

hoja del mar

Número 74 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Diciembre 1971

**EL MINISTRO DE TRABAJO
VISITA EL COLEGIO "EL PICACHO"**
DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



**Su trabajo
es
AVENTURA**



Gestoría Administrativa «GRANJA»

E. MANUEL GRANJA Y GRANJA

Intendente Mercantil - Gestor Administrativo

TRAMITACIONES Y ASUNTOS GENERALES

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES

Teléf. 224 20 46

San Andrés, n.º 35, 1.º

Apartado 50.608

MADRID

EUFEMIANO FUENTES



FAVORITA
FABRICA DE TABACOS

Condal



Vencedor



Son los cigarrillos que acompañan al hombre del mar.

- * LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Apartado 100. Teléf. 22 08 05
- * SANTA CRUZ DE TENERIFE
Apartado 587. Teléf. 22 09 25
- * ARRECIFE DE LANZAROTE
Pérez Galdós, 22. Teléf. 508

Almacenes EL CASTILLO

EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

GENERAL SHIP'S STORES & IRONMOGERS, RIGS & BARGES SUPPLIERS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Juan Rejón, 61 - Teléfono 26 48 68 :-: Gordillo, 11 - Teléfono 26 27 31

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO

2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

GUILLERMO OLSEN & CO. LTD.

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

FLETAMENTOS - CONTRATISTAS DE CARGA

SEGUROS MARITIMOS

Las Palmas de Gran Canaria

Albareda, 48
Telegramas: OLCOM
Teléfono 26 33 62
Telex 95.014

Santa Cruz de Tenerife

Castillo, 78
Telegramas: OLCOM
Teléfono 24 17 93
Telex 92.014

«Hoja del Mar» se remite directamente a sus domicilios a más de quince mil suscriptores y se distribuye en las Casas del Mar, empresas navieras, armadores de buques de pesca, cooperativas, uniones y federaciones de armadores, Cofradías de Pescadores, Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Orientación Marítima, consignatarios, astilleros, industriales, delegaciones del ISM, organismos y entidades relacionados con la mar, etcétera.

hoja del mar

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social dirigida a los trabajadores del mar.

Director:
Joaquín Vidal

Edita:

Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.

Plomo, 19 - Madrid-5

Depósito legal: M. 16.516-1963

Distribuye:

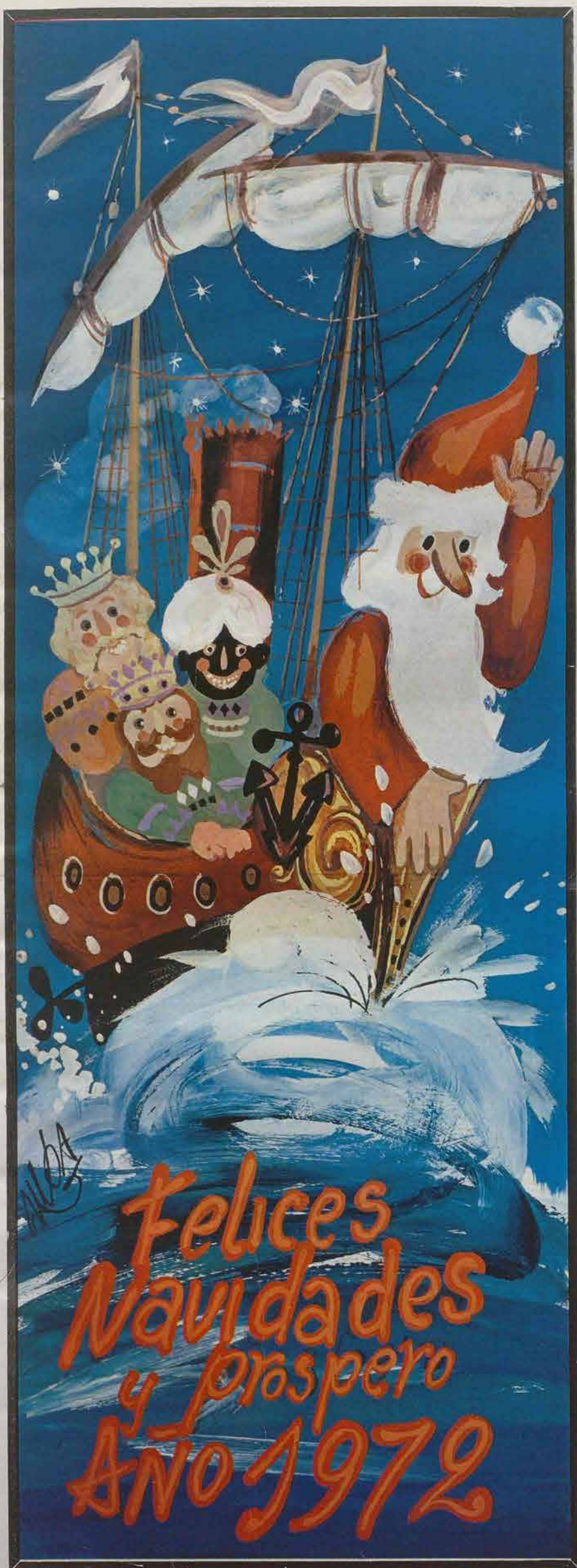
INAGRA, S. A.

Vicente Caballero, 3 y 5

MADRID

«Hoja del Mar», que va dirigida a todos los marinos y pescadores y, en general, a todos los trabajadores del mar, se remite también, por vía aérea, a Terranova, a Walvis Bay, a Villa Cisneros y Port Etienne, para su distribución a los tripulantes de nuestras flotas que operan en el extranjero. Asimismo, en las Casas del Mar y del Marino, preferentemente en las de Las Palmas, Cádiz, Vigo y San Sebastián, se distribuye entre tripulantes de flotas extranjeras.

«Hoja del Mar» es una publicación gratuita.



Un nuevo año termina. Hacemos votos para que 1972 traiga toda clase de prosperidades a nuestros trabajadores del mar. Mil novecientos setenta y uno no ha sido, en fin de cuentas, un mal año. El Régimen Especial de la Seguridad Social tiene ya los cauces adecuados y está en marcha, con un continuo propósito de superación y cubriendo etapas en su programa de realizaciones. El ministro de Trabajo ha marcado la pauta. Es una pauta de acción, de no detenerse, de alcanzar meta tras meta en el trascendental campo de la promoción social. Este nuevo año que se avecina será —nos permitimos pronosticar— un año importante en realizaciones al servicio de los trabajadores del mar. En un recuento de lo que 1971 ha supuesto para el mundo laboral marítimo, tenemos como más destacado la publicación del Reglamento que desarrolla la Seguridad Social del Mar y sus disposiciones complementarias; la Orden Ministerial que extiende los beneficios de la Seguridad Social a los trabajadores del mar emigrantes; la inauguración de las Casas del Mar de San Sebastián, La Línea de la Concepción y Tenerife; los remozados colegios de Sada y Sanlúcar de Barrameda para hijos de marinos y pescadores; el plan de construcción de viviendas para marinos mercantes y pescadores de altura; otras inauguraciones de menor rango, pero no de menor importancia, en diversos puertos; de grupos de viviendas, clínicas, escuelas filiales de formación profesional... Hoja del Mar también ha experimentado un cambio en este año que ahora finaliza. En el verano de 1970 inició su nueva impresión, en huecograbado, y un remozamiento de su contenido. Anunció entonces que estaban en estudio algunos planes de mejora. Y sólo doce meses más tarde —al concluir este último verano— editó su primer número en color. El proyecto para 1972 es ampliar sus secciones; perfeccionar sus servicios de información, y asesoramiento en lo que se refiere a orientación y divulgación de cuestiones profesionales y laborales, que tanto interesan al trabajador; potenciar los reportajes, que se desea sean vívidos y directos; continuar con las ediciones en color. Evidentemente, queremos que todo esto se cumpla, para satisfacer a nuestros lectores. Y aprovechamos el momento y el propósito para desearles una Navidad muy feliz y un venturoso Año Nuevo.

