

TVE PRESENTA
"LA MAR, ESE MUNDO MARAVILLOSO"
 Un programa dedicado a fomentar las vocaciones marineras y a dar a conocer el trabajo en la mar.
 Viernes alternos, 7,50 tarde
"LA MAR, ESE MUNDO MARAVILLOSO"

MARES DE ESPAÑA
 Un programa para todos los marinos y pescadores españoles que trabajan en el extranjero, que se emite por onda corta los viernes alternos, 1,15 de la madrugada, a través de **RADIO NACIONAL DE ESPAÑA**

hoja del mar

Número 33 ♦ Año III ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ Octubre 1967

Lo dice un Patrón Mayor de la Ría de Arosa

Hay mariscadores fraudulentos, que han arrasado los criaderos de almeja y terminarán por matar todos los restantes

Sólo una vigilancia suficiente acabaría con estos desaprensivos

Santa Eugenia de Riveira. (De la Delegación de CIFRA). Para que nos hablara de los motivos a que achacan los medios marineros la falta de almeja observada este año en todos los criaderos naturales de la ría de Arosa, hemos llegado hasta un veterano patrón mayor de una importante Cofradía de Pescadores de Arosa. Desea, naturalmente, que se respete su incógnito. Pero manifiesta lo siguiente:

—Como todos los años, la almeja ha crecido y ha habido abundancia, pero antes de abrirse la veda todos los criaderos fueron arrasados. Hay una serie de desaprensivos pescadores que amparados en la falta

de vigilancia, por las noches, en barcos a motor, con unos grandes rastros, a los que llamamos «can-can», exterminan los criaderos. Lo peor no está en que son sólo ellos los que se benefician de este fraude, sino que matan y terminarán por hacer desaparecer los criaderos naturales del pulpo, jibia, calamar y, naturalmente, de todos los moluscos: almejas, vieiras, berberechos, etcétera.

Refiriéndose a la falta de vigilancia, dice:

—El año pasado hemos logrado que el ministerio de Marina proporcionara una lancha rápida para vigilancia en esta ría precisamente, ya que se alegaba

que la lancha guardacostas que está de servicio es lenta, y los desaprensivos que usan estas artes utilizan barcos más rápidos. La lancha vino, se ha probado y desarrolla una velocidad de treinta millas. En un par de horas puede recorrer a lo largo y a lo ancho todas las playas de la ría. Sin embargo, ahí está, sin que se haya llegado a utilizar.

HA FALLECIDO EL ALMIRANTE D. JUAN PASTOR TOMASETY

A las dos y media de la tarde del día 3 de noviembre, falleció el almirante don Juan Pastor Tomasety, presidente delegado del Instituto Social de la Marina.

El almirante Pastor se sintió repentinamente enfermo unos días antes, y ante la gravedad de su estado, fue ingresado en una clínica. Contaba al morir 77 años de edad.

HOJA DEL MAR, al informar de tan irreparable pérdida, une su testimonio de pésame a los innumerables que reciben su viuda e hijos, que en gran mayoría proceden de todos los puertos españoles.

(Más información y datos biográficos en pág. 3.)

Tres barcos bermeanos pescan túnidos en el Mediterráneo

El resto de la flota está a la expectativa, para dirigirse a la misma zona si tiene éxito la segunda expedición que se ha realizado.

Bermeo. (Especial para Hoja del Mar).—Ha llamado poderosamente la atención la noticia de que tres embarcaciones de este puerto se han dedicado a la pesca de altura en aguas del Mediterráneo. Parece algo así como la venta de trigo por España a Argentina o el préstamo que hizo Alemania a Inglaterra después de la Guerra Mundial. Las opiniones se dividen en Vizcaya: unos dicen que la noticia es insólita; otros que no es tan rara y que hay precedentes como, por ejemplo, que durante estos últimos años se hayan estado vendiendo y consumiendo en Santurce sardinas que todos creían procedían del Cantábrico, cuando en realidad eran llegadas de Vinaroz.

Pero vayamos a la noticia: Las embarcaciones que se dedicaron a la pesca de bonito y atún en el Mediterráneo fueron las bermeanas «Alto de Oiz», «Hermanos Bulubasper» y «Brisas del Pacífico», que recogieron 1.500 kilos de atún de 12 a 16 kilos por pieza y 27.500 kilos de bonito. El atún fue vendido en Barcelona a 42 pesetas kilo, y el bonito llevado a Bermeo y vendido a 32,40 y 31,45 pesetas el kilo. Quedaron existencias a bordo, pero se desconoce la cantidad, pues, por lo visto las respectivas tripulaciones guardan el secreto.

Las embarcaciones se desplazaron al Mediterráneo —decisión que extrañó bastante— por referencias de capitanes de la Marina Mercante, que habían efectuado algunas capturas en sus travesías.

Como en Barcelona no existe una organización para la comer-

cialización del atún y el bonito en fresco, los tres barcos se dirigieron a Génova (Italia) con intención de entablar relaciones comerciales para futuras ventas. Los patronos creen que en un principio fueron tomados por contrabandistas por las autoridades italianas, si bien todo quedó aclarado al comprobarse la existencia de la pesca capturada a bordo. Como no hicieran ninguna venta en Génova, el 15 de octubre regresaron a Barcelona, donde llegaron tres días más tarde.

Los tres pesqueros han vuelto a faenar en el mismo lugar del Mediterráneo, donde tanto atún y bonito encontraron, pero el grueso de la flota bermeana no se ha decidido a seguirles, hasta tanto se compruebe el éxito de esta segunda experiencia.

El resto de la flota se encuentra en escala en Algeciras, pendiente de dichos resultados. Cuentan que habían permanecido en contacto por radio con las tres embarcaciones, a cuyos patronos preguntaban dónde se encontraban, y que éstos respondían: «¡Muy lejos, muy lejos!», sin dar más explicaciones y sin que ellos pudieran imaginar que andaban buscando túnidos por el Mediterráneo.

De resultar positiva la nueva zona de pesca de estas especies, todas las embarcaciones bermeanas se dirigirían a aquellos caladeros, alternando así los desplazamientos a los bancos del Estrecho y africanos, a donde suelen desplazarse estos barcos actualmente.—Arturo Quintero.

REPORTAJE EN GORREI

(páginas centrales)



Buceadores árabes y langosteros canarios en las costas del Sahara

Van a ser estudiados los problemas pesqueros de Canarias

Se va a celebrar en Madrid una reunión científica, en la que participarán casi un centenar de oceanógrafos de los más prestigiosos del mundo científico europeo. El tema de estudio será el de los recursos vivos en

la plataforma continental canario-africana y las pesquerías entre el Estrecho de Gibraltar y Cabo Verde.

El banco pesquero canario-africano, tradicionalmente explotado sólo por pescadores canarios, sufre desde hace unos cinco años la pesca intensiva y discriminada de flotas de arrastre pertenecientes a 17 países. Se trata de un rico depósito faunístico constituido por un litoral de mil kilómetros de largo y un territorio sumergido y unido a la costa que alcanza los 130.000 kilómetros cuadrados, es decir, la tercera parte de la superficie de España.

Gran reserva pesquera

La importancia económica de esta gran reserva pesquera de España, tan próxima a Europa, es enorme. Lo demuestra el hecho de que haya sido incluida en el campo de estudio del International Council for the Exploration of the Sea, reputado como el primer centro internacional de investigación oceanográfica.

Por su parte, el Instituto Español de Oceanografía, dependiente de la Subsecretaría de la Marina Mercante, sigue orientaciones de acuerdos internacionales en su estudio de ciclos de orientación de cada una de las especies de interés comercial amenazadas de extinción.

Normas de explotación

Estos estudios están encaminados, además, a tratar de imponer a las naciones que en la actualidad pescan, indiscriminadamente, normas de explotación racional que permitan la recuperación simultánea de los yacimientos y, por tanto, salvar-

los de su depauperación y extenuación.

España tiene un especial derecho, como país costero, a negociar, primero, y a adoptar, después, medidas unilaterales de conservación apropiadas para cualquier sector de la alta mar adyacente a su mar territorial, siempre que las medidas adoptadas se funden en adecuados estudios científicos.

Países depredadores

Estos estudios científicos tienen como objetivo demostrar el agotamiento del banco y señalar las vedas, tamaños de redes, artes utilizables y otras cuestiones para salvaguardar la riqueza que el Derecho Internacional ha puesto bajo la custodia de España.

La razón principal del cumplimiento de todas estas medidas señaladas descansa, sobre todo, en nuestro propio interés. Muchos de los países que explotan el banco, como sucede con el Japón, son depredadores por sistema, en cuanto basan sus pesquerías en las capturas masivas de los lugares óptimos y no defendidos, con el propósito de abandonarlos una vez esquilados, en busca de otros venenos vírgenes o poco explotados. Luego, pasados unos años, vuelven al punto de origen, por si el banco se hubiera recuperado. Y así sucesivamente.

Los recursos de alta mar

Fundada en esta consideración y otras, la Convención de Ginebra reconoció el derecho especial del país costero a tomar la iniciativa en nombre de la Humanidad, verdadera propietaria de los recursos de alta mar, de la defensa de estos

recursos, y en nombre propio, como país más directamente interesado, puesto que el agotamiento del banco dejaría a sus pescadores habituales y a las industrias basadas en capturas de cuantía constantes en completa ruina.

El problema afecta a grandes núcleos de la población canaria, que viven en gran parte del rendimiento de las pesquerías y de la salazón de sus capturas.

Creación de unos laboratorios

Para realizar los estudios necesarios se requiere la creación de unos laboratorios, que se propone instalar el Instituto Español de Oceanografía.

Las investigaciones estarán también encaminadas a la repoblación marisquera de las islas, el mejor aprovechamiento de ciertas zonas y distintos estudios.

Y además de estos problemas, exclusivamente canarios, hay que señalar los estudios que exige la zona costera de Río de Oro, cada vez más necesitada de una ordenada explotación marisquera.

La langosta verde y rosa

Por otra parte, el estudio científico de los recursos del litoral sahariano, para fundamentar su desenvolvimiento económico, es suficiente justificación de los nuevos laboratorios. Piénsese que de la langosta verde y rosa, con una capacidad de explotación de 6.000 toneladas anuales, la producción española sólo aprovecha 300 toneladas, aunque sus caladeros estén precisamente en zona nacional.

LOS PROBLEMAS DE LOS MARINOS ESPAÑOLES ENROLADOS EN BARCOS EXTRANJEROS

No cuentan con ayuda ni protección de los sindicatos españoles, en caso de diferencias con los armadores que les contrataron

Bilbao.—El problema de aquellos marinos que se ven obligados a contratarse y enrolarse en buques extranjeros ha sido abordado por el presidente de la sección social de la marina mercante de Vizcaya, don Juan Anchía, en una carta abierta hecha pública en Bilbao.

La carta hace referencia a los problemas que se presentan a estos marinos: contratos que no especifican derechos ni obligaciones, falta de traducción al castellano de las cláusulas y reconocimiento único de los tribunales del país bajo cuya bandera navega el buque, con lo que los sindicatos españoles no pueden ofrecer ninguna protección a estos marinos en caso de diferencias que, desgraciadamente, se presentan con demasiada frecuencia.

Entre el 10 y el 15 de diciembre próximo

El mercante "Savannah", de propulsión nuclear, hará escala en el puerto gijonés de El Musel

Gijón.—El primer buque mercante de propulsión nuclear, el norteamericano "Savannah", hará escala en el puerto exterior Gijonés de El Musel, en viaje directo desde Nueva York, entre el 10 y el 15 de diciembre próximo. A tal efecto, un delegado de la "Firs Atomic Ship

Transport Inc.", compañía subsidiaria de la "American Export Isbrandtsen Lines Inc.", que tiene concesión oficial para explotar comercialmente dicho buque, ha hecho una visita a Gijón para recoger personalmente datos y características del puerto de El Musel.

SUSCRIPCION A LA "HOJA DEL MAR"

D. _____ (1)
(nombre y dos apellidos del solicitante)

_____ (profesión o actividad a la que se dedica) _____ (categoría profesional)

_____ (empresa donde presta sus servicios) _____ (barco donde presta sus servicios)

DESEA QUE SE LE REMITA LA "HOJA DEL MAR" A LA SIGUIENTE DIRECCION:

_____ (domicilio) _____ (localidad)

_____ (provincia)

Recórrase este formulario y diríjase a:
HOJA DEL MAR
Instituto Social de la Marina
Géneva, 24 MADRID-4

(1) Si es una Empresa la que solicita el alta de suscripción y desea recibir varios ejemplares de la HOJA DEL MAR (en número no superior a diez) deberá adjuntar una cuartilla donde se especifique el número de ejemplares que desea recibir y donde conste el sello de la Empresa.

