

**El Presidente-Delegado del Instituto Social de la Marina visita a nuestra flota bacaladera que opera en aguas de Terranova**



# hoja del mar

Núm. 41 ♦ Año IV ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ Junio 1968

El presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, se trasladó a Saint Pierre et Miquelón (América del Norte), principal base de nuestra flota bacaladera, para tomar contacto directo con las tripulaciones de dicha flota y celebrar conversaciones con las autoridades del territorio a fin de estudiar las mejoras sociales que pueden llevarse a cabo para los pescadores del bacalao. En el curso de su visita inauguró el dispensario español, celebró reuniones con las tripulaciones, visitó varias parejas bacaladeras e impuso la Medalla al Mérito Naval al vicecónsul de España. En la fotografía que ilustra esta portada, una escena de la pesca del bacalao durante la marea de los hielos, quizá la más dura pesquera que hacen nuestros hombres del mar. (Amplia información en páginas 6-7 y 8.)

## Cien viviendas para pescadores y Casa del Mar, inauguradas en San Carlos de la Rápita

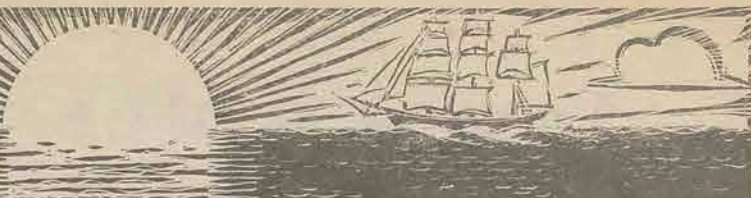
También fué inaugurado en Calafell un ambulatorio para trabajadores del mar



**El reconocimiento médico, requisito previo indispensable al enro-  
lamiento** (pág. 3)

**Cuatro mil españoles en los hielos de Terranova, en la aventura del bacalao** (Reportaje, pág. 13)





## El grito en el agua, eficaz arma contra los tiburones

Buenos Aires. — El biólogo Hans Hass, que durante 25 años ha sido un perfecto anfibio, pues vivió un cuarto de siglo bajo el agua, casi tanto tiempo como en la tierra, fotografiando tiburones, cachalotes y otros monstruos marinos, junto con su esposa, ha vivido entre los tiburones y éstos jamás lo han atacado. Ha descubierto que solo basta dar un grito para que el feroz animal, terror de los mares, huya, pero no hay que estar herido, pues al tiburón le atrae la sangre.

Rodó una película de largo metraje en la cual se le ve a caballo de una tiburón ballena, de unos 18 metros de largo.

El doctor Hass junto con su esposa, fueron los primeros que se acercaron debajo del agua a un cachalote. El mayor animal de rapina del agua, de 20 metros de longitud y 60.000 kilos de peso, se comporta tímidamente ante la presencia del hombre. Este ejemplar se sumerge verticalmente hasta mil metros de profundidad, para atrapar calamares, y después de media hora a la superficie para tomar aliento.

En una ocasión en el mar Caribe, un tiburón venía hacia él a gran velocidad, y el doctor Hass en vez de escapar, decidió fotografiarlo por lo que nadó hacia él; de pronto, el animal se dio la vuelta y escapó. Según el biólogo, este fenómeno se debió a que el tiburón está acostumbrado a que cuando se le enfrentan generalmente le disparan con algo, o solamente huyen, pero al ver venir a una figura de igual tamaño suyo, huye.

Aprendió que el grito en el agua era la forma de espantar a los animales, cuando, con un conjunto de nadadores, se dedicaban a buscar corales y otras especies del mar, al ver venir varios tiburones, uno de los buceadores gritó desprovisto. Al oír el grito, los tiburones huyeron, y se había descubierto un arma contra los tiburones: el grito en el agua.

## Comité de las Naciones Unidas para estudiar el Uso Pacífico del Fondo del Mar

El nuevo Comité de las Naciones Unidas para el Uso Pacífico Universal del Fondo de los Mares terminó sus sesiones eligiendo por unanimidad al embajador de Ceilán, N. S. Amerasinghe, como presidente.

Fuentes diplomáticas han manifestado que la candidatura de Ceilán quedó fijada desde un principio, pero la representación occidental tuvo dificultades para la elección de vicepresidente y delegado para el Comité y sus Subcomités sobre asuntos legales y científicos.

Fue resuelto finalmente ampliando el número de vicepresidentes en el Comité principal de tres a cuatro, y fueron elegidos los representantes de Tanzania, Chile, Noruega y Polonia.

Ecuador fue elegido presidente del Subcomité Legal, siendo elegidos Vicepresidente Bulgaria y delegado de la República Árabe Unida. Bélgica fue designada Presidente del Comité Científico,

con la India como Vicepresidente y Austria como Ponente.

La Asociación de las 35 naciones fue establecida en diciembre último como un comité específico de la Asamblea. Sus funciones son procurar el desenvolvimiento técnico, científico, político, económico, militar y legal, del fondo de los mares, teniendo que remitir informes de sus funciones el próximo otoño.

## Línea marítima Marbella-Tánger

Por carecer de puerto en Marbella, se hará el atraque y salida en el puerto del Club Náutico

MARBELLA (MALAGA). — El Ministro de Obras Públicas ha concedido su autorización para la utilización provisional, en tanto no se disponga de puerto comercial, del puerto del Club

## El Perú dispuesto a encargar todos sus barcos a astilleros españoles

Declaraciones del Embajador del Perú en España, Sr. Lindeley

"Mi país está dispuesto a encargar todos sus barcos en España, a sabiendas de la gran categoría técnica que tienen actualmente los astilleros españoles, la calidad de sus realizaciones, lo competitivo de sus precios y, sobre todo, por el especial afecto que nos une", ha dicho el embajador del Perú en España, don Nicolás Lindeley López, minutos después de concluir la bo-

tadura del "Inca Tupac Yupanqui", primer barco que sale de las gradas españolas con destino a aquel país hispanoamericano, ceremonia que ha tenido lugar en los astilleros que la "Sociedad Española de Construcción Naval" tiene, a la vera de la ría de Bilbao, en la localidad vizcaína de Sestao.

El embajador del Perú, tras hacer grandes elogios de la nave que acaba de entrar en el agua —de la cual es madrina su esposa, doña Luisa Ramos de Lindeley—, sigue diciendo:

"Precisamente en este momento tenemos encargados otros cinco barcos más a los astilleros españoles: cuatro de ellos a la "Sociedad Española de Construcción Naval" —tres de los cuales se construirán también en sus astilleros de Sestao (Vizcaya) y el otro en los de Matagorda (Cádiz)—, y el quinto restante a la "Empresa Nacional Bazán", en sus astilleros de El Ferrol del Caudillo (La Coruña). Los seis barcos, destinados a la "Corporación Peruana de Vapores", serán similares: de unas 13.250 toneladas de peso muerto y para el transporte de grano y carga en general."

Perú solía encargar sus barcos a astilleros franceses, ingleses y alemanes, principalmente. Ahora ha iniciado unos fuertes contactos comerciales con los españoles. Y estas relaciones, en frase del embajador, señor Lindeley, "serán aumentadas si es que lógicamente los buques españoles les dan el resultado esperado".

## Un barco científico realizará estudios de Investigación Físico-Química del Mar

Con base en la Antártida

Punta Arenas, la ciudad más austral del mundo, será la base de reaprovisionamiento del primer buque que tendrá su base en la Antártida. Se trata del "Hero" nave dedicada a la investigación científica.

El "Hero" efectuará una serie de investigaciones a cargo de profesionales que centralizarán sus trabajos a bordo y en la isla Anvers por un período de varios meses.

Fue diseñado como un buque para efectuar investigaciones científicas en Palmer Station. Se harán estudios marítimos, de la vida microscópica e investigaciones de los caracteres físicos y químicos del mar.

La dotación de la nave norteamericana será de diez científicos tripulantes.

## Una misión naval española estuvo en la Argentina

Las conversaciones versaron sobre la construcción de barcos para Argentina

Para entablar conversaciones, que en su día puedan cristalizar en un convenio comercial y de cooperación técnica entre España y Argentina, salió para aquella república hispanoamericana una misión naval española.

El propósito de esta misión, según fuentes competentes, es llevar a las autoridades intere-

sadas de aquel país la propuesta española de un futuro acuerdo hispano-argentino de cooperación técnica en materia de astilleros, así como plantear la posibilidad de que nuestro país construya buques para armadores argentinos, bien en nuestros astilleros o en los del país del plata.

Asimismo, la citada propuesta, preve que España ofrezca equipos y elementos navales, tanto para los propios buques como para los astilleros argentinos que puede aportar notables beneficios para los dos países: para España, porque puede suponer que aumenten los pedidos de los astilleros españoles, con las consiguientes repercusiones positivas para nuestra balanza de pagos, y para Argentina, puesto que nuestro país pondrá a su disposición la técnica que posee el sector naval español.

Al frente de la misión figura el director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, don Antonio González Adalid, y la componen también el director del Servicio Comercial de Construcciones Navales Españolas, don Magin Ferrer, y el director del servicio comercial y técnico de Industrias Auxiliares de Construcción Naval, don Pedro Armengou.

## El Ministro de Trabajo inaugurará la Casa del Mar de Cádiz

Otras inauguraciones de la seguridad social de los trabajadores del mar en Guipúzcoa, Vizcaya y Málaga

En los primeros días del próximo mes de julio, el ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorría, inaugurará en Cádiz la Casa del Mar, cuya construcción ha importado veintidós millones de pesetas, que han sido abonadas por la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo. La Casa consta de siete plantas, en las que se han instalado, entre otros servicios,

biblioteca, club de pescadores, cafetería, ambulatorio, oficinas de la delegación provincial del ISM, salón de actos, capilla, servicios de recuperación y rehabilitación, oficinas de alquiler y residencia. El mobiliario ha corrido por cuenta del ISM, y las instalaciones clínicas y de rehabilitación son con cargo a la Mutualidad de Accidentes y a la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, ambas entidades integradas en el Instituto.

También en los primeros días de julio se inaugurarán viviendas para pescadores en Estepona, una clínica en Fuengirola y escuela de O. M. en Torre del Mar.

Además, los días 24 y 25 de junio serán inaugurados grupos de viviendas para pescadores en Guetaria y Lequeitio, en actos que serán presididos por el presidente-delegado y el subdirector general del Instituto Social de la Marina.

Todas las obras que se inauguran pertenecen a la seguridad social de los trabajadores del mar y han sido construidas por el ISM.

Financiado con ayuda alemana

## Inauguración del nuevo puerto de Lomé (Togo)

Lomé (Togo). — El presidente de Togo, Etienne Eyadema, y el Ministro alemán de Cooperación Económica, Han Jurguen Wischniewski, han inaugurado el nuevo puerto de Lomé, construido con ayuda alemana a unos nueve kilómetros al este de la capital del Togo.

El puerto fue construido por

empresas alemanas con ayuda de un crédito de 73 millones de marcos, contribuyendo el país con más de 880 millones de francos.

El general Eyadema dijo que esperaba que los vecinos de Togo pudieran hacer uso del puerto dentro del marco del acuerdo de cooperación regional.

### hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA  
GABINETE DE INFORMACION

Redacción y Administración:  
Génova, 24 Teléf. 2 19 39 63

MADRID

Revista mensual  
Depósito legal: M-16.516-1963  
EGOS-Gabriel Díez, 8-MADRID



# El reconocimiento médico, requisito previo indispensable al enrolamiento

Si bien es cierto que desde que se implantó la obligatoriedad de obtención del Certificado Médico de Aptitud Física, también conocido por "Convenio 113", ha disminuido en gran número la presencia en la mar de hombres con alguna tara tanto física como psíquica, también es cierto que todavía queda bastante camino por recorrer para que este reconocimiento que se hace hoy día sea todo lo perfecto que fuera de desear. Perfecto, en cuanto se refiere a las condiciones en que deben salir a la mar unos hombres que por la dureza de su trabajo, así como por la distancia del puerto más cercano en que el mismo se desarrolle —con varios días de navegación, a veces—, porque tene-

mos la obligación de que dicho reconocimiento sea todo lo completo que pueda ser, en beneficio de los pescadores.

Es sabido —y no descubro nada nuevo al señalarlo— que el ejercicio de una profesión como la del marino, y en particular del pescador, lleva parejas una dureza y unas condiciones de vida como en ninguna otra profesión se dan.

Hablando un día con un funcionario del ISM, el referirnos al tema de los reconocimientos médicos, me señalaba la importancia de que este trámite se lleve con la máxima escrupulosidad, dado que, por añadidura, su realización se deriva de un

convenio internacional firmado por España y la O. I. T.

Me señalaba dicho funcionario que hoy, más que nunca, dado el estado tan floreciente de nuestra flota pesquera, con continuas botaduras de congeladores dotados con los máximos adelantos técnicos, así como el hecho de que nuestros barcos se desplacen a realizar sus capturas a puntos tan diversos y tan distanciados de nuestras costas como son África del Sur, Brasil y Terranova, nos obliga a extremar el celo en la extensión del Certificado de Aptitud Física.

Sin embargo, no podemos estar exactamente de acuerdo con esta aseveración, ni con esta ma-



## Según el Doctor Pamos

### Así debiera ser el reconocimiento

Los requisitos que debe reunir el Reconocimiento Médico, según la reglamentación nacional de Trabajo de la Marina Mercante y Pesca, en sus artículos 71 y 34 respectivamente, y las normas que en su día dictó la dirección general de Navegación, son los siguientes:

1. Se hará un detenido reconocimiento para detectar enfermedades «que puedan agravarse» con el servicio en la mar, que incapaciten dicho servicio o que puedan constituir un peligro para la salud de las demás personas de a bordo. Por cuanto antecede, se tendrá en cuenta el

N. de la R.—El doctor don Fernando Pamos Prieto nos ha remitido, junto a la colaboración que publicamos en esta página, un amplio trabajo en el que comenta los requisitos anteriormente expuestos y explica cómo en varias ocasiones de las que ha sido testigo, no se han cumplido los mismos. Comentando la Norma Séptima, se muestra contrario a la diferenciación que se hace entre certificado para tripulante enrolado en pesca de bajura, y el de tripulante enrolado en pesca de altura y gran altura, a causa de la gran frecuencia con que los pescadores pasan de un barco a otro, de una a otra empresa e incluso de una a otra modalidad pesquera. Finalmente, expone las particularidades que, a su modo de ver, debería abarcar el Reconocimiento Médico, indispensable a todo trabajador del mar sin distinción alguna, ni de navegación ni de clase de trabajo, y que son los siguientes:

NO PADECIMIENTO DE ENFERMEDADES INFECCIOSAS EN PERIODO AGUDO, LESIONES TUBERCULOSAS EN ACTIVIDAD, LESIONES CARDIACAS DESCOMPENSADAS, hernias, acentuada disminución de la agudeza visual y auditiva, pérdida de miembros o insuficiencia funcional de los mismos.

2. Radioscopia de tórax o fotoseriación.
3. Análisis clínicos consistentes en: a) Orina: investigación de glucosa y albúmina; b) Sangre: serología para determinación de lues.

A) Reconocimiento físico para detectar la existencia de alguna anomalía física, congénita o adquirida.

B) Examen de boca, con la obligada eliminación de toda pieza que esté picada, o de todo tipo de raíces o raigones.

C) Auscultación cardio-pulmonar, pulso y tensión arterial.

D) Radiografía o radioscopia de tórax.

E) Análisis de sangre.

a) Velocidad de sedimentación.  
b) Serología para la determinación de posibles lues.

c) Investigación de glucosa y urea en toda persona que pase de los 40 ó 45 años.

F) Análisis de orina: Investigación de albúmina y glucosa.

G) Examen de las agudezas visual y auditiva.

nera tan particular de ver el problema: porque pensar que un reconocimiento médico ha de estar bien hecho solamente porque nuestros barcos recalen en puertos tan distantes y diversos como los mencionados o porque España haya suscrito un convenio internacional, es una manera demasiado particular de ver el problema. Es, a mi modo de ver, una variante más de ese arcaico y se ve que jamás perecedero modo de ser de algunos, que tanto temen, al "qué dirán".

Como médicos, como elementos constitutivos que somos de una Sociedad, y sobre todo como parte integrante de un organismo eminentemente social como lo es el Instituto Social de la Marina, estamos obligados los inspectores médicos del mismo, moral y materialmente, a que los reconocimientos sean lo más perfectos posible, sin hacerlos solamente con miras a lo que puedan pensar en el extranjero. Por ello, basándome en la experiencia que me han dado cinco años de permanencia en África al frente de las flotas

bermeana primero y canaria el resto del tiempo, así como la asistencia a hombres de otras flotas tanto nacionales (Alicante, Santa Pola, Huelva, Vigo, etcétera), como extranjeras (griegos, italianos, portugueses, etcétera), me han hecho comprender que hoy el reconocimiento que se ha venido practicando a nuestros pescadores era imperfecto y superficial.

Podría señalar, basándome en esa experiencia que anteriormente apuntaba, multitud de casos en que pescadores han sido autorizados a pesar de tener procesos tan calificados de inutilidad como epilepsias, hernias, diabetes, hipertensión, mal de Pott, neoplasias, enfermedades pulmonares y gástricas, tuberculosis, asma, etcétera. Hombres, todos ellos, con familia a su cargo y que en vez de hacerles el evidente favor de dejarles en tierra, se les ha hecho "el favor" de extenderles un certificado médico de aptitud, cuando no de enrolarlos sin la preocupación, por quien debía, de comprobar si tenían o no efectuado el preceptivo reconocimiento.

FERNANDO PAMOS

N. de la R.—Recientemente el Instituto Social de la Marina se ha hecho cargo del reconocimiento médico de los pescadores. Con ello, las deficiencias que señalaba el doctor Pamos en su artículo van a quedar eliminadas, pues se han adoptado y van a adoptar medidas muy rigurosas que impidan cualquier clase de anomalía en los reconocimientos. Evidentemente los tripulantes han de ser hombres sanos, sin tara ni proceso alguno. Tanto por ellos, como por sus compañeros. Cualquier otra interpretación o cualquier intervención de las personas que han de llevar a cabo los reconocimientos, o tienen alguna responsabilidad en ellos, que no estén guiados por este criterio, no hacen otra cosa que atentar contra el espíritu mismo de la seguridad social, que no es sino atentar contra la propia dignidad de la persona humana.



# Inauguraciones de de la Rápita, y un

## Los actos fueron pres

En San Carlos de la Rápita se ha inaugurado un grupo de cien viviendas subvencionadas para pescadores y, dentro del mismo grupo, la Casa del Mar.

El complejo, denominado «Santa María del Mar», ha sido construido por el Instituto Social de la Marina en unos terrenos lindantes con el grupo escolar y el estadio de la localidad, que han sido cedidos por el Ayuntamiento rapitense.

El grupo consta de cinco bloques, con tres tipos de viviendas de 54, 65 y 70 metros cuadrados, respectivamente. Las rentas mensuales de las mismas oscilan entre 653 y 847 pesetas, respectivamente, amortizables en veinte años.

A más de 17 millones de pesetas el total de las obras inauguradas en las realizaciones de la Segunda República del mar, que lleva a cabo

En las fotografías: Arriba, vista parcial del grupo de viviendas, y abajo, un momento del acto de su inauguración, durante la entrega de llaves y títulos de propiedad a los beneficiarios. En la página contigua, tres aspectos del acto de inauguración del ambulatorio de Calafell: El patrón mayor de la Cofradía durante su discurso, el presidente del ISM dirigiendo unas palabras a los pescadores, y un grupo de trabajadores del mar de Calafell, asistentes al acto.





# cien viviendas para pescadores y Casa del Mar en San Carlos ambulatorio para los trabajadores del mar en Calafell

## ididos por el Presidente-Delegado del Instituto Social de la Marina

Los pescadores hicieron una aportación inicial que, según los tipos de viviendas, varió entre 35.000 y 45.000 pesetas. Sin embargo, esta aportación fue reducida posteriormente, ya que el gobernador Civil de la provincia concedió un donativo de medio millón de pesetas, precisamente para aminorar las aportaciones iniciales de cada beneficiario.

La Casa del Mar se encuentra en el centro geométrico de la urbanización y ocupa 255 metros cuadrados. Su peculiaridad es, precisamente, el gusto con que ha sido instalada, disponiendo de un espacioso salón de estar, otro específico para la televisión, biblioteca y bar.

El coste total de las obras ha

ascendido a más de dieciséis millones y medio de pesetas.

### INAUGURACION

El acto de inauguración del grupo, al que asistió toda la familia pescadora de la ciudad y otros muchos ciudadanos de la Rápita, fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, a quien acompañaba el gobernador Civil de la provincia, capitán general de la región, jefe del Sector Naval, y numerosas autoridades y representaciones provinciales y locales. Asimismo se encontraba presente el subdirector general del ISM, don Andrés Mochales Ochando.

Pronunciaron discursos el Patrón Mayor de la Cofradía, alcalde de San Carlos de la Rápita, gobernador Civil y presidente-delegado del ISM, y a continuación se procedió a la entrega de llaves y títulos de propiedad a los beneficiarios. Por último, la Cofradía de Pescadores de San Carlos ofreció un vino de honor a las autoridades y a todos los afiliados a la misma acompañados de sus familiares.