EN EL HUNDIMIENTO DEL BACALAO FALLECIO EL CONTRAMAESTRE

**Heroico comportamien-
to del práctico de Saint-
Pierre, que salvó a los
restantes tripulantes de
un extremo peligro en
zona de rompientes.**

Otra vida se ha cobrado Terranova. Terranova es sinónimo de dureza y también de aventura. Pocos que no se hayan asomado a sus aguas, que no se hayan embarcado a la captura del bacalao, podrán comprender hasta qué límites de tensiones se somete la naturaleza humana en este trabajo sin paragon. Y, sin embargo (o acaso por ello mismo), la aventura del bacalao, que sólo puede concebirse para hombres especialmente dotados, es atractiva y es atrayente. Consecuentes con estas consideraciones, y dado que la pesca en los hielos una vez más vuelve al primer plano de la actualidad, junto a estas imágenes de un buque en plena pesca en Terranova y del práctico, que tan heroica intervención tuvo en el salvamento de los tripulantes del «Peña Castillo», en páginas centrales ofrecemos un interesante reportaje en color sobre la pesca en los mares cercanos al Círculo Polar.



DERO "PEÑA CASTILLO" DON JUAN ARAMBARRI

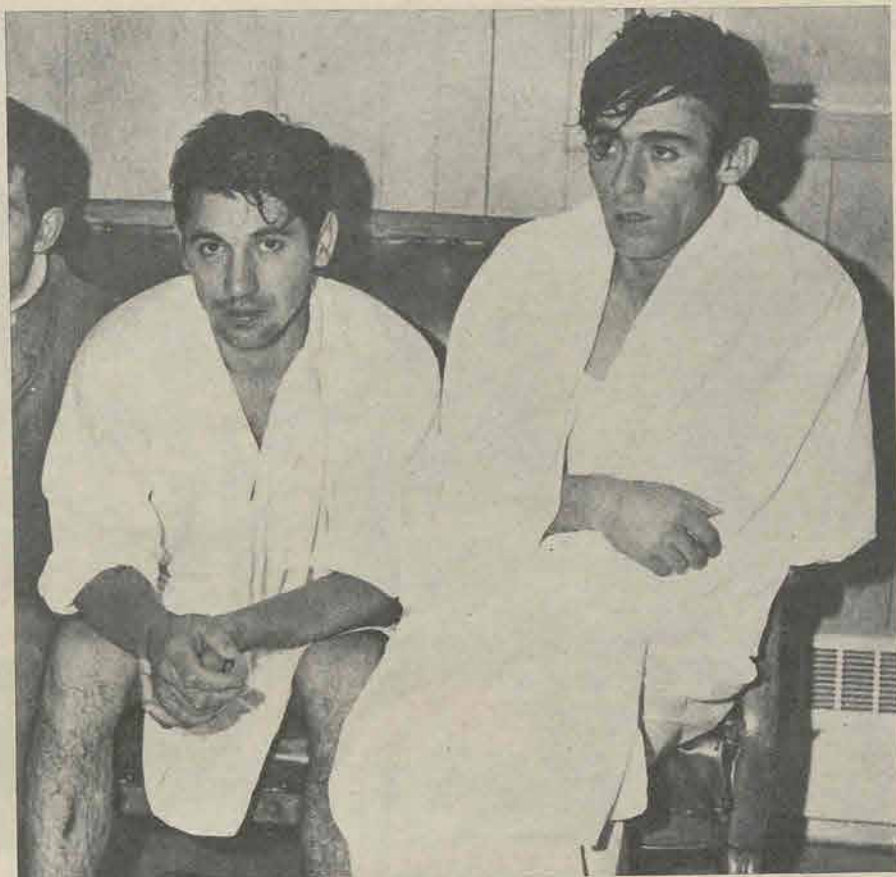
SAINT-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—En algunas de mis colaboraciones anteriores señalaba la triste fama de estas inhóspitas costas como tumba de centenares de navíos. Ahora, a la larga serie de todas las nacionalidades, en la madrugada del domingo día 21 de noviembre se ha sumado la pérdida de una de las más modernas unidades de nuestra flota bacaladera. El «Peña Castillo-1», con veintidós hombres a bordo, a las seis de la mañana y con niebla cerrada, tocó una roca a la altura de la sala de máquinas. Se habla de una avería en el timón como causa de la tragedia. Pero sea como fuere, el caso es que de inmediato el barco se quedó sin máquina y sin luces y se hundió en unos cuarenta minutos.

El capitán del «Peña Castillo» organizó en plena oscuridad el abandono del buque en las balsas neumáticas. Se amarraron entre sí para no perderse y quedaron a la deriva durante una hora. El bacaladero «Guernikako Arbola» pidió auxilio a tierra e intentó el rescate, no localizando a los naufragos a causa de la niebla.

Fue el práctico el que, finalmente, vio destellar, muy cerca de las rompientes ya, un cohete de señales. Con todas las precauciones se acercó a las tres balsas, echó un cabo y, a remolque, marcha atrás, las sacó de la zona. Sin duda una demora en este salvamento hubiera supuesto el fin de todos los naufragos contra las rompientes.

Una vez en zona segura, los veintiún supervivientes fueron embarcados en la lancha del práctico. Siguió una búsqueda infructuosa del tripulante que faltaba, don Juan Arambarri, contraataca. Y ya perdidas las esperanzas de encontrarle, el práctico puso proa a Saint-Pierre. Todos iban empapados, descalzos, helados de frío, y se encontraban bajo los efectos de la natural angustia por los momentos de pánico vividos, sobre todo en la zona de las rompientes.