89 MILLONES EN PRESTAMOS CONCEDIDOS POR EL CREDITO SOCIAL PESQUERO

Madrid.—En la última reunión del comité ejecutivo del Crédito Social Pesquero se han concedido préstamos por un importe total de ochenta y nueve millones de pesetas. De éstos, treinta y cinco son destinados a obras sociales de Cofradías de Pescadores, cooperativas de producción pesquera y adquisición de haladores mecánicos, y el resto a adquisición de artes y pertrechos de pesca, motores y elementos complementarios, equipos electrónicos, etcétera.

Ha fallecido el almirante Pastor Tomasety

Poseía una brillante Hoja de Servicios a la Armada

En 1956 fue nombrado Presidente-Delegado del ISM

Estaba en posesión de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras

El almirante don Juan Pastor Tomasety nació en Madrid, el 16 de agosto de 1890. Contaba, pues, al morir, 77 años de edad.

De guardiamarina (año 1907), estuvo embarcado en la fragata "Nautilus" y en el crucero "Carlos V". De alférez de navío, a cuya graduación ascendió en 1907, en el acorazado "Pelayo", crucero "Carlos V", en los cañoneros "Laya" y "Alvaro de Bazán" y en los torpederos 13 y 14. De teniente de navío embarcó en el acorazado "Alfonso XIII",

ira Naval, precisamente en el año en que se inauguró dicha escuela. Era, en la actualidad, el único superviviente de los que tomaron parte en aquel curso.

Al organizarse la primera flotilla de destructores fue nombrado jefe del Estado Mayor de la misma. De 1928 a 1931 fue agregado Naval de la embajada de España en Londres, y posteriormente mandó el "Contramaestre Casado", y el destructor "Velasco", en cuyo destino

rra", y posteriormente comandante del destructor "Gravina".

Ascendido en 1939 a capitán de navío, en 1940 mandó el "Canarias", y al cesar en el mando de este buque, un año después, fue designado jefe de Estado Mayor de la Escuadra.

Posteriormente fue nombrado jefe de Operaciones del Estado Mayor de la Armada y al mismo tiempo, director de la escuela de Guerra Naval, continuando al ascender a contralmirante en el mismo destino, haciendo el curso de la Escuela Superior del Ejército. En octubre de 1941, fue nombrado comandante general de Canarias.

En 1948 ascendió al empleo de vicealmirante, siendo nombrado Almirante Director de Material y, posteriormente, Almirante Comandante General de la Escuadra.

Al ascender a almirante (1951) pasó a mandar la capitania general del departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo. En noviembre de 1952 es nombrado jefe del Estado Mayor de la Armada, hasta el 1 de septiembre de 1956, fecha en que cesó por haber cumplido la edad reglamentaria.

Aquel mismo año fue nombrado presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, y también presidente de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Estos cargos los desempeñó ininterrumpidamente hasta su fallecimiento.

El almirante Pastor Tomasety estaba en posesión de las siguientes condecoraciones: Ca-



ballero de la Orden del Mérito Naval, con distintivo rojo; Caballero de 1.ª Clase de la Orden del Mérito Militar, con distintivo rojo; Placa de 1.ª Clase de la Militar Orden Naval de María Cristina; Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; Comendador de la Orden del Fénix; Medalla de la Campaña de Africa; Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco; Gran

Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico; Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar; Aguila Alemana; Comendador de San Mauricio y San Lázaro (verde); Gran Cruz de San Benito de Avis (verde); Caballero con Cruz y Placa de la Militar Orden de San Hermenegildo; Legión del Mérito de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, etcétera.

Don Juan Pastor Tomasety, que tan brillante historial militar tuvo, ha dejado en el Instituto Social de la Marina, al que dedicó con gran entusiasmo y cariño la última etapa de su vida, un recuerdo imborrable, por su aján de servicio a la obra social del organismo, y la gran caballerosidad y afecto que siempre tuvo con marinos, pescadores y funcionarios.



en los cruceros "Reina Regente" y "Extremadura" y en los cañoneros "Infanta Isabel" y "Laya". Durante este empleo mandó el "Laya" y los torpederos 13 y 19.

Navegó por España y el extranjero tomando parte en las campañas de Africa desde 1909.

Ascendió al empleo de capitán de corbeta en febrero de 1926, cuando se encontraba haciendo el curso de la Escuela de Gue-

—año 1934— ascendió a capitán de fragata.

Aquel mismo año fue nombrado subdirector y profesor de Táctica de la escuela de Guerra Naval. Desempeñaba este destino cuando sobrevino el Movimiento Nacional, siendo encarcelado en El Escorial por los republicanos. Tras innumerables vicisitudes logró cruzar el frente pasando a zona nacional. Fue entonces, nombrado segundo comandante del crucero "Nava-

Inauguraciones para trabajadores del mar en la provincia de Santander

En la primera quincena de noviembre se inaugurará en Santander la escuela reconocida de formación profesional Náutico-Pesquera, del Instituto Social de la Marina. Con posterioridad a este acto, y en la misma jornada, serán inauguradas noventa viviendas para pescadores en Santoña y sesenta en Castro Urdiales, en grupos que han sido construidos por el citado organismo.

Estas inauguraciones serán presididas por el subsecretario de Trabajo, don Antonio Ibáñez Freire, y por el director general y restantes mandos del ISM.

En nuestra próxima edición ofreceremos amplia información literaria y gráfica sobre estos acontecimientos.



SE HUNDE EN EL GOLFO DE VIZCAYA EL PESQUERO «SAN EDUARDO»

Afortunadamente, no ha habido desgracias personales y los catorce tripulantes han regresado ilesos a Bilbao

Bilbao.—Según ha informado la estación costera de Ondárroa, el barco pesquero «San Eduardo», con base en dicha localidad marinera vizcaína, se hundió en aguas del golfo de Vizcaya, en una zona situada exactamente a 46 grados 15 minutos latitud norte y 1 grado 58 minutos longitud oeste. Las causas del naufragio se deben a un incendio que se originó a bordo. Todos los tripulantes fueron puestos a salvo.

El fuego se inició, por causas desconocidas, en la sala de máquinas para propagarse rápidamente al puente de mando y al resto de las dependencias del barco.

Al advertirse el siniestro, la tripulación dio aviso inmediatamente a otro buque pesquero que faenaba en las proximidades de aquella zona, el «Gran Marinela». Este se acercó al pesquero siniestrado y sin pérdida de tiempo fue recogiendo uno a uno a los catorce hombres que formaban la dotación del «San Eduardo».

La cofradía de pescadores de Ondárroa ha informado que, según parece, los tripulantes del «San Eduardo» tuvieron el tiempo justo para ponerse a salvo, ya que, minutos después de subir todos a bordo del «Gran Marinela» y de alejarse este buque del siniestrado, se oyó una pequeña explosión, procedente sin duda de la sala de máquinas. Poco después, el barco se hundió.

«De no haber estado tan cerca el «Gran Marinela» —ha dicho un empleado de la cofradía de pescadores ondarresa—, quién sabe lo que hubiera sucedido. Tal vez hubiéramos tenido que lamentar desgracias personales».

Ya con los marineros del «San Eduardo», el «Gran Marinela» puso proa inmediatamente a la base de partida de Ondárroa, en donde eran esperados los tripulantes del barco hundido. De acuerdo con las informaciones transmitidas por radio a la estación costera, los catorce hombres, con el patrón, don José García Vázquez, se encuentran perfectamente.

El pesquero «San Eduardo», de casco de madera, fue construido en 1962 en unos astilleros de Motrico (Guipúzcoa) y está dedicado desde entonces a las operaciones de pesca de arrastre. Era propiedad del armador don Alberto Arambarri, de Ondárroa, y tenía un arqueo bruto de 124 toneladas. Sus restantes características técnicas eran: 25 metros de eslora; 6,30 de manga y estaba propulsado por un motor de 350 caballos de fuerza.

Relato de los pescadores supervivientes

Bilbao.—«El accidente se produjo, de manera inesperada, cuando nos encontrábamos faenando a unas 180 millas de la costa española, más o menos a la altura del puerto francés de «La Pallise», ha manifestado Florentino Riestra, uno de los catorce pescadores que componían la dotación del «San Eduardo».

«De repente —ha añadido—, oímos una explosión y en seguida comenzó a salir mucho humo y algunas llamas de dentro del barco. Con exactitud no sabemos cuál es la causa, pero pensándolo después hemos llegado a la conclusión de que ha tenido que ser por algún contacto en la instalación eléctrica del cuadro de la sala de máquinas».

Florentino Riestra, que es natural de Gijón, pero trabaja como pescador en Ondárroa desde hace años, continúa su relato:

«Al principio nos quedamos inmóviles durante unos segundos. Después, viendo que no dejaba de salir humo y llamas, inmediatamente nos enfrascamos, a toda prisa, en la tarea de soltar las lanchas salvavidas y escapar en ellas del barco incendiado. Con toda la rapidez del caso, puesto que temíamos nuevas explosiones, lanzamos al agua las lanchas y todos abandonamos la embarcación».

Alguien trató de pedir socorro por radio, pero la onda expansiva de la explosión había llegado hasta el puente de mando y había inutilizado la emisora instalada allí. El timón también había quedado sin gobierno y el «San Eduardo» empezó a hundirse poco a poco. Antes de transcurrida media hora, ya había desaparecido entre las aguas.

El primer buque que acudió en auxilio fue un pesquero francés de la matrícula de Sables D'Olonne, que faenaba por aquellas proximidades. Los pescadores franceses se apercebieron del accidente al ver la densa humareda y oír la explosión; prontamente se situaron cerca del «San Eduardo», cuando ya los catorce tripulantes españoles habían saltado a los botes salvavidas. Poco después se acercó el «Gran Marinela», que operaba un poco más lejos. Los primeros naufragos subieron a bordo del barco francés, del que luego pasaron al «Gran Marinela». Al poco rato se vio evolucionar sobre ellos un avión francés de reconocimiento. Pero al apreciar que los pescadores ya habían sido recogidos, desapareció.

Inauguración de la clínica de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en Barbate de Franco

Cádiz. (De nuestro corresponsal).—En Barbate de Franco tuvo lugar la inauguración de la clínica de la seguridad social de los trabajadores del mar «Nuestra Señora del Carmen».

Los servicios sanitarios inaugurados se han instalado en dos plantas de la clínica que en aquella localidad tiene la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y consisten en un ambulatorio, integrado por cuatro salas de espera, cuatro de consultas de médico, sala de curaciones y servicio de radiografías.

Se han instalado, además, una clínica de maternidad y un hospital infantil, con sus corres-



pondientes servicios de quirófano, nido, etcétera.

Al acto de inauguración asistieron los directores de la Mutualidad de Accidentes de Mar

y de Trabajo y del Montepío Marítimo Nacional, así como el gobernador civil de la provincia, jefe provincial de Sanidad y otras autoridades y representaciones.—HARGUINDEY.



«SAUDADE», DE ALDÁN, OTRA COOPERATIVA DE PRODUCCION PESQUERA EN PONTEVEDRA

Varias expediciones de técnicos en cuestiones pesqueras han visitado el puerto de Vigo

Vigo. (De nuestro corresponsal).—Siguiendo el ejemplo de los marineros de Cangas de Morrazo, constituidos en cooperativistas para explotar en común las embarcaciones, de las cuales se constituyen en armadores y tripulantes a la vez, en el puerto de Aldán, villa del mismo ayuntamiento de Cangas, pero en la otra vertiente de esta península, y en la ría de Pontevedra, se ha constituido una nueva cooperativa, de dieciséis marineros, con el nombre de «Saudade», la cual explotará el pesquero «Babieca», construido en astilleros vigueses y del tipo de los otros entregados recientemente a las cooperativas de Cangas.

En todo el litoral gallego se está extendiendo el interés entre los marineros modestos, de agruparse en cooperativas de esta clase, para acogerse a los beneficios oficiales y explotar sus embarcaciones en equipo.

Visitas de técnicos al puerto pesquero e industrias del mar en Vigo

En estos últimos meses han

sido varias las expediciones de técnicos en cuestiones pesqueras e industrialización de la pesca que han visitado el puerto pesquero de Vigo —uno de los primeros de Europa en su organización moderna y capacidad—, como también las diversas grandes factorías de pesca y derivados de la misma.