### AMBULATORIOS DE CALAFELL

Asimismo y con la presidencia del almirante Fontán, se celebró en la población tarraconense de Calafell la inauguración de un

ambulatorio, que ha sido construido por el Instituto Social de la Marina, siendo el importe de las obras superior al medio millón de pesetas.

Consta de dos plantas, una de las cuales está dedicada a ambulatorio y consulta y la otra a vivienda del médico, y se encuentra ubicado en unos solares anexos a un grupo de 49 viviendas para pescadores que fue construido con anterioridad por el ISM. En el mismo grupo están instaladas las escuelas de Orientación Marítima.

El mobiliario e instrumental médico-quirúrgico de que está dotado el ambulatorio ha sido

costeado por la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, y lo concerniente a obras de construcción por la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, ambas entidades integradas en el ISM.

También asistió al acto de inauguración el gobernador Civil de la provincia, acompañado de numerosas autoridades y representaciones. Después de la bendición del edificio, el presidente del ISM declaró inaugurado el ambulatorio, y seguidamente la Cofradía de Pescadores obsequió a los asistentes —autoridades y pescadores afiliados a la entidad— con un vino de honor.

e pesetas asciende el presupuesto  
guradas, que forman parte de las  
uridad Social para los trabajadores  
bo el Instituto Social de la Marina



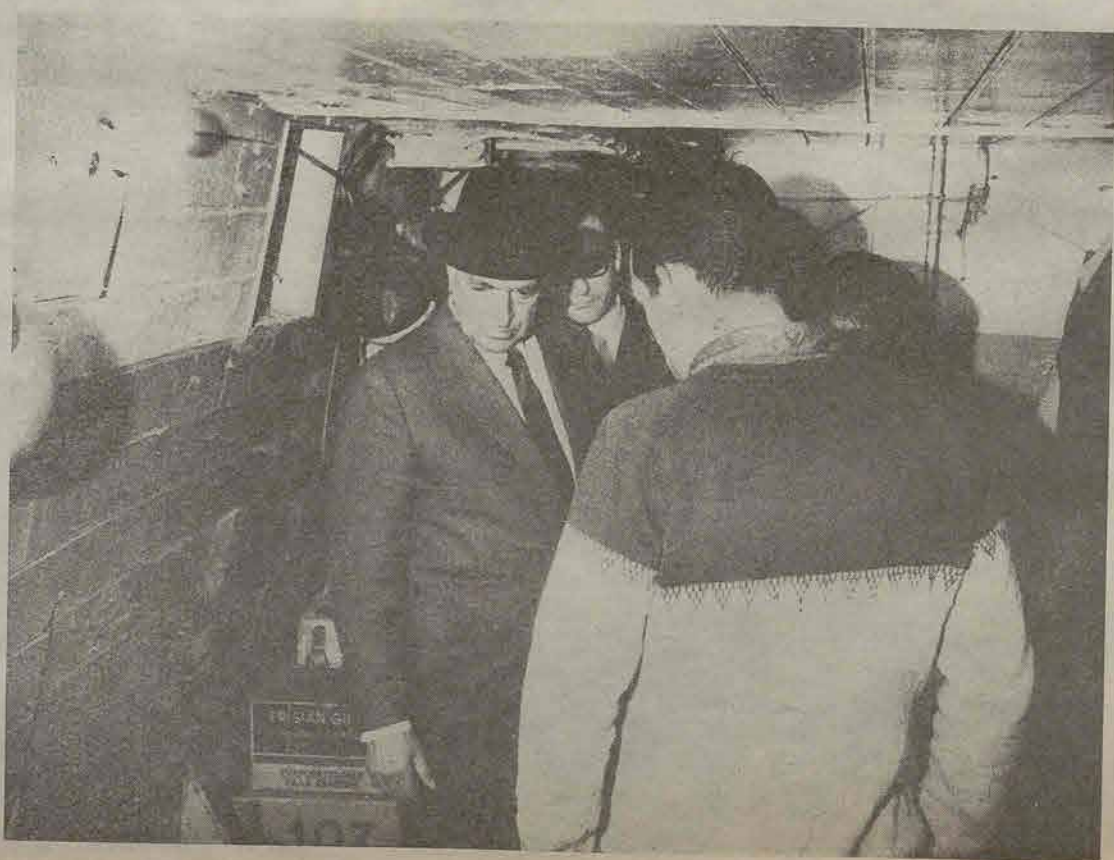


# El Presidente-Delegado la Marina visita a nuest opera en los ban

Presidió la inauguración del Dispensario para los pescadores



*Ofrecemos en estas páginas varios momentos de la visita del presidente-delegado del Instituto Social de la Marina a Saint Pierre et Miquelón. Sobre estas líneas y abajo a la derecha, dos instantáneos de la inspección del almirante a las cocinas y los camarotes de los barcos. Bajo estas líneas, el Presidente con el Gobernador de Saint Pierre et Miquelón, monsieur Buggia. Completa la información gráfica de esta página, otro momento de la visita del almirante a las parejas bacaladeras.*





# del Instituto Social de ra flota bacaladera que cos de Terranova

españoles

Reuniones con las autoridades de Saint Pierre ♦ Visita a varias  
parejas bacaladeras ♦ Reunión con los pescadores ♦ Imposición  
de la Medalla al Mérito Naval, al Vicecónsul de España ♦ Entierro  
de un tripulante del "Docampo" ♦ Visita al Club Stella Maris

El presidente - delegado del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, ha visitado a los pescadores de la flota bacaladera española que opera en aguas de Terranova.

El pasado día 30 de abril partió de Madrid, vía Canadá, acompañado del jefe del gabinete de Información del organismo, y tras una estancia forzosa de dos días en Sydney a causa del mal tiempo reinante que impedía los vuelos a Saint Pierre et Miquelon, llegó a esta isla el día 2 de mayo. En el aeropuerto le esperaban el vicecónsul de España, monsieur Dagort; el médico del ISM, don José Luis Alarcos, y el capellán del club Stella Maris del Apostolado del Mar, padre Javier Sánchez Erauskin.

Ese mismo día el almirante tuvo un cambio de impresiones con las personas referidas sobre los problemas principales de Saint Pierre, y al siguiente día inició sus jornadas de trabajo, con la visita al gobernador del territorio, monsieur Buggia, con quien estudió las posibilidades de solución de uno de los problemas más acuciantes de la flota: la falta de comunicaciones

rápidas y suficientes entre los pescadores y sus familiares.

El presidente del ISM celebró también conversaciones con el director de Comunicaciones del territorio, alcalde de la ciudad y Prefecto Apostólico, monseñor Maurer.

El día 4 de mayo realizó una larga visita al puerto, donde se encontraban de arribada varias parejas bacaladeras. El presidente recorrió detenidamente los barcos, en los que inspeccionó minuciosamente sus condiciones técnicas y de habitabilidad, y tuvo un interesante y prolongado cambio de impresiones con las tripulaciones.

Este cambio de impresiones se continuó, de modo más formal, en la reunión que celebró en uno de los salones del club Stella Maris con los pescadores, los cuales expusieron al almirante sus más acuciantes problemas y aspiraciones profesionales y laborales.

Al término de esta reunión, el presidente - delegado impuso al vicecónsul de España la Medalla

al Mérito Naval, que le fue concedida por nuestro Gobierno en virtud de las continuas atenciones que viene teniendo con los hombres de nuestra flota y los miembros de la colonia española que trabaja en Saint Pierre al servicio de aquella.

Aprovechando la estancia en Saint Pierre del almirante Fontán, se inauguró oficialmente, bajo su presidencia, el dispensario español, que fue bendecido por el Prefecto Apostólico del territorio.

Este dispensario ha sido construido por el Instituto Social de la Marina y a su frente se encuentra el doctor don José Luis Alarcos, enviado asimismo por el ISM para la atención de la flota bacaladera. El almirante felicitó al doctor por la meritoria labor que viene realizando en Saint Pierre en beneficio de los pescadores, y que culmina con la instalación del dispensario, en cuya realización ha tenido parte muy fundamental.

El presidente del ISM visitó el

hospital de Saint-Pierre, donde se encuentran internados varios tripulantes de nuestra flota, enfermos o accidentados, con quienes departió largamente.

El día 5 de mayo siguieron las intensas jornadas de trabajo, dedicándose gran parte del tiempo al estudio de los problemas de la flota, en cambios de impresiones con el padre Javier, el doctor Alarcos y M. Dagort. También presidió el almirante el entierro de un tripulante del bacaladero «Docampo», que falleció de una enfermedad cardíaca cuando el buque se dirigía desde España a los bancos de Terranova.

El almirante visitó detenidamente todas las dependencias del club Stella Maris, del Apostolado del Mar, que es el principal centro de reunión de los pescadores, y tuvo numerosos cambios de impresiones con ellos sobre las particularidades de su trabajo y los descansos en Saint-Pierre.

El almirante Fontán era porta-

dor de un mensaje especial, grabado en cinta magnetofónica, del ministro de Trabajo de España, don Jesús Romeo Gorria, para las tripulaciones de la flota, y de otro del subsecretario de la Marina Mercante. De estos mensajes se dio audiencia a los pescadores en el curso de la reunión que celebraron con el almirante y posteriormente fue difundido el mensaje del ministro para toda la flota, al término de una entrevista que le fue hecha al presidente por radio Saint Pierre.

El gobernador del territorio ofreció al almirante una recepción en su residencia, siendo éste el último acto oficial al que asistió el presidente durante su estancia en el puerto-base de nuestra flota bacaladera.

El regreso —nuevamente a causa del mal tiempo, que obligaba a mantener cerrado el aeropuerto de la isla— lo hizo el almirante por barco hasta Fortune (Terranova), para desde allí seguir viaje a España, vía aérea desde Gander.

## Mensaje especial del Ministro de Trabajo, grabado en cinta magnetofónica, para los pescadores de la flota bacaladera

*Trabajadores de la flota bacaladera española:*

Quiero haceros llegar unas palabras de recuerdo de España, en estos momentos en que ya lleváis meses trabajando en los mares de Terranova, lejos de la Patria, afanándoos por obtener unas capturas —sólo Dios y vosotros sabéis a costa de qué esfuerzos y de qué sacrificios—, de las cuales habrá de depender vuestro bienestar y el de vuestras familias.

El Ministro de Trabajo sabe que sois valientes y sois esforzados y sabe cuáles son vuestras aspiraciones laborales y vuestras necesidades sociales, que no cabe duda os habeis ganado a pulso merced a vuestro arrojo y a vuestra voluntad de trabajo. Pero esto no es suficiente. Necesitamos más información, una visión real, auténtica y directa de vuestros

problemas. Por eso he encargado al Presidente Delegado del Instituto Social de la Marina que os visite, que tome contacto con vosotros, que recoja directamente de vuestros labios todas aquellas mejoras que precisáis, y que en Saint Pierre no deje de establecer todos los contactos que sean precisos, para a su regreso poner en marcha un plan en el que se alcance la cobertura de todas vuestras aspiraciones.

Sabemos que siendo durísima vuestra vida de trabajo —a veces a 15 grados bajo cero, a veces capeando temporales o amenazados por los huracanes siempre en la soledad de alta mar—, no hay otra cosa más penosa para vosotros que la falta de noticias de vuestras esposas e hijos, ni nada tan desazonador como el desamparo en que pensáis queda vuestra familia en España. Este grave problema

vamos a solucionarlo. Por ello el almirante Fontán tiene mi encargo especialísimo de que estudie todos los trámites, los sistemas de enlace, los censos pesqueros con sus agrupaciones geográficas, las necesidades de todos y cada uno de vuestros familiares, y que en el plazo más breve posible haya hecho realidad esa vieja y tan añorada aspiración vuestra: Que las noticias de España, las noticias del hogar, os lleguen con prontitud y fluidez; y que podáis estar tranquilos por la suerte de vuestras familias, al tener la certeza de que personal especializado del Instituto Social de la Marina vela por ellas.

Espero que haya sido buena esta primera marea del año y deseo que aún sea mejor la que en breve ha de empezar. Buena campaña, y mucha suerte a todos.—JESUS ROMEO GORRIA.

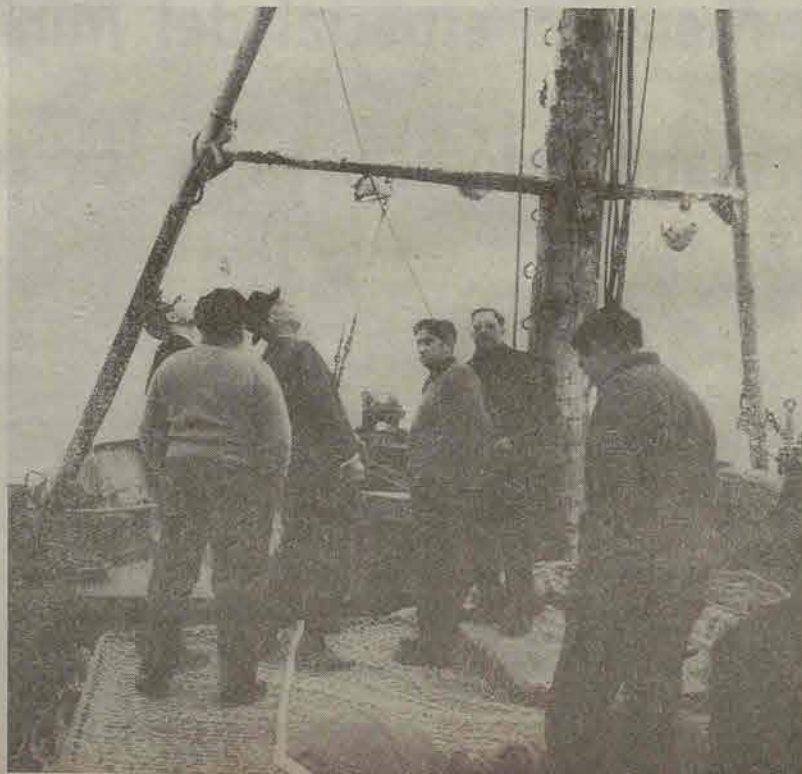




## VISITA DEL PRESIDENTE DEL ISM A LA FLOTA BACALADERA



Junto a diversos momentos de la visita del almirante Fontán a Saint Pierre —reunión con los pescadores, recorrido de los barcos—, ofrecemos, sobre estas líneas, un momento del acto en que le fué impuesta la Medalla Naval al Vicecónsul de España.







# El Presidente-Delegado y el Subdirector del Instituto Social de la Marina visitan Barcelona

Barcelona (De nuestro corresponsal).—El presidente-delegado del Instituto Social de la Marina almirante Fontán, y el subdirector general, don Andrés Mochales, han realizado una breve visita a Barcelona.

En las dependencias de la delegación del organismo en la pro-

vincia marítima, recibieron, presididos por el patrón mayor señor Torres, con el procurador en Cortes, señor Ayala, al Cabildo de la Cofradía de Pescadores, quienes les expusieron los problemas y aspiraciones de este sector laboral en orden a viviendas, seguro de desempleo, protección familiar, etc., prometiendo el almirante Fontán el estudio de todos y cada uno de los temas para las resoluciones que en cada caso proceda.

Se consideró el proyecto elaborado por el arquitecto señor Bascónes para el montaje de las oficinas de la delegación en la Casa del Marino y la instalación de una residencia para marinos mercantes y pescadores, en una primera fase, que será complementada con la creación en su día del Club del Marino, con otros servicios de orden cultural y formativo. También se trató de ampliación y mejora del ambulatorio "Nuestra Señora del Carmen".

Visitaron después la Casa del Marino, fábrica de hielo, tinte de redes, domicilio social de la

Cofradía y el acuario del Instituto de Investigaciones Pesqueras, así como la lonja de pescado, el muelle pesquero, el grupo de viviendas "Almirante Cervera" y los solares del Paseo Marítimo donde se pretende la construcción de otro grupo.

A mediodía los ilustres visitantes fueron obsequiados con un almuerzo al que asistieron el jefe del sector Naval de Cataluña, almirante Prats; delegado provincial de Trabajo, don Victoriano Anguera; subdelegado, señor de Vicente; presidentes de los sindicatos provinciales de la Pesca y Marina, señores Torres y Bustamante; procurador en Cortes, señor Ayala, y el delegado y subdelegado del ISM en Barcelona, señores González Zamudio y Serra Navarro.

A las cuatro de la tarde el almirante Fontán y el señor Mochales emprendieron viaje a Tarragona, para asistir a las inauguraciones que debían celebrarse en Calafell y San Carlos de la Rápita, de las cuales damos noticia en otro lugar de la presente edición.

ENRIQUE SERRA

## Los buques de pasaje de Estados Unidos dejan las líneas de Europa

A partir del 1.º de enero —afectando la noticia a nuestro puerto, a Barcelona—, se produce un hecho ciertamente curioso en el tráfico de los Estados Unidos y Europa, en lo que al movimiento de pasajeros se refiere. Los trasatlánticos «Constitution» e «Independence», que efectuaban escala regular en Barcelona, partiendo de Nueva York, ha dejado de prestar este servicio. El «Atlantic», de la misma bandera —norteamericana— ha quedado fuera de servicio. Esto viene a indicar que si hasta aquí los norteamericanos que visitaban Europa en buques podían efectuar el viaje en naves de su país, ahora no. Es como un rudo golpe al prestigio de la marina mercante norteamericana en Europa. No se ha cuidado el prestigio que representa mantener unos servicios. Bien es verdad que la «American Export Isbrandtsen Lines» acusa una pérdida de cinco millones de dólares en un año, a cuenta de sus buques de pasaje. Por ello los trasatlánticos «Constitution» e «Independence», han sido cedidos al «Diner Fugazy Sales Inc.», que les ha sometido a reparación y modernización, para emplearlos en un futuro pró-

ximo en convenciones y crueros de congresos en colaboración con la «American Airlines» y sin tocar puertos de Europa. Estos, por lo que se refiere a buques de pasaje norteamericanos, serán tocados un par de veces al año por las turbonaves «Iberia» y «Argentina», con carácter más regular a cargo del «United States», que no tocará en Barcelona ni otro puerto español. Es decir, esta poderosa bandera deja sin buques regulares a los puertos europeos desde su país. Significa esto también que la hegemonía de este tráfico, queda en la organización de la empresa marítima italiana, especialmente con los buques «Michelangelo» y «Raffaello».

En lo sucesivo, pues, se notará la ausencia de los buques de pasaje de USA en nuestro puerto, y en todos los de Europa, donde el «Constitution», «Independence» y «Atlantic», representaban magníficamente a los Estados Unidos, especialmente con sus frecuentes «crueros» para millonarios.

La cuestión es de tal importancia para Europa, por lo que representa al prestigio de los Estados Unidos, que, pese a la

realidad de la determinación, son muchos los que confían en nuevos servicios del citado poderoso país, entre el mismo y los que en Europa han sido sus puertos de escalas para los buques de turistas. Por el momento la realidad es terminante: los viajeros por mar de los Estados Unidos a Europa han de llegar a ésta en buques de otras banderas y casi sin mayor elección en los que enarbolan la bandera italiana.

## La Trasatlántica firma contrato para construir dos modernas motonaves de carga

La «Trasatlántica» ha firmado, con Astilleros «Astano», contrato para la construcción de dos buques cargueros de línea de 10.015 toneladas de desplazamiento y 17 nudos de velocidad en pruebas. Los buques tienen capacidad de bodega y entrepuentes de 375.000 pies cúbicos

y 500 metros cúbicos en bodegas frigoríficas. El calado estará en los siete metros; la eslora en 126,50, y la manga, 18 metros. Estos buques, además de carga general dispondrán de almacenaje frigorífico a treinta grados bajo cero y sus bodegas estarán acondicionadas para el transporte de containers. Por lo que respecta a las cámaras de máquinas llevarán alto grado de automatización, pudiendo manejarse el equipo propulsor desde el puente de gobierno y desde una cámara de control.

El primer buque será construido en veintidós meses; el segundo, un mes más tarde.

Estos buques de 10.015 toneladas, representarán un buen punto de partida para la mejora de nuestra flota mercante.

La «Trasatlántica», ha emprendido, pues, una ruta interesante, que, hace meses ya, tuvo completa actualidad introduciendo en sus líneas nuevas unidades de carga.

## D. Antonio Ayala Torres, condecorado con la Medalla de Oro del Trabajo

La Medalla de Oro del Trabajo, le ha sido concedida a don Antonio Ayala Torres, presidente de la sección social del sindicato provincial de la Pesca de Barcelona, y procurador en Cortes.

Don Antonio Ayala es uno de los trabajadores que más fielmente hace honor a la bien nombrada tradición social de las tierras catalanas. Nacido en Almería, pronto se afincó en Barcelona, donde ha dedicado su vida a la actividad pesquera, habiendo robado ya los cincuenta años de profesionalidad en la mar. Ya en 1925, formó parte de la junta directiva del grupo de pescadores de Arrastre de Barcelona, el cual pasó a presidir en 1929. De aquel sindicato y sin solución de continuidad, pasó a integrarse en la actual organización sin-

dical, sin dejar un solo día de luchar por las reivindicaciones de los pescadores. Lleva ya diecisiete años como presidente de la sección social de la Cofradía de Pescadores barcelonesa, y otro tanto como presidente de la sección social del sindicato provincial de la Pesca. También es, en la actualidad, procurador en Cortes, en representación de los técnicos de Pesca.