La actuación en ayuda de los naufragos de las autoridades de la isla, de los servicios de Sanidad, de la población toda de Saint-Pierre, ha sido ejemplar. Y hay que destacar, principalmente, el heroico salvamento llevado a cabo por el práctico,



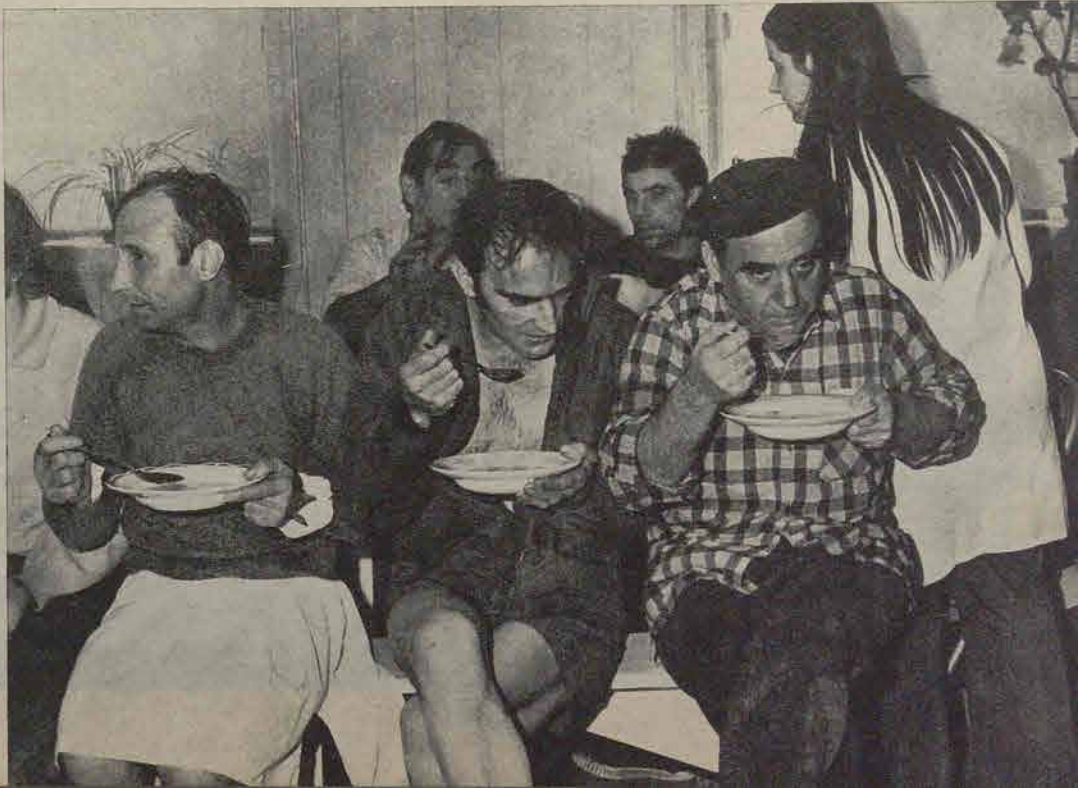
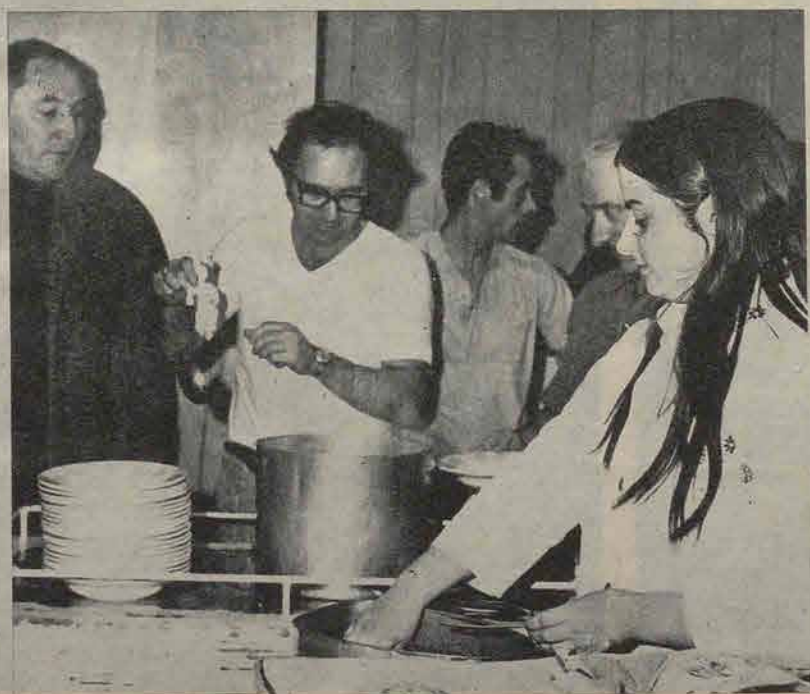
señor Jean Reux, y su marinero, señor George Franché. Pusieron en peligro su vida para salvar la de los tripulantes españoles. Demostraron una gran pericia. No cabe duda de que son acreedores de nuestro agradecimiento.

Una vez en tierra, los supervivientes fueron atendidos en el hospital local, donde se les suministraron ropas secas y bebidas calientes.

Todos cuantos estamos cerca del

mundo de la mar vivimos un poco el accidente, el naufragio... Pero no son cosas a las que podamos acostumbrarnos. Es imposible olvidar el aspecto de unos hombres que se han creído perdidos definitivamente y vuelven a la vida. No están alegres, como podría pensarse. Una tristeza infinita les embarga cuando están ya a salvo en el hospital... Todo ha pasado ya, amigos del «Peña Castillo». El día 24 de noviembre pusisteis una vez más rumbo a España, esta vez por vía aérea. Cuando se publique esta crónica urgente (sé que la edición de Hoja del Mar se ha detenido en espera de que llegue), ya estaréis en España, en casa. Vuestra pesadilla ha terminado. Pero siempre tendréis presente el recuerdo de vuestro contraataca, el popular «Juanete», cuya tumba definitiva será su barco. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

Una vez a salvo, los veintiún supervivientes fueron atendidos en el hospital de Saint-Pierre por el director del mismo, doctor Ranou, y por el doctor don José Luis Alarcos, quien está destacado en aquel puerto por el Instituto Social de la Marina para atender a las tripulaciones de la flota bacaladera. En estas imágenes, algunos de los pescadores, aún bajo los efectos de las horas angustiosas vividas, y los doctores Ranou y Alarcos preparándoles un caldo para ayudarles a reparar fuerzas.





El acto de constitución del Consejo Provincial del I. S. M. en Sevilla fue presidido por el gobernador civil, señor Muñoz-González y Bernaldo de Quirós, y por el presidente del I. S. M., almirante Fontán Lobé. También se encontraban presentes el delegado de Trabajo y el vicesecretario general del I. S. M. En la fotografía, el presidente del Consejo Provincial pronuncia la fórmula del juramento.



Un momento de la votación para la elección de vicepresidentes en la constitución del Consejo Provincial de Huelva. Presidió el acto el almirante Fontán, acompañado por un representante del gobernador civil, secretario general y vicesecretario general del I. S. M.

Presidencia en el acto de constitución del Consejo Provincial de Cádiz. Junto al almirante don Jesús Fontán, el secretario general del I. S. M., vicesecretario general, presidente del Consejo y jefe del Servicio de Fomento Social del Organismo.



CONSTITUCION DE VINCIALES DEL INS LA MA

Recogemos aquí un resumen de la información recibida de nuestros corresponsales sobre los actos de constitución de diversos Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina. Sumados los Consejos de San Sebastián, La Coruña y Málaga, de los que dimos noticia en pasadas ediciones, y los de Lugo, Castellón, Alicante, Valencia, Las Palmas y Tenerife, que se habrán constituido cuando se distribuya esta edición, puede decirse que la totalidad de los Consejos ya habrán

PRESIDENTES, V Y SECRETARIO D

Gijón

Presidente:
Don Juan Alvargonzález González.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don Clemente Jesús Muñiz Guardado.
Por los trabajadores: don Pedro Marino Tamargo.
Secretario de Actas:
Don Constantino Alonso Moriyón.