Técnicos de la congelación

Sobre medio centenar de técnicos de las industrias del frío y la congelación, que asistieron a las jornadas internacionales del frío industrial celebradas en Madrid, una vez clausurado el congreso, se trasladaron a Vigo, en donde visitaron en primer lugar el gran complejo de «Pescanova», pasando después a «Frigoríficos Vigo», empresa «Mar», «Massó Hermanos» y otras; de cuyas vistas todos estos miembros de la FAO salieron altamente impresionados, ponderando grandemente la organización y capacidad del puerto vigués, cuyas industrias del mar están a la altura de las

mejores del mundo y en plena evolución de sus modernas y nuevas flotas. Como asimismo elogiaron los centros de enseñanza como la Escuela de Formación Náutico-Pesquera-Conservera «Almirante Nieto Antúñez», en donde se forman los hombres del mar para las nuevas técnicas de la pesca y la industrialización de la misma.

Misión japonesa de técnicos del frío

Otra importante visita la realizó un grupo de diez técnicos de las industrias del frío japonesas, que hicieron un largo recorrido por los puertos y complejos industriales del mar y de los diversos países de Europa y también de los Estados Unidos.

Estos técnicos japoneses se admiraron del auge de la industria pesquero-conservera de España y de un modo especial del puerto de Vigo y su volumen pesquero-conservero moderno.

Benedicto CONDE

D. Adolfo Garachana, procurador en Cortes

En nuestra última edición dejamos de consignar —por un olvido involuntario— la elección de don Adolfo Garachana Muñoz para procurador en Cortes, en represen-

tación de las uniones nacionales de Cooperación. El señor Garachana es funcionario del Instituto Social de la Marina, secretario técnico de la Mutualidad de Bajura.

trabajo y cultura

FUNCION SOCIAL DEL TRABAJO

DE los tres caracteres —personal, necesario y social— que nos servirían para un análisis de la concepción del trabajo realizado por el hombre como persona humana, hoy sólo vamos a detenernos en uno muy concreto: en el carácter social del trabajo.

La doctrina de la Iglesia considera al trabajo como un medio ofrecido por Dios a los hombres para que cooperen a la obra de la creación, y para construir entre todos la ciudad terrestre. Por tanto, se desprende una primera consecuencia de lo dicho: el trabajo es un factor de unidad. Unidad que ha de llevar a procurar a la sociedad los bienes y los servicios que le son necesarios. De esta forma se pone al servicio del pueblo, en un proceso común para el perfeccionamiento de cada uno de los miembros de la comunidad social.

Ahora bien, a lo largo de la historia han sido muy diversas las formas de entender y de dirigir el trabajo. En los avatares de las distintas ideologías que por el mundo han circulado, se han entendido de muy diversas formas los caracteres que el trabajo había de tener en la sociedad.

Todavía en nuestro tiempo el trabajo está entendido bajo la mentalidad liberal-capitalista o la mentalidad marxista. Tales mentalidades han llevado a que el trabajo se haya convertido en estas sociedades —capitalistas y comu-

nistas— en un instrumento de depravación. Como decía Pío XII: “La materia inerte sale ennoblecida de los talleres mientras que en ellos los hombres se corrompen y degradan”.

Es necesario, pues, que los empresarios dejen a un lado las inhumanas concepciones materialistas del trabajo y sepan darle el sentido social que todo trabajo humano ha de tener.

El trabajo no sólo ha de medirse en tanto en cuanto la calidad y la cantidad del producto, sino que también han de tenerse en cuenta otros factores, tales

como el perfeccionamiento moral y material de los que lo realizan. El trabajo es más importante que el capital, y el trabajo siempre lo realiza el hombre. Por tanto, en último término, cualquier trabajo ha de ser eminentemente social.

Para corroborar esta afirmación y las ideas expuestas, Pío XII nos dice: “... la Iglesia no duda en deducir las consecuencias prácticas que se derivan de la nobleza moral del trabajo y en apoyarlas con toda la fuerza de su autoridad. Estas exigencias compren-

Sigue en pág. siguiente



(viene de la página siguiente)

den, además de un salario justo, suficiente para las necesidades del trabajador y de la familia, la conservación y el perfeccionamiento de un orden social que haga posible una segura, aunque modesta, propiedad privada a todas las clases del pueblo; favorezca una formación superior para los hijos de las clases obreras particularmente dotados de inteligencia y buena voluntad; promueva en las aldeas, en los pueblos, en las provincias, en el pueblo y en la nación el cuidado y la realización práctica del espíritu social que, suavizando la diferencia de intereses y de clases quita a los obreros el sentimiento del aislamiento con la experiencia confortadora de una solidaridad genuinamente humana y cristianamente fraterna".

Vemos, pues, cuán clara es la doctrina de la Iglesia sobre el aspecto social del trabajo. De ellas muchas son las consecuencias que se pueden sacar.

El gobernante y la sociedad que pretenda desarrollar la función social que el trabajo tiene, en esta doctrina tiene buenos y sustanciosos puntos de reflexión.

Los pueblos, por instinto de unidad, tienden a formar sociedades. Sociedades que en principio pretenden lograr el mayor desarrollo y bienestar de sus ciudadanos. Este desarrollo viene dado por —al margen de las condiciones naturales— el espíritu de cooperación, de trabajo, de sus ciudadanos. Por ello, la importancia que tiene el trabajo como *medio* —nunca es un fin— es transcendental en cualquier sociedad que aspire a conseguir un bienestar material y un elevado nivel formativo de sus miembros.

Queda claro, pues, que el trabajo no es una mercancía inerte, que se compra a un determinado precio, sino que es una mercancía que tiene una función social básica.

Mauro RODRÍGUEZ SÁNCHEZ

"CONTAMOS CONTIGO"

(CON TODOS, NO SOLO CON LOS SUPERDOTADOS)

La Delegación Nacional de Educación Física emprendió, no hace mucho tiempo, una intensa campaña de promoción del deporte bajo el "slogan" propagandístico "contamos contigo".

De todos es conocida la gran importancia que el deporte tiene como factor formativo de la personalidad del hombre. Esta campaña viene a rubricarla e intentará poner los medios para que el nivel deportivo de la nación crezca de día en día.

Ahora bien, creemos necesario hacer unos comentarios con el fin de esclarecer convenientemente lo que quiere expresar, el alcance que puede tener, la frase "contamos contigo".

En primer lugar, ¿a quién va dirigida la campaña? Es evidente que a todos los españoles. Cada uno, en la medida de sus posibilidades, debe de responder a este llamamiento para hacer realidad el avance del deporte español. Sin embargo, a nuestro modo de ver, esta llamada general tiene dos destinatarios concretos: la juventud y sus educadores. Aquella es claro que constituye a base de la actividad deportiva de una nación. A esa base, a esa materia prima habrá que moldearla, educarla, hacerla comprender la importancia del deporte. Y ésta es tarea de los educadores, de los responsables de esa juventud. De ellos en gran parte dependerá que el deporte español se vaya igualando, con el tiempo, al de los países más avanzados.

En segundo lugar, cabría preguntar: ¿cómo se va a llevar a cabo esta campaña? Es evidente que en España faltan instalaciones deportivas y campos de deporte. Esto, que supone un gran obstáculo para la práctica del deporte, debe ser superado en la medida de lo posible. Hay deportes cuya práctica no requiere grandes instalaciones. Pensemos, por ejemplo, en muchas de las modalidades del atletismo, en fútbol, baloncesto, balonvolea, balonmano, etc. Estos son los que en lugares donde falten instalaciones se deben ir fomentando con espíritu de superación y entusiasmo, con la esperanza de que la Delegación Nacional irá poco a poco dotando al país de los elementos necesarios para la práctica deportiva. De lo que se trata, hoy por hoy, es de comunicar, de sembrar en la juventud el afán para ejercitar esa práctica. De esta base tenemos que partir, y para conseguirla se necesita de la cooperación de todos.

Y nos surge otra pregunta: ¿qué finalidad tiene esta campaña? Creo que la respuesta a esta interrogante estará relacionada con el hecho de que nuestra Delegación Nacional de Educación Física y Deportes se preocupe tenazmente del asunto. ¿Cuáles son estas causas? La primera de ellas estriba en que en España se practica poco deporte. Consecuencia de ello es nuestro bajo nivel respecto a otros países. Tenemos como ejemplo reciente nuestra participación en Túnez con ocasión de los Juegos del Mediterráneo. Teniendo en cuenta la relativa importancia del torneo —piénsese que sólo participan las naciones mediterráneas— y aunque nuestra actuación ha sido buena, mucho mejor que en ocasiones anteriores, no podemos ser exageradamente optimistas.

El mismo Delegado Nacional ha reconocido a su vuelta del viaje a Túnez que a pesar de las 51 medallas conseguidas, nuestro deporte está en vías de desarrollo. Reconocer esto así, dando pruebas de un auténtico espíritu de realismo y humildad, me parece esencial si se quiere definitivamente realizar una tarea eficaz.

El hecho de que nuestra nación haya carecido hasta ahora de deportistas ha tenido como consecuencia primera que el prestigio de nuestro deporte se asiente sobre un determinado número de figuras de categoría internacional, de hombres geniales y superdotados. Recordemos el caso de Santana, Timoner, Bahamontes, etc. Esto ha podido, en cierto modo, desfigurar el verdadero valor de nuestro nivel deportivo, al considerar los triunfos personales de estos hombres como triunfos del deporte español. Bien es verdad que representaban a España al conseguirlos, pero no es menos cierto que sus triunfos obedecen más a sus excepcionales cualidades que a una labor ordenada y educativa de las distintas actividades deportivas. Debemos, pues, reconocer que nuestro deporte, sin ser extremadamente bajo, tampoco es lo suficientemente importante dentro del conjunto mundial.

Y ésta es, en gran parte, la finalidad de la campaña "contamos contigo": elevar el deporte nacional, conseguir que se practique de una forma general por toda la juventud española. Fijémonos bien que no se trata de descubrir figuras, sino de que la práctica del deporte en nuestra nación sea masiva. Y de ahí precisamente nacerán los triunfos. De la cantidad nace la calidad. Y se habrá conseguido, por añadidura, que nuestra juventud sea más sana, más fuerte, mejor formada. Soy testigo personal, respecto a esto que estamos comentando, de un hecho deplorable. En un colegio de España —y pienso que debe ocurrir en bastantes— meses antes de la celebración de los Juegos Escolares se prepara concienzudamente a un grupo de atletas superdotados y se les entrena para las diversas pruebas. De ese modo, utilizando sólo a diez o doce muchachos, se acapara una serie importante de medallas. Esto me parece una aberración. Yo preguntaría a los responsables de esos centros. ¿Crean efectivamente que el nivel deportivo de ese centro es mayor que el de otros con menos medallas pero más deportistas? ¿Suponen que esa línea de "crear figuras" es buena desde algún punto de vista? No, yo pienso que no. Las medallas y los trofeos deben nacer de la práctica general y masiva —perdónenos la insistencia, pero es importante— y nunca de la explotación de las cualidades de un individuo, haciéndole rendir por encima de sus posibilidades.

Además, esta forma de hacer, tan general entre nosotros, contribuye a crear la figura del superhombre, tan absurda siempre, pero mucho más en el terreno deportivo. Y con ello damos al traste con la principal finalidad del deporte, que es, no se olvide, la contribución a una *total y ordenada* configuración de la personalidad humana.