Ahora el Gobierno recompensa esta vida tan intensamente dedicada al trabajo en la mar y a la defensa social de los pescadores, con la concesión al señor Ayala Torres de la Medalla de Oro del Trabajo. Sirvan estas líneas como testimonio de homenaje de HOJA DEL MAR a tan ilustre trabajador, y de felicitación por la preciada y justa condecoración que se le ha otorgado.



## NUEVA LINEA MARITIMA

Con la entrada en servicio de los buques «Agrotai» y «Agromayor», de 1.200 toneladas de registro bruto, se ha inaugurado un nuevo servicio regular y semanal entre el puerto de Barcelona y las Islas Canarias, a cargo de Marítima del Mediterráneo. Próximamente esta línea se verá incrementada con la entrada en servicio de dos nuevas unidades de mayor tonelaje. Por

el momento, el tráfico se relaciona con la traída de tomates y otras mercancías a Barcelona, y el traslado, desde ésta a Mahón y otros puntos de su ruta, de cemento nacional en sacos y carga general. Al menos ésta es la base inicial de la nueva línea, que promete ser interesante para los puertos de su escala.



# Un barrio tradicional de pescadores que desaparece

En la historia marinera de Vigo —ciudad nacida del mar— tres eran los barrios o núcleos marineros de mayor tradición: El Berbés, en parte encerrado dentro de las antiguas murallas de la entonces villa y a partir de 1810 ciudad, y parte inmediatamente fuera de la muralla, que formaba la Ribera. El otro núcleo era Bouzas, hacia el Suroeste, y el Arenal hacia el Nordeste. Todos ellos, a lo largo del tiempo, han sufrido grandes transformaciones, particularmente estos dos últimos, en los que la característica de humildes burgos marineros se han transformado o están en vías de transformación en grandes núcleos industriales.

Esta transformación ha sido escalonada y sin brusquedades en Bouzas y en el propio Barbés pero en el Arenal se produjeron dos etapas de choque o de acelerada rapidez. Una en los primeros momentos en que fue declarada zona de derribo el barrio casi completo del Arenal —el principal núcleo del centro con su pequeña iglesia parroquial—, con el fin de instalar en

aquella zona, con toda su ancha franja de playa en relleno, para ubicar allí la Estación Terminal del Ferrocarril de Vigo y su enlace ferroviario directo con el puerto. Entonces y poco después de declarada zona afectada, mitad de la barriada —la más cercana al mar— fue derribada comprendida en el área de relleno y de obras inmediatas, que se llevaron a cabo, instalando la red de vías correspondientes de la estación citada.

La otra parte, en el año 1963, fue advertida de desalojo, con el fin de preparar debidamente los terrenos para la citada estación de mercancías. Esta notificación fue reiterada después varias veces para un total de unas 82 viviendas. Parte de ellas fueron evacuadas y otras —unas 21— no. De las evacuadas en principio la mayor parte fueron de nuevo ocupadas sin la debida autorización legal.

Ultimamente, y en vista de la situación creada, fue decretado el desahucio de todas las casas que se hallaban afectadas, lo que produjo un grave conflicto, por

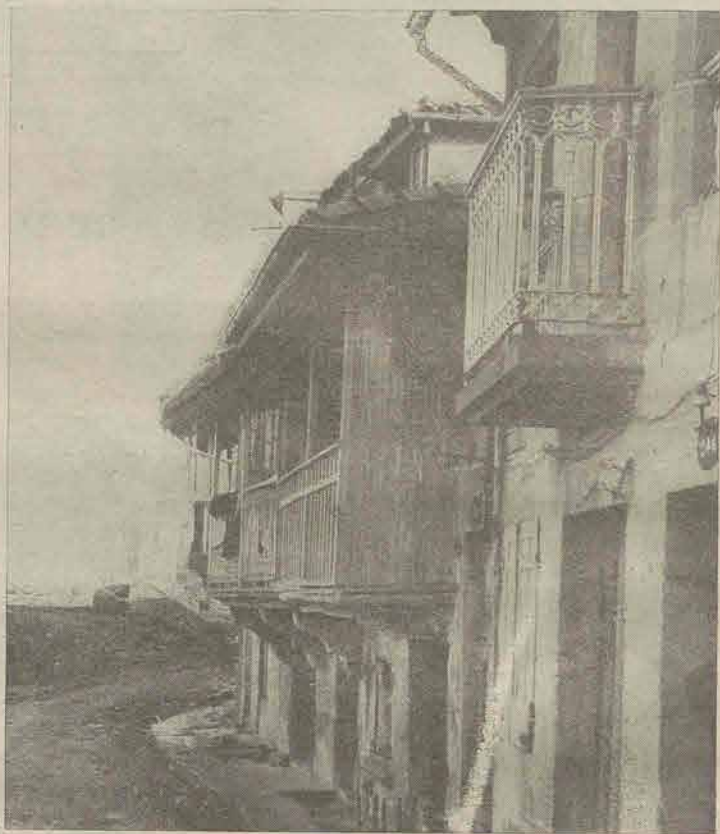
no ser fácil hallar viviendas económicas para la mayor parte de las gentes modestas que ocupaban estas casas.

El problema se complicó en los primeros momentos por la confusión provocada por aquellos que buscaban especular con la situación y los otros que realmente no habían dejado las viviendas desde el principio por no encontrar otras del mismo o parecido tipo de alquiler.

La necesidad de proseguir las obras de urbanización y también de urbanización adecuada de este sector de la ciudad obligó a no esperar más y a proceder al derribo, incluso de la iglesia parroquial, de la que hace muchos años existe proyecto de nuevo emplazamiento y nuevo templo, de acuerdo con las nuevas distribuciones parroquiales al crearse aquí parroquias nuevas que subdividen a las antiguas demarcaciones.

Esta es la última fase dolorosa de uno de los tres barrios pescadores de Vigo: el del Arenal.

BENEDICTO CONDE



## TECNICOS COLOMBIANOS AMPLIAN ESTUDIOS PESQUEROS EN VIGO

Becados por el Gobierno Español, se encuentra en Vigo, en la Escuela de Formación Náutico-Pesquera-Conservera, diez técnicos de la República de Colombia, con el fin de seguir el curso de 1968 para una ampliación de estudios relacionados con la pesca y las industrias derivadas de la misma. Se realiza esta enseñanza en combinación con la Casa de América de esta ciudad, a través del Instituto Español de Emigración y el S. E. N. A. de Colombia, cuya gestión fue realizada por el técnico español en materias pesqueras, don Joaquín Puig Aleu, que presta eficaz servicio en dicho organismo colombiano.

El programa de estudios para estos diez hispanoamericanos es el siguiente: Refrigeración pesquera y conservera; Pesca de arastre (mariquería); Navegación; Motores marinos; Radio y Comunicaciones, y Construcción naval.

Estos diez técnicos se preparan con esta ampliación de estudios en España, para ser instructores en un Centro Náutico Pesquero que, a cargo de dicho señor Puig Aleu, se organiza en el puerto colombiano de Buenaventura, Valle, cuyas instalaciones esperan que estén terminadas para mediados de este año en curso.

Se va a construir

## VIGO PRECISA DE UN GRAN DIQUE SECO

Vigo, el primer puerto pesquero español peninsular, continúa mejorando y ampliando sus flotas de pesca con nuevas unidades modernas, como las congeladoras, por ejemplo, cada día de mayor desplazamiento, construidas en su mayor parte en los astilleros propios de la Ría. Pero este puerto, con sus tres importantes facetas de pesquero, trasatlántico y comercial o de cabotaje, carece de un amplio dique para limpieza de fondos y práctica de determinadas reparacio-

nes. Elemento fundamental desde hace muchos años deseado y que, unas veces por una causa y otras veces por otras, casi siempre de políticas infecundas o de carencia de medios económicos, el necesario dique no se hizo realidad, cuando tan estratégica es la situación del puerto vigués entre dos extremos, como son Lisboa y El Ferrol del Caudillo, y ante una extensa zona de navegación cruzada que constantemente envía unidades averiadas o con necesidades urgentes

de atención, para las que es difícil y más costoso alcanzar los dos puertos antes citados, provistos de diques de capacidad adecuada. Y con frecuencia ocurre también que buques extranjeros que buscan refugio en el puerto vigués, son más tarde remolcados a sus respectivos países al no encontrar aquí los elementos necesarios para sus reparaciones, que hubieran posiblemente efectuado si contásemos con los elementos necesarios para satisfacer sus demandas, pudiendo ser una buena fuente de ingreso de divisas si, por el contrario, estuviésemos preparados de otra manera, como muchos de nuestros hombres que ya se fueron soñaban.

Actualmente —y dentro de la misma técnica del propio esfuerzo vigués— el dique va a ser una realidad, al menos un gran dique flotante, útil para navios hasta 16.000 toneladas de desplazamiento bruto. Tonelaje que ya corresponde a trasatlánticos de gran volumen.

Va a realizar esta importante mejora la misma empresa de astilleros Vulcano, que ha dotado al puerto de remolcadores que hoy prestan valiosos servicios en muchas faenas portuarias y de auxilio a la navegación fuera de la bahía.—B. C.

## NUEVO MUELLE DE ABASTECIMIENTO DE PESQUEROS EN EL BERBES

Con el fin de descongestionar los muelles de desembarco en las dársenas números 1, 3 y 4 del Puerto Pesquero de Vigo, en el Berbés, ha sido construido y puesto en servicio, un amplio muelle destinado especialmente al abastecimiento de los pesqueros, una vez que han desembarcado la pesca correspondiente.

Esta mejora es de gran importancia también, puesto que de este modo, en los días de arribo de muchas unidades, no habrá necesidad de que algunos barcos guarden turno de espera, salvo raras excepciones; a la vez que los camiones y demás vehículos, con las vituallas no interrumpirán las descargas, ni ellos encontrarán dificultades para cumplir su cometido.





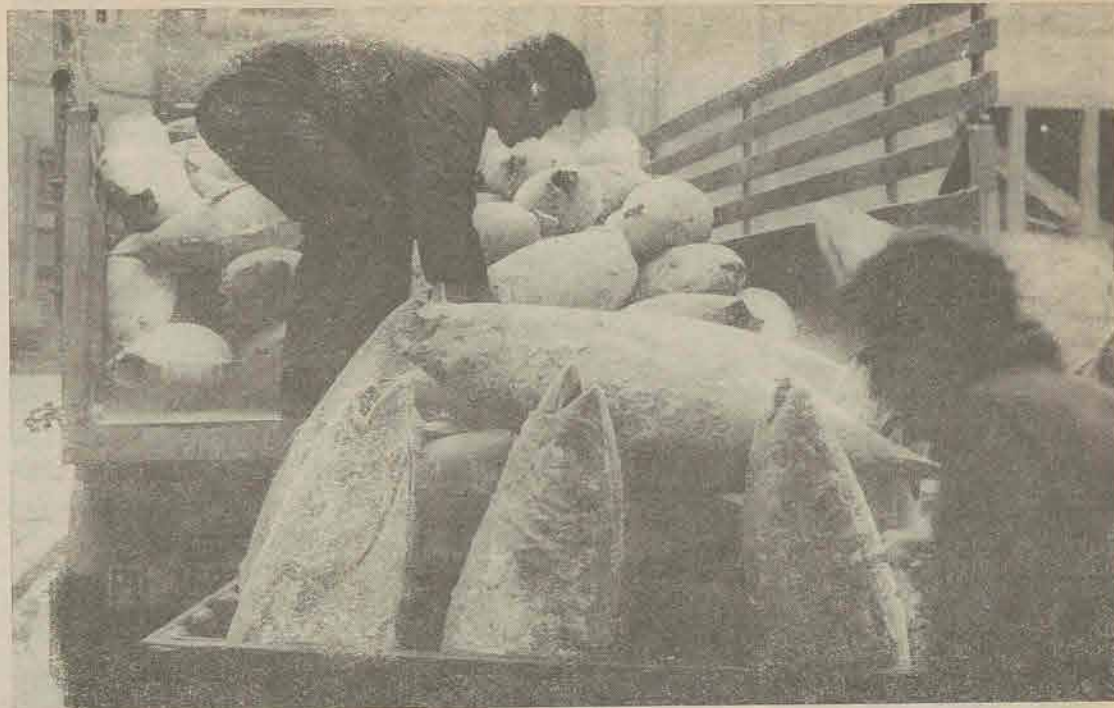
# La pesca congelada, en aumento

La implantación de la flota congeladora pesquera ha iniciado y está prestando grandes servicios a la economía nacional y en el orden social ha sido la solución de numerosos problemas, por los puestos de trabajo que ofrece en el mar, en la construcción naval y en las industrias del frío y de la conserva de pescados en general. Gracias a estas flotas nuestros pescadores pueden ir a pescar a mares lejanos no agotados o mermados en especies como lo están ya en los litorales más cercanos, para buques de radio corto y difícil de conservación a bordo del pescado.

Por otra parte, por el sistema de congelación, los grandes centros conserveros pueden abastecerse —como lo están haciendo ya— de partidas de materia prima congelada, como ocurre, por ejemplo, con los túnidos en las industrias conserveras de Vigo y otros lugares. Al puerto vigués llegan con frecuencia cargamentos de túnidos incluso de origen japonés, los cuales, pasados a los grandes frigoríficos, alimentan después los centros conserveros, regulando así el trabajo con más eficaz rendimiento.

Prueba evidente del progreso de la pesca congelada la tenemos en los resúmenes mensuales de la pesca en el puerto vigués, en los que, desde hace poco tiempo ya el valor de los congelados supera al de la pesca en fresco. En el mes de octubre próximo pasado, por ejemplo, la pesca en fresco ha sido de 4.969.428 kilos; con un valor en lonja de 64.311.677 pesetas; mientras que la congelada arrojó las cifras de 8.497.482 kilos, con valor en lonja de 189.533.815 pesetas.

La pesca total de este mes, con el despacho de Cangas, ha sido de 13.513.560 kilos y 254.323.197 pesetas.—B. C.

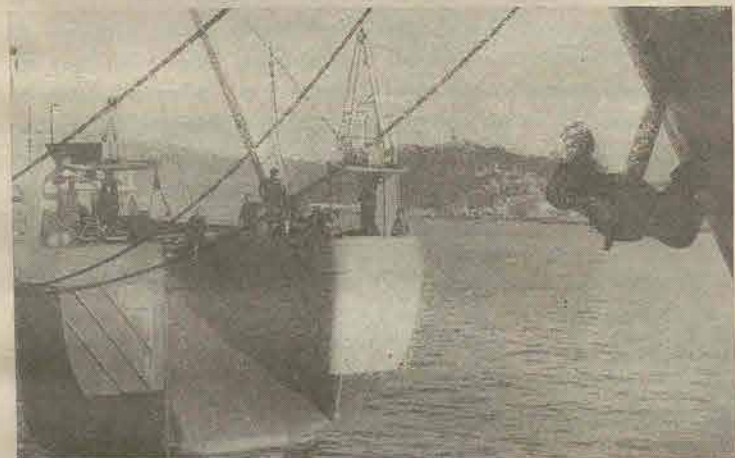
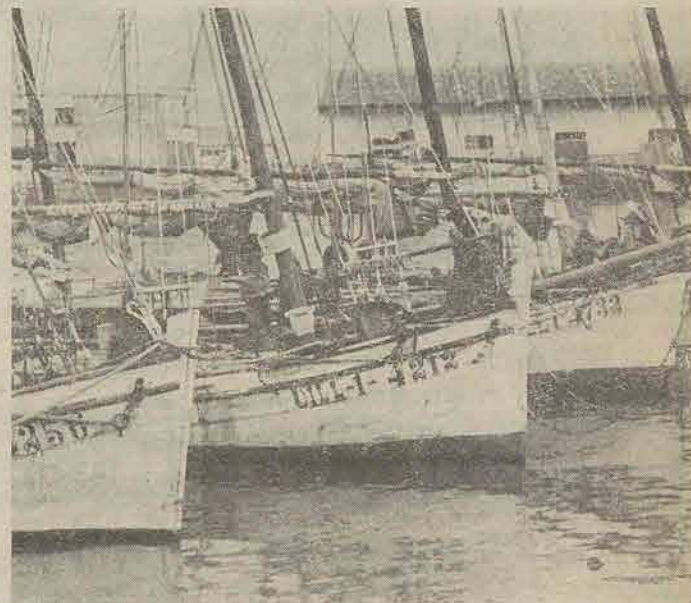


ATUNES CONGELADOS DE IMPORTACION, SON TRANSPORTADOS A LOS FRIGORIFICOS.

## MAS COOPERATIVAS DE PESCADORES Y MAS BARCOS MODERNOS

El movimiento cooperativista entre grupos de marineros que se asocian para la explotación en conjunto de embarcaciones, construidas al amparo del Crédito Social Pesquero, crece de día a día en los puestos del litoral gallego. Los astilleros vigueses dedican gran actividad a la construcción de modernos buques. Recientemente han sido entregados otros dos barcos modernísimos: "Nosa Cántiga" y "Nosa Terra", a dos cofradías de Cangas de Morrazo, los que vienen a incrementar las flotas de este puerto de la ría viguesa, cuyos hombres viven cara al mar y para la mar.

El Crédito Social Pesquero, el Fondo de Protección al Trabajo y la aportación de los propios in-



Modernísimas unidades de pesqueros congeladores, con rampa a popa (Fotos Bene).



Se encuentran en un muelle de Vigo, pero la fotografía (arriba), lo mismo podría representar a cualquier otro puerto... el día en que fue hecha, hace ya años. Este es el tipo de pesquero con casco de madera, que va siendo sustituido por los de hierro, de mayor potencia y radio de acción. Por ejemplo, el buque que reproducimos junto a estas líneas, el «Nosa Cántiga», de una de las cooperativas de Cangas, Auténtico orgullo de la flota del Morrazo y de todo el cooperativismo español.

teresados que inicialmente tienen que hacer al constituirse las cooperativas, están llevando a cabo una magnífica renovación del material pesquero; única manera de salvar la gran industria de la pesca en Galicia, que constituye un puntal económico de la vida nacional y cuyo radio de acción en la pesca de las especies rentables es necesario capturar cada vez más lejos y cada día con artes más perfeccionadas y eficaces.

Cangas, como otros puertos que han comenzado a implantar estos sistemas cooperativistas, viven horas de justas esperanzas, ya que con los medios anticuados y la pesca cada vez más lejos de las playas tradicionales de la costa, el problema pesquero se hallaba al borde de una total ruina.

Nuevas cooperativas de pescadores y más barcos modernos, son, sin duda, la salvación del problema.—C.



## Criaderos naturales, en la Mariña

En nuestros tiempos mozos —aunque no somos viejos ahora todavía—, escribíamos describiendo las bellezas del pueblo de Miño, situado entre Betanzos y Puente deume. Ponderábamos, justamente, sobre todo, su amplia, segura y hermosa playa, circular, en forma de concha, que tiene sus dos buenos kilómetros de largos. Apuntábamos, ya entonces, las posibilidades turísticas de dicha localidad marinera, donde nacimos, en la que vimos la luz primera. El tiempo se ha encargado de probar la razón de tales asertos, con el incremento que todo ha tenido allí, de modo extraordinario: gran crecimiento de población; construcciones modernas sorprendentes; servicios hoteleros de primer orden; millares de veraneantes españoles y extranjeros.

Refiriéndonos hoy a otro punto de vista, el económico-social, vayan estas consideraciones, en orden a los criaderos naturales de almeja y berberecho. Dos fuentes de producciones marisqueras, se registran en este pueblo de Miño, marinero por excelencia, turístico en alto grado. Uno de esos dos criaderos de marisco, es el de la desembocadura del río Bajoy, en Bañobre,

y otro el de la Riveira, o playa pequeña. Hasta hace poco tiempo, las extracciones, o capturas, marisqueras, venían realizándose de manera anárquica, al modo y antojo de cada cual. En una fecha como en otra del año, sin respetar períodos de veda.

Marisqueaban así, grandes y chicos, hombres, mujeres y niños, sin que nadie a la mano les fuese. Esto no podía continuar y al presente trata de evitarse, con la presencia de un vigilante, designado al efecto. Bien por esta medida. Con ella se amparan debidamente estos criaderos naturales, de tanta importancia económica. Se hacen respetar por los moradores habituales, por las gentes de Miño. Y menester es que igualmente se respeten por los forasteros, en las épocas de verano, ya que, con los desplazamientos y aglomeraciones de turistas y bañistas, resultará más difícil controlar a buen número de ignorantes, o desaprensivos, posibles causantes del mal que se acarrea a la marinería, a los pescadores que viven de su trabajo, tan necesitados del "pan nuestro de cada día" y a la economía en general.

Incumbe señalar, por otra

parte, la pretensión de ciertos señores particulares, de acotar la indicada marisquería, con fines meramente comerciales, o lucrativos, al margen de toda obra social, o de humana asistencia, en favor de la necesitada y sufrida clase pescadora. Obra prevista, desde luego, en el Plan Marisquero, económica y socialmente, a través de las correspondientes Cofradías de Pescadores, encargadas de velar y cumplimentar cuanto en esta materia les es propio.

Entendemos que se debería constituir una Cooperativa, dentro de dicha Cofradía de Pescadores de Miño, Cooperativa que agrupase a todos los mariscadores facultados, de acuerdo con las disposiciones en vigor, bajo el viejo lema de "todos para uno y uno para todos". Con ella, quedarían salvaguardados los vitales intereses de estos menesterosos trabajadores y productores del mar y los generales que tanto afectan a la economía del país. Cofradía y Cooperativa, también, han de venir a fomentar y recabar de los organismos competentes la repoblación de estas especies marisqueras. Urge mucho todo ello.