Vigo

Presidente:
Don José Barreras Puente.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don Jesús Freire Costas.
Por los trabajadores: don José María Fernández Figueirido.
Secretario de Actas:
Don Darío Santos Pardo.

Bilbao

Presidente:
Don Juan María Gómez y Alonso de Celada.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don Juan de Zuñeta Arechavaleta.
Por los trabajadores: don Víctor Portú Uriolabeitia.
Secretario de Actas:
Don Miguel Pérez Rocaudío.

CONSEJOS PRO- TITUTO SOCIAL DE RINA

Iniciado sus actividades antes de concluir el año. No incluimos el detalle de cómo se desarrolló cada uno de los actos, para no incurrir en monotonía. Digamos, sin embargo, que el presidente del I. S. M. y también el secretario general y el vicesecretario general del organismo presidieron los actos de constitución, y que en los mismos se celebró una votación entre los vocales para elegir los vicepresidentes, en representación de los empresarios y de los trabajadores.

VICEPRESIDENTES DE LOS CONSEJOS

Huelva

Presidente:
Don Emiliano Cabot del Castillo.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don José Castro Aragón.
Por los trabajadores: don Lorenzo Vázquez Velasco.
Secretario de Actas:
Don José Maraver Dabrio.

Sevilla

Presidente:
Don Oscar Scharfhausen Kebbon.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don Eduardo Ybarra Hidalgo.
Por los trabajadores: don Joaquín Noval Pazos.
Secretario de Actas:
Don Fernando Pacheco Vega.

Cádiz

Presidente:
Don Eduardo Gener Cuadrado.
Vicepresidentes:
Por los empresarios: don Pablo Villanueva Ferrer.
Por los trabajadores: don José Delfín Muñoz.
Secretario de Actas:
Don José Asenjo Sedano.



En el acto de constitución del Consejo Provincial de Gijón pronunció una conferencia el vicesecretario general del I. S. M. sobre la nueva fisonomía y proyección que adquiere el Organismo a través de los Consejos Provinciales y a partir de la Ley del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar. Presidieron el acto el almirante Fontán, presidente del I. S. M., y don Vicente Rodríguez Casado, presidente del Crédito Social Pesquero.

La constitución del Consejo Provincial de Vigo fue presidida por el almirante Fontán Lobé, presidente del I. S. M. Le acompañaban en la presidencia el alcalde de la ciudad, comandante militar de Marina, delegado de Trabajo, delegado provincial del I. S. M., delegado provincial de Sindicatos y otras autoridades y representaciones. El almirante Fontán pronunció un discurso, en el que definió la naturaleza y cometidos de los Consejos Provinciales y anunció el proyecto de plan de construcciones de Casas del Mar en todo el litoral español.



Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACION

SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

Toda clase de equipos
electrónicos para buques

- ☐ Proyecto
- ☐ Instalación
- ☐ Entretienimiento
- ☐ Reparación

Radiomar
Significa Garantía

... en el SERVICIO
que Hispano Radio Marítima, S. A.,
presta a los buques españoles,
directamente en las 35 dependencias,
repartidas por el litoral
peninsular e insular, y,
en cualquier parte del mundo,
a través de sus asociadas —RAMAC—

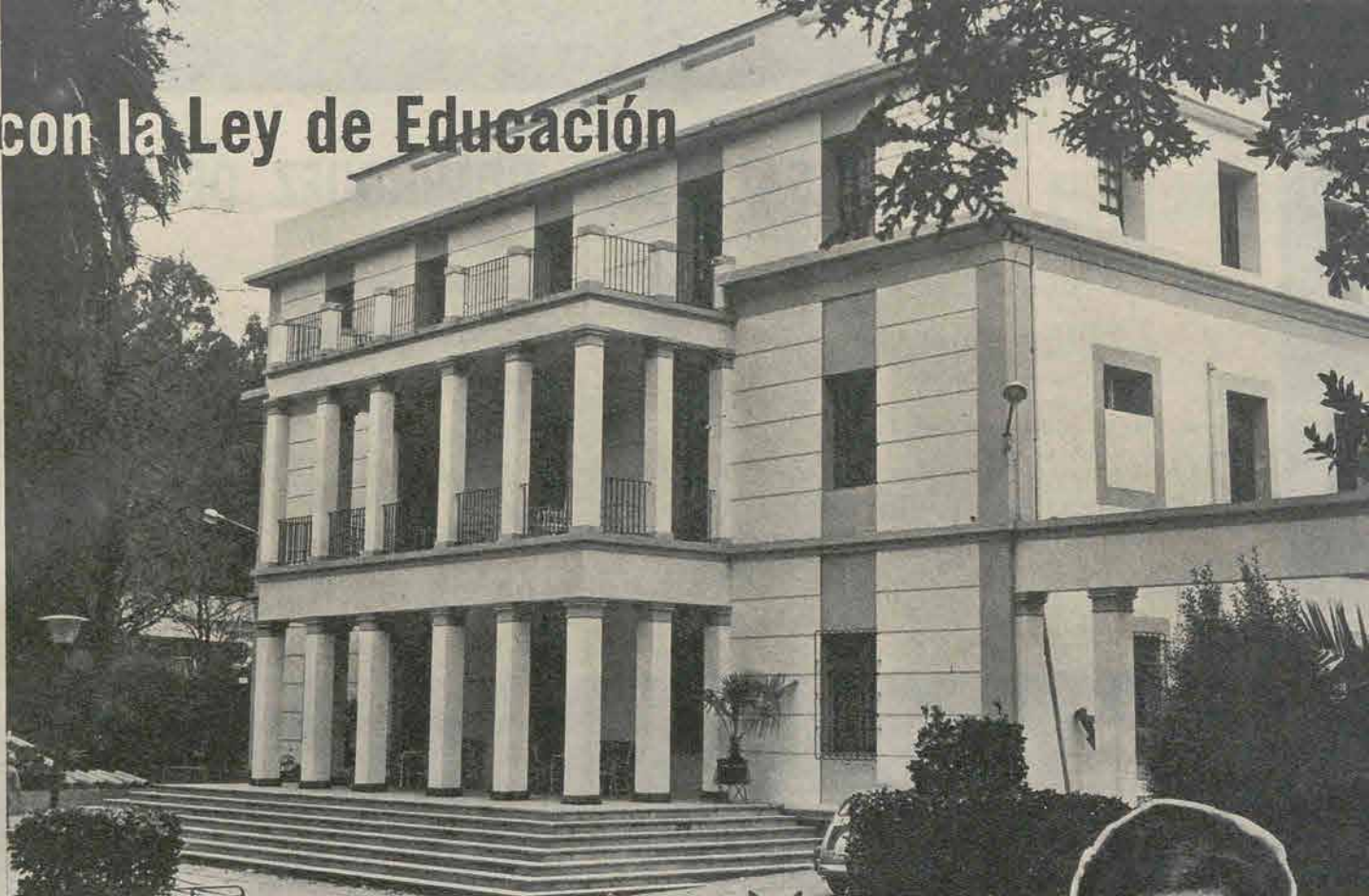
RADIOMAR

Jorge Juan, 6
MADRID-1
Apartado 705
Teléfono 276 44 00
Telex 22648

En línea con la Ley de Educación

PRO- TAGO- NISTA, EL ALUMNO

Difícilmente se podría haber elegido un enclave mejor para un colegio-residencia: cerca de la ciudad, lo que hace que el desplazamiento al mismo sea un agradable paseo, y «lejos», a la vez, de la ciudad, lo que hace que la permanencia en él invite al sosiego y a la



Renovación material y educativa en el colegio Carmen Polo de Franco, de Mosteirón

tranquilidad, condiciones ambas excelentes para hacer posible y grato el estudio.