JOSE MANUEL CID





XXII

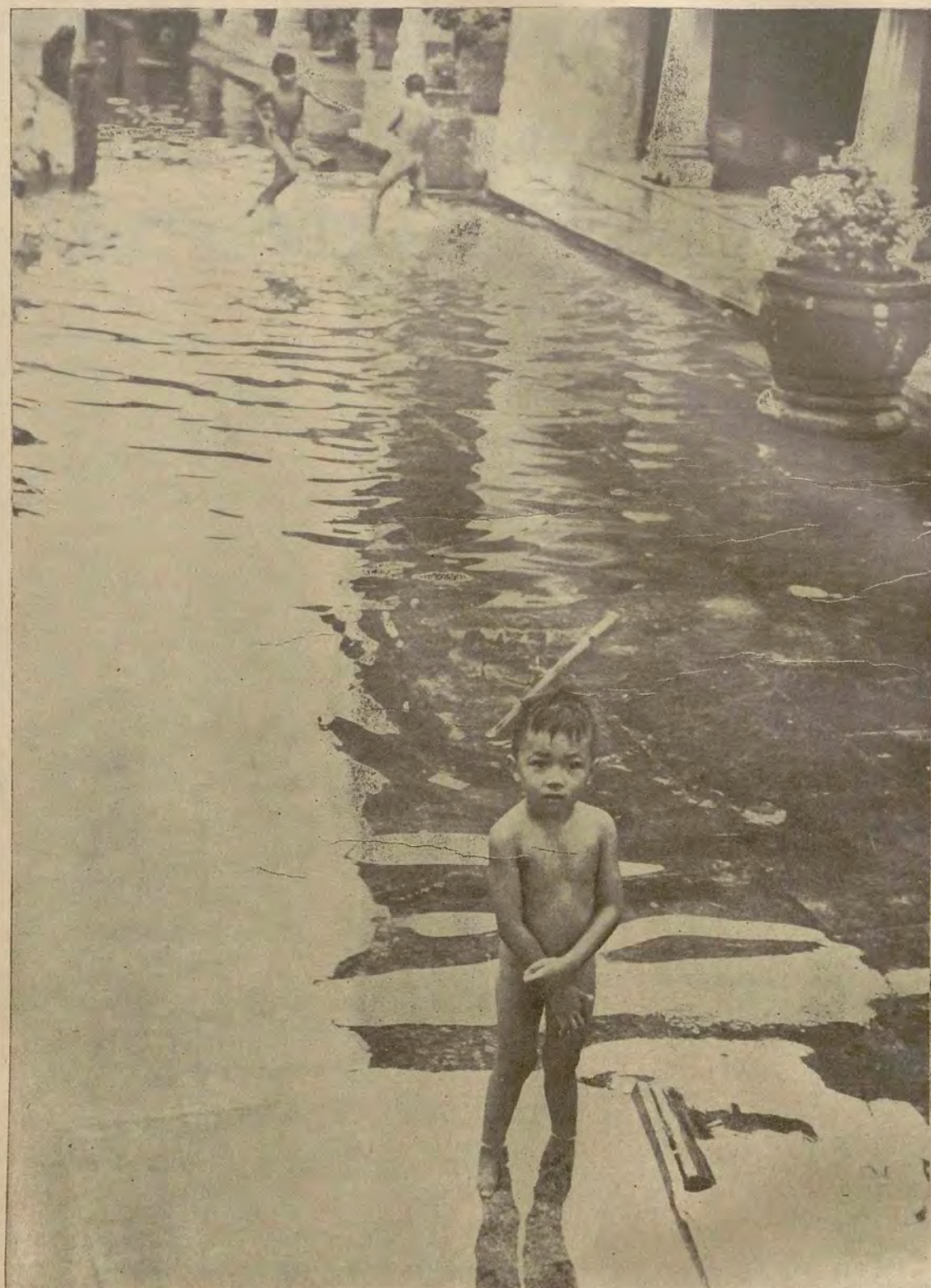
ANIVERSARIO

DE LAS

NACIONES

UNIDAS

El Secretario General hace balance de los veintidós años de actividad de la O. N. U.



“Las Naciones parecen haber perdido la fe en la carta y en la validez del mundo que en ella se prevé” dijo Mr. U. Thant

Un maravilloso ideal frente a una cruda realidad no siempre tan bonita. Tal podría ser la definición de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.), al juzgar su labor durante los veintidós años de funcionamiento.

Pero dejemos que sea el propio secretario General de las Naciones Unidas, mister U. Thant, quien defina la trayectoria de este Organismo después de 22 años de vida: “Dos decenios después —dice U. Thant— de que las naciones del mundo convinieran en emplear un mecanismo

internacional para promover el progreso económico y social de todos los pueblos, el hambre, la pobreza y la enfermedad siguen afligiendo a más de los dos tercios de la Humanidad, y el abismo entre los ricos y los pobres se ensancha hasta el límite de la desesperación”. Y añadió: “Después de veintidós años de haber prometido que no se usaría la fuerza armada sino en beneficio del bien común, las naciones no sólo no han podido renunciar a la fuerza como medio de promover o defender sus intereses, sino

que a veces —y ello es ominoso— parecen haber perdido su fe en la carta y en la validez o viabilidad del mundo que en ella se prevé. Tal vez el principal factor de la irregular marcha de las Naciones Unidas se deba a una cuestión de mentalidad o, mejor, a un estado moral deficiente”.

UN POCO DE HISTORIA

El pasado 24 de octubre se cumplieron los veintidós años de vida de la Organización de las Naciones Unidas. Su creación se de-

bió a una conciencia internacional favorable al entendimiento y a la resolución por vía pacífica de los problemas que agitaban al mundo. Por vía histórica, venía a suceder a la Sociedad de Naciones, disuelta bruscamente con la Segunda Guerra Mundial, aunque su proceso de descomposición comenzó con la retirada de su seno de las naciones de Alemania y Japón, deserciones producidas pocos años antes del comienzo del conflicto bélico que implicó a toda la Humanidad.

La O.N.U., actual Orga-

nización, nacida bajo los auspicios de las grandes potencias, incorporaba, al menos en teoría, algunas ventajas sobre la anterior Sociedad de Naciones. La libertad del hombre, la guerra contra el hambre y la injusticia, los derechos de los pueblos a su independencia, eran los axiomas indiscutibles e inviolables de la nueva carta.

Pero el tiempo se ha encargado de destruir todos los mitos y la carta de las Naciones Unidas no parece sino haber quedado rele-

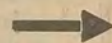
(Pasa a pág. 13)

Una jornada en Gorrei

**BUCEADORES ARABES Y
LANGOSTEROS CANARIOS
EN LA COSTA
DEL SAHARA**



- Viven en pabellones, en pleno desierto.
- Los pescadores canarios no resisten allí la soledad y la morriña.
- Los árabes, en cambio, están habituados y ganan dinero.



Una jornada en Gorrei con los pescadores

Gorrei, Sahara español (De nuestro enviado especial). Esta es la noche del desierto: hace un frío intenso, aulla el viento, golpean las tejas de la caseta donde nos han preparado habitación. Hay aquí una mesita diminuta, llena de cosas—linterna, brújula, tornillos, cirio, clavos...— que he tenido que apartar un poco para poder escribir. Y unas literas, donde ya duermen mis compañeros de viaje. Y dos colchonetas en el suelo, donde duermen por esta noche los dueños de la empresa langostera y de recogida de algas afincada en este costado del desierto.

En la nave que hace de garaje y de dormitorio de los árabes hemos tenido una velada muy amena. Sidi Mohamed Apa, uno de los mejores buceadores del grupo dedicado a la recogida de algas, nos ha estado hablando de su vida y de sus aspiraciones. Tiene veintidós años y es hijo de un jefe de tribu. Le gusta bucear, pero ésta no es su meta en la vida: quiere ser sacerdote de su religión.

Mohamed Apa es, sin duda, el más animado y el más hablador de cuantos hombres hay en Gorrei. Para todos tiene bromas y para nosotros, huéspedes por un día, toda clase de atenciones.

—Mañana, si quieres fotografía, te dejaré chilaba.

Y me la enseña: una rica chilaba blanca, bordada en oro.

El árabe viejo, que se ríe como un niño, al que no entendemos cuando habla, nos prepara el té, con toda la ceremonia al uso: acaricia las hierbas más que las coge, acaricia el pilón de azúcar más que lo rompe al golpearlo con el martillito de plata. Primero el té amargo —que para nosotros es dulce—; luego, el té dulce —que para nosotros es arropo—; por último, el té muy dulce —que ya es casi un membrillo intragable—.

El árabe viejo se llama Mohamed Uld Berri. Sabe su nombre, pero no sabe su edad. Los compañeros creen que tiene ochenta años.

—¿Tiene muchos hijos, Mohamed?

Mohamed Uld Berri se ríe y se rasca los dedos de los pies. Nos explica Mohamed Apa:

—Es soltero.

—¡Pero hombre!

—Sí, es soltero, pero deja a Mohamed Uld Berri haser. Ya tiene novia. ¿Verdad que tienes novia, Mohamed?

Se lo repite en árabe. Contesta el viejo. Y Sidi Mohamed Apa suelta la carcajada.

Efectivamente, tiene novia el viejo: una jovencita de una haima cercana a Mauritania. El trabaja ahora como un esclavo para reunir los camellos que le ha pedido a cambio su futuro suegro. Ya le falta poco.

Una cosa son los buceadores y otra los pescadores. Los buceadores, nueve en total, dedicados a la recogida de algas, son casi todos árabes. Los pescadores, dedicados a la captura de langostas, son casi todos canarios.

Hemos salido esta mañana a las ocho de Villa Cisneros. Llegamos desde Las Palmas, el día anterior, en avión. Poco después hacíamos una visita al teniente coronel de la Legión, que nos recibió en su casa, nos presentó a su familia y nos colmó de atenciones. Hasta nos dejó ver unas películas sobre el desierto y sobre sus soldados, hecha por él mismo. Dormimos en la hospedería del mismo aeropuerto. Contrataremos un «jeep». Y a las ocho de la mañana, con el cielo sin una nube y un frío hiriente, salíamos a la carretera.

La carretera es corta. Al llegar a la bifurcación de El Aaiún, sólo queda desierto. Nosotros seguimos por lo que allí llaman «la pista», que es un amplio sendero formado por las huellas que dejan los legionarios cuando salen a hacer ejercicios de campaña. Es preciso haber hecho muchos viajes por aquí para poder reconocer esta pista, siquiera sea vagamente.

Después siguieron ocho horas de viaje, dando botes dentro del «jeep». A esto, Pérez de la Barreda —que no pudo acompañarnos— le llama «cubileteo».

Nada hay —puedo decirlo— más variado y más impresionante que el desierto. Ocurre que algunas de sus cosas son permanentes: por ejemplo, el sol cegador; por ejemplo, la terrible soledad. Por eso será absolutamente inhóspito, pero nunca monótono.

Es una cosa muy seria el desierto. No produce sed y a mí me avivaba las ganas de fumar. No estimula la sensación de hambre, a pesar de las muchas horas de viaje y de que estábamos desfallecidos.

Dos horas después de salir de Villa Cisneros encontramos el único poblado que existe en la ruta.

En «jeep» por el desierto.— Los niños de Argub.—
té de Mohamed Uld Berri.— La pesca de la langosta.
Lo que ganan los pescadores.— ...Y se levantó el siroco



A la izquierda, Mohamed Uld Berri, en primer término, y al fondo, sobre estas líneas: Uno de los buques-factoría.

En la siguiente página, de izquierda a derecha y de arriba a abajo:

Vista general de la bahía de Gorrei.—La balsa neumática, preparada para los pescadores hasta las lanchas.—Salida hacia los caladeros, con movimiento por el movimiento de las embarcaciones. Al fondo, la punta de la viva a cubierta de la lancha.

En la página 9:

Muchachos árabes contemplan cómo bucean sus hermanos en busca de los pescadores canarios introduce las langostas capturadas en los vales para halar la red en una de las embarcaciones.

Cuando detuvimos el «jeep» en Argub, montones de chiquillos acudieron a vernos y a pedirnos peseta.

—Dame peseta. Tú, dame peseta.

La policía del poblado quería quitarnos de encima a los chiquillos, y les convencimos de que no lo hicieran porque verdaderamente eran simpáticos y tenían ganas de hablar con ellos.

En muy poco tiempo jugaron un partido de fútbol dándose empujones e hicieron mil cabriolas delante de nuestras cámaras fotográficas.

Tuvimos los dos extremos. En cuanto sacamos las cámaras, la chiquillería se puso a saltar junto a nosotros:

—Fotografía a mí, fotografía a mí...

En cambio, las mujeres se embozaron y salieron corriendo. Incluso una nos amenazó con el puño.

Argub está en la costa y a pesar de que nos dirigíamos a otro punto de la costa nos adentramos en el desierto, siguiendo siempre «la pista» —que más de una vez perdimos—, y dejando tan lejos la mar que era imposible verla.

Una vez pasamos a un kilómetro de un rebaño de camellos. Otra vez divisamos a lo lejos una haima. A nosotros nos vieron también los de la haima y dos chiquillos echaron a correr, despavoridos.

A veces el «jeep» saltaba por un terreno pedregoso, de cardos y escorpiones; a veces, patinaba sobre las dunas.