BENITO CALATRAVA

## Exposición de Acuarios de Canarias

En el Club Marítimo Atlántico de Santa Cruz de Tenerife ha tenido lugar con motivo de las Fiestas de Mayo de la Ciudad el I Concurso-Exposición de Acuarios de Canarias, que fue organizado por la Sección correspondiente de dicha Sociedad.

Esta interesante Exposición fué abierta al público el día 1 de mayo y se calcula que ha sido visitada por más de diez mil personas. Entre los visitantes, aparte de las primeras autoridades

de la ciudad, se encuentran numerosos centros escolares de esta capital y de otras localidades de la Isla, habiendo recibido explicaciones sobre el tema por los representantes de la afición acuarófila.

Aparecen en la Exposición interesantes plantas acuáticas y peces exóticos artísticamente presentados. El profesor doctor Carmelo García Cabrera pronunció una conferencia sobre el tema «Ictiología Canaria», que despertó extraordinario interés.

Por el Instituto Oceanográfico de Canarias

## PESCA EXPERIMENTAL EN LA COSTA DE ICOD DE LOS VINOS

Se confirma la hipótesis de que alrededor de las islas de Tenerife hay una aureola profunda de gran riqueza de crustáceos

Santa Cruz de Tenerife. (De nuestro corresponsal).—La labor del instituto oceanográfico en el Archipiélago Canario será de gran utilidad para la economía pesquera de las islas. El pasado día 9 un equipo del laboratorio oceanográfico de Canarias, bajo la dirección del doctor don Carmelo García Cabrera, empezó un nuevo programa de pesca experimental en la costa de Icod de los Vinos. Hasta ahora se han

descubierto varias especies de camarones, todas ellas muy curiosas y que además existen en cantidades insospechadas. Esto confirma la hipótesis de que alrededor de las islas existe una aureola profunda de una gran riqueza en crustáceos. La pesca que actualmente se lleva a cabo se limita por falta de embarcación apropiada, a una profundidad máxima de 600 metros. Estas experiencias, encaminadas al estudio y valoración de la riqueza piscícola existente en aguas canarias por debajo de los 200 metros de profundidad, han suministrado datos de sumo interés. Estos días se ha examinado la zona comprendida entre el litoral de Icod y Buenavista y la Punta de Fuencaliente en la Isla de La Palma. Es verdad que a causa del mal tiempo no cumplieron su cometido las nuevas nasas para camarones y gambas, pues no pudieron descender más de 500 metros. Por esto los resultados no pueden darse por definitivos. Pero lo que sí queda claro es que en las aguas entre los 200 y 500 metros, hoy totalmente inexplorados, se encuentran bancos de camarones y gambas suficientes no sólo para abastecer al mercado regional, sino también al de la mayor parte del sur peninsular. Estas experiencias, prolongación de otras similares, se reanudarán el mes próximo en la isla de Gran Canaria. — ANTONIO MOLINA PALOP.

## Se va a construir la Casa del Mar de Gandía

El Ayuntamiento ya ha cedido los solares del Grao, y el Instituto Social de la Marina ha ofrecido una importante subvención para sufragar los gastos

En el despacho del alcalde de Gandía y con asistencia del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores del puerto y del delegado provincial del ISM en Valencia, ha tenido lugar la formalización de la escritura, por cesión del municipio a la Cofradía de Pescadores, de un amplio solar en el Grao, en el que ha de construirse la proyectada Casa del Mar. En ella se instalarán un hogar, amplias oficinas de la seguridad social de los trabajadores del mar, salón social, biblioteca-hemeroteca y ambulatorio. También se reservarán dependencias destinadas a tenencia de alcaldía, correos y telégrafos y posta sanitaria. Teniendo en cuenta una importante asignación prometida por el Instituto Social de la Marina, va a encargarse el proyecto definitivo de la obra, cuya construcción se espera comenciar a realizarse en breve.



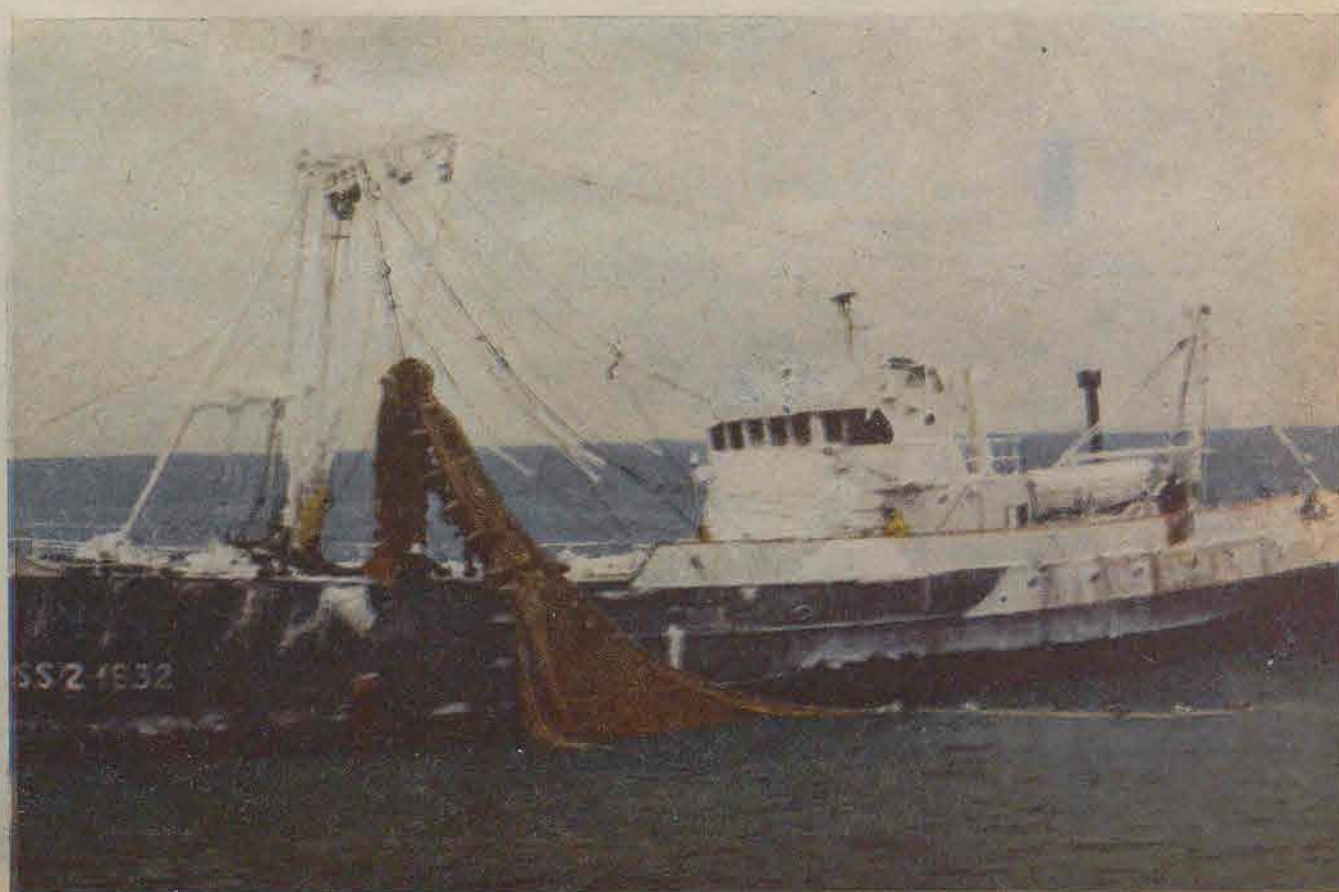




"Casi todos son gallegos de Ribeira, de Noya, de Puerto del Son, de la Puebla del Caramiñal, de Boiro, de la Península de Morrazo, de Vigo. Pero hay también vascos, con unas distinciones muy curiosas que nadie me ha sabido explicar. Por ejemplo, los de Fuenterrabía suelen ser patrones de pesca y también algunos de Rentería que no es puerto de mar; motoristas y pilotos suelen ser los de Lequeitio, y los de Bilbao, capitanes. Y aún más curioso todavía: los saladores suelen ser navarros, aunque a Navarra la mar le quede lejos..."

Reportaje literario y gráfico:  
**JOAQUIN VIDAL**

## Cuatro mil españoles en los hielos de Terranova, en la aventura del bacalao











Saint Pierre et Miquelon, América del Norte. (De nuestro enviado especial).—Esta es la única nota coherente que pude escribir a bordo del bacaladero «Monte Aitzgorri» durante las jornadas que viví en la pesca del bacalao: «Estamos navegando a toda máquina rumbo a la isla de Saint Pierre. Nos encontramos a pocas millas de esa costa baja, toda ella helada, que forma el borde sur de Terranova, y muy cerca de Port aux Basques, el recuerdo geográfico de aquellos pescadores de nuestra cornisa cantábrica, que mucho antes de que el Viejo Mundo conociera la existencia de América ya se trasladaban a estas aguas en sus rudimentarios barcos a la busca del bacalao».

Fue la única nota coherente y hasta diré que incoherente también, pues no había podido escribir otra. Porque, primero el terrible movimiento del barco y luego las continuas incidencias de la pesca y de la navegación, me impidieron hacer otra cosa que combatir el mareo y seguir paso a paso, intante a instante, todos los detalles de lo que acontecía a bordo. Después, porque nuevamente el buque entró en balanceos de babor a estribor y no estaba para otros trajes que agarrarme donde podía, procurando mantener el equilibrio.

Pero, en fin de cuentas, para mí, después de ocho días de muchas vicisitudes, no pocas sorpresas y bastantes satisfacciones, la tarea que me había llevado a Terranova estaba concluida. Habían sido ocho días interminables. Llevaba como recuerdo un ojo entumecido por el frío y el cuerpo como si sobre él hubiera marcado el paso una compañía de legionarios.

Y, sin embargo, para los pescadores el trabajo apenas había comenzado e incluso me decían que aquellas jornadas no fueron sino la primera «toma de contacto» con el bacalao. Tremendo.

### PASAJES-TERRANOVA: DIEZ DIAS DE NAVEGACION

Tremendo, porque ellos ya llevaban sus buenos veinte días o más en la mar. Como la mayor parte de las parejas bacaladeras, salieron de Pasajes de San Juan (hay bous o parejas que también zarpan de Vigo, La Coruña y El Ferrol). Diez días habían tardado en llegar a los bancos de Terranova, sufriendo sus buenos temporales ya en el mismo Cantábrico. Y hubieran iniciado la pesca, sin tocar en puerto alguno, como asimismo hacen todas las parejas, de no ser porque transportaban material que es necesario en Saint Pierre al doctor español y al capellán del club Stella Maris.

Esta escala circunstancial la aproveché para embarcar en uno de los buques, el «Monte Aitzgorri», cuya pareja es el «Monte Aralar». Partimos con rumbo a Trinity Bay. Y no llevaríamos menos de dieciocho horas de navegación cuando el «Aitzgorri» sufrió una avería en la máquina, irreparable en alta mar.

Aquello disgustó tremendamente a los pescadores: tiempo de pesca perdido es dinero perdido. El «Monte Aralar» nos remolcó hasta Saint Pierre, donde tardaron varias horas en reparar la avería. Y, al fin, pudimos partir de nuevo a la pesca, ya definitivamente, enfilando esta vez a un caladero completamente opuesto, en el golfo de San Lorenzo.

### TAMBIEN LOS MARINEROS SE MAREAN

Ya la salida del puerto la hicimos con marejada y pronto nos metimos en temporal. El espectáculo era grandioso: toda la cubierta del buque desaparecía bajo el agua, y al reaparecer levantaba toneladas de espuma, que lanzaba contra el puente.

Verdaderamente, por poco tiempo pude presenciar el espectáculo porque todo empezó a darme vueltas y pareció como si me encontrara en un mundo puesto boca abajo. Pero no era yo solo:

—No se asuste —me decía el patrón de pesca—, que a popa tenemos seis o siete marineros que están como usted.

Pues sí, también se marean los marineros. Y más de una vez el propio timonel, hombre con hombre conmigo, me acompañó en los vómitos junto a una puerta del puente.

Al atardecer fue encalmándose la mar. Del «Monte Aralar», que nos precedía en la navegación, nos comunicaron por radio:

—Vamos a detener la marcha porque tenemos delante las primeras barreras de hielo. ¿Te parece bien, José Antonio?

José Antonio Larruscain, el patrón de pesca que a sus treinta y un años ya se ha hecho millonario con el bacalao a fuerza de tesón y trabajo, y que en cuestiones de pesca es el mando supremo de la pareja, contestó que aminoraran la marcha, pues el «Aitzgorri» pasaría delante. Así lo hicimos. Muy lentamente atravesamos la primera barrera de hielos y cinco o seis más, hasta que las masas heladas fueron haciéndose más anchas y más compactas.

—Vamos a detenernos —indicó el patrón—, no vaya a ser que quedemos atrapados. Pasaremos aquí la noche.

El viento había cesado y los hielos hacían que la mar se mantuviera tranquila. Por lo menos los mareados dimos gracias a Dios por tanta ventura.

La guardia quedó montada: el capitán, José Luis Menchaca —el más viejo de la tripulación, con gran diferencia, a sus cuarenta y ocho años—, en el puente, acompañado de un timonel. Y dos a popa. El ayudante de cocina —el «cho»— nos sirvió café. Todo era tremendamente oscuro a nuestro alrededor.

—Buenas noches, capitán.

—A descansar, a descansar, que hoy ha llevado una buena paliza y mañana habrá trabajo.

### PRIMER TRABAJO: QUITAR EL HIELO

A las cinco de la mañana todo el mundo estaba en pie. En el puente, Larruscain se movía nervioso, paseando de un lado a otro; se asomaba afuera, miraba la lupa que detecta la pesca. La comunicación por radio con el «Monte Aralar» era continua.

—¿Qué hacemos, José Antonio?

—Id preparándoos, que vamos a calar aquí, un poco retirados de los hielos. Empezaremos nosotros.

Y la orden a los hombres del «Aitzgorri»:

—¡Todos preparados para limpiar cubierta!

Las primeras luces del amanecer se reflejaron sobre los grandes bloques helados. La temperatura, contrastada personalmente, era de 13 grados bajo cero.

El barco empezó a virar. Muy lentamente salimos de las barreras y pusimos proa al Este. El «Monte Aralar» hacía parecida maniobra.

Y de repente, la cubierta, que tenía una capa impresionante de hielo y nieve, se llenó de pescadores provistos de picos y palas. Uno regaba el barco con una manguera y los otros, a toda prisa, picaban el hielo de la cubierta, de los cables y pastecas, de la maquinilla, de los palos. Había que dejar todo bien limpio para las faenas de la pesca.

Este es otro de los trabajos habituales de los pescadores durante la primera campaña del año: luchar con el hielo. Un hielo que se deposita a diario, y aun varias veces al día, en gruesas capas, y que lo cubre todo, desde los costados hasta el remate de la arboladura. Y es peligroso: ha habido barco que a causa del peso del hielo depositado en los palos ha volcado yéndose a pique.

### LA FAENA PESQUERA

Limpio de nieve el barco, en lo que podía caber, lo que se logró tras una hora de trabajo, comenzaron las operaciones de la pesca.

El arte se larga desde uno de los buques, que en esta ocasión fue el nuestro, el «Monte Aitzgorri». El halador mecánico hace la mayor parte de la fuerza, pero todos los hombres han de «arrimar el hombre», pues en otro caso la red no saldría limpiamente de la trampilla de cubierta, los calones tropezarían, las mallas podrían engancharse.

Como el arte es muy grande y muy pesado, todas estas operaciones son largas y complicadas. El patrón de pesca las sigue muy atentamente y de cerca —allí mismo, a babor, por donde se larga la red—, echando una mano siempre que es necesario.





## LAS HORAS DE SUEÑO DEL CAPITAN ESTAN CAMBIADAS, COMO LAS DE ALGUNOS NIÑOS

### ARTE DE ARRASTRE

Imaginen que la parte última del arte —el copo—, allí donde se pretende quede apresado el bacalao, es como un saco gigantesco al que va unida la llamada manga, poco más o menos en forma de embudo. Y a los extremos de la manga una amplia red, que por un borde tiene flotadores y por otro plomo. De esta forma todo el arte va abierto en la mar, para para engullir el pescado que encuentre a su paso. Pero como todo este artificio ha de ser arrastrado por los barcos y en cualquier caso rozará con el fondo, tropezando con vegetación y rocas, a los extremos de la parte de la red donde se encuentra el plomo van sendos bolos, de unos 150 kilos de peso, llamados calones. Y de allí parten las malletas y los cables, que son el cordón umbilical que une el arte con las embarcaciones.

### UNO DE LOS POCOS DESCANSOS

Una vez el arte en el agua, el «Monte Aralar» se acercó a nuestro costado y le lanzaron uno de los cables. Se alejó después, se colocó paralelamente al «Aitzgorri» —a gran distancia— y ya ambos barcos fueron avanzando lentamente, verificando de esta forma el arrastre en el que cada buque iba tirando de un extremo del arte.

Afortunadamente, a pesar del frío intensísimo y de la hiriente brisa que se había levantado, el día era de

una gran claridad y podíamos ver buen número de barreras de hielo que de norte a sur se perdían en el horizonte; y la costa baja, blanca, de Terranova.

Y entonces fue el descansar para casi todos (un descanso que rara vez volverán a tener los pescadores en la marea), y vino el desayuno de café y galletas y quien quiso un buen bocadillo y empezó la sesión de música, que el patrón siempre lleva grabada en varias cintas magnetofónicas para que la tripulación —según nos dijo— trabaje con alegría.

El capitán ya hacía rato que estaba durmiendo. Sus horas, como las de algunos niños, están cambiadas. Durante las jornadas de pesca se levanta al atardecer y se hace cargo del gobierno del barco. Pasa la noche en vela y a la amanecida, cuando se reemprenden las faenas pesqueras, vuelve de nuevo al camarote, a hacer «su» noche.

Y la pesca sigue...

### ¡40 CANASTOS!

A la orden del patrón, después de unas tres horas de arrastre, empezaron las operaciones de recuperar el arte. No sé en qué lo notarían, pero a los pocos segundos de iniciárselas ya estaban dando saltos de júbilo:

—¡Vaya echada! ¡Menuda la que viene!

Y había a quien le daba por lo profético:

—¡Lo menos cuarenta canastos!

Los trabajos fueron ahora más esforzados y llenos de complicación que cuando largaron el arte. Sobre

todo, por el peso. Sobre todo, porque si para lanzar la red todo es mar y la mar es ancha, ahora la bolsa, que venía repleta de pescado, había primero que vaciarla en el costado de babor, y luego, las mallas ya solitarias y arrebujaadas, introducirlas de nuevo en la trampilla de la que salieron.

Todos los hombres pendientes de la operación. Desde el puente —¡avante!, ¡atrás!, ¡poca!— moviendo el barco para facilitar la recuperación del arte. Bajo el puente, los encargados de la maquinilla recogiendo cable o deteniéndolo, según las indicaciones del contramaestre. Y en cubierta, todos plegando la red, empujándola, liándola o desliándola, según conviniera.

Y el frío. Yo no sé cuántos jerseys y cuántos pantalones llevaría cada hombre bajo su traje de aguas y bajo su delantal de cuero, pero por lo que abultaban debían ser muchos. Y aún así y aunque les veía sudar por el esfuerzo, continuamente se daban sacudidas con los brazos para ahuyentar la congelación.





