecido preparar extractos de los temas presentados para su difusión entre aquellos científicos que pudieran estar interesados en la materia y que no pudieran acudir al curso. El secretario ejecutivo que se ha desplazado a La Coruña con motivo del curso ha ofrecido los servicios de la Secretaría para multiplicar los documentos y proceder a su difusión, aunque también ha señalado la alternativa de que tal vez pudieran ser publicados por el Instituto Español de Oceanografía, como un volumen especial de dicho Instituto. ■



RESCATE EN ALTA MAR

NANTUCKET (Massachusetts).—Un helicóptero guardacostas, durante el rescate de uno de los seis tripulantes del barco pesquero "Sylvester F. Whalen", peligrosamente escorado en aguas de Nantucket.

YOKOHAMA (JAPON)

COLISIONAN DOS BUQUES

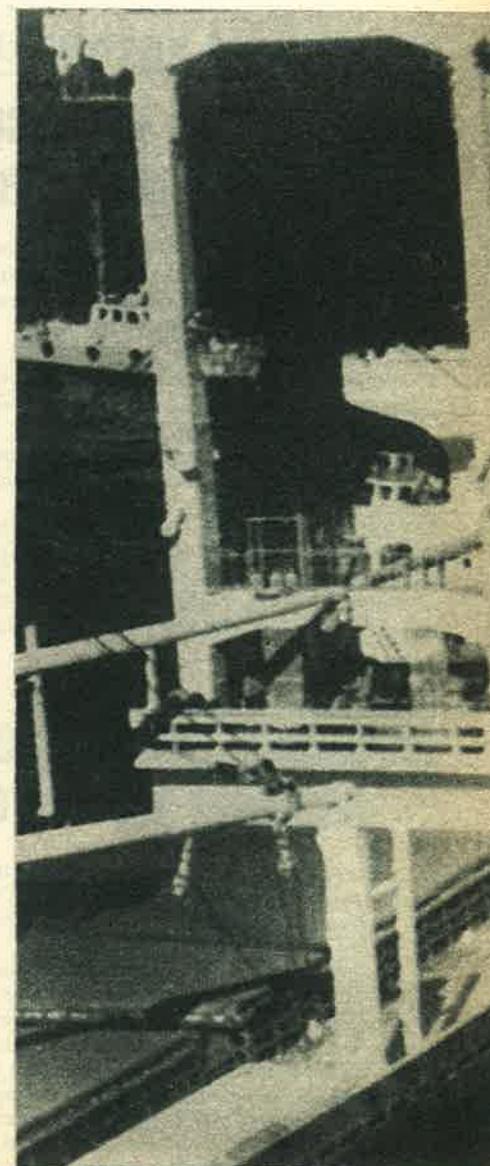
YOKOHAMA (Japón).—El buque de bandera panameña "Royal Suphiya", situado a la izquierda de la fotografía, de 10.108 toneladas, colisionó con otro de su misma nacionalidad, el "Cesira", de 13.192 toneladas, en la boca del puerto. Afortunadamente no hubo que lamentar víctimas.

CANADA TRAZA

Madrid.—El Gobierno canadiense acaba de hacer públicas las regulaciones que gobernarán, a partir del 1 de enero de 1977, la nueva zona pesquera que resulta de extender a 200 millas de la costa la jurisdicción de las aguas atlánticas, medida que Canadá aprobó unilateralmente y que después imitaron Méjico, Noruega, Estados Unidos y más recientemente los nueve países del Mercado Común Europeo.

Dichas regulaciones complementan el acuerdo multilateral aprobado por la Comisión Internacional de Pesquerías del Océano Atlántico Noreste, cuyo protocolo establece que las flotas pesqueras de las naciones extranjeras que operan en aguas cercanas a las costas canadienses rebajan en un 30 por 100 sus capturas totales de 1977. Rusia, Polonia, España, Portugal y Noruega acaparan un 85 por 100 de las capturas que se llevan a cabo todos los años a lo largo de las costas orientales de Canadá. Pero a partir del 1 de enero de 1977, las cinco naciones deberán limitar sus capturas a las cuotas previamente acordadas por la Comisión Internacional de Pesquerías.

El nuevo mapa pesquero del Gobierno federal de Ottawa, en su vertiente oriental, muestra el trazado de una línea que separa por la mitad las aguas árticas entre Groenlandia y Canadá. Después, la misma raya se desplaza en dirección Sur, abarcando la casi totalidad de los grandes bancos de Terranova. La nueva frontera oceánica finaliza a la entrada del golfo de



SU NUEVO MAPA PESQUERO

• A PARTIR DE 1977 ESPAÑA DEBERÁ LIMITAR SUS CAPTURAS

Maine, rozando la bahía de Fundy. Esta nueva jurisdicción canadiense, conocida por Zona 4.^a, incorpora un total de 502.000 millas cuadradas de aguas atlánticas, que hasta el próximo día 1 de enero son internacionales.

En la costa occidental, Zona 5.^a, Canadá reclama otras 128.000 millas cuadradas de aguas del océano Pacífico, las cuales forman un rectángulo que parte de la isla de Vancouver y finaliza en las islas de la Reina Carlota. Las Zonas 4.^a y 5.^a, junto a otras cuya jurisdicción reclamó Canadá en 1971, golfo de San Lorenzo, bahía de Fundy y estrecho de Hecate, dan a Canadá la jurisdicción económica de un total de 737.600 millas cuadradas de aguas previamente internacionales. Y, por añadidura, el 1 de marzo de 1977 Canadá piensa reclamar otras 421.000 millas cuadradas de aguas del océano Glacial Ártico.