Quien no haya estado en el desierto puede decir que no sabe a qué extremos puede llegar el sol. Nosotros atravesamos una zona en que la luz era tan fuerte que se borró el horizonte: no se distinguía el cielo de la tierra, todo era blanco.

A las cinco de la tarde llegábamos a Gorrei. Nunca más a punto. Los pescadores estaban preparándose para hacerse a la mar a calar las redes.

Allí, en Gorrei, hay unos pabellones y una antena

de radio. Los pabellones están divididos en dos zonas. En una viven los pescadores canarios: nave con literas y un cuarto que hace de cocina y comedor. En otra, viven los árabes buceadores y en ella se ha habilitado el garaje. Entrambas, un pequeño pabellón que sirve de oficina y dormitorio de los dueños.

La costa es alta, acantilada. Frente a los pabellones hay un secadero de corvina, que gusta mucho a los árabes. Y abajo está la playa, encerrada entre dos brazos de tierra: el más largo es el que llaman «La Cárcel», y el más corto, a la derecha, el que llaman «Morro de Gorrei».

Y tras comer un poco de arroz y pescado a la playa nos fuimos.

En medio de la bahía están los barcos factoría, que transportan las langostas a Las Palmas, y cerca de ellos las lanchas con las que se efectúa la pesca. Hay un cable sujeto desde estas lanchas a la playa. Y en la playa, una balsa neumática, en la que nos metimos todos. Sin perder contacto con el cable, y sirviéndonos del mismo como propulsión, llegamos a los botes.

Y a navegar.

El viaje hasta los caladeros fue largo y fue duro, pues la mar pegaba fuerte y movía terriblemente las embarcaciones. Pero, a decir verdad, peor fue el regreso.

Nos detuvimos cerca de la punta de «La Cárcel», donde calaron varias redes, y luego cruzamos la bahía transponiendo la punta del Morro, para calar el resto de las artes.

Cuando volvimos, cuatro o cinco horas más tarde, a mí me pareció que el Atlántico se me venía encima una y otra vez. Y a pesar de que nos habían prestado trajes de agua, cuando llegamos a la playa estábamos completamente empapados.

Anochece y el desierto se iba poniendo siniestro. El sol se fue por la mar oceánica, volviéndola roja, y quedaron en tierra el viento con su aullido y el frío.

es de langosta y los buceadores árabes



di Mohamed Apa.

para transportar
fecto de hundi-
Cárcel.—Langosta

de algas.—Uno de
os.—Comienzan a

Cuando la mar dejó de ser roja, en el desierto se perdió todo color. Fue como si un manto negro cayera sobre las dunas.

Los hombres de Gorrei nos trataron muy cariñosamente en todo momento. Si no fuera por las moscas, que a todas horas caían arracimadas sobre nosotros y sobre nuestra comida, la cena y su sobremesa habrían sido un gran placer.

Los pescadores nos hablaron de su vida. Ciertamente pocos resisten muchos meses en estas faenas porque pronto les entra la morriña. Hay que comprenderlo: aquí no existe otro rastro de civilización que el propio núcleo pesquero. No hay más distracción colectiva que la partida de cartas. Ni hay humor para andarse en fiestas, porque el trabajo es duro y el clima lo hace más duro aún.

El sueldo base de los pescadores es de tres mil pesetas, más primas de pesca, que son para el marinero de una peseta por kilo de langosta capturado y dos para el patrón de pesca.

El patrón de embarcación tiene un sueldo de cinco mil pesetas y prima de tres pesetas por kilo de langosta. La producción anual de langosta viene a ser —nos dijeron— de unos 16.000 kilos.

Como se ve, no es mucho, aun considerando que el pescador ahorra en Gorrei casi todo lo que gana, pues no tiene en qué gastarlo, salvo en tabaco y salvo que quiera mejorar el rancho o prepararse una merienda con unas latas de conservas, de las que hay buen surtido en el almacén.

Según nos informaron, esta industria langostera sigue unos cauces uniformes, sin que esté prevista su ampliación.

La industria de algas, en cambio, quieren reforzarla y ampliarla, y seguramente será más remunerativa para los hombres que en ella trabajan, casi todos árabes, como queda dicho. Y éstos son los que lo pasan mejor en Gorrei, no sólo porque ganan dinero, sino también, y sobre todo, porque están habituados al medio ambiente.

Antes de terminar por hoy —20 de julio de 1967— quiero informarles de que hay por mi mesa y bajo mis pies sendos desfiles de hormigas, que no deben tener menos de un centímetro de embergadura cada una, y que si tienen hambre la quieren saciar a nuestra costa.

Cuando un marinero nos despertó a las cuatro y media de la madrugada, las hormigas seguían en el dormitorio. Como rastro nos dejaron unos buenos habones en brazos y piernas.

El frío era más intenso que cuando nos acostamos. El cocinero nos preparó café abundante y muy caliente. En verdad, si el calor y el frío son sensaciones relativas, habré de jurar que este café estaba helado, en comparación con el té que nos preparó Mohamed Uld Berri, y cuyo sabor aún tengo en el paladar.

Se repitieron las operaciones de embarque —playa, balsa neumática, lancha—, pero ahora en la casi completa oscuridad. El peor recuerdo de todos es el del agua, en la que hubimos de meternos hasta la rodilla antes de saltar a la balsa.

La mar seguía con su agitación del día anterior y el «cubilete» no por conocido resultó menos duro. Amaneció y aún no habíamos llegado a los lugares donde calaron las redes la tarde anterior.

Yo, cada vez que miraba a cualquiera de los pescadores que iban en nuestra lancha, no paraba de admirarles y de sentir un respeto tremendo. Porque hace falta mucho coraje y, sobre todo, llevar en las espaldas muchos días y muchos años de trabajo y experiencia, para recibir la paliza que da la mar en estas embarcaciones, permaneciendo con el rostro sereno y, si es preciso, con la sonrisa en los labios. A mis compañeros y a mí nos dio por cantar a grito pelado para combatir el mareo. Hoy pienso que les dimos la tabarra a los pescadores, pero quizá les habría ido peor si hubieran tenido que aguantar nuestras angustias.

Cuatro tripulantes suelen llevar las lanchas. Dos de

ellos halan el arte, otro se dedica a sacar de la red las capturas (luego, los que han terminado de halar, le ayudan) y otro va a la caña del timón y gobierna el motor. Y como el motor le cae lejos de la mano, se vale de un palo para cambiar las marchas y las velocidades.

Horas estuvieron los pescadores localizando las redes y halándolas, y no fue mal la pesquera, pues obtuvieron buena cantidad de langostas, algunas de gran tamaño. Y centollos (que no querían y volvían a tirar a la mar) y hasta alguna que otra raya.

Muy cerca de los buques-factoría, en la bahía, tienen instalados unos viveros, donde meten las langostas capturadas hasta que llega el momento de transportarlas a Las Palmas. Allí, en el puerto de Arinaga —que también visitamos— hay unas instalaciones, asimismo con viveros, donde se empaquetan las langostas para transportarlas, vía aérea, a la Península.

Cerca del mediodía habíamos terminado las faenas y nos despedíamos de los pescadores canarios y los buceadores árabes. Sidi Mohamed Apa me dejó su túnica «para la fotografía». Y el cocinero nos preparó unas latas de conservas, vino y unas hermosas langostas para que comiéramos en ruta.

Era de vernos a eso de las cuatro de la tarde, en pleno desierto, sentados a la sombra del «jeep», comiendo nada menos que langosta. Pero no pudimos terminarla, porque se levantó el siroco y en un segundo, todo —langostas, narices, ojos, bolsillos, botellas— se llenó de arena. Y la arena la sacudía el viento con tal fuerza que hacía daño a la cara. Y tuvimos que meternos a toda prisa en el «jeep» para seguir camino a Villa Cisneros (por los cardos, por los pedregales, por las dunas), sin más parada que la de Argub.

Texto y fotografías:
JOAQUIN VIDAL

“MISS COFRADIA DE PESCADORES” DE CEUTA Y MELILLA

Fueron elegidas en las verbenas orga-
nizadas por las respectivas entidades.



Les presentamos a dos chicas guapas. Como el año anterior, Ceuta por su parte, y Melilla por la suya, han elegido a su «Mis Pescadora». Y aquí están. Las dos son morenas. La del vestido blanco es la señorita Amalia Sánchez Arillo y su título es el de «Miss Cofradía de Pescadores de Ceuta». La del vestido estampado es la señorita Pepita Mateo Mateo, «Miss Cofradía de Pescadores de Melilla». Ambas fueron elegidas en las verbenas organizadas por las respectivas Cofradías con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen.



ATUNEROS VASCOS EN EL PUERTO DE LA LUZ.—Continúa la afluencia de pesqueros de todas las nacionalidades al Puerto de la Luz, como escala en su ruta a las zonas de pesca del sur de Dakar y Freefown. Entre ellos están los atuneros vascos, que pueden verse en la fotografía atracados en el muelle pesquero.



EL MAS POTENTE REMOLCADOR.—Este es el remolcador alemán «Bremen», que tiene una potencia de 7.500 HP y que ha permanecido unos días en el puerto de Santander. Está do-
tado de dos motores, que accionan una sola hélice de palas reversibles de 3,75 metros de diámetro. El «Bremen» desarrol-
la una velocidad de 18 nudos.



EL HOVERCRAFT MAS GRANDE DEL MUNDO.—En Cowes (isla de Wight), ha sido exhibido el «hovercraft» más grande del mundo. Se trata del SRN-4, cuyo coste se ha elevado a un millón y medio de libras esterlinas. Su velocidad será de 70 mi-
llas por hora y cruzará el Canal de la Mancha (Dover-Boulogne), en media hora.



BARCOS RUSOS EN SEVILLA.—Los barcos rusos «Bobruis-
kles» y «Archagelskjes» arribaron a Sevilla, causando la natu-
ral expectación, no sólo entre los habituales trabajadores de
los muelles, sino también entre el público en general. El pri-
mero de ellos recibió carga de arroz y el segundo, carga ge-
neral. En la foto, el «Archagelskjes».



PESCA EN LITUANIA.—Esta vez la fotografía no es noticia y sí, simplemente, una bella escena del puerto, como todos los días suceden en todos los puertos del mundo. Esta de la mujer pescadora y la magnífica captura ha sido tomada por Tijonov, en la factoría pesquera de Rúsna (Lituania).



¡SALVADOS!—Los tripulantes del bacaladero coruñés «Santa Mónica», hun-
dido en aguas de Terranova, han regresado a La Coruña por vía aérea, siendo
recibidos, con la natural emoción, por familiares y amigos. Algunos de los pes-
cadores besaron el suelo, nada más descender del avión.

Fotografías: Coprensa, Upi-Cifra, Ferrer y Hnos. Bernal.

MERIDIANO 160

Nueva teoría sobre el origen de la vida

Según la tradicional concepción de la mayoría de los sabios, en la primitiva atmósfera terrestre existían una mezcla de metano, amoníaco y vapor de agua por la acción de los fenómenos atmosféricos y por el influjo de radiaciones ultravioletas. Siguiendo el ejemplo de la naturaleza, el doctor Staules Miller, hace unos quince años, consiguió producir en el laboratorio aminoácidos, "ladrillos" fundamentales, que en su unión dan origen a las proteínas, moléculas típicas de materia viva.

Un esquema más simple ha sido presentado recientemente por el doctor Clifford Matthwes, de la Monsanto, que iniciando sus aplicaciones en una atmósfera como se presupone sería la inicial en el mundo y por medio de intensas radiaciones, ha conseguido la formación de cantidades enormes de ácido cianhídrico (veneno violento que todos conocemos de las novelas policíacas), el cual sería capaz de originar posteriormente otros compuestos más complejos, que al estar en el medio líquido de los océanos producirían moléculas del tipo de las proteínas. Aunque no se tienen referencias, si esta teoría fuese cierta, los mares en aquella época serían intransitables porque su superficie estaría cubierta de una espesa espuma con gran contenido en ácido cianhídrico.

Estas experiencias de laboratorio tienen una proyección muy optimista si se piensa que de ellos puede llegar algún día la solución alimenticia para los dos tercios de la población del mundo, cuya dieta es muy pobre en proteínas, ya que todas estas investigaciones están encaminadas a la obtención por vía sintética de proteínas.

Las manchas de marte

Ya es bien conocida la importancia de las manchas en la geografía de Marte. En efecto, estas manchas crecen en primavera en el hemisferio que corresponde al Ecuador. Se ve en ellas la clásica prueba de una vegetación primitiva que se desarrollaría con la fusión de las nieves. Así parece probarse que ciertas formas de vida deben de existir en el planeta hermano.