## UN RIO DE BACALAO

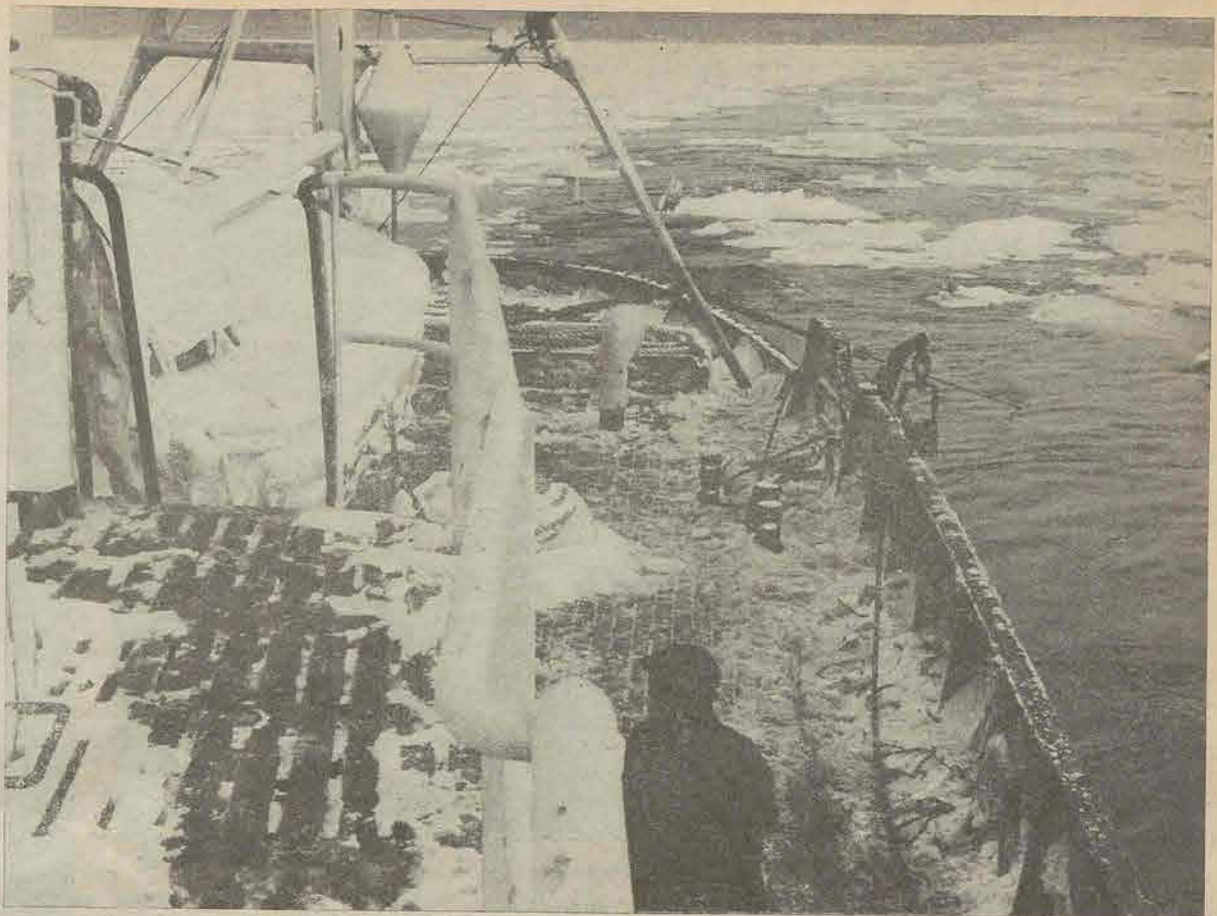
Sin embargo, no hay quien se acuerde del frío cuando el copo se abre y los bacalaos caen a cubierta como un río, rebozándose unos contra otros, discurrendo sus cuerpos como si fueran materia fluida. Dos hombres que allí estaban dispuestos para evitar los amontonamientos disformes del pescado, tenían bacalo hasta la cintura y se movían como si anduvieran por el fango.

Y vuelta a empezar...

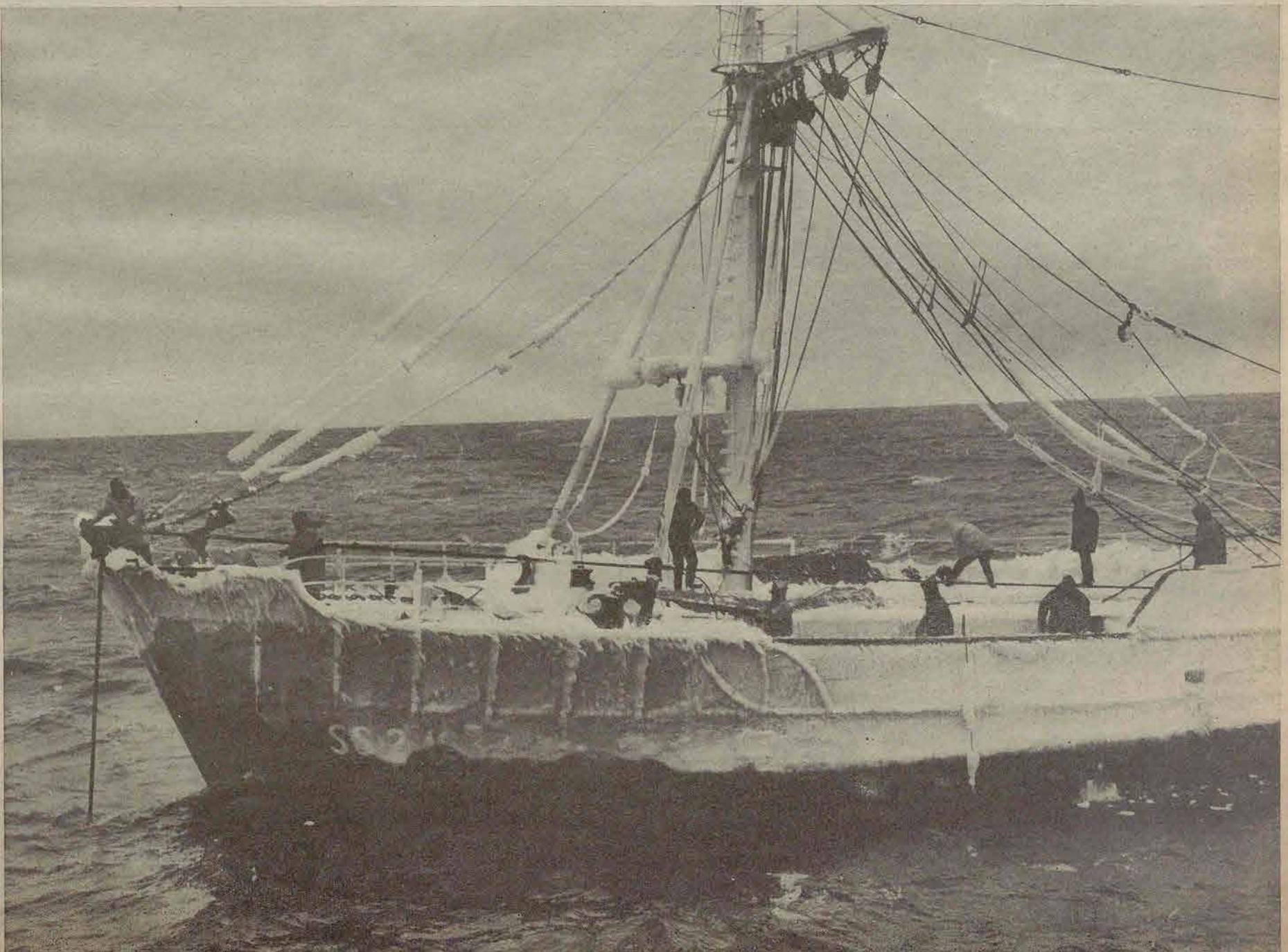
Pero ahora le correspondía a la pareja, el «Monte Aralar», manipular la red, y nosotros debíamos ser los que recogiéramos el cable para completar el arrastre. Y después nos tocaría otra vez a nosotros y así —acaso— cinco o seis veces al día.

Pero éste no es el fin, sino el principio del trabajo. A partir del momento en que el bacalao llega a cubierta es cuando empieza la tarea verdaderamente dura de la campaña. Los hombres ya no tendrán descanso, a no ser que la suerte sea desfavorable y se produzcan pocas capturas.

Rápidamente el bacalao ha de ser descabezado y destripado. Sin más pausas que las que impongan las nuevas operaciones de largar y recuperar la red. Y así, un día y otro, en la mar helada, soportando ventarrones terribles y todas las inclemencias que el Océano y los vientos impongan.



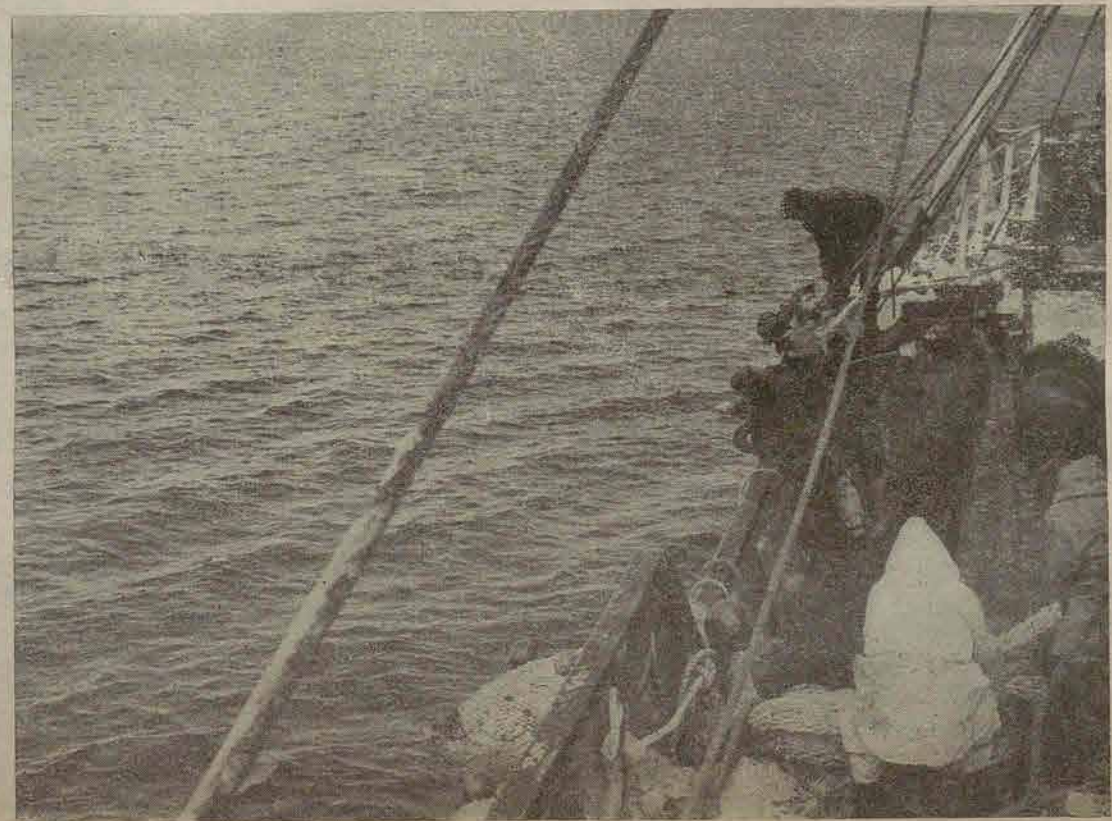
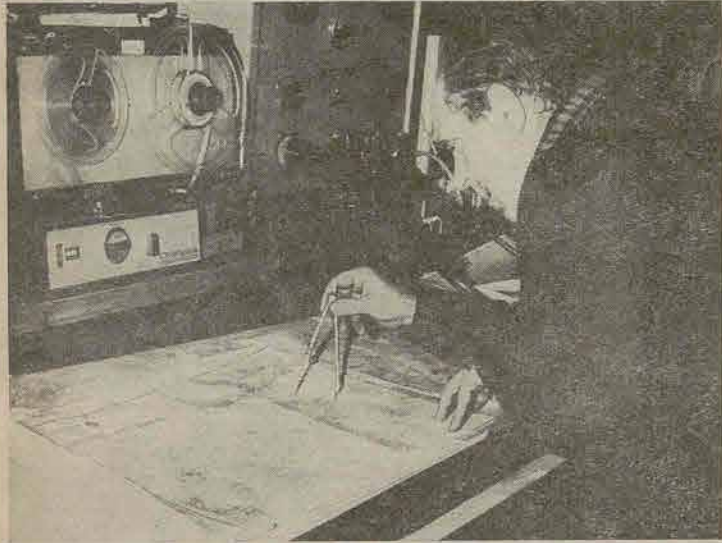
**Cuando ya se ha subido el bacalao a cubierta, pescado a una temperatura de 15 grados bajo cero, puede decirse que aún no ha empezado "en serio" el trabajo**







En las fotografías que ilustran esta página pueden verse distintos momentos de las operaciones de arrastre y de la recuperación del copo, que llega a cubierta repleto de bacalao. Junto a ella, un plano del bacalao ya dispuesto para su elaboración, y dos instantáneas del capitán y del patrón de pesca del «Aitzgorri», el cual habla por radio con el capitán del buque pereja, el «Monte Aralar».





# LAS MANOS SE INSENSIBILIZAN POR EL FRÍO DE TAL MANERA QUE ALGUN TRONCHADOR SE HA SECCIONADO LOS DEDOS SIN SENTIRLO

## ELABORACION DEL PESCADO

Después de haberse levantado del «colchón», a las cinco o seis de la mañana (si es que no quedó pescado para elaborar por la noche, pues incluso pudo ser que ni se hubiera acostado), después de haber pasado una hora o más picando hielo para dejar limpia la cubierta, después de participar en todas las operaciones de extracción de la pesca, ya más que mediada la mañana el pescador puede decir que aún no ha empezado «en serio» su trabajo.

Porque el pescado hay que elaborarlo a bordo, a toda prisa, para que no se estropee. E inmediatamente se preparan los equipos de elaboración.

El primero en intervenir es el tronchador, que corta la cabeza al bacalao de un tajo fulminante con su gran cuchillo. El pescado pasa a un abridor, que lo raja en cruz y le quita las vísceras. Otro abridor le saca la espina y raspa las aletas y escamas. Y luego, por un canalillo central, los bacalaos pasan a un pequeño depósito lleno de agua, en el que se encuentra el tinero, el cual, valiéndose de un tridente, va llenando canastos. Cinco equipos de tronchadores y abridores había en el «Aitzgorri», y en otros barcos puede haber más o puede haber menos.

Cuando los canastos están llenos —en tres o cua-

## EL TRABAJO DEL SALADOR

tro minutos se llena un canasto—, se arroja su contenido a la bodega, la estancia más grande de todas, donde se almacena la sal. Allí se encuentran los saladores —tres o cuatro—, que son los que menos frío pasan, pero a quienes más compadecen todos, pues han de trabajar agachados e ir salando y colocando los bacalaos uno a uno.

He de decir que la zona de trabajo de tronchadores y abridores está cubierta en el «Monte Aitzgorri» y en el «Monte Aralar», y también en otros barcos, pero en la mayoría de los que se desplazan a Terranova aún se encuentra a la intemperie, azotada por los vientos, sin resguardo del frío terrible, y frecuentemente batida por los golpes de mar, que ponen a remojo de agua helada a todos los trabajadores.

Es ya clásico, por conocido —aunque, gracias a Dios, no muy frecuente— el caso del tronchador con las manos insensibilizadas de puro ateridas, que de un mal tajo se llega a seccionar los dedos y ni se entera del accidente hasta que se da cuenta de que su mano ya no puede coger más bacalaos.

Además el trabajo no es de unas horas, sino de muchas, y cuando la campaña se está dando con abundancia puede durar hasta dos días, sin más descanso que el tiempo que se emplea en comer y en cenar y sin haber tocado para nada el camastro.

## ¿QUE GANAN LOS PESCADORES?

Y es el caso que los pescadores no se quejan del trabajo, lo cual me dejó estupefacto. En realidad no se quejan de nada de cuanto hacen a bordo:

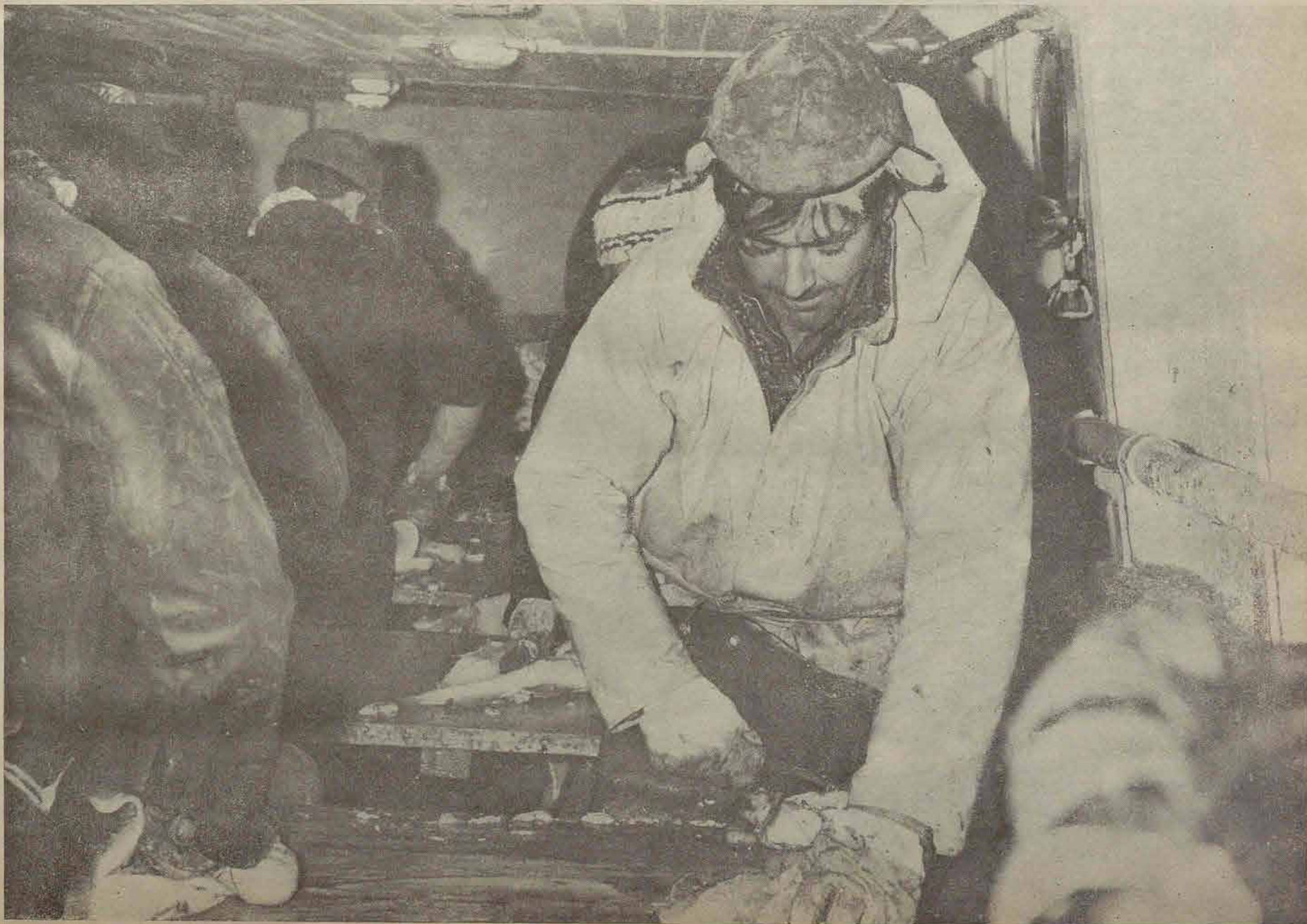
—¡Qué descanso! —me decía uno—. Aquí no se puede descansar. Si se deja, el bacalao se estropea, no sirve, y esto nos supone menos ganancias.

El incentivo es éste: un tanto por tonelada traída a España. El pescador del bacalao que sea marinero simple tiene un sueldo de 4.000 pesetas mensuales, más dos pagas extraordinarias de la misma cuantía, y por lo general (en la mayor parte de los barcos van al porcentaje) una prima de 45 pesetas por tonelada traída a España. Hice los cálculos: La pareja «Monte Aitzgorri»-«Monte Aralar» puede desembarcar en España un total aproximado a ochocientas toneladas por campaña. Como son tres al año, contando a 45 pesetas tonelada y sumados los salarios, el pescador vendrá a obtener una media mensual de 13.000 pesetas.

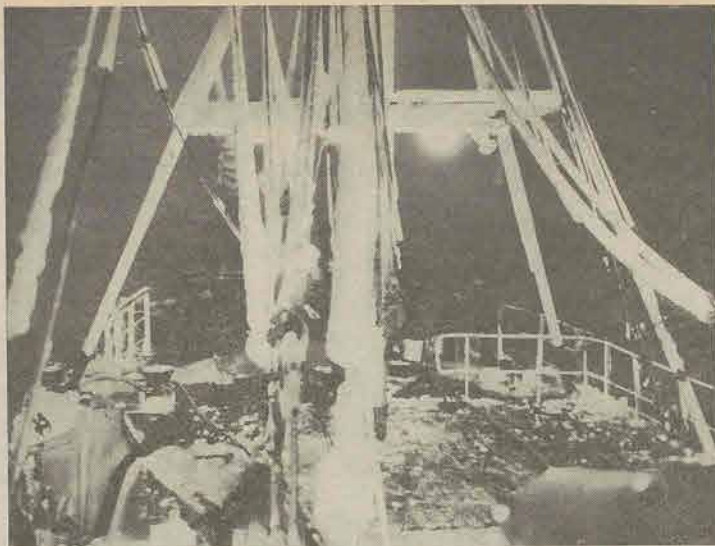
Bien es verdad que no trabaja durante todo el año, pues entre los descansos de Navidad y los que se producen de campaña a campaña vendrá a estar inactivo quizá algo más de mes y medio. Pero también es cierto que una producción como la que nos ha servido de ejemplo —llenar las bodegas a tope— rara vez se da, por no decir nunca.