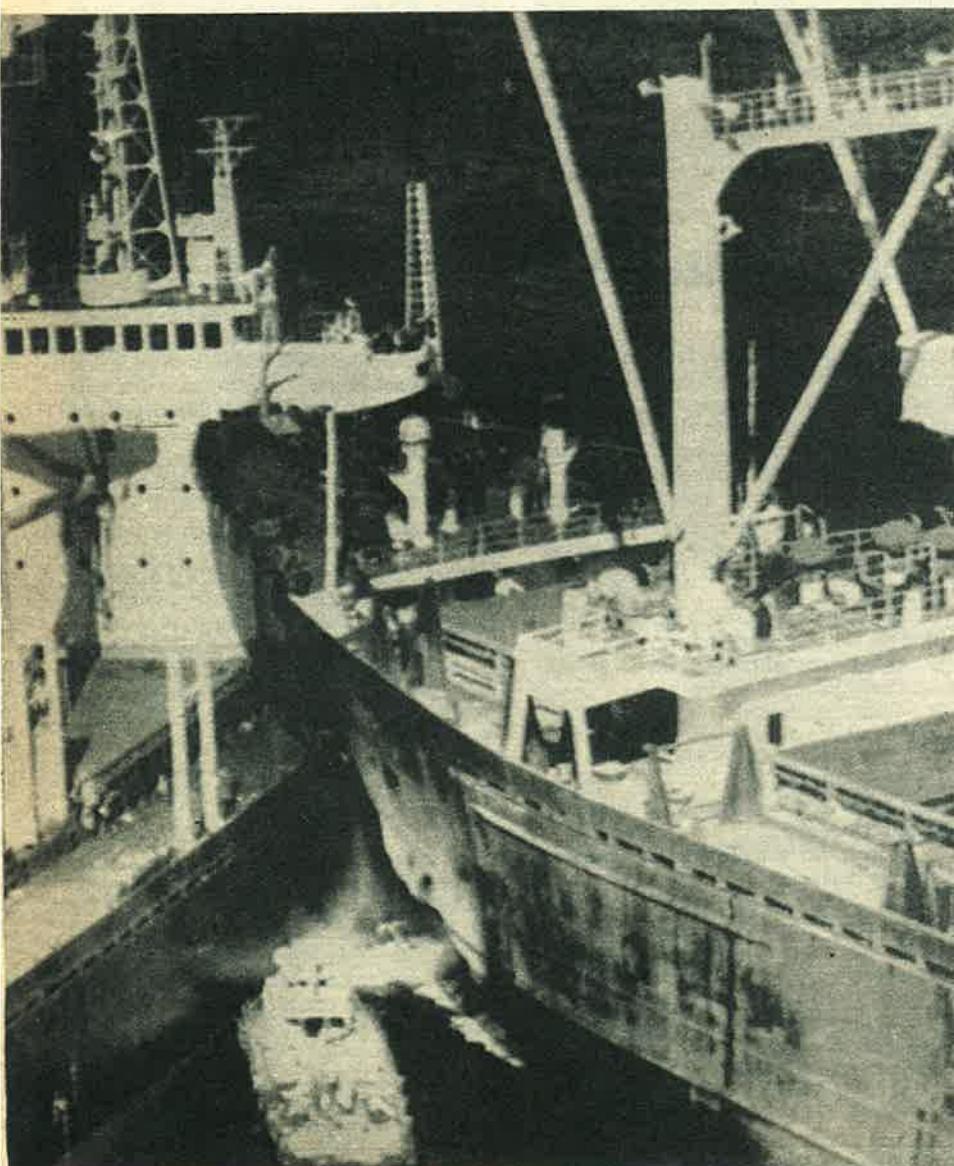
ESTADOS UNIDOS NO ACEPTA

Sin embargo, queda por ver cómo reaccionarán las tres potencias afectadas por esta decisión unilateral de Canadá. Es decir, Estados

Unidos, Francia y Dinamarca. El Gobierno federal lleva años negociando con ellas sin que hasta la fecha se haya llegado a un acuerdo final. Los Estados Unidos no aceptan el trazado de la nueva frontera oceánica; Francia se opone a que Canadá deje sin aguas territoriales a sus enclaves de St. Pierre y Miquelon, y la línea divisoria entre Groenlandia y Canadá tampoco ha sido aprobada por Noruega.

Hay que tener en cuenta que la línea divisoria encierra dentro de su dominio territorial toda la plataforma continental, tanto del Pacífico como del Atlántico y del océano Glacial Ártico, y los posibles afloramientos de petróleo, gas natural y minerales diversos.

El Gobierno federal de Ottawa, por medio de las nuevas regulaciones que anuncia, requiere que las naciones pesqueras que operan en las aguas que, a partir del 1 de enero próximo, serán canadienses, determinen con tiempo sus aspiraciones de pesca para 1977. Y sobre esta base que faciliten las naciones interesadas, Ottawa determinará la cuota de pesca que corresponde a cada nación, autorizando los barcos que puedan faenar en aquellas aguas.



Terranova, último trimestre

MALOS TIEMPOS, BUENA PESCA

SAINT PIERRE ET MIQUELON, Terranova (De nuestro corresponsal).—Estos días estamos con mínimas de nueve y diez grados. Además del frío, también los malos tiempos empiezan a pegar duro en estas costas, pues en los pasados días un fuerte temporal batió toda la orilla Este del Canadá, obligando a todas las parejas españolas que pescan desde Georges Bank hasta el Grand Banco a ponerse a la capa. Este temporal produjo numerosos daños en los pueblecitos costeros de la Península de Burin y la desaparición de doce tripulantes del mercante holandés "Gabrielle", de 1.200 toneladas, que abandonaron su buque debido a una vía de agua, salvándose solamente dos tripulantes.

Durante el mes de septiembre entraron en este puerto seis parejas españolas, bien a tomar combustible y víveres, a reparar averías o desembarcar algún tripulante accidentado, y en la mitad de octubre entraron nueve parejas, también a completar consumos y alguna a tomar sal, ya que durante estos dos meses de septiembre y octubre las pescas fueron francamente buenas, pues en todos los bancos de pesca que faenaron los buques españoles las capturas fueron apreciables, aunque la calidad del pescado no ha sido tan buena como otros años en general. De todas formas, este año se puede considerar como bueno para las parejas que trabajaron en las costas de Terranova y Nova Escocia. Además del bacalao, ha habido gran cantidad de otras especies que no aprovechan nuestras parejas, tales como raya, platija, fletan y cabras rocas, así como cefalópodos.

Los tres arrastreros de pesca por popa de este puerto han estado en huelga durante más de dos meses, por disconformidad con la prima de carestía de vida que concedió el Gobierno francés a los pescadores locales y solicitar un aumento de salarios y de porcentaje en la pesca. Afortunadamente se arregló el conflicto y volvió el trabajo también a la factoría de Interpeche, que elabora su pesca. Las doris que pescan a la liña el bacalao y sepia, también han hecho una buena campaña, estando ya ésta casi terminada por la proximidad del invierno.

Regresaron los estudiantes de Saint Pierre, que fueron a los cursos de español en El Picacho en el pasado agosto, y todos están contentísimos de su estancia y del resultado de los cursos y dispuestos a volver el año próximo.

El pasado día 12 de octubre, con motivo de la fiesta de la Hispanidad, se celebró en el Stella Maris del Apostolado del Mar una comida de confraternidad de la colonia española, a la que también asistieron tres gendarmes franceses de origen español, además del comisario de la Gendarmería, Mr. Menargues, pues su esposa es madrileña, con sus familias.

También con motivo de la misma fiesta de la Hispanidad, se celebró en el Dispensario Español un aperitivo al personal del hospital, tanto médicos como enfermeros y personal auxiliar, para agradecerles las atenciones que tienen con los marineros hospitalizados en Saint Pierre. Este aperitivo fue ofrecido por el doctor Moreira, médico del Instituto Social de la Marina en esta isla desde primeros del año en curso. ■

JOSE LUIS LOURIDO.

CENTRO DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDITERRANEO

Cumpliendo el acuerdo tomado en la conferencia de países ribereños del Mediterráneo celebrada el pasado mes de febrero en Barcelona, se va a establecer en la isla de Malta un Centro Regional de Lucha contra la Contaminación.

Los principales objetivos del Centro serán facilitar la cooperación entre los países ribereños para combatir los grandes derrames de petróleo y ayu-

dar a estos países cuando sea necesario desarrollar sus capacidades de combatir la contaminación del petróleo.