En esas condiciones geográficas se encuentra situado el colegio Carmen Polo de Franco, de Mosteirón (Sada), que para las hijas de los trabajadores del mar creó y mantiene el Instituto Social de la Marina. Dicho centro no es desconocido para los lectores de Hoja del Mar, por cuanto en numerosas ocasiones nos hemos hecho eco de noticias que nos han comunicado sus

profesoras y alumnas; pero podemos decir que ahora vuelve a nuestras páginas con «nueva cara». Precisamente esa es la noticia que nos depara en esta ocasión: su total renovación material, y educativa, con vistas a un mejor aprovechamiento de los medios materiales y pedagógicos con que cuenta.

La señorita Charo Mata, licenciada en
Sigue en la página 11



SALVADOR DOMINGUEZ DELGADO

**Agente General
Procomercio, S. A.
Distribuidores**

General Sanjurjo, 30

Teléfs. 26 00 66 - 26 28 85

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



SIGLO



VINOS DE LA RIOJA



Cepage Garnacho y Mazuelo
sabiamente combinados. Vino
con tradición que demuestra
la experiencia de la Rioja.
SIGLO

Calidad rodeada de artesanía.
Cosecha 1959, una presentación única.
Inspira vejez, tradición, solera.
SIGLO CON SACO



GARVEY

**LA CASA GARVEY,
GARANTIA Y SOLERA
DE ESPAÑA
con sus mejores productos**



Vino Fino San Patricio de Jerez

Oloroso Long Life Sherry

Coñac Espléndido Garvey

PROTAGONISTA, EL ALUMNO

TRAS LA FORMACION PROFESIONAL

Las niñas se levantan a las ocho menos cuarto. Las mayores ayudan en todo a las pequeñas: efectivamente, conviven. Tras el desayuno, tienen clases hasta la 1,10, en que descansan. Después del descanso de la comida, vuelven a las aulas, de 3 a 5 las pequeñas y de 3 a 6 las mayores. Estas tienen asignaturas especiales, como, por ejemplo, idiomas, decoración, artes plásticas, música... Finalizada la merienda, tienen tiempo de estudio y, tras él, tiempo libre hasta la hora de la cena, después de lo cual se acuestan, para poder continuar la jornada al siguiente día. Día que, si es como el que yo vi cuando allí estuve —y seguro que lo es—, será alegre, en un ambiente de cariño y de sana convivencia.

—¿Han pensado en impartir otras enseñanzas?

—Planes hay muchos. Los próximos, más inmediatos, yo quiero que sean los de impartir formación profesional: hostelería y funciones administrativas concretamente.

FORMACION INDIVIDUALIZADA

—Al margen de la formación escolar, de la convivencia, etcétera, ¿cómo se imparte la formación personal?

—Existen tutoras que hablan periódicamente con sus preceptuadas. En esa charla, que se tiene regularmente, se las ayuda en todos y cada uno de sus problemas escolares y personales. Naturalmente respetando la personalidad de las chicas y dejándolas la iniciativa siempre en el terreno de lo íntimo. Esto trae consigo una excelente confianza que da muy buenos frutos. Por otra parte, el colegio cuenta con un director espiritual.

Tantas cosas pudimos ver y conocer que sería muy difícil transcribirlas ahora. Pero no importa: Hoja del Mar sigue abierta a la marcha de este colegio-residencia de Mosteirón, que tan excelentes frutos viene dando en beneficio de las hijas de los trabajadores del mar de España; allí hay gallegas, asturianas, andaluzas, santanderinas...

■ MAURO RODRIGUEZ.



Viene de la página 9.

Historia y con gran experiencia pedagógica en educación escolar —ha ejercido esta actividad en Valencia, Barcelona y Madrid—, como directora del colegio, nos informa. Sus conocimientos e ilusión por la educación, además de su confianza en el excelente equipo de colaboradores de que ha sabido formarse, dan un fondo de profunda convicción a sus declaraciones.

HACIA LAS 600 PLAZAS

—En el aspecto material, el colegio ha sido renovado para alcanzar mayor capacidad escolar y hacer una ordenación más racional de cada una de sus plantas e instalaciones anexas.

—¿Con cuántas plazas cuentan ahora?

—Con trescientas, lo que supone el doble de las de antes. Además está previsto construir un nuevo pabellón,

lo que dará capacidad para seiscientas plazas.

—¿Con qué instalaciones cuentan?

—Además de las clases y habitaciones, el colegio tiene biblioteca, sala de juegos y gimnasio. Y ya está en marcha la construcción de una enfermería, dos cuartos de estar y las oficinas.

Nos dice la señorita Charo Mata que hay un proyecto mucho más ambicioso —a la vista de la fotografía de la maqueta, lo es— y se aprovecharán los terrenos de una parte del enorme jardín que rodea al centro y la finca agrícola para construir un edificio dedicado exclusivamente a servicios docentes.

SE IMPARTE ENSEÑANZA GENERAL BASICA

La evolución educativa ha sido notable. Empezó el colegio para recoger

a las niñas huérfanas de pescadores. Aquella misión fue cumplida y, en estos momentos, la función del colegio es la de formar integralmente a las hijas de los pescadores. Para ello, el centro se ha adaptado a la Ley de Educación.

—¿Qué enseñanzas imparten?