La diferencia de remuneración del marinero con los mandos es grande. El capitán tiene unos ingresos que pueden ser de 25.000 a 35.000 pesetas mensuales, co-

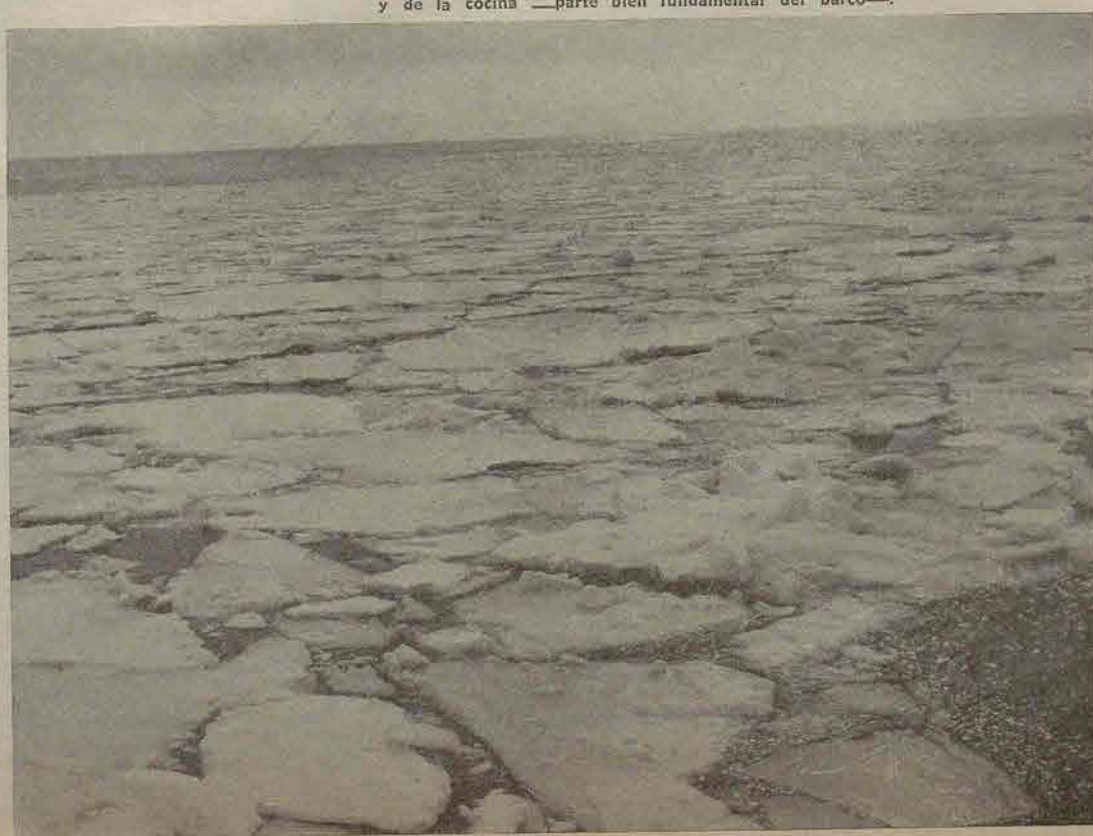
En el «Monte Aitzgorri» y algunos otros barcos, la cubierta de elaboración está al abrigo de la mar y los vientos. Imagínese este trabajo de los tronchadores y desvisceradores, realizado a la intemperie, a 15 grados bajo cero.







Otras escenas de esta primera marea del año, la de la invernada, que es curiosamente cambiante, aunque con el común denominador del frío. Hay veces en que las nevadas obligan a limpiar una y otra vez, sin descanso, la cubierta, y otras en que las faenas se reemprenden sin apenas hielo a bordo, con la mar en calma y un cielo azul purísimo. Pero las barreras de hielos (foto inferior), son frecuentes, y no es raro que sean densas. Completan la página, las instantáneas del trabajo del tronchador, y las de los ranchos y de la cocina —parte bien fundamental del barco—.





mo cifra media. Y el patrón de pesca, que es el hombre-clave de la producción del barco, puede ganar al año un millón o dos millones de pesetas, según unos porcentajes establecidos sobre las toneladas de bacalao traídas a España.

## 15 GRADOS BAJO CERO

El trabajo de la primera campaña bacaladera —la de invierno— es, en definitiva, durísimo, y quizá no haya otro tan ingrato en las restantes modalidades pesqueras. El frío es el gran enemigo de los pescadores. A mí mismo, que andaba en cubierta, me pasó que de súbito sentí un dolor intenso en un ojo. Rápidamente me hicieron entrar en el puente y allí me aplicaron calor. No pasó nada más, salvo que me quedó el ojo enrojecido durante unos días, pero aquel fue un primer síntoma de peligro inminente de congelación.

Y vi más: Un amanecer se estropeó la pasteca del halador. Para arreglarla era preciso subir al palo. La temperatura pasaba de 15 grados bajo cero y sufríamos una fuerte nortada que hacía más acusado el frío. Sin pensarlo mucho, el patrón de pesca se puso tres pares de guantes, y dando ejemplo se subió al palo para arreglar personalmente la avería. No estaría ni diez minutos en el palo. Cuando bajó tenía tres dedos de una mano doloridos y se le fueron hinchando como morcillas. Todo el día estuvo quejándose de fuertes olores.

El mismo frío es causa de accidentes y hasta de pérdidas irreparables. Por estas fechas, en otro barco, un hombre cayó a la mar, y aunque se le arrojó inmediatamente un cabo, no pudo asirse a él: había fallecido casi instantáneamente.



## SOLO LA FALTA DE NOTICIAS DE LA FAMILIA PUEDE DOBLEGAR A ESTOS HOMBRES, DUROS COMO ROCAS

### SIN NOTICIAS DE LA FAMILIA

Pero ni el frío, ni los accidentes, ni el exceso de trabajo pueden con estos hombres, duros como rocas. Sólo hay una cosa que les doblega; sólo una cosa puede, incluso, hacerles llorar: la separación y la falta de noticias de sus familiares.

Porque si no hay una avería grave o un accidente de importancia, permanecen en la mar dos o tres meses, sin tocar puerto, sin más contactos con el mundo que los que les puedan llegar por radio. Yo presencié el caso del veterano capitán a quien, al llegar a Saint Pierre en mi desembarco, entregaron una carta de su esposa. No había buenas noticias: su hija estaba enferma. Y me decía:

—¿Usted ve? Ahora pasarán quizás dos meses, hasta que vuelva a saber algo de la niña.

Todos los marineros recibieron carta también. El práctico tenía noticia anticipada de nuestra llegada y trajo a bordo los paquetes de correspondencia. Y se llevó otros paquetes llenos de cartas que la tripulación había escrito a sus familias.

Hay veces en que, inopinadamente, llega el correo a alta mar. Es cuando un buque se ha visto precisado a entrar en puerto y si ha de darse la circunstancia de que acudirá, al regreso, a zonas próximas a donde haya otros barcos, se hace cargo de la correspondencia que haya en Saint Pierre para esas tripulaciones.

Pero este caso no es frecuente. Y no es frecuente —no puede serlo— porque los buques procuran esconderse unos de otros para evitar que los demás averigüen si han encontrado buenos caladeros.

Así, una noche nos llamó por radio el «Aloña», de la misma compañía que la pareja donde iba embarcado:

—Vamos a tierra, a toda máquina, porque tenemos un accidentado. ¿Queréis algo para Saint Pierre?

Precisamente yo estaba esperando la oportunidad de hacer un transbordo para regresar a la isla, ya que había dado por finalizado mi trabajo.

—Sí —contestó el patrón del «Aitzgorri»—; está con nosotros el periodista, que quiere ir allá. Si os acercáis, podremos hacer el transbordo.

—De acuerdo, pero depende de cuál sea vuestra situación.

Y surgió la clave:

—Estamos en Sevilla-Granada.

—Entonces no; quedáis muy lejos y tenemos prisa por llevar al herido.

### LAS GRANDES NOVEDADES

Evidentemente estas pequeñas novedades, estas llamadas esporádicas, se agradecen enormemente en alta mar. Ellas son las grandes noticias del día.

En la inmensa soledad de la mar helada tuvimos algunos incidentes insignificantes, que para nosotros fueron auténticos acontecimientos; unos acontecimientos que nos dieron tema de conversación para muchas horas. Por ejemplo, el avión que nos sobrevoló dando cinco o seis pasadas por encima del barco; o el buque cablero de Sydney, que hasta cambió con nosotros, por radio, frases amables; o el guardacostas canadiense que nos hizo alejarnos de las aguas jurisdiccionales cuando, impensadamente, la deriva nos iba acercando a ellas.

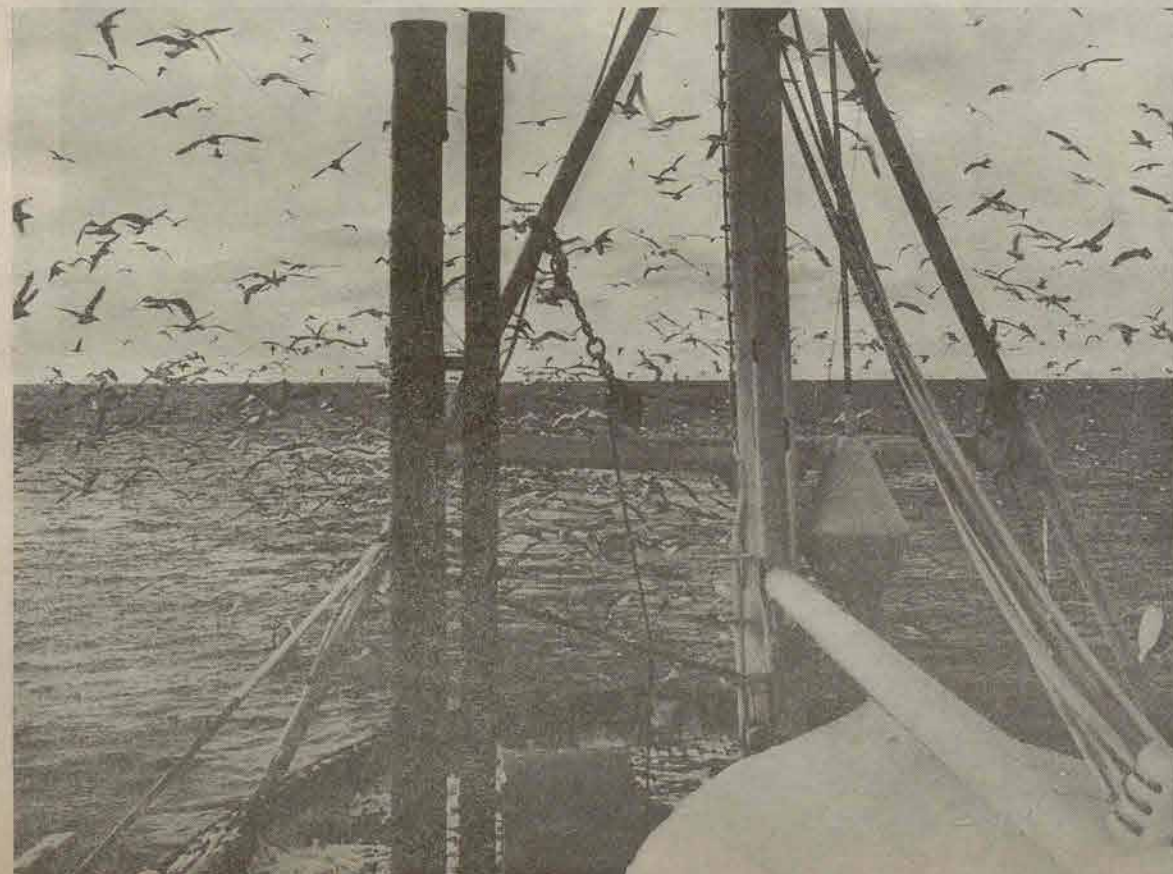
Y los pájaros. Cada vez que se saca la red y se inician los trabajos de elaboración del bacalao, miles de anchetas y gaviotas se colocan tras la popa y siguen al barco a donde vaya, y se lanzan en picado a capturar los desperdicios que son arrojados a la mar por los abridores. Este es el gran espectáculo de cada día y barco hay en el que hasta llevan una escopeta, para de cuando en vez dedicarse al deporte de la caza.

### SOLO TRABAJO

Otra pequeña fiesta —sin alegrías externas, desde luego— es la comida. Lo que más gusta a los marineros, por raro que parezca (a mí, al menos, me lo pareció) es el bacalao fresco, que el cocinero prepara a la plancha, frito o guisado con patatas. Y luego, todas las variedades de pescado que se capturan junto al bacalao, como la cabra, que es un pez rojo, de aspecto casi monstruoso, pero auténticamente exquisito.

La pareja donde realicé el reportaje va bien provisionada, y sea a la hora del almuerzo, sea a la de la cena, hay carne y ensaladas abundantes, muy ricas y bien aliñadas, y fruta, y vino. Y buenos puros para después de la comida, con provisión más que suficiente.

Y trabajo. Los pescadores del bacalao —en su mayoría gallegos, bastantes vascos, y navarros si son saladores— han acometido esta aventura para ganar dinero, y el dinero sólo puede obtenerse del trabajo.



En la fotografía superior, el tinero, que es —pudieramos decir— el eslabón de la cadena de elaboración que une el trabajo de tronchadores y abridores, con el de los saladores. Los desperdicios del bacalao van a la mar, y ello hace que miles de gaviotas y anchetas vayan siempre a popa de los buques, para aprovechar hasta la última visera del pescado.





Junto a una vista parcial del puerto de Saint Pierre, completan el reportaje gráfico de esta página tres momentos de la actividad en el dispensario español: las clásicas fracturas, producidas por caídas o desprendimientos de cables o pastecas, y la más clásica dolencia de todas: la congelación de dedos.

el Camp Hill Hospital y la Clínica Victoria General. Había allí pescadores españoles: uno con hemorragia cerebral; otro que había sufrido ataques epilépticos —ambos repatriados ya a España por vía aérea, según mis noticias—, y un salador —navarro, naturalmente—, Cirilo Gorriti, muy grave, con una pancreatitis aguda.

Ciertamente, estos enfermos estaban muy bien atendidos clínicamente, pero allí tenían el grave problema del idioma, de no poder entender al médico ni a las enfermeras, ni hacerse entender, ni intercambiar una sola palabra con sus compañeros de habitación, canadienses todos ellos.

El intérprete de estos pescadores es don Guillermo Rey, zaragozano, representante de una compañía aseguradora española y también catedrático de una de las Universidades de Halifax. El señor Rey acompaña a nuestros enfermos en Halifax cuando necesitan la consulta del médico o hay que internarlos en una clínica, hace de intérprete y les visita con frecuencia. Pero, lógicamente, la mayor parte del día la pasan solos los enfermos en el hospital, en un forzoso silencio. He visto la tristeza que esto produce; una tristeza fácilmente imaginable.

## LAS BASES DE LA FLOTA

Esta es su vida en los caladeros de Terranova, cuando no hay avería, enfermedad ni accidente: un continuo horizonte de mar y hielos; días y días de trabajo sin pausa. Y que no falte.

Saint John's, Halifax y Saint Pierre et Miquelon son las bases principales de la flota bacaladera española.

En Saint John's, a donde suele acudir la flota portuguesa, recalcan los «bous» españoles, en los que la pesquera se desarrolla de forma distinta que en las parejas, porque el arrastre del arte se realiza con un barco sólo, por el sistema de puertas, y porque, dado el número de tripulantes que tienen las dotaciones, hay establecidos turnos de trabajo.

Halifax es la base «extranjera» de las parejas, porque allí nadie habla otra idioma que el inglés. Por eso la arribada a Halifax sólo se hace en caso de extrema necesidad, cuando Saint Pierre queda demasiado lejos.

Saint Pierre, en cambio, es el gran refugio de los españoles. La isleta, junto a la de Miquelon y L'Ange, es territorio autónomo dependiente de Francia. Tiene su Gobierno, su Prefectura Apostólica, y por tener, tiene hasta sus estudios propios de radio y televisión. Todo ello para los 5.000 habitantes que forman la población del territorio.

Los españoles se encuentran allí como en su casa. Las gentes son muy acogedoras y más que agradable el aspecto de la ciudad. Yo la he visto incómoda, cubierta de nieve y hielo, con grandes y continuas ventiscas, y sin embargo puedo dar fe de que es uno de los núcleos de población más simpáticos y amables que puedan existir en la Tierra.

Los barcos sólo llegan a Saint Pierre, la isla acodada al sur de Terranova, por auténtica necesidad —avería, accidente o aprovisionamiento ineludible—, pero son tantas las parejas que faenan por estas aguas que raro será el día que no arribe alguna.

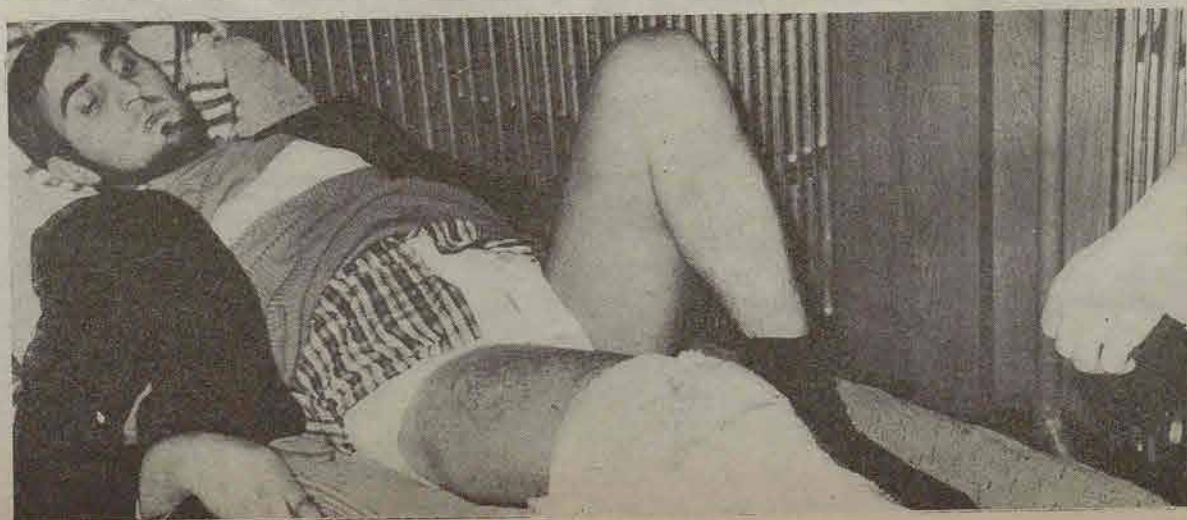
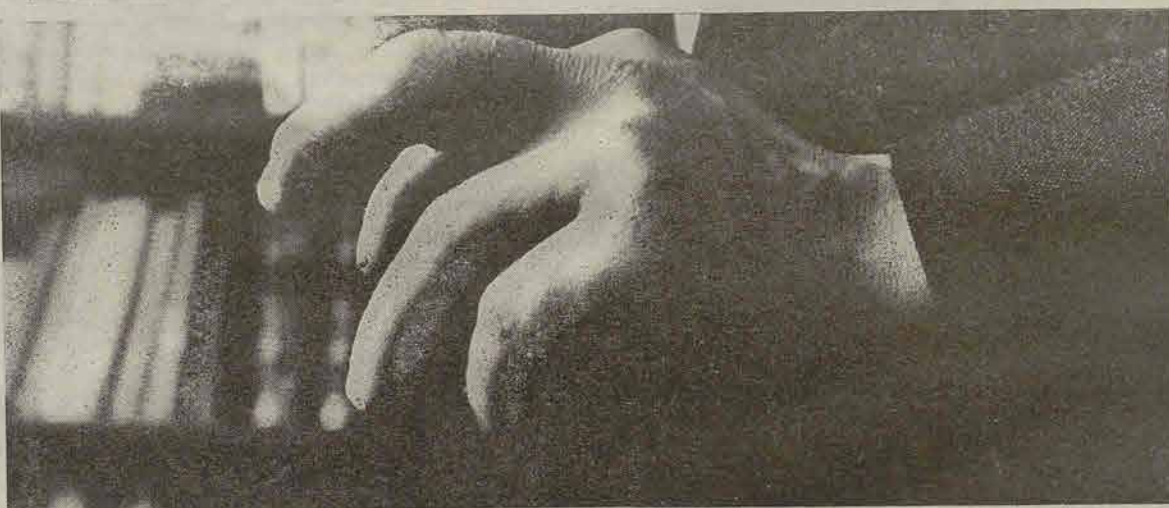
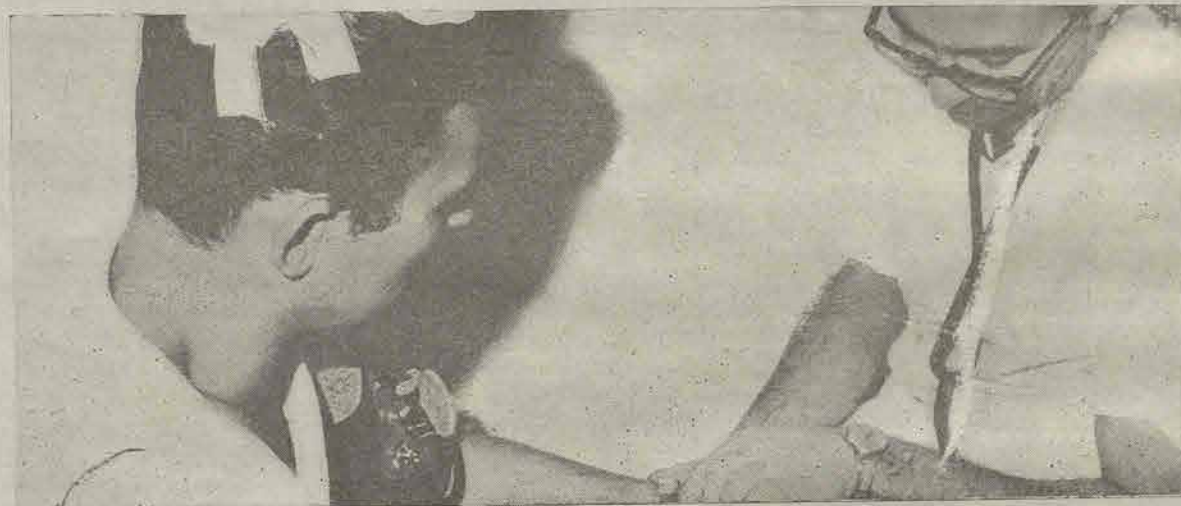
## UN MEDICO ESPAÑOL

Hay en Saint Pierre un médico español, el doctor Alarcos, comisionado por el Instituto Social de la Marina, que atiende consultas por radio cuando a bordo se produce algún accidente o hay algún enfermo y que, ya en el dispensario, cuida solícitamente de la asistencia sanitaria y quirúrgica de los pacientes.