La instalación y operación del Centro se ha encargado a la IMCO y se actuará dentro del marco de las Naciones Unidas para la Conservación del Ambiente, de donde vendrá la financiación durante el período inicial.

JAPON ACAPARA EL MERCADO MUNDIAL DE CONSTRUCCION NAVAL

MADRID.—Japón acaparó el 83 por 100 del tonelaje contratado para la exportación durante enero-septiembre de este año, en tanto que a Europa sólo le quedó un 13 por 100 de contratos, de los que un 4 por 100 correspondieron a España.

En el periodo analizado, Japón acaparó 2.858.000 toneladas de registro bruto para la exportación de las 3.294.000 de todo el mundo. España sólo contrató 126.000 toneladas de registro bruto, lo que supone un descenso del 20 por 100 sobre los contratos para exportación del mismo periodo del año anterior, según fuentes de la OCDE.

La lucha por la obtención de pedidos procedentes de áreas distintas de la europea y japonesa se está endureciendo progresivamente. A la estrategia de precios muy bajo seguida por Japón, le está siguiendo la de condiciones financieras extraordinarias, como los fondos oficiales de Alemania ofrecidos a países en desarrollo que se conceden a treinta años de plazo y con interés del 3 por 100.

Este proceso de endurecimiento del mercado aún se agravará más si Europa y Japón llegan a un acuerdo de restricción voluntaria por parte de aquélla. En efecto, como ha sucedido en el campo siderúrgico, la demanda internacional restante pasará a ser el primer objetivo de los exportadores japoneses en tal caso.

Para conseguir mantener la presencia de la industria en el mercado mundial, es necesario establecer medios adecuados a nivel de las propias empresas y a nivel supraempresarial, según Construcnaves.

Así los astilleros deberán adaptar o mejorar sus diseños, procesos de trabajo, organización y presencia exterior, a las nue-

vas condiciones, pero existen circunstancias en el momento actual que sitúan fuera de las posibilidades de la empresa la fijación de esta política exportadora:

— La elevada inflación actual y la incertidumbre de su evolución no le permite asumir el riesgo que representa ofrecer precios muy reducidos y fijos para unidades en los próximos veinte-treinta meses.

— A lo anterior se suma el riesgo de paridad de la moneda, cuya relación de cambio depende a largo plazo de la evolución de la situación económica global y de la política del Gobierno al menos a corto plazo.

— El nivel de actividad productiva a desarrollar, del que dependen los costes unitarios futuros y que es consecuencia de la carga de trabajo que proporciona la demanda interior y la exterior, dependientes a su vez de la política económica que se instrumenta.

Se hace preciso, por lo tanto, definir una cuota del mercado futuro internacional e instrumentar los medios de posibilitar su consecución a través de disponibilidades de financiación, seguros de coste, riesgo de crédito y cambio en condiciones equivalentes a las de los principales países competidores. Finalmente es necesario agilizar la formalización de contratos derivados de la demanda interior, que permitan definir los programas de trabajo de 1977. Así al menos se habrá salvado la actividad inmediata. ■

CRONICAS DE IRLANDA

LA OPINION PUBLICA SIENTE EL PROBLEMA PESQUERO

Un joven Irlandés viajará en el barco del Profesor Romero

DUBLIN (De nuestro corresponsal John de Courey).—La cuestión de los límites de nuestra zona de pesca está en la prensa cada día, en la radio y en la televisión, en un sin número de reuniones públicas, en el Gobierno y hasta en las Cortes de Justicia. Lo importante es que, por primera vez en la historia de cincuenta y cuatro años de Estado independiente, la opinión pública irlandesa en su totalidad se emociona alrededor de un problema marítimo.

El acontecimiento que precipitó todo este interés es la retención por una unidad guardapescas de la Marina de Guerra de un gran buque de pesca soviético; unas horas después solamente de otro gran buque, aquella vez búlgaro, que pescaba dentro del límite actual de 12 millas. En el primer caso el capitán soviético no quiso seguir al cañonero irlandés "Grainne", que ordenaba que entrase en el puerto de Cork y el capitán irlandés debió dar la orden de tirar en el mástil del buque de pesca. Inmediatamente se entendió en Irlanda que si grandes buques de pesca soviéticos y búlgaros venían desde puertos lejanos del mar Negro y del Ártico ruso para pescar en la vecindad de Irlanda, las riquezas de estas aguas deben ser aún más grandes de lo que se había creido.

Mucho más importante, pues, que las incursiones, sin duda por error, de los capitanes de buques del Este europeo, es el destino reservado para esta misma zona de pesca por los jefes de la Comunidad Europea en Bruselas, y es esta la gran cuestión abierta por el incidente dramático del capitán ruso. Los jefes de Bruselas se muestran preparados a defender las aguas alrededor de nuestro país contra incursiones rusas, búlgaras y sin duda también españolas, hasta la fecha quizás todavía lejana de la en-

trada de España en la Comunidad, pero absolutamente no contra las incursiones de flotas de pesca no menos grandes y destructoras de Alemania, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña y los Países Bajos. Todo lo que prometió el señor Lardinos, comisario de la Comunidad de Agricultura y Pesca (un cargo que automáticamente disminuye la importancia del segundo), cuando visitó el 9 de octubre nuestra capital fue "cuotas" anuales más grandes para Irlanda y un crédito para la reconstrucción de la flota de pesca irlandesa, lo que se ve aquí como una tentativa de hacer pasar bajo la dominación de intereses financieros continentales nuestra industria de pesca, ahora en pleno desarrollo. Estas condiciones fueron totalmente rechazadas por la organización de los pescadores irlandeses. El Maritime Institute of Ireland y muchísimos grupos sindicales, políticos y otros, varias capitánías de puerto y la organización de los pescadores mismos pidieron al ministro de Asuntos Extranjeros que se declaró netamente simpático a la reclamaciones de la industria de pesca, que perseveró en la posición de firmeza que hasta ahora mantenía en Bruselas.

Entre tanto, la industria de pesca experimentaba otra sensación. Hasta ahora los pescadores, con excepción de los patrones de buques estrechamente organizados en la Organización Nacional de Pescadores, no pertenecían a ninguna organización sindical. Recientemente empezaron a organizarse como miembros del Irish Transport and General Workers Union, el sindicato más fuerte del país con más de 150.000 afiliados, y cuyo secretario general, el senador Michael Mullan, es conocido por su apoyo energético de la lucha para la extensión hasta 50 millas de la zona exclusiva irlandesa.

El joven estudiante David Sheehy, miembro de una familia muy conocida en la historia irlandesa, que fue elegido por el Maritime Institute of Ireland para representar a Irlanda acompañando al profesor Romero, de Santiago de Compostela, que prepara un viaje de un barco construido en imitación de los barcos gallegos de la Edad de Hierro, y que probaría la posibilidad de viajes de barcos de este tipo entre Galicia e Irlanda en aquella época, acaba de concluir una visita al profesor Romero. No halla ni en español, ni en irlandés, ni en inglés palabras para expresar el reconocimiento que siente por la hospitalidad que le dispensaron en Santiago, Vigo y otros lugares que visitó y su admiración por el profesor Romero y su empresa, que ha conquistado la imaginación del público irlandés, impaciente de ver la conclusión victoriosa de una concepción tan interesante.