Pero una mera hipótesis formulada por los astrónomos americanos pretende que se trata en realidad del transporte por los vientos, de las distintas sesiones del año, de partículas de polvo que reflejan más o menos la luz.

La cirugía estética en contra del crimen

Narices deformes, mentones prominentes, orejas arrancadas, manos en forma de garra, cicatrices, tatuajes, eran motivos comunes entre los delincuentes antiguos de una colonia penitenciaria. La cirugía estética mejoró físicamente a numerosos de ellos y la consecuencia que se ha seguido de tal experiencia es que de los allí tratados tan sólo un pequeño porcentaje han regresado, siendo así que por lo general era bastante elevado el número de "pensionistas" que regresaban de nuevo a su "querida" cárcel. Además, este estudio ha permitido también establecer un elemento de comparación muy original entre el tipo de deformidad y la actividad criminal del sujeto; aquéllos que poseían cicatrices en la cara estaban inclinados a practicar ataques a las personas; los hombres con deformación en la nariz pertenecían al grupo de los ladrones; los que tenían tatuajes formaban en el grupo de los estafadores.



VENTANA ESPAÑOLA AL MUNDO

NEGOCIACIONES ESPAÑOLAS EN EL M. C.

Las naranjas españolas han sido incluidas, de derecho, dentro del temario de negociaciones entre España y la C. E. E., como consecuencia del último Consejo de Ministros del Mercado Común. En dicho Consejo, dos ministros de la Comunidad, al mismo tiempo que establecieron un mandato para negociar con Marruecos y Túnez, aprobaron las ofertas que podrían ser hechas a España en el terreno de los agrios. Como se recordará, este punto no había sido incluido en el mandato para España aprobado en julio pasado.

La oferta comunitaria prevé que si España, Marruecos y Túnez mantienen un cierto precio en los mercados de la C. E. E. para los agrios exportados, el Mercado Común reducirá los derechos aduaneros actualmente aplicables. Esta reducción será de un 80 por 100 para Marruecos y Túnez y de un 40 por 100 para España, con lo que el derecho actual del 20 por ciento pasaría, respectivamente, a un 4 y a un 12 por 100.

MISION DE LA RIOJA A U.S.A.

"Los Estados Unidos son el mercado más importante para el vino embotellado de Rioja, y existen excelentes perspectivas para incrementar nuestras exportaciones en un futuro próximo"—fueron las declaraciones realizadas a su regreso a Madrid por don Angel Gutiérrez, presidente de la misión organizada y subvencionada por la Dirección Comercial del Ministerio español de Comercio.

GIBRALTAR

Hace casi un año, desde esta VENTANA ESPAÑOLA AL MUNDO, advertía a título personal que la Resolución del Subcomité de Descolonización de la O. N. U. no era más que un paso adelante en una carrera de obstáculos para la devolución del peñón. Hoy el tiempo y las trabas de todo orden del Gobierno británico me vienen a dar la razón en un asunto en que como español, me gustaría haberme equivocado. La nota inglesa del pasado día 20 de octubre no contesta a la petición española de reanudación de las negociaciones sobre Gibraltar.

El Gobierno de España ignora todavía si el de Su Majestad británica tiene intención de cumplimentar las resoluciones de la O. N. U. sobre Gibraltar.

El Foreign Office decía en su nota que un Alto funcionario inglés, que visitará Madrid a fines de noviembre, "aprovechará la ocasión" para iniciar conversaciones.

CONFERENCIA CONSTITUCIONAL DE GUINEA

Nada más elocuente que reseñar las palabras del actual titular de la cartera de Asuntos Exteriores Español, señor Castiella, para dar una breve nota de lo tratado hasta la fecha. "Esta reunión permitirá conocer las aspiraciones de todos los guineanos y establecer nuevos puntos de apoyo para el futuro".

A esto contestó el señor Ngomo con lo siguiente:

"Esperamos que sea el Gobierno Español, y no ningún organismo internacional, quien marque las etapas de nuestro desarrollo político".

JOAQUIN OTERO

Inauguración de Curso en las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas y filial de Arguineguín

hoja del mar
en
Gran Canaria

En la primera se ha implantado un curso preparatorio para ingreso en las Escuelas de Náutica, y en la Casa del Marino se ha creado una escuela de Orientación Marítima

Las Palmas de Gran Canaria. (De una información de nuestro corresponsal).—En el salón de actos de la Casa del Marino, de este puerto, tuvo lugar el acto de inauguración del curso escolar 1967-68 en la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera. Se encontraban presentes, además de los nuevos alumnos que en ella seguirán las correspondientes enseñanzas, los de la escuela filial de Arguineguín, que este año inicia sus actividades.

Se resaltó en el acto que durante el pasado curso fueron doscientos quince los alumnos matriculados, de los que sesenta

y dos obtuvieron los títulos mayores y treinta y cuatro los menores.

En el presente curso se han cumplido dos viejos propósitos del ISM, como son la creación dentro de la Casa del Marino de una escuela de Orientación Marítima, que recoge a todos los alumnos de las escuelas nacionales que quieren seguir estas enseñanzas específicas y a los de las propias escuelas de O. M. que funcionan en Las Palmas, así como la inauguración de la escuela filial de Arguineguín, en la cual se pueden cursar los títulos menores de motoristas y patrones.

Asimismo —informó el delegado del ISM en su discurso—, se ha implantado un curso preparatorio para ingreso en las escuelas oficiales de Náutica, a las cuales tienen acceso los alumnos que se encuentren en posesión de los títulos mayores.

El comandante militar de Marina declaró inaugurado el curso 1967-68, finalizando así el acto que presidió en compañía del delegado accidental de Trabajo, inspector jefe de Enseñanza Primaria, delegado del I. S. M., segundo Teniente de Alcalde y otras autoridades y representaciones.—J. F. F.



El remolcador "Presidente Eisenhower", nueva "aula de prácticas" en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas



Las Palmas. (De nuestro corresponsal).—La escuela reconocida de formación profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas cuenta, a partir del pasado mes de septiembre, con un buque-escuela para las prácticas de sus alumnos. Se trata del "Presidente Eisenhower", un remolcador de 72,5 toneladas brutas, que por resolución de la dirección general de Enseñanza Laboral ha pasado a depender del Instituto Social de la Marina. Dicha unidad, en unión del "Presidente Kennedy", que ha sido asignado a la escuela de Gijón, fue cedida por el gobierno de los Estados Unidos, hace unos años, al gobierno español para ser utilizada en sus clases por los Institutos Laborales de Orientación Marítimo-Pesquera.

El remolcador "Presidente Eisenhower" tiene una eslora de 20 metros, manga 5,50 y puntal 2,60. Cuenta con un motor que desarrolla 17 nudos, con sus 260 caballos de fuerza. Además posee un motor auxiliar de 15 kilowatts, teniendo en su puente, entre otros aparatos de navegación, un radiogoniómetro, sonda eléctrica, tele-

fonía, radar, etcétera. En el recorrido que hicimos por su interior nos llamó la atención lo espacioso de su sala de máquinas, así como la parte donde se encuentran las literas, situadas a proa.

En cuanto al apoyo que esto supone para la Escuela de Las Palmas, no se le puede esconder a nadie, ya que toda enseñanza de este tipo, para ser completa, ha de ir acompañada de las correspondientes prácticas, que son el complemento ideal y fundamental de la enseñanza que se recibe en la escuela.

Pero, aparte de esta función principal que vendrá a prestar el "Presidente Eisenhower", como aula de prácticas para los alumnos de máquinas, puente y radio, está su vinculación a la base de salvamento a la navegación que está en vías de planificación por el Instituto Social de la Marina en la vecina costa del litoral sahariano, para prestar auxilio a los barcos pesqueros que soliciten ayuda en cualquier momento.

Juan F. FONTE

NOTICIAS DEL PUERTO DE LA LUZ

1.442 BUQUES EN UN MES

En el puerto de Las Palmas entraron durante el mes de septiembre 1.442 buques, que arrojan un registro bruto de 5.378.744 toneladas brutas y 3.135.602 netas. El número de buques es una cifra «récord», ya que actualmente no ha llegado a ningún puerto español tal cantidad en un solo mes.

TURISTAS RUSOS

La primera expedición de turistas rusos que visitan Canarias llegó el pasado día 19 de octubre al puerto de Las Palmas. Venían a bordo del trasatlántico ruso «Baltika», que habían tomado en Leningrado. Otra expedición visitó el indicado puerto



Turistas rusos

el pasado día 28 de octubre, la cual había recogido el indicado buque en Dákar, a donde llegaron por vía aérea procedentes de Moscú.

PESCA: EN VANGUARDIA

El puerto de Las Palmas sigue en vanguardia de los españoles por su actividad pesquera. Durante el pasado septiembre hubo que registrar un nuevo «récord» de pesca entrada y transbordada en un solo mes. Tal cifra llegó a la cantidad de 27.209.780 kilogramos, por un importe de pesetas 112.099.325,50.

FERRY, «CON TOMATE»

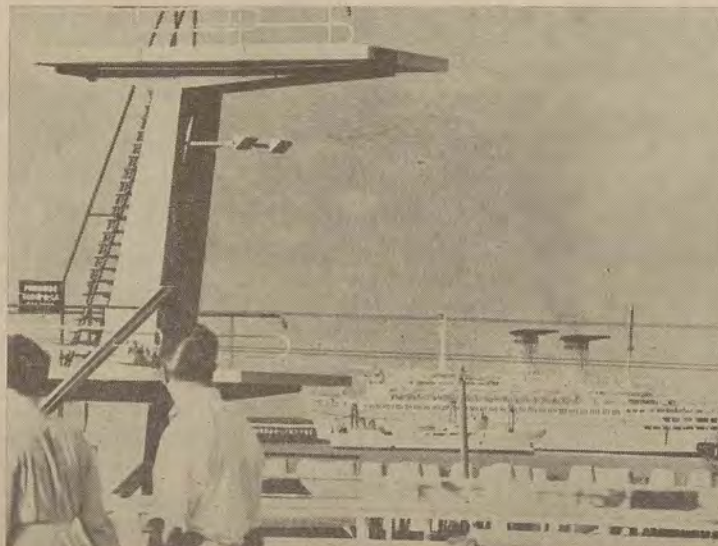
La campaña de exportación del tomate al Reino Unido y el Continente comenzó en el pasado mes de octubre en Canarias. El primer buque que cargó el mencionado producto fue el ferry noruego «Black Watch», que llevó 13.000 bultos para Londres.

TRANSITO

Durante el pasado mes de noviembre pasaron por el puerto de Las Palmas en tránsito, 32.954 pasajeros, habiendo embarcado 11.828 y desembarcado 10.477. Por otra parte, el número de tripulantes que pasaron en el mismo período fue de 45.519.

«RAFFAELLO»

Por segunda vez estuvo en el puerto de Las Palmas el trasatlántico italiano «Raffaello». Venía de Nueva York, con unos 1.500 pasajeros en viaje regular hasta Génova.—FONTE.



«Raffaello»

Ciento seis atuneros vascos descargan mil quinientas toneladas de pescado en Arrecife para la industria conservera local

Arrecife de Lanzarote.—Ciento seis atuneros vascos, de las matriculas de Bermeo, Ondarroa y Lequeitio, han arribado al puerto de Arrecife en los dos últimos meses, a fin de alijar sus capturas, destinadas a la industria conservera local.

En total han descargado unas mil quinientas toneladas, prin-

cipalmente de atún y bonito, cuya pesca la efectúan en aguas del archipiélago canario o en los vecinos bancos de la costa africana.

También han visitado Arrecife por primera vez dos atuneros gallegos, el "Bajamar" y el "Pleamar", al objeto de descargar sus capturas.

MIL TONELADAS DE MERLUZA DESCARGA EN ALICANTE EL FRIGORIFICO ESPAÑOL "FRIMA"

La mercancía procede de Walvis Bay, aguas atlánticas del sur de África

Alicante.—Mil toneladas de merluza congelada ha descargado en este puerto, con destino al consumo nacional, el buque frigorífico español "Frima", que seguidamente siguió a Santa Pola, para dejar también allí una partida de pescado congelado. Procede esta mercancía de las lejanas aguas atlánticas de Walvis Bay, al sur de África.