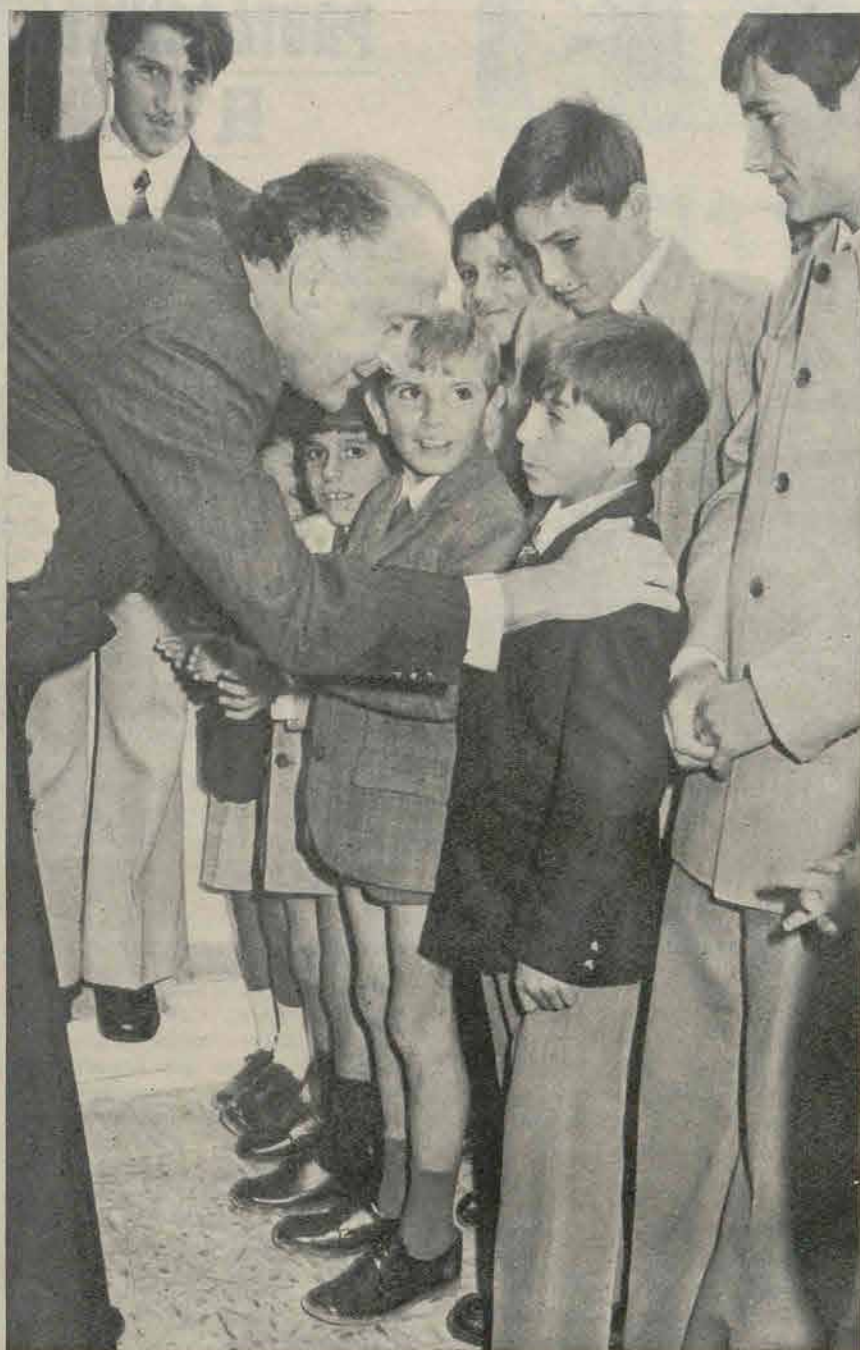
—Bachillerato Elemental y Enseñanza General Básica.

—¿Con qué profesorado cuentan?

—Hay cinco maestras —una por cada grado—; seis licenciadas en Ciencias y Letras; cuatro monitoras y dos encargadas de la administración.

En el colegio de Mosteirón, las niñas estudian desde los seis años hasta los dieciséis o diecisiete. Se las prepara para que luego puedan ellas elegir su estudio, su trabajo: su porvenir. Mientras eso llega no son gravosas a sus familias, porque los estudios y el colegio son gratuitos.





**Don Licinio de la Fuente,
acompañado
del subsecretario
de Trabajo y del gobernador
civil de Cádiz,
inauguró la nueva
residencia y
la reforma de instalaciones
del colegio.**

EL MINISTRO DE TRABAJO EL PICACHO (SANLÚCAR) DEL INSTITUTO SOCIAL

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Especial para «Hoja del Mar»).—En la mañana del día 10 de noviembre llegaba al colegio que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente. El ministro ha visitado El Picacho para conocer esta obra de acción formativa que el referido organismo realiza con los hijos de trabajadores del mar muertos en accidente laboral y aquellos otros que se hallan en una situación especialísima y a quienes el Instituto acoge en sus colegios.

Con tal motivo, inauguró oficialmente la nueva residencia para alumnos de Bachillerato que ya había empezado a funcionar en el pasado año.

INAUGURACION DE LA RESIDENCIA

A su llegada a El Picacho, acompañado por el subsecretario del Departamento y otras altas personalidades del mismo, así como por el gobernador civil de la provincia de Cádiz, presidente de la Diputación y alcalde de la localidad, le dieron la bienvenida el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé; secretario general, señor Pérez de la Barreda; vicesecretario general, señor Harguindey Banet; jefe del Servicio de Fomento Social, señor Ramos Charro, y delegado del I. S. M. en la provincia y rector del colegio, señor Peña Vázquez.

Acto seguido le fue presentado el claustro de profesores y la comunidad religiosa que lleva la administración del colegio, comenzando el recorrido a las dependencias y campos del mismo por la nueva residencia. En la puerta de la residencia le esperaba el obispo de Jerez, quien bendijo las instalaciones.

En el hall de entrada, terminada la ceremonia religiosa el ministro descubrió una placa que recordaba el acto inaugural. Con detenimiento fue viendo la amplia y agradable sala de estar del alumnado, la capilla con que cuenta la residencia, la sala de estudios y los dormitorios. El edificio consta de planta baja y un piso. En la planta baja, además de las dependencias reseñadas, hay un amplísimo gimnasio con capacidad suficiente para montar toda clase de aparatos gimnásticos.

Los dormitorios están en la planta primera. Los forman habitaciones con cuatro camas hasta totalizar cien plazas. Las habitaciones, dentro de una gran sencillez, son acogedoras y están perfectamente dotadas.

VISITA AL RESTO DE LAS DEPENDENCIAS

Campos deportivos

De la residencia, ministro y acompañantes fueron hasta los amplios campos de deportes. Hay un campo de fútbol, de baloncesto, canchas de tenis, piscinas. Y quedan terrenos suficientes para una futura ampliación de las instalaciones deportivas.

Realmente, el colegio no carece de ninguna de aquellas instalaciones que pueden completar esa formación integral que para todos los españoles quiere la Ley General de Educación.

BIBLIOTECA Y LABORATORIOS

Sin duda ninguna, el gran acierto de El Picacho es la racionalidad con que se han distribuido todas sus

dependencias. Los edificios dedicados a la enseñanza de una sola planta, con sabor arquitectónico andaluz, tienen entidad propia, han huido del gigantismo y han conseguido un ambiente íntimo y familiar. Así, la biblioteca, los laboratorios y el gabinete de Actividades Prácticas y Manuales están ubicados en un edificio y muy bien dotados de todo aquel material necesario para prácticas de física, química y electricidad. Si acaso, la biblioteca necesita mayores fondos bibliográficos, pues está un tanto escasa de libros.