Apareció el boletín trimestral del Maritime Institute, en el cual se lee que la flota mercante irlandesa ha disminuido el 20 por 100 en menos de dos años, situación peligrosa para la economía nacional y para la defensa del país, contra la cual el Institute ha abierto una campaña de propaganda bastante viva. La aparición del boletín coincidió con el empiezo de la XXI sesión de películas marítimas que se lleva a cabo desde el otoño de 1954, el último jueves de siete meses al año en Dublín. La primera presentación de 1976 trajo a una muchedumbre de aficionados que indicó con entusiasmo su apreciación de esta iniciativa de educación marítima.

El BM, la organización estatal de la industria de pesca, ganó un gran premio internacional, titulado European Management Award, en concurrencia con organizaciones de treinta y tres países, por su contribución importantísima a la vida social de las regiones provinciales irlandesas. Este triunfo se celebró en una gran reunión y almuerzo, a los cuales asistió el primer ministro, señor Liam Cosgrave, en el puerto de Dun Laoghaire. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

CRONICA DE MEXICO

LOS NORTEAMERICANOS CONTAMINAN LAS AGUAS PESQUERAS MEJICANAS

MEXICO (Corresponsal).—El 29 de septiembre sobrevolamos la costa occidental de la Baja California, a una distancia de 15 millas de la orilla, desde Punta Eugenia, BCS, a Ensenada BC Norte.

Hacía pocos días había pasado la corrida del "Blue Fin" y de "Albacora", que aboyaron de Cedros a isla Todos Santos el primero y frente a Todos Santos la segunda. La flota americana y la mexicana se dieron "cita" en el área. Pescó la flota americana dentro de la zona de las 200 millas. Los aviones mexicanos y los barcos guardacostas vieron atuneros pescar en lo que habíamos considerado mar nuestro. Hubo pescadores que se quejaron a la zona naval, pero no fue posible la captura de un solo barco, ya que aún no se ha aceptado por parte de USA que los países latinos extiendan su soberanía más allá de las doce millas.

MANCHAS DE PETROLEO

En islas San Gerónimo empezamos a ver una enorme mancha de petróleo que amenazaba ir hacia la costa, acabando con nutrientes, con la vida de las playas y bahías. Al principio pensamos que sería una mancha pequeña originada por el achique de las sentinelas de los barcos que llegan a isla de Cedros a cargar sal y que hacen dicha operación antes de llegar al lugar; pero a medida que avanzábamos paralelo a la costa, hacia Ensenada, la mancha continuaba, siendo en muchos sitios muy amplia.

Descendimos de 2.190 metros a seis metros de la superficie del agua, frente a Santo Tomás,

para ver la matrícula de unos barcos que pesaban anchoyeta a cinco millas de la costa. Arriba de los barcos, haciendo círculos, se encontraba un avión pequeño norteamericano dirigiendo las maniobras. Uno de los barcos estaba largo. Los tres eran de la empresa Zapata, la que tiene una captura de hasta tres mil toneladas en un día de anchoyeta.

La mancha de petróleo amenazaba seriamente con contaminar las "recibas" de langosta que las cooperativas dejan a flote para ser enviadas a Ensenada.

La procedencia del Diesel que ha contaminado la costa occidental del Estado de Baja California Norte es fácil determinarla, sabiéndose cómo hacen las operaciones las flotas americanas de pesca de los túnidos: cuando se encuentran pescando en Sudamérica barcos de la misma empresa y que están por salir de algún puerto, otros llevan combustible en los tanques de almacenamiento de pescado. Por eso en el caso que nos ocupa pudo ocurrir lo siguiente: varios barcos americanos iban a pescar a Centro y Sudamérica y algunos a Sudáfrica. Para contar con mayor autonomía llenaron de combustible algunos tanques de almacenamiento de pescado. Durante el viaje buscando pesca encontraron el "Blue Fin" en la costa de Baja California Norte y también aboyó el "Albacora" en el de Todos Santos. Al estar capturando fueron agotando los tanques que llevaban agua, hasta que tuvieron que llenar los tanques en que habían echado combustible.

A nuestros funcionarios, a pesar que en otras ocasiones se les ha señalado lo anterior,

se les hace imposible que los tanques con Diesel no contaminen el pescado, pero es que cuando se van a ocupar los tanques se les echa una sustancia que desprende el aceite inmediatamente, se hace circular y se tira al mar, quedando los tanques perfectamente limpios.

Pedir responsabilidades por los daños causados por la "marea negra" resultaría relativamente fácil localizando a los pesqueros norteamericanos que allí faenaban. El camino a seguir sería:

1. Investigar qué barcos salieron a la pesca de San Diego y Los Angeles.
2. Qué barcos salieron de puertos mexicanos a Costa Rica y Panamá.
3. Checar en esos puertos las cantidades de combustibles embarcadas.
4. Checar los libros de Máquinas con los cuadernos de Bitácora.
5. Checar los certificados de máquinas (para saber consumo).
6. Checar las entradas de los barcos a puertos de descarga.

Nuestras autoridades deben pedir a las autoridades americanas del Norte que se haga una investigación de esto a fin de saber quiénes son los responsables de esta criminal contaminación que afectará a miles de pescadores del Estado de Baja California Norte y parte de la Baja California Sur.

Como ya está por llegar el primer "nor wester" (vientos fuertes que soplan en la costa occidental de México), el petróleo se irá a la playa rápidamente, causando serios daños. ■ ABIU ZAMUDIO LUVIANO.

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

Baroja y el Mar (y 4)

"LA ESTRELLA DEL CAPITÁN CHIMISTA"

Baroja escribió esta novela como segunda parte de "Los pilotos de altura". Se continúan, por tanto, las Memorias de Ignacio Embil (el viejo) y la serie incontable de sus aventuras por todos los mares del mundo. Se puede afirmar que culminan éstas con el desastre de La Sampaguita (a la que había que colocar lastres de lingotes de hierro para conseguir su nivelación), barrida por un baguio (tifón filipino) a la entrada de Bocha Chica, cerca de la isla del Corregidor. "Una ráfaga de huracán terrible —nos contará— me tumbó el buque, dejándolo acostado por la amura de babor".

Baroja, tan hábil en la pintura de personajes, junto a Chimista, Embil, El Vizconde o el Tenebroso, nos dejará el retrato siniestro del doctor Mackra. "Era un hombre sombrío, de mal humor, que trataba mal a la gente y tenía mucho odio, sobre todo a las personas jóvenes y sanas". También nos dirá que tenía un miedo terrible a la muerte, hasta el punto de que "hacía experimentos para encontrar un elixir regenerador, y mataba a niños pequeños y utilizaba su sangre". Será, una vez más, la aportación barojiana a la literatura "negra", común a otros muchos escritores, como Valle-Inclán.