Esta presencia del Instituto Social de la Marina en Saint Pierre es importante y es eficaz, pues la flota bacaladera va incrementándose cada vez más, lo que lógicamente produce necesidades de orden social que aquel organismo satisface plenamente.

La asistencia de Saint Pierre contrasta con los casos que presencié en Halifax, donde pude visitar

## LA ASISTENCIA MEDICA DE NUESTROS PESCADORES EN SAINT PIERRE, QUE CORRE A CARGO DEL ISM, ESTA TOTALMENTE CUBIERTA





Como contraste, la presencia del médico español en Saint Pierre, al que ayuda una enfermera también española, de Santander, doña Elisea Falcones, puede decirse que da «media vida» a nuestros pescadores enfermos. Y junto al doctor, la del padre Javier Sánchez Erauskin, alavés, quien a brazo y casi de la nada, sólo ayudado con subvenciones del Instituto Español de Emigración y del Instituto Social de la Marina (y, naturalmente, con el respaldo del Apostolado del Mar español al que pertenece), ha levantado el club Stella Maris, que es —pudieramos decir— el cuartel general de la flota cuando llegan las parejas a Saint Pierre.

La primera visita de los pescadores es al club, a tomar un café o una copa, charlar con el padre, a preguntar por el correo, a escribir cartas a la familia, a ver la televisión o a jugar una partida de futbolín o de dominó. O a todo a la vez.

Yo diría, además, que el club es una especie de gestoría, donde todos se ayudan a todos, donde se tramitan los más diversos asuntos, en la que el gestor, invariablemente, es el padre. Pero, sobre todo, el club Stella Maris es el gran vínculo social y espiritual de estos hombres tan alejados de su patria.

Todos, españoles y saintpierreses, tienen un gran cariño al club Stella Maris, quizá porque allí se considera como una obra colectiva. Yo puedo dar fe de que lo ha levantado personalmente el padre Javier, casi podría decir que a brazo, y no mentiría gran cosa. Con sus propias manos ha levantado muros y ha extendido suelos. (Y en secreto: con sus propias manos los ha destruido al día siguiente si no le ha satisfecho el resultado, para volverlo a poner todo en pie en menos que canta un gallo. ¿Seguimos en el secreto? Una vez pasó casi las veinticuatro horas del día levantando esforzadamente la antena de la televisión sobre el tejado, y a la amanecida el viento la había lanzado contra el tejado de la casa del vecino. Y vinieron los disgustos. Y así, una y mil cosas.)

Sí: de disgustos sabe el padre Javier más que nadie. Pero debe saber también de satisfacciones, aunque sólo sea al comprobar cómo se le quiere en Saint Pierre, cómo le quieren los hombres de la flota. Precisamente los hombres de la flota han tenido una participación muy directa en la construcción del club y muchos de ellos, generalmente en el período de convalecencia de alguna enfermedad, han hecho de albañiles de alguna de las dependencias. Y el doctor: el doctor también ha hecho de albañil, y de carpintero, y ha levantado planos para la distribución de los servicios.

## EL PESCADOR ES EL REY

Saint Pierre es divertido. Hay muchos bares y hay bailes. En seguida, tras la visita al club Stella Maris, las tripulaciones inician su recorrido por las calles, paseando sobre la nieve, haciendo las compras necesarias y parando allí donde apetece tomarse una copa, que casi siempre será de whisky, la bebida nacional de la isla.

Y por las noches, baile en las salas de fiestas, principalmente en el «Joinville» —que es lo más elegante de allá—, donde el marinero español es el rey y la pareja preferida de las chicas del lugar.

# Los españoles son los pescadores preferidos en Saint Pierre et Miquelon

Pero no se crea que hombres que han pasado semanas y meses en la mar, al llegar a tierra la arman por donde van u organizan el más mínimo conflicto. Por el contrario, su conducta es ejemplar y el mismísimo obispo de Saint Pierre, monseñor Maurer, me destacaba esta circunstancia y me decía que lo verdaderamente admirable de la flota española es su comportamiento ciudadano, que no causa en absoluto ninguna perturbación a las autoridades ni a la vida pública de la isla.

## AL COMPAS DEL PASODOBLE

Estuve en algunos de los bailes de Saint Pierre, que son realmente singulares. En ellos hay unas galerías, en lo alto, donde se sitúan y pasan la fiesta, de pie, las madres de las jovencitas, sin perderse detalle de cuanto sucede en la sala. Abajo el ambiente es de mucho humo y gran clamor. Los marineritos, que son mayoría en el sector masculino, van pulcramente afeitados y trajeados, aunque haya sus excepciones. Por ejemplo, aquel engrasador que llegó de la guardia en el barco tal cual estaba, dejó las botas de agua junto al estrado de la música y en calcetines se puso a bailar el pasodoble con una muchachita.

¿Y cómo se entienden ellas, que hablan sólo francés, y ellos, que sólo hablan castellano? Pues se entienden. Unos y otros conocen lo imprescindible. Los pescadores saben decir «mignon» —que casi les bastaría—, y «¿voulez vous d'ancer?», y «je suis malade... d'amour». Y ellas, por saber, hasta saben decir «nezka polita», o «sí, es posible», o «¿cuándo partir?».

El ritmo del baile es el del pasodoble. El pasodoble se interpreta casi al ciento por uno y ese uno a veces es un vals y a veces un ritmo yé-yé. Y el final, siempre la marcha «La Bastilla», que cantan los danzantes en francés, a grito pelado, y a quienes más se oye es a los españoles.

Fiesta de un día, o de unas horas, cuando la llegada y permanencia en puerto ha sido inevitable. Fiesta que será tema de conversación para los meses que habrán de transcurrir en la mar.

## ENFERMEDADES Y ACCIDENTES

Las más frecuentes causas de arribada a Saint Pierre de un buque bacaladero son los accidentes y enfermedades. Yo vi llegar al hospital en el curso de aquellos días, a un hombre con fractura de cráneo, producida al caerle encima un calón de 150 kilos; otro con fractura abierta de tibia; otro con ma-



gullamiento en las costillas por impacto de un cable que se había desprendido, complicado con una antigua lesión pulmonar, ya curada. Y varios enfermos de anginas, o con congelación de dedos, que iban a consulta del doctor aprovechando que los barcos habían atracado para otros menesteres.

Una enfermedad ya no frecuente en los bacaladeros es la tuberculosis, pero aunque esporádicamente, aún puede darse algún caso. Y esto me lo decía el gobernador del territorio, M. Buggia;

—Han de vigilarse en España, un poco más atentamente, los reconocimientos médicos, para evitar algún que otro caso que se ha dado de tuberculosis. Y esto lo digo no por Saint Pierre, sino por el perjuicio que se ocasiona a los propios barcos, ya que allí donde se da un caso de estos el buque ha de permanecer varios días atracado hasta su completa desinfección e inspección.

Efectivamente, parece ser que se ha dado algún que otro caso, muy esporádico, pero hay que decir que no siempre es culpa del reconocimiento médico que pase como apto para el trabajo algún marinero con cualquier afección, ya que muchos procuran ocultar por todos los medios sus dolencias, para no verse privados de enrolarse en la campaña bacaladera.

El club Stella Maris, del Apostolado del Mar, es el auténtico hogar en Saint Pierre de los pescadores españoles. Lo dirige el padre Javier, ayudado por Manolo, otro español, que este año ha ido a Terranova por primera vez. En la fotografía, ambos ven la televisión, mientras unos pescadores juegan al futbolín. Igual que en España los niños juegan al fútbol, en Saint Pierre la diversión favorita de los chiquillos es el hockey sobre hielo, y la habilidad con los trineos... algunas veces a cambio de un buen trazo. Completa el reportaje gráfico de esta página, nuestro enviado especial, a bordo del «Monte Aitzgorri» y en alta mar, una de las noches de más frío de la pesquera.







## LA COLONIA ESPAÑOLA

Hay otros españoles en Saint Pierre, al servicio de la flota bacaladera: los seis técnicos, que pasan allí la mayor parte del año para efectuar las necesarias reparaciones de los aparatos eléctricos; y Lourido, representante de una compañía aseguradora y consignatario de buques, el cual tiene empleada en su oficina a Arantza Arrieta, una guipuzcoana muy joven y muy simpática, que en años anteriores prestó magníficos servicios como asistente social en el club Stella Maris; y Manolo, que fue seminarista y este año ha ido a Saint Pierre a ayudar al padre en el club; y M. Dagort, nuestro vicecónsul, que siendo francés no tiene más que atenciones para la flota y continuamente está allanando caminos y dando facilidades para cuantas realizaciones España quiere llevar a cabo en favor de los pescadores.

Y Emilio. Emilio Taibo-taxi es una institución en Saint Pierre. Es gallego y durante muchos años fue pescador del bacalao. Pero en Saint Pierre echó novia, una guapa viuda, y allí se quedó. Con sus aho-

rrillos y el correspondiente crédito compró un coche, obtuvo la licencia de taxista, y ahora ya tiene varios taxis que maneja sobre hielos como si fueran la carretera de Sada. Lógicamente él es el taxista de los españoles y toda pareja que arriba a puerto encuentra a Emilio Taibo-taxi en el muelle, para lo que haga falta.

Emilio es todo corazón, no se cansa de hacer favores a quien lo necesita, y ya ha ahorrado un buen capitalito que, sin ir más lejos, piensa «fundir» este verano en parte en España, acompañado de su mujer. Porque como él dice: «¿Para qué quiere uno los cuartos si se ha de morir?»

## TRES MAREAS AL AÑO

A últimos de abril o primeros de mayo la flota bacaladera regresará a sus puertos españoles de partida, y tras diez o quince días de descanso volverá a los caladeros, en la época de deshielo, en la que lo más peligroso son los icebergs y los temporales. En agosto-septiembre habrá nuevo regreso y nuevo descanso de un par de semanas, para iniciar la última campaña del año, que es temida por los ciclones y los huracanes. Después vendrán las Navidades, con la familia. Y así un año y otro, al bacalao y a sus inclemencias.

Pero no por demasiado tiempo porque el pescador del bacalao envejece pronto. En cuanto rebasa los cuarenta años ya empieza a no poder alcanzar ese mínimo de facultades que se requieren para tan dura pesquera. Por eso ellos piden una temprana jubilación.

Es de las pocas cosas que piden. Entre ellas, y casi con clamor, que se solucione el problema del correo. De toda la campaña éste es el aspecto más duro, lo auténticamente incómodo: no tener noticias de la familia, no poder tranquilizar a la familia comunicándole que ellos están bien.

Unos cuatro mil hombres componen la flota bacaladera española. Una auténtica y heroica embajada de trabajo en los inhóspitos mares de Terranova.

JOAQUIN VIDAL



Y aquí termina el reportaje: Saint Pierre nevado, con su puerto..., el Prefecto Apostólico durante una de las entrevistas que celebró con nuestro enviado especial..., la enfermera española..., el taxista «oficial» de la flota trasladando pescadores a la ciudad... Y el atardecer: La pesca sigue. El contraluz de las gaviotas, en alta mar, indica que se ha subido bacalao a bordo. Quizá haya sido en tanta cantidad que las tripulaciones de las parejas habrán de pasarse la noche en vela, en el tajo.



## Crónica de Alicante

**NUEVO PESQUERO.**—Una nueva embarcación, la denominada «Vicente y Fernando», recientemente bautizada, se incorpora a la flota de Campello y será dedicada a la pesca de arrastre en los caladeros de África Occidental.

**TABARCA, ACTUALIDAD.**—La prensa alicantina ha publicado una serie de reportajes sobre la isla de Tabarca, manteniéndola en plano de actualidad. Esta isla cada vez está más despoblada, aunque en ella todavía subsisten quince pequeñas embarcaciones y un puñado de tripulantes. Cuenta con unos servicios sanitarios atendidos por el ISM, y se celebran —un tanto en precario— clases nocturnas para pescadores.

**LANGOSTINOS DE GUARDAMAR.**—Abril y mayo son meses de «moruna», y por tanto en dichos meses empieza la captura del langostino. Sin embargo, pocos langostinos son los que caen en las redes y ello hace que sea muy elevada su cotización; generalmente a no menos de quinientas pesetas y a veces a más de ochocientas pesetas kilo.

**AVANZA LA INDUSTRIA TURISTICA EN MORAIRA.**—... Y retrocede la pesquera. El pueblecito marinero de Moraira se va convirtiendo en paraje turístico al tiempo que pierde su tradición pesquera. Sólo quedan en aquella base unas quince embarcaciones y el censo de familias pescadoras es de treinta. Bien poco...

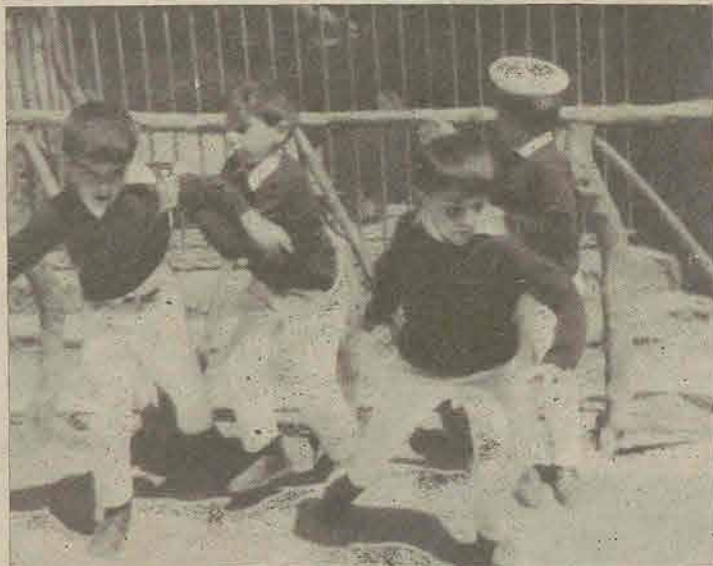
**UN ACUARIUM EN ELCHE.**—Un industrial ilicitano está montando un acuario de grandes dimensiones en aquella ciudad, en el que podrán contenerse alrededor de un millón de kilos de ejemplars entre ostras, centollos, almejas, langostas y angulas. ¿Para su exposición? No del todo: se pretende, por tal procedimiento, regular los precios de moluscos y crustáceos, que podrán ser elegidos por los clientes-comensales en vivo.

**LA GUERRA DEL CALAMAR.**—Hay pugna entre distintas flotas pesqueras por capturar esta especie en las aguas de nuestras provincias africanas. Los armadores afectados se han reunido en el sindicato de Pesca, para solicitar medidas que eviten que los caladeros sean invadidos por las flotas de otras nacionalidades. También piden que se establezcan cuatro meses de veda. Y que se refuerce la vigilancia para garantizar el cumplimiento de estas medidas. (De las informaciones de nuestro corresponsal Antonio Díez Martínez.)

## Excursión a Jerez y Sanlúcar de los alumnos de la Escuela de O. M. de Tarifa

Permanecieron unas horas en el Colegio "Nuestra Señora del Pilar", de la Mutualidad de Accidentes

La escuela de Orientación Marítima de Tarifa organizó una excursión para sus alumnos a Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. A las siete de la mañana del día 16 de mayo ya estaban los cuarenta niños que componían la excursión, en carretera, en el autocar en el que hicieron todo el recorrido. En Jerez visitaron la central lechera, la bodega de Domecq y parque zoológico. En Sanlúcar de Barrameda fueron al colegio «Nuestra Señora del Pilar», de la Mutualidad de Accidentes, y allí comieron en compañía de los alumnos de este colegio, en franca camaradería y con la alegría que es de suponer. Y no faltó la competición. Hubo partido de fútbol por la tarde, conteniendo



los equipos representativos de ambos colegios, obteniendo el de Tarifa el trofeo al vencedor. Y regreso. Cantando, cantando, los muchachos de Tarifa llegaron a su lugar de origen a las once de la noche. Rendidos, como es de suponer, pero con la satisfacción de haber conocido nuevas cosas, que incrementarán la eficacia y entusiasta formación que reciben en la escuela, y de haber pasado un día francamente divertido. Dos fotografías ilustran esta información: el grupo de excursionistas, con su maestro, don Benito Flores; y ese otro más reducido, de muchachos espantados por el «ronco rugir de la fiera», en el zoo de Jerez.

### La escuela de Altea

Un detalle de las nuevas instalaciones del grupo escolar de Orientación Marítima «Francisco Franco», de Altea, donde también se desarrollan las clases del curso de formación profesional para Patrones de Litoral de segunda clase.

## El dique flotante de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona

El dique flotante y deponente propiedad de la J.O.P., constituye una instalación muy antigua y con capacidad técnica reducida, pero que traemos hoy a estas

páginas por tratarse de un modelo curioso y poco utilizado.

El dique se compone de cuatro secciones independientes que se pueden unir, o separar, a voluntad y cada una de las cuales tiene un poder ascensional de 2.000 toneladas. Pero lo más curioso de esta instalación es que una vez elevado el buque puede trasladarse conjuntamente con las secciones que lo soportan, hasta quedar situado sobre picaderos fijos en el perímetro de la dársena, retirándose la sección que puede ser empleada a continuación para elevar otro buque.

De esta forma, se amplía considerablemente la capacidad del

dique en cuanto a número de barcos puestos en seco.

La patente de esta instalación corresponde a la casa inglesa Clark Standfield, y aunque se construyeron varias unidades similares en diversos puertos del mundo, creemos que en la actualidad la única que queda en servicio es la de Barcelona, y otra, que ya no se utiliza, en la Unión Soviética.

Originariamente el dique accionaba sus bombas por medio de máquinas de vapor producido por calderas de carbón, más tarde fue fuelizado y en la actualidad se transforma para bombas eléctricas, más sencillas y económicas.

## Cursillo sobre Seguridad Social del Mar

Cádiz.—Organizado por el Ministerio de Trabajo, se ha celebrado en esta ciudad un cursillo sobre seguridad social del mar, al que han asistido los siguientes inspectores de trabajo, pertenecientes a las provincias que se citan:

Alicante: Don Santiago Valiente Hernández. Almería: Don Antonio Moreno Ramírez. Cádiz: Don Fernando Belén Villaverde, don Pascual Luis Gantes de Boado, Don Angel Ordóñez Gutiérrez, don Francisco Jiménez Requena

y don Jesús Velasco Bueno. La Coruña: Don Digno Fernández Lorenzo y don Francisco Cano Aspe. Granada: Don José María Gómez Ortega y don José Labella Dávalos. Guipúzcoa: Don Juan José Izarra del Corral. Huelva: Don Simón Merino Berdugo y don Ramón Yáñez Juez. Málaga: Don José Antonio Bravo Navarro, don Antonio Merino Berdugo y don Clemente Rodríguez Navarro. Pontevedra: Don Alfonso Vázquez Blanco y don Ignacio Díez Rodríguez. Sevilla: Don Joaquín Galán Pérez y don César Miño Fuga-

rolas. Valencia: Don Alfonso Aguilar-Tablada Taso y don Lamberto Samper Reig. Vizcaya: Don José Manuel Fernández Fernández.

Durante el cursillo dictó una conferencia sobre el Instituto Social de la Marina, el director de los Servicios Provinciales del organismo, don José Llorca Pérez, y otra sobre los accidentes de trabajo en la mar, el director de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, don Ignacio Uriarte y de Bofarull.



# EL DETALLE

Días pasados agradecía por teléfono a un amigo el regalo que había mandado a uno de mis hijos en una fecha señalada. Como suele hacerse en estos casos, él trataba de quitarle importancia.

—Por favor, Cristina, no merece ni las gracias, no ha sido más que un detalle, simplemente un detalle.

Yo insistí en reiterarle mi agradecimiento y continuamos hablando, pero luego cuando colgué el auricular me di cuenta de su frase: "un detalle, simplemente un detalle", había quedado flotando a mi alrededor. Le di vueltas y más vueltas y os aseguro que me hizo pensar.

Y ahora quiero que pensemos en ello juntas.

El detalle es algo verdaderamente importante en cualquier aspecto de la vida. Es la poesía del regalo, la poesía del hogar, la poesía de las relaciones humanas. Casi podría asegurarse que donde hay detalles hay amor.

El detalle en una casa es lo que la distingue, lo que le da ambiente y personalidad, lo que diferencia un hogar de otro aunque muebles y cortinas sean tipo standard, pues el detalle supone el estudio, el pensar la mejor colocación de los muebles ajustándose a las dimensiones y características de la habitación, buscar lo más práctico y confortable para los que han de habitarla. Y todo esto se hace generalmente con cariño e ilusión. Por eso el detalle expresa algo que llevan dentro, algo del espíritu que anima a aquellos que lo han tenido o que lo han puesto. Es como un reflejo de su ser.