LAS AULAS

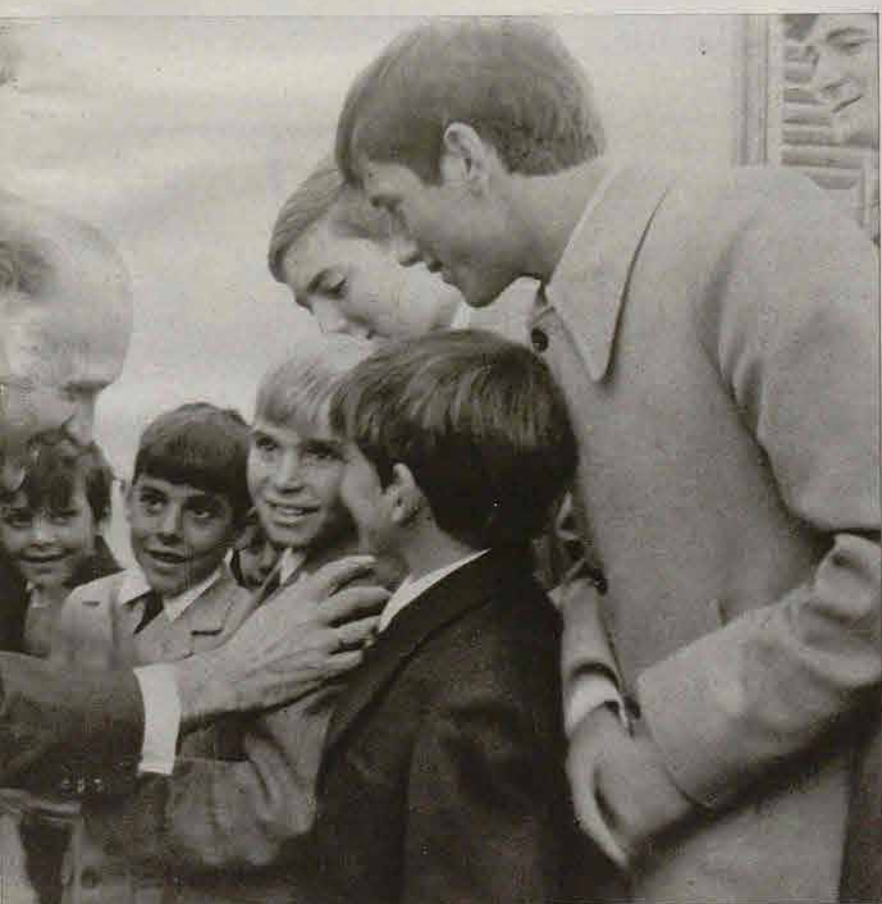
Las aulas, con el salón de actos, también en edificio de planta baja, forman otro conjunto, teniendo cada una perfecta autonomía e independencia, estando construidas alrededor de un patio rectangular central con un cierto aire de clasicismo, sin perder, insistimos, el sabor andaluz, que le dan recogimiento, funcionalidad y prestancia.

En todos los momentos de la visita, don Licinio de la Fuente se mostró particularmente interesado por la vida de los alumnos dentro del colegio y por todo aquello que pudiera redundar en pro de una mejor formación y más grata estancia de los niños en el Centro. Hizo especial hincapié, cuando se le habló de la cantidad de peticiones que hubo para ingresar en el colegio y que no han podido ser atendidas, en la necesidad de ampliarlo y en montar un Centro de Formación Profesional de primer grado que pudiera dar una profesión y un medio de vida a quien por su vocación y capacidad intelectual no estuviera en condiciones de seguir unos estudios superiores.

Sigue



AJO VISITA EL COLEGIO (CAR DE BARRANQUERA) MARINA







EL MINISTRO DE TRABAJO, EN EL PICACHO

(Viene de la página 12)

IMPOSICIÓN DE BECAS DE COLEGIAL DE HONOR

Visitadas las aulas, se pasó al salón de actos, donde por el presidente del Instituto Social de Marina se procedió a la imposición de las Becas de Colegiales de Honor al ministro de Trabajo y subsecretario del Departamento. Procediendo, a su vez, el director a imponerle la Beca de Colegial de Honor al presidente del Instituto. El acto continuó con imposición de becas a los colegiales distinguidos. Y a continuación, el alumno de sexto curso don José Pérez Pérez, en nombre de todo el colegio, agradeció vivamente al ministro de Trabajo y acompañantes el haberles visitado y pasado unas horas entre ellos, inaugurando oficialmente la residencia de bachilleres.

En sus breves palabras puso de manifiesto que esta labor que el Ministerio hace a través del Instituto es el mejor paso que para el mundo del trabajo se puede dar en aras de una sociedad más integrada y más justa, al darle traducción real al principio de igualdad de oportunidades.

El presidente del Instituto, en emocionadas palabras, expuso a todos los colegiales las posibilidades ilimitadas que tienen en la vida española si responden con su trabajo a los medios que el Ministerio de Trabajo, a través

del Instituto, va a poner en sus manos para que puedan prepararse en la especialidad o carrera a la que aspiren con arreglo a su vocación y aptitudes. Que le constaba el cariño y la entrega sin reservas a esta labor del Instituto por parte del ministro de Trabajo, a quien propuso como modelo a imitar por todos los colegiales.

El ministro empezó, dentro del aire familiar en que el acto se desenvolvía, dando las gracias por haberles hecho colegiales de honor a él y al subsecretario de su Departamento y reclamando el derecho a que, como a tales, se les considerara desde aquel momento. Siguió poniendo de relieve que lo que en el colegio se hace con los hijos de quienes calladamente han dejado su vida en su trabajo, es lo menos que la sociedad puede hacer, y es lo que el Ministerio, con todo cariño y con todo entusiasmo, trata de ampliar y mejorar. Instó a todos los colegiales a que no dejen de poner nunca de su parte el esfuerzo y la entrega que el estudio exige, pues lo demás se lo facilitarían los Centros de Formación del país a los que el Ministerio de Trabajo les iba a dar acceso, valiéndose de la Obra de Acción Formativa del I. S. M. Terminó mostrando su alegría y su satisfacción por cómo había encontrado al colegio, por verse entre los colegiales, dando por terminado el

acto para poder seguir charlando personalmente con los alumnos en los patios del colegio.