LOS VIAJES.—Hijo de su generación y de los padecimientos españoles a raíz del Desastre, no disimulará Baroja su rencor hacia los criollos e incluso hacia los españoles asentados en la isla de Cuba, olvidados de su patria. Nos dirá que La Habana no es más que una ciudad hecha a base de trampas y chanchullos. Pero no por eso dejará de dejarnos bellísimos recuerdos de ella. "Estuvimos contemplando desde el barco el monte. Se veía, primero, la costa blanca, luego, llanuras verdes; después, las colinas pardas, y más lejos, montes altos en vuelos en nubes". Precisamente en la zona del canal de Baracoa, poblada de cuevas, utilizadas antiguamente por los indios siboneyes y caribes, tenían entonces sus escondrijos los piratas del Caribe. Arriba, la Sierra Mestra y el pico Turpino, desde el que se divisa Jamaica. "Al Norte de Cauto se ensancha la ciénaga de Piñama, y al Sur, la del Buey. Todos aquellos islotes o cayos —nos dirá— eran rocosos, y en ellos se levantaban unos rancheríos y casas de guano, donde vivían los pescadores".

A bordo de la fragata La Estrella veremos a Embil descubrir el Pacífico. "Por todos aquellos mares se veían grandes bandadas de pájaros, negros como el azabache".

Con la fragata Maríveles le veremos hacer la travesía de Cádiz a Filipinas, llevando sal, vinos, granos y frutas. A cambio traía a muchos de nuestros oficiales y soldados de guarnición en aquellas islas.

Le veremos entrar en el golfo de Cantón, ciudad que entonces estaba compuesta por otras tres: la china, la europea y la flotante, en la parte del río llamada Wampoa. Le sorprende la visión colorista de los millares de praos, juncos, pontines, saramboas, lorchas, etcétera, sobre los que habita aquella población tan pintoresca.

Será así como Baroja nos hará recorrer varias veces el mundo, unas veces a través del cabo de Hornos y otras bajando al Cabo de Buena Esperanza, para llegar al mar de la China.

PUNTO FINAL.—La aportación de Baroja a la literatura del mar, sin olvidar sus particulares puntos de vista, no deja de ser interesante. Puede que, para muchos, su visión del mar no

sea sino la correspondencia a esa aspiración natural del hombre hacia la libertad. Nosotros creemos reconocer en sus viajes, en su acción vertiginosa, el reflejo de su espíritu soñador e inquieto. Por eso queremos ver en estas novelas suyas, en el fondo intrascendentes, un Baroja más auténtico y tal vez menos conocido.

■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

FRANCIA EN LA PINTURA DE MARINAS DEL SIGLO XVIII



El arte de la pintura sobre temas del mar en el siglo XVIII sólo se distingue en Francia con la figura de tres relevantes pintores, Vernet, Hue y Lacroix, entre los que el primero figura en este capítulo de la Historia como el más insigne del país galo.

Claude Joseph Vernet nació en Avignon el 14 de agosto de 1714 y murió en París el 3 de diciembre de 1780. Era hijo de un pintor decorador y empezó a manejar sus pinceles ayudándose a su padre en la decoración de carrozas para la aristocracia francesa.

Atraído por la pintura italiana de aquella época, decidió trasladarse a Italia a los veintidós años. Hizo su primer viaje por mar, y durante la travesía fue sorprendido por un tremendo temporal, lo que, según cuentan sus biógrafos, decidió su verdadera vocación de pintar el mar y dedicarse por entero a pintar cuantos motivos surgían dentro del marco de este grandioso elemento de la Naturaleza.

Existe una anécdota muy popularizada en la que se dice que durante el gran temporal que vivió en su primera navegación, y para gozar plenamente y con mayor emoción del espectáculo del mar embravecido, hizo que le amarraran al palo mayor del navío en que viajaba, permaneciendo así durante toda la tempestad, admirando la terrible y sublime belleza del gran espectáculo.

Después de veinte años de éxito pictórico en Italia, el ministro de Trabajo del Rey Luis XV de Francia y el marqués de Marigny le comisionaron para pintar los importantes puertos de Francia, con sus barcos y fortificaciones, para dejar representados al óleo los más importantes recursos militares y navales del país. En 1753 comenzó su extensa obra, empezando por el puerto de Marsella, luego siguieron Toulon, Antibes, Bayona, La Rochele, Dieppe, etcétera, hasta veinticuatro cuadros de importantes puertos que figuran todos ellos en el Museo de la Marina, de París, y donde pueden contemplarse para admirar la conjugación armónica de los detalles arquitectónicos de los edificios de la época, con las líneas intrincadas de los navíos amarrados, fondeados o navegando, e incluso añadiendo detalles realistas de la carga y descarga en los muelles, la vida en los puertos y curiosas escenas marineras que dan ambiente, ritmo, color y emoción a la realidad de aquella época.

Vernet fue un artista realmente prolífico y un trabajador incansable. Tiene infinidad de obras en casi todos los museos de Europa. Solo en el Museo del Louvre tiene 38 marinas,

cinco en Génova, tres en el Museo del Prado, de Madrid; ocho en Nápoles, seis en Nancy, cinco en Florencia y un interminable número de cuadros en los museos de Ginebra, Hannover, La Haya, Amberes, Avignon, Basilea, Bergamo, Bruselas, Burdeos, Budapest, Cassel, Cherburgo, Dresde, Galería Nacional de Londres, etcétera, etcétera.

A mucha distancia de Vernet, en sentido artístico, podemos citar al pintor, también francés, Jean-François Hue, nacido en 1751 y muerto en 1823, que siguió pintando los muelles de Francia, siguiendo también su estilo. Y a Lacroix, que hizo copias de los puertos de Vernet y realizó obras representando escenas con elegantes complicaciones de arquitectura y figuras de la época, siendo en realidad Vernet el único entre todos los pintores marinistas de la época que pueden figurar en un alto puesto en el camino hacia la expresión romántica, que fue precedida por el italiano Salvador Rosa. ■

ESTEBAN ARRAGA.

CINE

Y AL FINAL, EL MAR

A partir de los años cincuenta, el cine mundial ha ido recorriendo un indudable camino hacia las sencillez y el realismo, entendiendo este término no en un sentido restrictivo, sino como una y mil formas de acercarse a la realidad del conflictivo hombre de nuestros días.

Este proceso se acentuó a partir de los años sesenta, que contemplaron la eclosión de un cine personal en el que la estrella empezaba a ser el realizador, lo que luego quedó definido bajo el término general de "cine de autor". Así, los simbolismos y el lenguaje en parábola fue cada vez más sustituido por un estilo sencillo, funcional, de mayor eficacia y mucho más directo.

Sin embargo, algunos aspectos parecen haber quedado salvaguardados en su capacidad de simbolismo y de doble lectura, y entre ellos sobresale claramente el uso e interpretación que del mar hacen algunos autores plenamente modernos. Desde John Huston —que lo cita abiertamente en su "Paseo por el amor y la muerte"— a un Vincente Minnelli, que lo usa en su "Castillos en la arena" como telón de fondo dramático, el mar es una fuerza visual, imaginativa y sentimental que el cine de hoy utiliza a unos niveles constantes.