Estaréis de acuerdo conmigo en que un regalo siempre es bien recibido, a todo el mundo gusta. Y si es un buen regalo mucho más. Pero, que entendamos corrientemente por un buen regalo? Casi siempre calificamos así a un regalo de precio, algo que ha costado caro, una cosa buena, ya sea personal o para la casa. Y, sin embargo, puede no ser comparable ni mucho menos a la satisfacción espiritual que sentimos cuando alguien tiene un detalle bonito con nosotros, aunque apenas valga nada, detalle que nos emociona de verdad y, en ocasiones, llega hasta a hacernos llorar de dicha. ¿Por qué? Porque sabe-

mos que la persona que lo ha tenido nos quiere, ha pensado en nosotras, ha procurado sorprendernos, pues la sorpresa es un detalle más, no ha salido a comprar lo primero que ha visto ni nos ha dado cómodamente el dinero para que compremos nosotras. ¡No! Han pensado en nosotras, en nuestro gusto, en nuestra personalidad, quizá han recordado alguna frase de alabanza dicha en alguna ocasión, una mirada admirativa a un escaparate y han esperado aquella fecha para nosotras tan señalada...

Las mujeres somos bastante detallistas, quizás por nuestra mayor sensibilidad y, a veces, sentimos la falta de detalles, sobre todo si se trata de nuestros maridos e hijos. Los hombres, por temperamento y acaso porque sus madres no se han preocupado de inculcárselo, lo son mucho menos. Pero yo quiero pedirlos a todos los que leáis esta página, que recapacitéis un poco sobre esto y si de verdad amáis y deseáis demostrar vuestro cariño, tratad de ser un poco más detallistas, haréis felices a vuestras mujeres y madres con poca cosa, simplemente con tener un recuerdo en esas fechas tan importantes para ellas.

Ya sé que tenéis muchas preocupaciones, mucho trabajo, la vida del mar es dura y el sostener una familia pesa, pero no importa, anotad fechas si la memoria os falla y anotad también aquellas cosas que pueden hacerles ilusión, que en un momento determinado han dicho que necesitaban o que les gustaría poseer. El hecho de que estéis poco en casa no os justifica y, por el contrario, puede revalorizar vuestro detalle. Un telegrama de felicitación, un regalito que encargéis entregue ese día un familiar, un mensaje por la radio de a bordo, llenará de alegría vuestro hogar y le enriquecerá espiritualmente.

Y a vosotras, amigas mías, también quiero decir que disculpéis olvidos y faltas de detalles, de todo corazón, sin que os quede nada dentro, y cuando los recibáis, sabed agradecerlos con verdadera alegría. E inculcad a vuestros hijos, no importa el sexo, esta espiritualidad maravillosa de la atención y el regalo que ayudará a forjar sus almas y servirá un poco de dique al materialismo que amenaza desbordarnos.—CRISTINA.

## NOTICIAS

### AUMENTA EL NUMERO DE BODAS

Para aquellas que temen quedarse solteras he recogido una noticia consoladora. Cada vez aumenta la celebración de matrimonios en el mundo. El número de solteros disminuye de año en año.

Según una estadística presentada en la Conferencia Demográfica Europea, el 84 por 100 de las mujeres de 29 años están casadas, mientras que hace 40 años sólo había casadas a esa edad un 59 por 100.

Las razones que se dan a ese

aumento de matrimonios son que cada vez trabajan más las mujeres. Esto permite dobles ingresos en los jóvenes matrimonios y hace que cada vez sea menor el número de parejas que retrasen su boda por razones económicas.

Pero este crecimiento de matrimonios no va seguido como era de esperar por un aumento de natalidad, sobre todo en Europa. En Noruega, por ejemplo, el número de hijos por matrimonio era hace 50 años de cuatro; hoy es de dos.

## RINCON POETICO

La tierra es toda vida

y el mar es todo amor.

En el mar hay escondida

una fuerza más grande que

[la vida

la tierra es criatura, y el

mar es creador.

## ALGO DE COCINA



### PESCADO FRESCO O CONGELADO

Pueden utilizarse pescados frescos o congelados de cualquier tipo y hechos filetes sin piel ni espina.

Se fríe el pescado previamente salado y pasado por harina y se coloca en una fuente adornado con rajitas de limón.

En un poquito de aceite, unas cuantas cucharadas soperas, se dora un diente de ajo picado muy menudo y una cucharada sopera de perejil asimismo picado. Cuando empieza a dorarse se le añade medio vaso de vino blanco de buena calidad, el jugo de medio limón, como una nuez

de mantequilla y media pastilla de cualquiera de las capitas de caldo que abundan en el mercado. Se deja que rompa a hervir.

Previamente se separa la yema de un huevo en una taza y luego con cuidado para que no se corte se le añade, sin dejar de revolver, el contenido de la sartén y una vez mezclado todo se vierte sobre la fuente y se sirve inmediatamente para que no se enfrie.

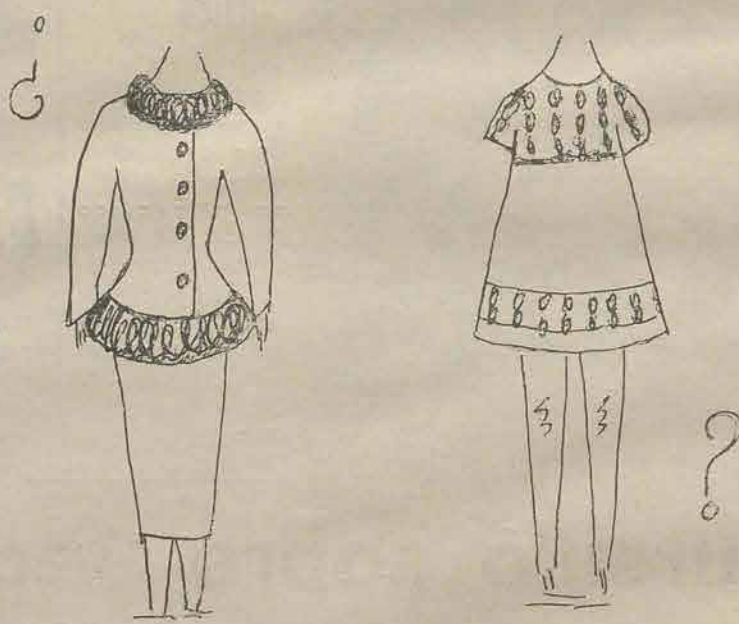
Resulta económico y se hace más rápido que el pescado rebozado.

## MODAS

### FALDA LARGA

O

### MINIFALDA



En esta temporada "otoño-invierno 67/68" hay disparidad de criterios en cuanto a la largura de la falda, y así como se presentan modelos a media pierna, la minifalda continúa más mini que nunca.

Y es que los modistas tienen que comer y si la moda se quedara estancada varias temporadas el negocio iría derecho a la bancarrota; por eso varían, cambian bruscamente, aunque en definitiva sea siempre una misma cadena con ligeros toques según la época.

Pero al fin de cuentas los modistas hacen los modelos para las millonarias y clases muy pudientes que pueden permitirse el lujo de pagar muchos miles de pesetas por un modelo. Las demás procuramos adaptarnos para no desentonar, a la tendencia de más aceptación, pero siempre con moderación y adaptando la

moda a tipo, años, personalidad. Esto al menos es lo que hace hoy día la mujer en su generalidad y no nos va mal, pues gozamos fama de elegantes.

Intentan, pues, introducir de nuevo la falda a media pierna, pero yo creo que las va costar trabajo, pues la juventud que acogió tan contenta la falda corta se encuentra cómoda y a gusto con ella —ahora las jóvenes se sienten importantes en su juventud, no desean ser mayores— y las no tan jóvenes es lógico que quieran rejuvenecerse.

Mi consejo sincero para vosotras: las muy jóvenes, rodilla descubierta; a media rodilla las edad media; y rodilla tapada para las mayores o muy gruesas. De esta forma, por ahora, podéis estar seguras de no desentonar con la moda actual.



# Exhortación del Obispo de Huelva

(Promotor para España del A. P.)

## con motivo del Día del Apostolado del Mar

Venerables hermanos y amadísimos hijos:

Ante el día del Apostolado del Mar, este año, el día 9 de junio, y preocupado por las profundas mutaciones del mundo de la pesca, al que he intentado acercarme, creo que es necesario hacer una serie de reflexiones a la luz de la doctrina de la Iglesia.

### La evolución del mundo de la pesca

Impresiona la profunda evolución del mundo de la pesca; la modernización de los buques, su mayor autonomía, a la vez que el agotamiento de los bancos de pesca tradicionales, han sido la causa de un profundo cambio en el modo de vida de los hombres de la mar. La estancia en la mar, que hace pocos años no sobrepasaba del mes, actualmente se prolonga a seis e incluso a ocho meses.

### Actitud cristiana

Este hecho, que tiene repercusiones profundas en la vida familiar y social del hombre de la mar y, por lo tanto, en su misma vida religiosa, no puede pasar desapercibido al cristiano.

### Consecuencias

La vida de hogar se encuentra comprometida por la ausencia del cabeza de familia.

La vida a bordo se hace dura y difícil por la prolongada permanencia, creándose situaciones muy especiales con respecto a la convivencia, higiene, comidas, descanso y enfermedades.

Ante la necesidad económica, el hombre de la mar de Huelva desea enrolarse en barcos que se alejan de nuestras costas, como única posibilidad de ahorro.

### La Iglesia ante el desarrollo industrial

La Iglesia no es ajena a esta evolución, que fomenta y aprecia: El Concilio, en la Constitución Pastoral sobre la Iglesia en el mundo actual, dice así:

«Hoy más que nunca, para responder a las aspiraciones más amplias del género humano, se atiende, con razón, a un aumento en la producción industrial y en la prestación de los servicios. Por ello hay que favorecer el progreso técnico, el espíritu de innovación, el afán por crear y ampliar nuevas empresas, la adaptación de los métodos productivos, el esfuerzo sostenido de cuantos participan en la pro-

ducción; en una palabra, todo cuanto pueda contribuir a dicho progreso» (G. et. S. n.º 64).

### Una pregunta

Pero he aquí nuestra inquietud: ¿Este desarrollo industrial, esta automatización y mayor autonomía de los barcos han nacido con un único espíritu de eficacia económica y rendimiento lucrativo? ¿En el plano humano representa una superación, una liberación y promoción del hombre, o más bien una mayor esclavitud ante el progreso técnico?

¿Se mide la eficacia de las nuevas técnicas en términos de resultados materiales, olvidando los resultados humanos?

### El hombre

La doctrina del Concilio es clara: como punto de partida de toda actividad humana, industrial y económica propone al hombre, y en el hombre, la dignidad de su persona. Todo progreso técnico, industrial e incluso económico, como no vaya acompañado de un progreso social y humano, no responde a los designios de Dios sobre la humanidad, a la que encomendó dominar la Creación, y no ser dominada por la Creación: por la técnica, la industria o el dinero. El Concilio, en la ya citada Constitución, habla de cómo

«la finalidad fundamental de esta producción no es el mero incremento de los productos, ni el beneficio, ni el poder, sino el servicio del hombre, del hombre integral, teniendo en cuenta sus necesidades materiales y sus exigencias intelectuales, morales, espirituales y religiosas; de todo hombre, decimos: de todo grupo de hombres, sin distinción de raza o continente». (G. et. S. n.º 64).

### La acción cristiana

Creo necesaria una llamada a la conciencia de todos los cristianos, en orden a una organización del mundo marítimo que cada vez sea más humana y cristiana, y entre los muchos temas de reflexión sobre los que puede versar esta actuación cristiana, quiero exponer a la consideración de todos, tres temas: la Familia, los Contratos y las Condiciones de vida a bordo.

#### I. LA FAMILIA

La naturaleza misma de la profesión de la mar exige la separación familiar. En las circunstancias actuales, esta separación se agudiza más. Ella obliga a la sociedad a buscar cauces que salvaguarden la vida de hogar y suavicen,

El capellán del club «Stella Maris» de Huelva, don Pedro Palacios Esteban, nos ha remitido, con ruego de publicación, la exhortación pastoral del excelentísimo y reverendísimo obispo de Huelva, don José María Lahiguera, con motivo del día nacional del Apostolado del Mar, que este año se ha celebrado el 9 de junio.

Con mucho gusto recogemos en esta página el texto íntegro del importante documento.

en lo posible, la dureza de dicha separación.

«La familia cristiana debe considerarse como la semilla primera y natural de la sociedad humana. De lo cual nace el deber de atenderla con suma diligencia, tanto en el aspecto económico y social, como en la esfera cultural y ética» (Pacem in Terris, número 16).

#### II. LOS CONTRATOS Y LA REGLAMENTACION LABORAL

«El desarrollo industrial debe ir acompañado de un desarrollo social y humano» (Mater et Magistra, número 38).

Se corre el riesgo que ante una rápida evolución industrial, las leyes laborales que salvaguardan los derechos de la persona, queden superadas, y tengan que ser suplidas por contratos que no abarquen muchas veces, con toda amplitud, las necesidades completas del hombre. Esto puede suceder en nuestra flota congeladora.

«La retribución del trabajo no puede determinarse por la mera práctica del mercado, sino que han de fijarla las leyes de la justicia y equidad; en caso contrario quedaría lesionada la justicia por completo en los contratos de trabajo, aun cuando estos se hubiesen estipulado libremente por ambas partes» (Mater et Magistra, número 18).

#### III. LA VIDA A BORDO

Las exigencias de la industria actual repercuten muy profundamente en la vida de la comunidad de un barco.

— La convivencia a bordo varía según la permanencia del barco en la mar. Una prolongada permanencia trae dificultades en la convivencia que, necesariamente, se hace dura.

— A la vez, los condicionamientos de vida se hacen más duros: también y repercuten en la misma convivencia, así como en la dignidad de la persona. Se puede indicar a este respecto: las comidas, la higiene, las comodidades, la asistencia médica, la atención en puertos extraños, la corres-

pondencia, las lecturas y noticias de tierra...

«Puestos a desarrollar el tema de los derechos del hombre, observamos que éste tiene un derecho a la existencia, a la integridad corporal, a los medios necesarios para un decoroso nivel de vida, cuales son, principalmente, el alimento, el vestido, la vivienda, el descanso, la asistencia médica y, finalmente, los servicios indispensables que a cada uno debe prestar el Estado». (Pacem in Terris, número 11).

Esta preocupación por la vida de a bordo es ya internacional. Tanto es así que, desde hace años, se ha incorporado a todos los idiomas marítimos la expresión WELFARE - bienestar. Los condicionamientos de la vida de a bordo son tan excepcionales que requieren atenciones igualmente excepcionales. Es lo que el Papa expresa como derecho fundamental de la persona, que no hago sino aplicarlo al mundo concreto de la mar.

### Epílogo

No intento agotar todos los temas. Mi interés es dar pie a una reflexión. Tampoco intento dar soluciones que no son de mi incumbencia. Animo a todos aquellos cristianos que estén relacionados con el mundo de la mar y muy principalmente a las Autoridades Marítimas, Armadores y Marineros, a la organización de un mundo de la mar que cada vez sea más humano, en el que sea posible encontrar la presencia de Cristo.

Este es el mensaje que con motivo del Día del Apostolado del Mar, y a partir de la pequeña experiencia de mis primeros contactos con la mar, ofrezco a vuestra consideración, suplicándoos, Venerables Hermanos, loáis a conocer con motivo de vuestras homilias a los fieles, sobre todo en Huelva y Parroquias costeras, donde el problema se plantea en todas sus dimensiones.

Os bendice plenamente

JOSE MARIA, Obispo de Huelva  
Promotor para el  
Apostolado del Mar en España





## Sobre langostinos

# La "mar del langostino" se encuentra junto al delta del Ebro

Está justificada la creación en este lugar de un laboratorio de investigación pesquera

La captura de langostinos es considerada por los pescadores de las aguas junto al Delta del Ebro, «la mar del langostino», como una de las más remunerativas. La practican en dos modalidades: al trasmallo, que comienza con la veda para el arrastre, y supone una concentración sobre 130-150 embarcaciones, unos 450 pescadores y sobre unas doce mil piezas de trasmallo pescando; y al arrastre, con la apertura de la veda de fondos a veinte metros a partir del 15 de noviembre hasta el final de la temporada (Cabo Tortosa-Faro Peñíscola).

El importe de la venta en Lonja de las capturas de langostinos, dentro del total a que asciende la facturación, es del orden del 14 al 29 por 100 por lo que hace referencia a San Carlos de la Rápita (Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca, 1968).

Conseguir langostinos constituye una obsesión para los pescadores de esta zona, en todo tiempo y en todas las modalidades, y desde que hay recuerdo, dado el alto precio que alcanzan. Unos pocos kilos capturados son suficientes para «arreglar» el día (para hacer rentable la pesca del día). Su captura es probablemente la causa del mayor número de infracciones en pesca de arrastre en materia de fondos. Un «trangol» (una marejada) concentra en pocas horas en estas aguas embarcaciones de varios puertos. Se recuerdan capturas colectivas notables de hasta 80-100 kilos una sola embarcación, en un solo día, y por el mismo estilo, en cantidades variables, las demás.

Las capturas al trasmallo en verano y al arrastre en invierno coinciden con los dos máximos que se vienen registrando anualmente: mayo-junio y noviembre-diciembre-enero, con variaciones de uno a otro día según las condiciones climatológicas óptimas.

En opinión de los pescadores, confirmada por las investigaciones efectuadas, la zona en donde se encuentra mayor concentración de cría es desde las Golas del Ebro hasta Punta de la Baña. Demorando hacia el Sur cada vez se encuentra el langostino en menor cantidad, si bien suele ganar en tamaño. A medida que la temporada avanza se le captura a mayor profundidad.

Durante años se creyó por los pescadores que el hormigueo observado de unos pequeños crustáceos en los meses de junio-julio y agosto, principalmente, en el rompiente de las olas, en los arenales de las costas del Delta, era debido a larvas de langostinos. Estudiado este fenómeno (Suau y Vives, 1957) resultó tratarse de la especie *Gastrosaccus Sanctus*, con ejemplares también de langostinos, y frecuente en otros puntos del Mediterráneo y del Atlántico. Muestras de esta especie han sido solicitadas desde laboratorios de investigación pesquera del Mediterráneo Oriental, que han sido obtenidas por pescadores locales en la Costa de Fora.

Conocíamos que el doctor García del Cid, fundador del Instituto de Investigaciones Pesqueras, en los años cuarenta realizó estudios en Los Alfaques relacionados con el crecimiento de langostinos en cautividad. Tuvo aquí una embarcación a bordo de la cual recogía datos y efectuaba experiencias. Los medios con que entonces se contaba no permitían proyectos a gran escala. De los resultados no nos ha llegado noticia.

Desde 1963, el científico doctor San Feliú, del Laboratorio de Investigaciones Pesqueras del Grao (Castellón), realiza y publica experiencias sobre la biolo-

gía del langostino, como resultado de sus campañas en la mar y en su pequeño acuario en el laboratorio, observando el crecimiento y mudas en ejemplares obtenidos en la pesca al trasmallo «operando sobre la población de langostinos cercana a la desembocadura del río Ebro frente a San Carlos de la Rápita» (San Feliú, 1966). Son notables los documentos gráficos sobre el proceso de las mudas.

En la obra «La Pesca en España. I Cataluña» (Bas, Morales y Rubió, 1955) se lee con relativa abundancia en el Golfo de Rosas, en las proximidades del Río Llobregat y en diversos puntos del litoral. Pero donde constituye una auténtica explotación, debido a la gran abundancia con que se encuentra es en San Carlos de la Rápita.

Finalmente, en una publicación pesquera de mucha difusión se dice: «Es lamentable que existiendo tantos laboratorios en el Mediterráneo no se haya creado ninguno en el Delta del Ebro, que a nuestro modo de ver es el sitio más interesante desde el punto de vista pesquero de toda la región. Sólo la cría de langostinos tan abundante justifica plenamente dicho emplazamiento» (M. Sánchez 1967).

Se intenta una cierta regulación del abastecimiento del mercado a base de la conservación a bajas temperaturas cuando la cantidad en las capturas lo per-

mite. Las granjas marinas en el Japón debidas al científico doctor Fujinaga y los programas de investigación en los centros norteamericanos de Florida están hoy por hoy en la avanzada en lo que a estos estudios se refiere.

En los ambientes pesqueros se plantean estas preguntas:

¿Influye en la población de langostinos el hecho de que el Ebro no desagüe por la Gola Sur y lo haga por la de Levante y otras abiertas al Norte, con la alteración de la salinidad, sedimentación de limos, aportación de materias orgánicas, etc.?

¿A qué causas son debidas las oscilaciones en los totales anuales de capturas que por lo que afecta a la Lonja de San Carlos de la Rápita, en los últimos quince años, tiene registrado un máximo de 58.343 kilogramos (1962) y un mínimo de 23.478 kilogramos (1957) a los que se llega siguiendo curvas definidas?

Otro hecho a destacar es el haberse comprobado que el perfeccionamiento de los medios de captura y el mayor o menor número de embarcaciones, piezas de trasmallo empleadas y pescadores ocupados no han hecho sentir sensiblemente su influencia en los valores absolutos totales de capturas. Estos valores se muestran independientes, sin resultar función de aquellos, en un sentido general.

Luis Millán Roca



“LANGOSTINOS”. Foto Dassoy, facilitada por el autor del artículo.