De abril a julio: prohibido pescar en Tarragona

Parece que la veda voluntaria ha beneficiado las capturas de años anteriores

Tarragona.—Como consecuencia de la veda voluntaria que se impusieron los pescadores de esta capital a partir del año 1962 de no pescar desde el 1 de abril al 30 de julio de cada año, se experimentó un aumento en las capturas de un 55,3 por 100 en 1965 con relación a las de 1961. Igualmente, el valor de esas capturas también ha aumentado en una proporción de un 71,2 por 100.

Los datos citados se refieren únicamente a la modalidad de

arrastre, procedimiento de la mampara, el trasmallo y otras artes menores que se practican en esta provincia.

Desde 1962, los pescadores de todo el litoral tarraconense se impusieron esta veda voluntaria con objeto de evitar la desaparición de algunas especies y la merma de reproducción de otras. Mientras tanto se dedicaron a otros trabajos, tales como peonaje, construcción, industria o cualquier otra actividad eventual.

Han sido introducidas varias enmiendas al convenio internacional de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos

Madrid.—Para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, al convenio internacional de 1954, que regula esta materia, le han sido introducidas varias enmiendas adoptadas en la conferencia que al respecto se celebró en 1962.

Las normas de este convenio, suscritas por España, se aplicarán a los buques matriculados en cualquier país, a excepción de ciertos tipos de petroleros, de buques de guerra, buques balleneros y buques que naveguen en grandes lagos situados dentro del territorio propio.

El conjunto de normas expresas se refieren a la carga y descarga de hidrocarburos y dice que los petroleros efectuarán esta operación lo más lejos posible de tierra o, en su caso, en los lugares previstos para ello. Las prohibiciones procedentes y otras más,

no afectarán a un buque cuando el escape de hidrocarburos se deba a una avería o cuando se realice mar adentro.

Dentro de las 50 millas próximas al litoral se prohíbe a todos los efectos las descargas de hidrocarburos.

Parece ser que se pondrán de nuevo en marcha las obras del puerto de Anxula

Así lo ha manifestado el Ministro de Obras Públicas después de su viaje a Lugo

Las obras quedaron interrumpidas en 1942 por quebrar la empresa constructora

Lugo.—En San Ciprián ha sido recibida la noticia de que el ministro de Obras Públicas ha ordenado la redacción del proyecto del muro de la Anxula en su puerto, con verdadera alegría. El muro en cuestión, que es indispensable

para resguardar la flota bonitera, que en número de unas treinta unidades tiene este puerto, había empezado a construirse por el año 1942, pero por haber quebrado la empresa constructora las obras no continuaron.

En Madrid se ha celebrado la primera Conferencia Técnica Nacional para la coordinación y manipulación de cargas portuarias

Madrid.—Se han llevado a efecto las tareas de la primera Conferencia Técnica Nacional de la Asociación Internacional para la Coordinación y Manipulación de Cargas Portuarias, con asistencia de representantes de los distintos comités españoles.

Las cinco ponencias que se estudiaron fueron: "Mecanización del puerto", "Acceso a la mecanización de los agentes

portuarios", de la que es ponente el ingeniero don Marciano Martínez Catena; "Unificación de envases en el tráfico de frutos y productos hortícolas", del ingeniero intendente de la Armada, don Juan Gea Sacasa; "Transportes combinados puerta a puerta e influencia del puerto en este transporte", de don Ramiro Carcos Pérez, ingeniero de caminos; "Manipulación de mercancías en transportes te-

rrrestres", de don Jaime Badillo Díez, ingeniero de caminos, y "Eficacia del potencia humano, su capacidad técnica y experimental", de don Angel Salas Rubio, inspector general técnico de trabajo.

La clausura de esta conferencia tuvo lugar con una reunión de la comisión permanente y otra, general, del comité nacional.

HA DE CONTROLARSE LA CORTA DE ALGAS VIVAS

Además de ser muy necesarias para algunas especies marinas, cada día son más usadas en la industria

Santander.—La corta de algas vivas debe realizarse con el debido control, ha dicho el biólogo santanderino don Orestes Cendrero, antes de partir en viaje científico a Londres. Las algas muertas, o sea las que el mar arroja a las playas, no afectan en absoluto a la pesca, pero las algas vivas son muy necesarias para algunas especies de peces marinos, por lo que debe limitarse su corta, para no originar daños irreparables. Además, las propias algas comerciales pudieran desaparecer, y son muy útiles para

la industria alimenticia, cultivos bacteriológicos, elaboración de chocolate, telatinas y otros productos diversos.

Sexta reunión internacional sobre algas marinas

La Coruña.—La sexta reunión internacional sobre algas se desarrollará en Galicia con asistencia de más de trescientos especialistas de treinta países diferentes. En estas reuniones se estudiará la conservación de esas especies marinas vegetales, para evitar que desaparezcan de determinados sectores, lo cual repercutiría, además, en la pérdida o disminución de especies animales marítimas. También se estudia el mejor aprovechamiento de las algas, que cada vez van teniendo mayores aplicaciones industriales, farmacéuticas, cosméticas, etc.

Dos nuevos tinglados serán construidos en el muelle n.º 1 de Deusto

El presupuesto de contratación de obras asciende a 32 millones de pesetas

Bilbao, octubre, 8.—Dos nuevos tinglados de dos plantas cada uno van a ser construidos en el muelle número uno de Deusto, según resolución dictada por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao por la que se saca a subasta pública la contratación de las obras.

El presupuesto de contratación de dichas instalaciones asciende a treinta y dos millones y medio de pesetas.

Avance de las construcciones navales en España

Durante el primer semestre de 1967 han sido botados 91 navíos

Madrid.—Noventa nuevos buques, con un total de 153.431 toneladas de registro bruto, más unos treinta pesqueros, entre 100 y 120 toneladas, han sido entregados durante el primer semestre del año en curso por los astilleros españoles.

En el transcurso de esta primera mitad del ejercicio 1967 han sido botados 91 navíos, que registran 222.598 toneladas, y se pusieron quillas a otras 80 unidades.

De esta producción naval española —según un informe del Ministerio de Industria— fueron destinados a la exportación nueve barcos y se pusieron quillas por un total de 66.000 toneladas para navieras extranjeras. Con independencia de los datos reseñados, está previsto que durante 1967 las entregas globales alcancen las 400.000 toneladas de registro bruto, de las cuales 300.000 se destinan a la incorporación y renovación de la flota

ta nacional. En esta línea, aunque en el capítulo de petroleros, nuestros armadores recibirán a lo largo de este año tres unidades de 70.000 toneladas de peso muerto y una de 98.000.

Respecto a los encargos por armadores extranjeros, la cartera de pedidos durante el primer semestre ascendía a 272 unidades y 130 pesqueros. De esta partida, 34 navíos se distribuirán entre Colombia, Egipto, Marruecos, Panamá, Argentina, Perú, Paraguay y Yugoslavia. El ritmo de producción y las perspectivas expresan, en consecuencia, el cumplimiento de los objetivos fijados en el plan nacional de renovación de nuestra flota, que fundamenta el que en la escala internacional de construcción, naviera, España se encuentre en el cuarto puesto en cuanto al número de unidades entregadas, y en el noveno en cuanto a toneladas entregadas.

Proyecto de legislación para "circular" por el mar

Tokio.—El Consejo de Seguridad de Tráfico Marítimo recomendó que todas las maniobras de navegación en puertos, muelles, cabos, golfos, canales y otras zonas de agua poco profundas en las costas japonesas sean reguladas y controladas al igual que el tráfico de carretera.

Un proyecto de ley sobre el particular fue entregado al ministro de transportes, y se espera que éste lo presente al parlamento para que sea aprobado a finales de año.

Se recomienda la construcción de faros, señales de tráfico parecidas a las de las autopistas, así como prohibición de adelantamientos, etc., con idea de que los barcos sigan fielmente las órdenes de pararse o seguir adelante. Esta nueva legislación sustituiría a las normas vigentes, que sólo se aplican a las relaciones entre dos barcos o al tráfico dentro de un puerto.

Rusia firma la nueva convención de pesca en el Atlántico Norte

Fué redactada por 18 países, entre los que se encuentra España

Londres.—La Unión Soviética firmó la Convención Internacional de Reglas de Seguridad de la Pesca en el Atlántico Norte, ha declarado un portavoz del Foreign Office.

Firmó la Convención el ministro de Industrias Pesqueras, Alexander Ishkov, que se encuentra en Gran Bretaña en visita de buena voluntad.

En marzo pasado, 18 países redactaron la Convención, que está disponible para la firma desde el 1 de junio hasta el 30 de noviembre de este año.

La nueva Convención es una actualización de la existente desde 1892, y afectará especialmente a la zona nordeste del atlántico.

Los países que redactaron la Convención son: Bélgica, Canadá, Dinamarca, Alemania Occidental, España, Islandia, Irlanda, Italia, Francia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia, Estados Unidos y la Unión Soviética.

En la reunión del "codex alimentarius mundi"

Estados Unidos y Noruega pretenden sean incluidas determinadas especies marinas bajo el nombre actual de sardinas

Esto ha producido una gran preocupación en los medios conserveros españoles

Madrid.—La última reunión para el estudio del "Codex Alimentarius Mundi", que se ha celebrado en Bergen (Noruega), Estados Unidos y Noruega han pretendido que en la denominación de "sardina" se incluya a otras especies, tales como el "Sprats" o el "Brisling", que no tienen la calidad de la verdadera sardina que se pesca en España, Francia, Portugal, Yugoslavia y Marruecos.

Por esta razón, los medios conserveros de pescado de España muestran una gran preocupación, ya que de aceptarse esta propuesta, sufrirían un gran perjuicio con miras al mercado internacional, puesto que las especies que se pretenden incluir en la denominación de la sardina son abundantísimas en las aguas del norte de Europa y tienen un precio más bajo por su escasa calidad.

UN NUEVO ROBINSON CRUSOE PIENSA VIVIR EN UNA ISLA DESIERTA DEL PACIFICO SUR

Nueva York.—Robinson Crusoe, protagonista de la novela de Daniel Defoe inspirada en el caso del marinero escocés Alexander Selkirk, que vivió entre 1704 y 1709 en la solitaria isla de Juan Fernández a raíz de una disputa con el capitán de su barco, salta nuevamente a primer plano con la noticia de que un norteamericano, llamado Bruce Johnson, proyecta vivir en una isla desierta localizada a unas 80 millas de Pago-Pago, en plena Micronesia, «para probar que un hombre puede vivir alejado de la civilización sin otros recursos que los que existían en tiempos pretéritos».

Bruce, que ya ha sobrepasado la cuarentena, planea vivir en una pequeña isla de coral perdida en la inmensidad del Pacífico Sur, bajo un sol ardiente, un mar de color azul turquesa, sin medicinas, utensilios modernos ni nada que pueda reflejar el avance de la civilización desde que fue descrito el lugar donde vivió Robinson Crusoe, con excepción de una cámara fotográfica y otros aditamentos adicionales. «Nada de medicinas, herramientas, ni cosas modernas. Quiero vivir en plena naturaleza, valido únicamente de mis propios medios, alimentándome de leche de coco, pescados, aves y bebiendo agua de lluvia» —ha declarado a su llegada a la Semoa americana, procedente de Los Angeles.

Bruce Johnson ha puntualizado que piensa «regresar a la civilización existente siglos atrás... y que se fabricará cuchillos de piedras y hachas de sílex, etcétera».

El protagonista de la obra de Daniel Defoe, Robinson Crusoe, permaneció 28 años en una isla desierta próxima a las bocas del Orinoco, teniendo en los cuatro últimos a un negro llamado Viernes y posteriormente a otros más. Johnson, más afortunado, tendrá la compañía de la bella Shari Quan, su esposa.

HA FALLECIDO EN NUEVA YORK EL "SACERDOTE DE LOS MUELLES"

Nueva York.—Ha fallecido en el hospital de San Vicente, en Harrison (Nueva York), monseñor John J. O'Donnell, capellán católico del puerto de Nueva York, conocido por "el sacerdote de los muelles".

Monseñor O'Donnell, que contaba con 75 años de edad, era párroco de la iglesia del Ángel de la Guardia y como capellán del puerto era mentor espiritual

de los miembros católicos del servicio de aduanas y de inmigración, así como de los estibadores y otros obreros portuarios.

Fue monseñor O'Donnell el primer sacerdote en instalar altares a bordo de los barcos. Nació en el West Side neoyorkino y se ordenó sacerdote en la Catedral de San Patricio en 1918.