Como culminación del proceso psicológico de unos personajes y como climax final de una acción, el mar ha sido igualmente usado. Es famoso y significativo a este respecto el final de "Los cuatrocientos golpes", de François Truffaut, en el que una imagen fija nos dejaba el recuerdo impermeable de su chico protagonista en el momento de alcanzar el mar, como meta, como ilusión juvenil que le compensaba de una serie de sinsabores y desdichas.

El comentario final de "Los cuatrocientos golpes" parece repetirse ahora en una cinta argentina, "La Raulito", que desde hace unos meses triunfa en las pantallas españolas, contra todo pronóstico, no en su calidad indudable, sino por su capacidad comercial. En efecto, en la cinta realizada por Lautaro Murúa asistimos a una secuencia final en la que la presencia del mar supone para la protagonista una extasis de liberación que la compensa de la incomprendición social en la que la hemos visto sumida a lo largo de la valiosa cinta. A través de una asombrosa interpretación de Marilina Ross conocemos intimamente a este personaje, que termina por buscar el mar como elemento liberador, retomando la idea ya expresada por Truffaut en su primer film.

Con "La Raulito" tenemos de nuevo este uso del mar, por más que su director nos explique personalmente que no conocía la cinta del



realizador francés, pero que claramente implicaba en su puesta del mar al final la idea ya expresa de unir el concepto marítimo con el de libertad. El director argentino insistía, pues, en la utilización simbólica del mar, dentro de un film de corte realista, sin que su narración sufriera por ello desequilibrio o el espectador notara chocante este uso de dos estilísticas en principio dispares.

Una vez más, el cine moderno, con un ejemplo notable, identifica a niveles filmicos el mar a la liberación, las aguas con la libertad. ■

FILATELIA

DOS EXPOSICIONES EN 1977

El filatelia español está de enhorabuena, pues el año 1977 se presenta con unas excelentes perspectivas, ya que en estos momentos ya están programadas dos grandes exposiciones, una de rango nacional y otra de rango internacional.

La primera corresponde a las Jornadas filatélicas nacionales de 1977, que tendrá lugar en Las Palmas de Gran Canaria entre los días del 25 de junio al 7 de julio. El presidente de la comisión organizadora es don Domingo Doreste Ojeda, y está nombrado el Jurado calificador, compuesto por personalidades bien conocidas entre los coleccionistas de sellos.

La segunda es la exposición con rango internacional a celebrar en Barcelona a partir del día 7 de octubre, bajo el nombre de Espamer '77. Esta es la tercera exposición que se celebra bajo este nombre. Las dos anteriores tuvieron lugar en Madrid y Montevideo, siendo por ahora de ritmo bianual. El local elegido para montar esta muestra internacional es el edificio de las Reales Atarazanas.

El hecho que en un solo año se efectúen dos exposiciones del rango de las mencionadas, bien demuestra el auge que está alcanzando el filatelia entre nosotros, y nada más hay que ir cualquier domingo a la plaza Mayor madrileña para contemplar cómo una verdadera multitud participa en su mercado filatélico.

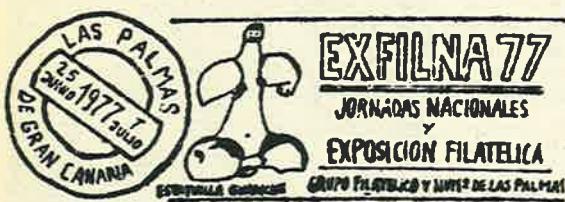
Por otra parte, también buena demostración del auge del filatelia está en la importancia que se le da en los medios de difusión. Periódicos diarios y revistas, contienen informaciones y datos, por la sencilla razón de que hoy día el sello es noticia.

EL PROGRAMA DE EMISIÓN PARA 1977

En el momento de redactar esta crónica aún no se ha hecho público el programa de emisión.

(Sigue Crónicas de Irlanda en la pág. 42)

PROTAGONISTA: LA MAR



(Viene de la página anterior.)

nes para este año. Pero podemos adelantar que habrá dos grupos de cinco sellos relativos a uniformes militares; que el monasterio de este año será el de San Pedro de Cardeña, que la serie de Navidad estará hecha a base de los murales románicos de la catedral de Jaca; que habrá una emisión sobre la industria del automóvil en España, con automóviles antiguos; que habrá un sello para los Correos de Indias o Correos Marítimos, ya que en 1977 se celebra el segundo centenario de su creación, etcétera.

OFERTAS DE MATERIAL FILATELICO

En primer lugar indicamos que todos los pedidos deben hacerse directamente al redactor de esta sección: Luis María Lorente, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30, enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 12 pesetas por gastos de envío.

Oferta de catálogos y libros filatélicos: El arte de colección sellos, 50. Las hojas recuerdo españolas, 50. Catálogo Edifil de España y dependencias postales, 250. Catálogo Edifil de Suiza y Liechtenstein 1975, 90. Catálogo Edifil de Francia-Andorra-Mónaco 1973, 50. Catálogo Edifil del Vaticano 1975, 60. Catálogo Láma de España 1977, 100. Catálogo Láma de Alemania 1976, 100. Catálogo Láma de Francia 1977, 150. Catálogo Láma de España 1976 (2.ª edición), 75. Catálogo Stanley-Gibbons de Gran Bretaña 1975, 120. Catálogo Michel de Alemania (normal), 290. Catálogo Michel de Alemania (especializado), 360. Catálogo Michel de la Europa Occidental, 1.100. Catálogo Michel de la Europa Oriental, 850. Catálogo Michel de Asia, 1.100. Catálogo Michel de América del Sur, 120. Todos los catálogos Michel están redactados en alemán y son

las últimas ediciones. Catálogo de la Exposición Mundial de Filatelia España '75, con la hoja conmemorativa, 750.

Oferta de sellos: SEYCHELLES: Visita del "Queen Mary II" (317/20); 40. Cruz Roja (271/74), 89. Visita Real (291/92), 89. Navidad 1971 (285/87), 62. Sobrecargados con nuevos valores (288/90), 34. Churchill (315/16), 34. Serie general (252/66), 700. Buques (267/70), 89. Carnaval (299/302), 102. Boda princesa Ana (305/06), 42. Gobierno independiente (321/24). Pájaros (293/98), 98. Año internacional de la mujer (325/30), 80. Correos rurales (333/36), 38. Olimpiada de Montreal (noviembre), 81. Bicentenario de Estados Unidos (noviembre), 165. Congreso de ornitología (nov.), 125. Independencia (nov.), 133.

YEMEN DEL SUR: Organización Mundial de la Salud (138/40), 31. Organización Internacional del Trabajo (32/33), 12. Día Internacional de la Enseñanza (34/35), 34. Día de la Familia (43/44), 23. Aniversario de la Independencia (36/39), 31. Día de la ONU (41/42), 19. Liga Árabe (45), 9. Lenin (46), 24. Nuevo edificio de la UPU (47/48), 19. Vestidos femeninos (49/52), 22. Gandhi (40), 9. Palestina (53/55), 32. 22 de junio (nov.), 18. Naciones Unidas (63/64), 17. Constitución (65/68), 27. Derechos humanos (69/71), 30. Agricultura (147/49), 29. Serie general (75/88), 460. Programa mundial de alimentación (145/46), 21. Nasser (95), 20. Aniversario de la revolución (96/97), 20. Población (98/100), 20. Día de la UPU (150/53), 45. ■ LUIS MARÍA LORENTE



EXFILNA 77

ZONA PESQUERA IRLANDESA DE USO EXCLUSIVO DE 50 MILLAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal JOHN DE COURCY).—En los puertos, en el Parlamento, en los bares, en los diarios, en la radio, en la televisión, se habló durante el mes pasado de la lucha de la industria pesquera para establecer una zona exclusiva irlandesa de 50 millas. El pueblo irlandés se reunió alrededor del ministro de Asuntos Extranjeros, como rara vez lo hizo en toda la historia del Estado independiente irlandés, cuando se opuso a la demanda de nuestros socios de la Comunidad Económica Europea de que aceptásemos un límite colectivo común de doscientas millas. La voluntad del país más pequeño de la Comunidad es utilizar para si las riquezas que la Naturaleza le dio cuando situó a Irlanda donde está. Insistió el ministro que el hecho de que las flotas pesqueras de sus socios hubiesen agotado, o casi, la pesca cerca de sus propias costas, no les da el derecho de venir ahora a agotar también las riquezas de las aguas en la vecindad de Irlanda, sobre todo porque, cuando los socios construían cada uno su flota de pesca nosotros estábamos siempre bajo la dominación del Imperio británico y no nos fue posible hacerlo, dada la diversidad de todo el dinero destinado a objetivos marítimos hacia la construcción de la poderosa flota pesquera de la propia Gran Bretaña, que utilizaba a la época puertos irlandeses, e impidió así el desarrollo de una industria pesquera indígena.

En Irlanda creemos que, luchando por una zona exclusiva de 50 millas, servimos también los intereses ulteriores de la Comunidad Europea, así como los de la Humanidad, porque la industria irlandesa ya ha mostrado su determinación de promover no solamente el desarrollo de una pesca lucrativa, sino al mismo tiempo la conservación científicamente controlada de las riquezas enviadas de las regiones marinas vecinas. Además el interés hacia la Oceanografía crece rápidamente en las

- De ella se beneficiarían otros países, pues la dedicaría en parte a la conservación.

Universidades irlandesas, donde así la base se sobre la que podría lanzarse una cuidadosa campaña de conservación.

Hasta ahora los resultados de la lucha están inconclusos, pero el ministro irlandés Fitz Gerald, ha recibido de sus colegas de la CEE promesas de concesiones especiales.

Respecto a la campaña del mes pasado hubo noticias de que la Junta Estatal (An Bord Iascaigh Mhara) que dirige la industria pesquera, había recibido un gran premio europeo (P. A. Visión) en reconocimiento de sus éxitos embalsando la emigración hasta entonces endémica de grandes áreas soladas del Oeste de Irlanda. Recibió el premio de manos del primer ministro Cosgrave, el director de la Junta Brendan O'Kelly, en un almuerzo donde se encontraban todos los que se interesan en Irlanda por el futuro marítimo del país.

El gran éxito del Congreso del Mar celebrado en Barcelona en la primera semana de noviembre por la Liga Naval Española ha suscitado comentarios en la prensa irlandesa. El representante de Irlanda en el Congreso apoyó la iniciativa española de crear una Federación Mundial de Ligas Marítimas y Navales y resultó muy impresionado por la alta calidad de las discusiones. Aprovechó la oportunidad para subrayar las relaciones históricas milenarias que existen entre el pueblo irlandés y los de la Península Ibérica y la importancia de una Federación Marítima verdaderamente mundial, que no excluya a ningún país donde haya una Liga o un Instituto Marítimo.

CELEBRADO EN EL ESCORIAL

TURNO DE VACACIONES PARA PESCADORES Y SUS ESPOSAS

MADRID (Redacción).—Del 1 al 15 de diciembre se ha celebrado en San Lorenzo de El Escorial un turno de vacaciones para pescadores y sus esposas, organizado por el Instituto Social de la Marina. Al mismo asistieron cuarenta y siete matrimonios, procedentes del litoral peninsular e insular.

Además de los gratos días de convivencia pasados entre compañeros, los asistentes realizaron numerosas visitas a lugares históricos y monumentales, entre otros el propio Escorial, Aranjuez, Valle de los Caídos, La Granja, Ríofrío, Segovia, Toledo y palacio de Oriente, de Madrid.

Durante su visita a Madrid, al término del turno de vacaciones, el grupo participó en una comida organizada por el Instituto Social de la Marina, y celebrada en la Escuela Sindical de Hostelería, a la que asistieron el secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés, y el vicesecretario general, don Gerardo Harguindegay.



Grupo de asistentes al turno de vacaciones celebrado en El Escorial.

EL TIEMPO en la MAR

FERNANDO MEDINA



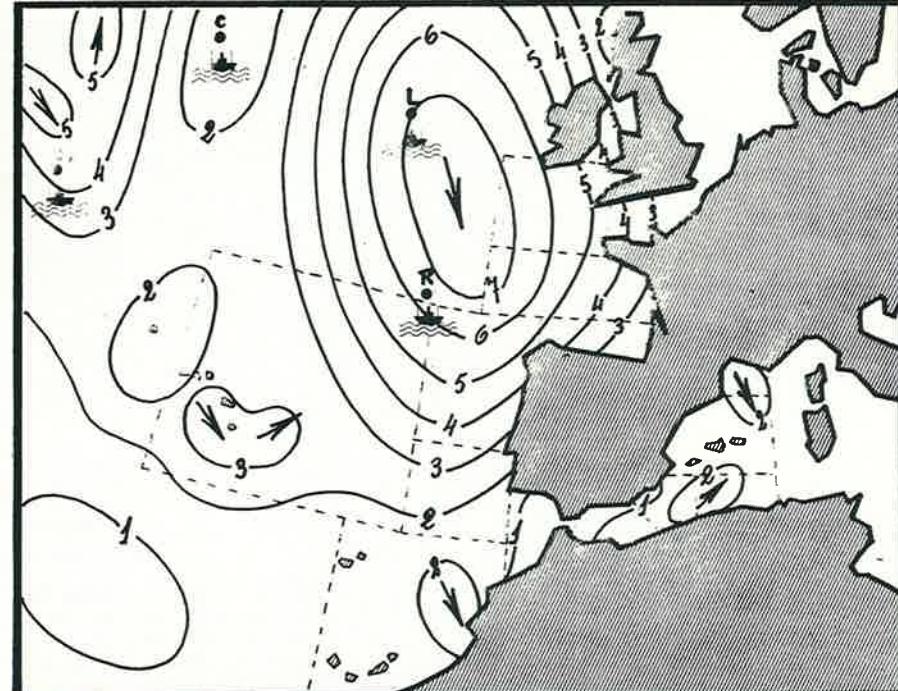
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

El mes que acaba de terminar se comprobó —marítimamente hablando— como muy movido en su primera mitad y más bien encalmado en su segunda. Durante los primeros quince días fueron muy frecuentes los temporales y —por lógica secuela— las mareas encrespadas, principalmente en nuestras zonas marítimas situadas al Norte y al Oeste de la Península Ibérica. A este respecto les ofrecemos la carta de oleaje —mapa número 1— de las 6 Z del día 7, que es, sin duda, la más significativa de las analizadas durante todo el mes por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Los vientos, como ven, proceden del NW (salvo en el Mediterráneo y no siempre), con intervalos de temporal al Norte del paralelo 45 N y al Este del meridiano 23 W. En Gran Sol y Vizcaya se alcanza la fuerza 8 de la escala Beaufort (34 a 40 nudos), y en el Cantábrico y Finisterre, la fuerza 7 (28 a 33 nudos). En las dos primeras levanta olas de seis a siete metros (mar arbolada) y en las dos segundas de

hasta cinco y seis metros (muy gruesa a arbolada). En Azores oscila la altura del oleaje entre los dos y los tres metros en el SW y entre los cinco y los seis en el NE. En las demás zonas de responsabilidad española se registran, como ven, olas de uno a dos metros.