INGLATERRA:

Se estudia la construcción de un petrolero gigante de 750.000 toneladas

Londres.—Se encuentra ya en avanzada fase de estudio la construcción de un petrolero gigante de 750.000 toneladas, según ha informado la "British Ship Research Association" (BSRA). La misma entidad constructora está estudiando la posibilidad de dotar a los grandes buques de frenos especiales de agua —especie de aletas— para facilitar sus maniobras de parada y atraque. Asimismo, ha hecho pruebas de un tipo de petrolero de 168.000 toneladas.

Será construido en Holanda un astillero gigante que costará 53 millones de dólares

Rotterdam (Holanda). — Un astillero gigante será construido en Rotterdam (Holanda), según han anunciado tres grandes empresarios navales holandeses. Este astillero, que comprenderá dos diques de 500 mil toneladas podrá ser ampliado al doble. Será construido dentro del puerto y se calcula que para 1970 esté terminado. Se emplearán a unas diez mil personas y la inversión será de 53 millones de dólares.

Más de 14.000 obreros inactivos

Prosigue la huelga de portuarios en Liverpool y Londres

Londres.—Más de 15.000 obreros portuarios siguen en huelga en los puertos de Liverpool y Londres.

En Liverpool, 97 barcos permanecen inactivos.

En Londres han sido 33 los barcos afectados.

En Manchester, 160 jefes de grúas que se habían declarado

en huelga, han vuelto al trabajo.

Han sido distribuidos panfletos con los términos de un acuerdo alcanzado entre los empleadores y el conciliador nombrado por el gobierno.

Los obreros portuarios deberán votar mañana ese acuerdo, y resolver si continúan o no su huelga.



MARGARITA, TRES DIAS A REMOJO.—Perdón por lo sensacionalista del título: no estuvo tres días a remojo Margarita, literalmente hablando, porque vestía una escafandra. Margarita Reved es americana y nadadora, y ha efectuado una inmersión experimental en la mar, de tres días de duración, durante los cuales se alimentó por medio de tubos y durmió sobre una cama calentada por una corriente de agua a temperatura adecuada. En la fotografía, tomada en el lugar de la experiencia —Villefrance-sur-mer—, el ingeniero francés Raymond Deloir ajusta la escafandra a la nadadora antes de iniciar la inmersión.

Liberia es actualmente la primera potencia en tonelaje de mercantes

Sobrepasa a Estados Unidos, al haber incorporado dos millones más de toneladas en su flota mercante

Londres.—Liberia ha sobrepasado a Estados Unidos y ha ocupado el primer puesto en cuanto a tonelaje de flota mercante.

Así lo ha anunciado el registro de navegación del Lloyds.

El pasado año, Liberia incorporó dos millones más de toneladas, llegando a las 22.598.000.

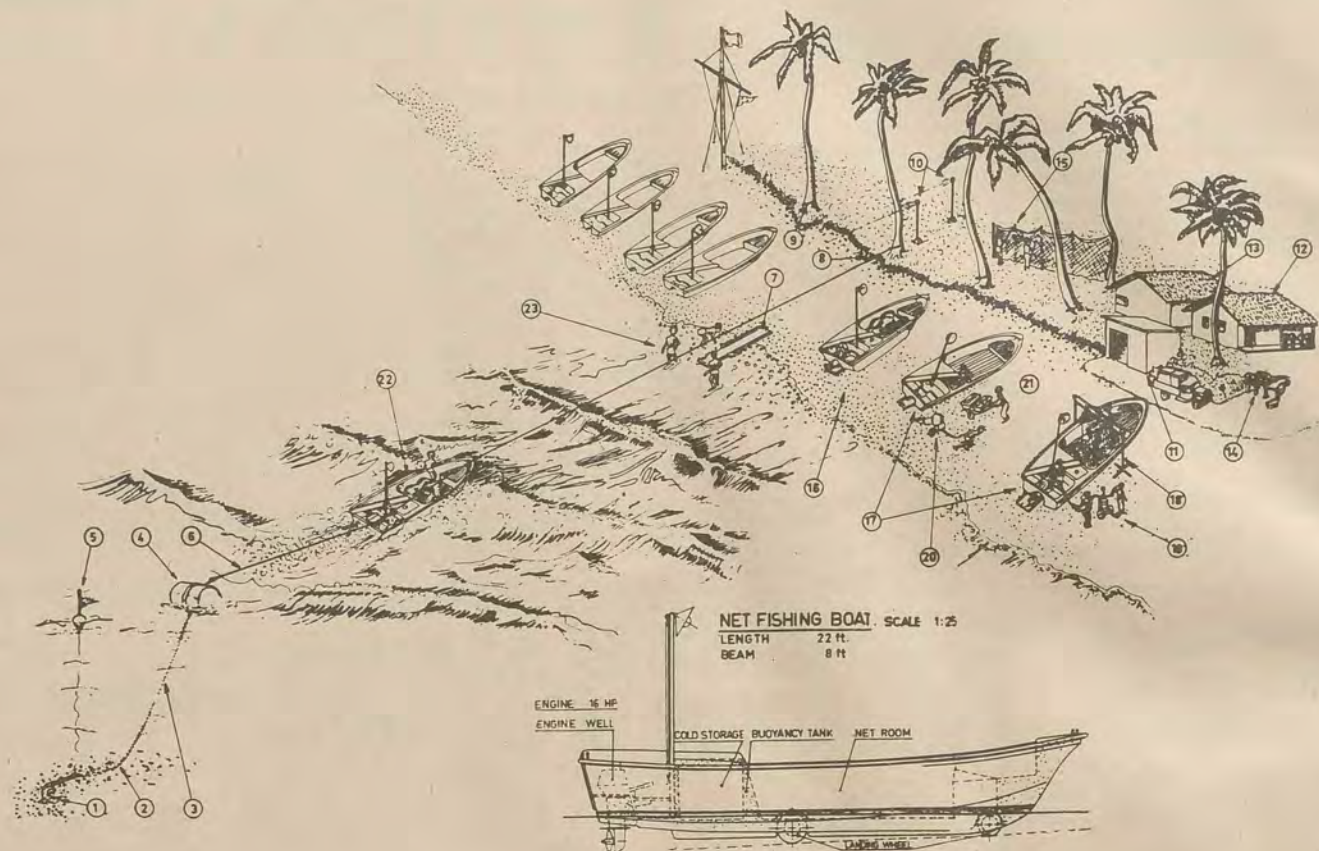
Al comenzar 1966 Liberia contaba con 20.603.000 toneladas bajo su bandera de conveniencia, detrás sólo de Estados Unidos, que contaba con 20.797.000 toneladas y de Gran Bretaña, con 21.452.000 toneladas.

Desde entonces, Estados Unidos ha reducido su tonelaje en 464.000 toneladas, y se encuentra ahora en tercer lugar, con 20.333.000 toneladas. Gran Bretaña sigue conservando su segundo puesto con 21.716.000 toneladas. En cuarto lugar se sitúa Noruega, con 18.382.000 toneladas, con un incremento el pasado año de 1.916.000. Sigue Japón, con 16.883.000 toneladas, a un aumento de 2.160.000 el de más volumen en el mundo. Japón ha doblado ya la flota mercante con que contaba en 1962. En sexto lugar está la Unión Soviética, con 10.617.000 toneladas y un aumento de 1.124.000 toneladas.

España ocupa el decimoquinto lugar.

ESTACIONES PESQUERAS EN LAS PLAYAS

Un proyecto
de
«Fishery
News
International»
para ciertos
núcleos
pesqueros que
no tienen
puerto



BOTE PARA PESCA CON RED
Eslora, 22 pies; Manga, 8 pies; Motor, 16 HP.
Bodega refrigeradora; Tanque de flotación; Ca-
bina para redes; Ruedas para embarrancar

Insertamos a continuación un resumen del artículo de Erik Stlander, que publica «Fishery News International». Este artículo ofrece una solución transitoria para ciertos núcleos pesqueros que carecen de puerto, y en cualquier caso es interesante por la serie de previsiones y consejos que aporta, siguiendo las recomendaciones que sobre el tema hacen los técnicos de la FAO.

En muchos lugares no existen puertos pesqueros para efectuar el desembarco de las capturas. Es preciso improvisarlos aprovechando las playas, donde pueden embarrancarse los botes de pesca. Pero es necesario hacer ligeras preparaciones previas, en cualquier caso menos costosas que la construcción de un muelle.

En el esquema que presentamos puede verse el procedimiento a seguir, recomendado por la FAO. No es preciso mucho material, pero sí organizarlo todo con orden, para el mejor funcionamiento de la que podríamos denominar «estación pesquera».

Desde luego, son imprescindibles unos cuantos servicios: almacenes para hielo y pescado, talleres para entretenimiento y reparación de motores y alojamiento para el personal.

Y buenos botes, a propósito para embarrancar en las playas y en condiciones para aproximarse a los lugares donde abundan los peces. La estación pesquera, por su parte, debe situar-

se —en algunos casos— en las cercanías de grandes núcleos de población consumidora.

Para que la estación sea rentable y cumpla sus fines, es preciso se cumplan las siguientes condiciones:

1. Dede disponer de un mínimo de veinte botes.
2. Botes y motores han de ser del tipo adecuado para el servicio que han de prestar.
3. Los pescadores han de conocer tanto los métodos de pesca como la manera de conservar en buen estado botes y motores.
4. Motores y maquinaria de a bordo deben contar en la estación con el servicio de entretenimiento y reparación adecuado.
5. La estación de desembarco se debe orientar a los siguientes fines:

- I. Mantener intacta la cuerda de desembarco.
- II. Disponer del personal suficiente para mantener el aparejo e incluso la pesca.

- III. Distribuir el combustible.
- IV. Dar servicio a los motores.

Todo ello se puede hacer a través de cooperativas, de acuerdo con el departamento de Pesquerías del Gobierno y en colaboración con las municipalidades y alguna organización de tipo religioso.

6. Debe haber un jefe, responsable de la estación, que coleccionará los datos, tanto de las actividades de los pescadores como de las capturas y de los días de pesca. Es esencial asegurarse que los pescadores no se aprovechan de las grandes capturas para reducir los días de pesca, como suele ocurrir, en provecho propio. El jefe debe ayudar y aconsejar a los pescadores, siempre que lo necesiten.

7. Para el buen funcionamiento de la estación debe haber unos cuantos motores de repuesto, disponibles tanto en alquiler como en venta.

8. La parte mecánica del proyecto debe estar sujeta a normas fijas, para que todo funcione automáticamente.

La estación debe situarse en un lugar adecuado de la playa, donde puedan mantenerse debidamente los botes y las capturas y desde donde sea fácil la distribución a los mercados.

Tanto el servicio de botes

como el de aparejos y motores debe contar con un equipo especial, así como la venta de hielo, sal, redes y otras necesidades. Y deben hacerse viviendas para todo el personal («Chozas», dice el original).

A continuación damos algunos datos sobre costos, en dólares, para la construcción de una estación pesquera de este tipo, capaz para 20 botes:

Capital necesario:	Dólares
20 barcos con motores a 2.490	49.800
Redes de pesca y aparejos para 20 botes ...	18.000
Inversión en la Estación de Desembarco	7.000
Total	74.800
Gastos de funcionamiento:	
Estación de desembarco ...	8.700
20 botes, incluyendo jornales	74.000
Total	82.700
Balance:	
Utilidad de 400 toneladas de pescado a 200 dólares la tonelada ...	88.000
Renta de la Estación ...	8.700
Total	96.700
Gastos de funcionamiento	82.700
Beneficio	14.000

1. Ancla-200 libras
2. Cadena de 1/2 pulgada por 20 pies.
3. Cadena de 3/8 de pulgada por 3 pies de profundidad
4. Boya de 400 libras de flotabilidad para el cabo de desembarco
5. Baliza flotante
6. Cabo de desembarco, de 1 3/4 de circunferencia
7. Tabla para el desembarco
8. Malacate para el cabo
9. Amarre del cabo
10. Baliza
11. Almacén de hielo
12. Taller de servicio para los motores
13. Almacén y oficina principal
14. Combustible
15. Percha para arreglo de redes
16. Bote listo para botar al agua
17. Bote embarrancado
18. Arreglando redes
19. Bomba transportable de combustible
20. Motor transportado para servicio
21. Llevando el pescado en hielo
22. Bote maniobrando para embarrancar
23. Hombres que ayudan a la maniobra