De todos modos —y siguiendo con el resumen de noviembre— volvió a agitarse la mar durante los tres últimos días de mes, alcanzándose el 29 olas de hasta siete metros en Gran Sol y Vizcaya, de cinco a seis en el Cantábrico y Finisterre, de cuatro a seis en Azores y de dos a cuatro en San Vicente, con frecuentes temporales de Poniente en las cinco primeras zonas.

El mapa número 2 —entrando ya en los pronósticos medios para diciembre— muestra el número previsto de días de temporal o ráfagas atemporaladas (fuerza 7 o más Beaufort) en las distintas zonas marítimas y que, como apreciarán, aumenta considerablemente con respecto a los últimos meses. Las flechas indi-



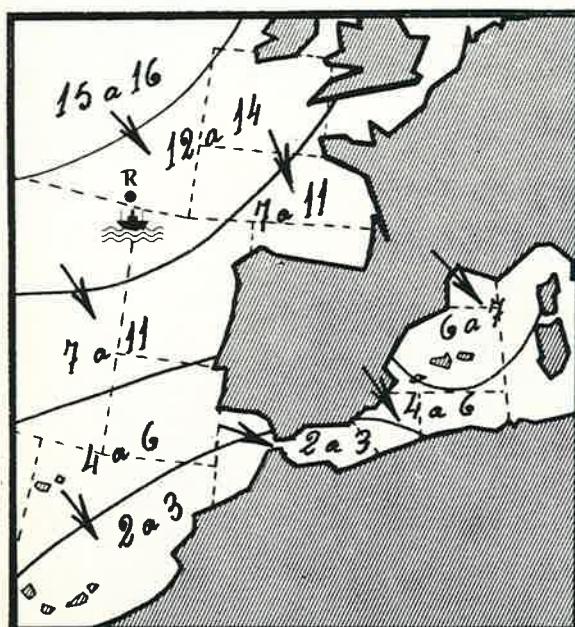
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante el pasado mes de noviembre. Correspondiente a las 6 horas Z del día 7.

can la dirección más probable del viento, en las áreas correspondientes, los días de temporal. Observarán claramente que es el NW la dirección dominante.

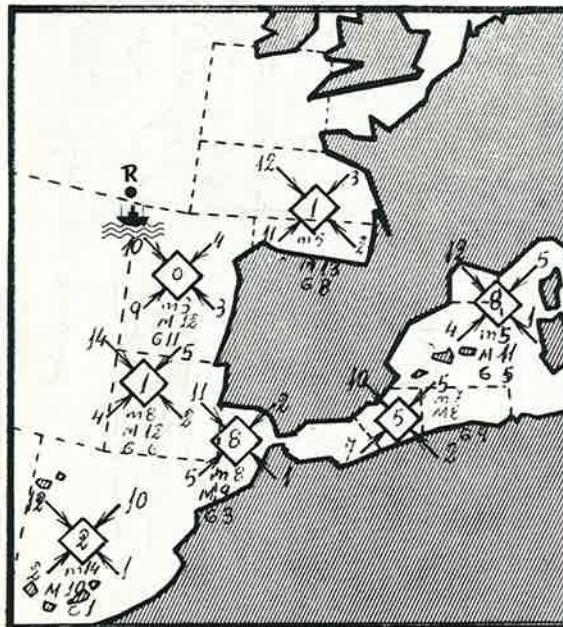
En el mapa número 3 se resume gráficamente el estado previsto del viento y de la mar para el mes de diciembre. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo muestra el número medio de días en que, para las distintas zonas, la mar provendrá del cuadrante correspondiente: N a E, E a S, S a W y W a N. El número del centro del rombo indica el de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan hasta completar los treinta y uno que tiene diciembre, corresponden a mares confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual de días de mar rizada a marejada (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 (de cuatro metros en adelante), que expresamos por

una "G". También en este apartado de altura de las olas hay que aplicar cuanto decíamos en el anterior: que los días que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta diciembre, corresponden a oleajes intermedios.

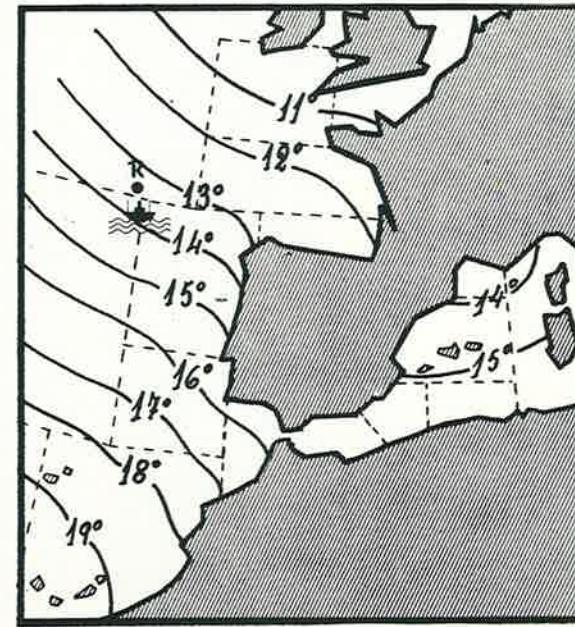
Por fin, el mapa número 4 muestra claramente lo que para el mes de diciembre será la temperatura superficial del agua del mar en las distintas zonas, apreciándose —por lo menos— un descenso de dos grados centígrados en cada una de ellas. Y no es más porque, como veíamos en los mapas anteriores, parece bien a las claras que, durante el mes en curso, van a "mandar" los Ponientes y no específicamente los Nortes. Por otro lado —y ya para terminar—, añadiremos una vez más que la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la de la capa de aire que tiene inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre lo contrario. ■ FERNANDO MEDINA.



MAPA NUMERO 2.—Días de temporal previstos para el mes de diciembre en curso. Las flechas indican la dirección dominante del viento.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de diciembre.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas —medias— previstas del agua del mar en superficie durante el mes de diciembre.



Colegio El Mosteiro del Instituto Social de la Marina, en Sada (La Coruña). Vista general de la ampliación del colegio, que entró en servicio el pasado mes de septiembre.