DESPEDIDA

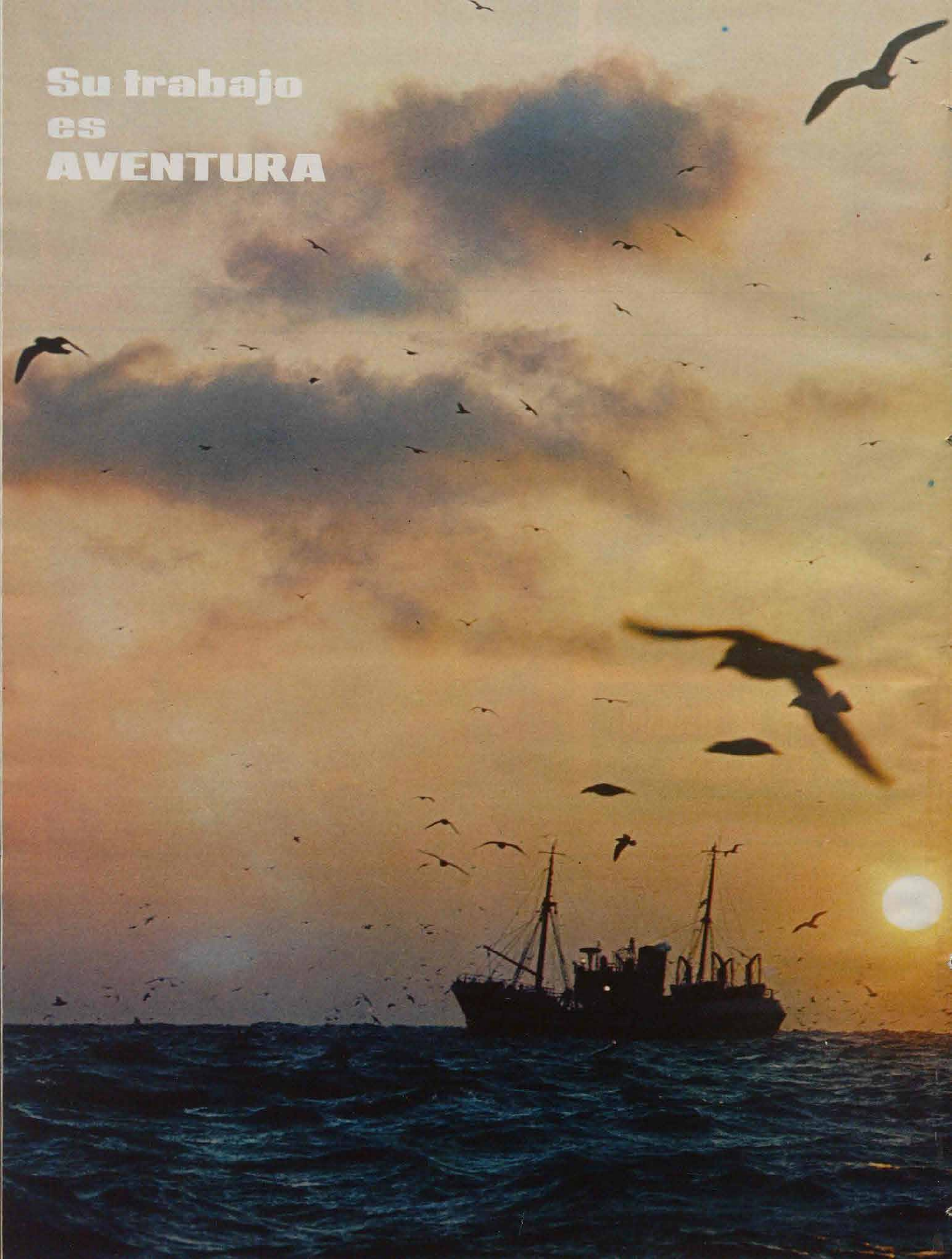
Con su natural bondad y sencillez, el ministro se ganó desde el primer momento la confianza de los alumnos con quienes se hallaba, teniendo

ocasión de departir con algunos durante unos minutos.

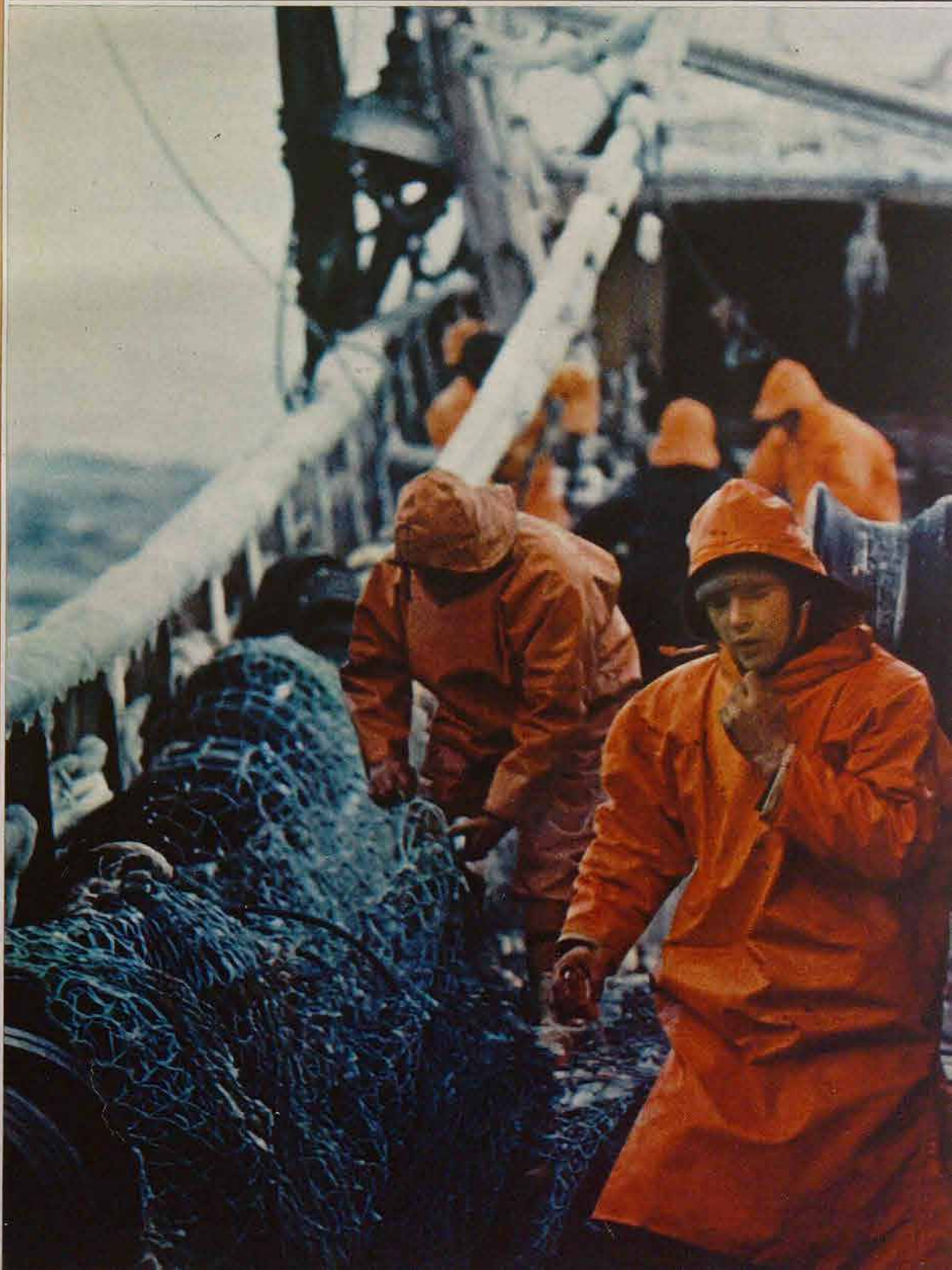
Ya de despedida, la banda de cornetas y tambores del colegio, integrada por los benjamines de la casa, desfiló ante el ministro, dándole una nota de encanto a la despedida, como sólo la grey pequeña sabe hacerlo. ■ G. RAMOS



**Su trabajo
es
AVENTURA**



No es frecuente que la mar
esté así de encalmada.
Pero siempre está presente el frío.
Y la dureza del trabajo.
Este es un buque noruego.
El «Ross Renown» surca las aguas
a 500 millas del Círculo Polar.
Una y otra vez se cala el arte.
El trabajo es continuo.
El frío, intenso: 20 grados bajo cero.
Han limpiado la cubierta,
pero poco a poco volverá a formarse
la costra de hielo.
Pese al rigor de la temperatura,
al peligro y al agotamiento,
estos pescadores
de los mares helados hacen un año
y otro la campaña.
La aventura de los hielos les atrae...

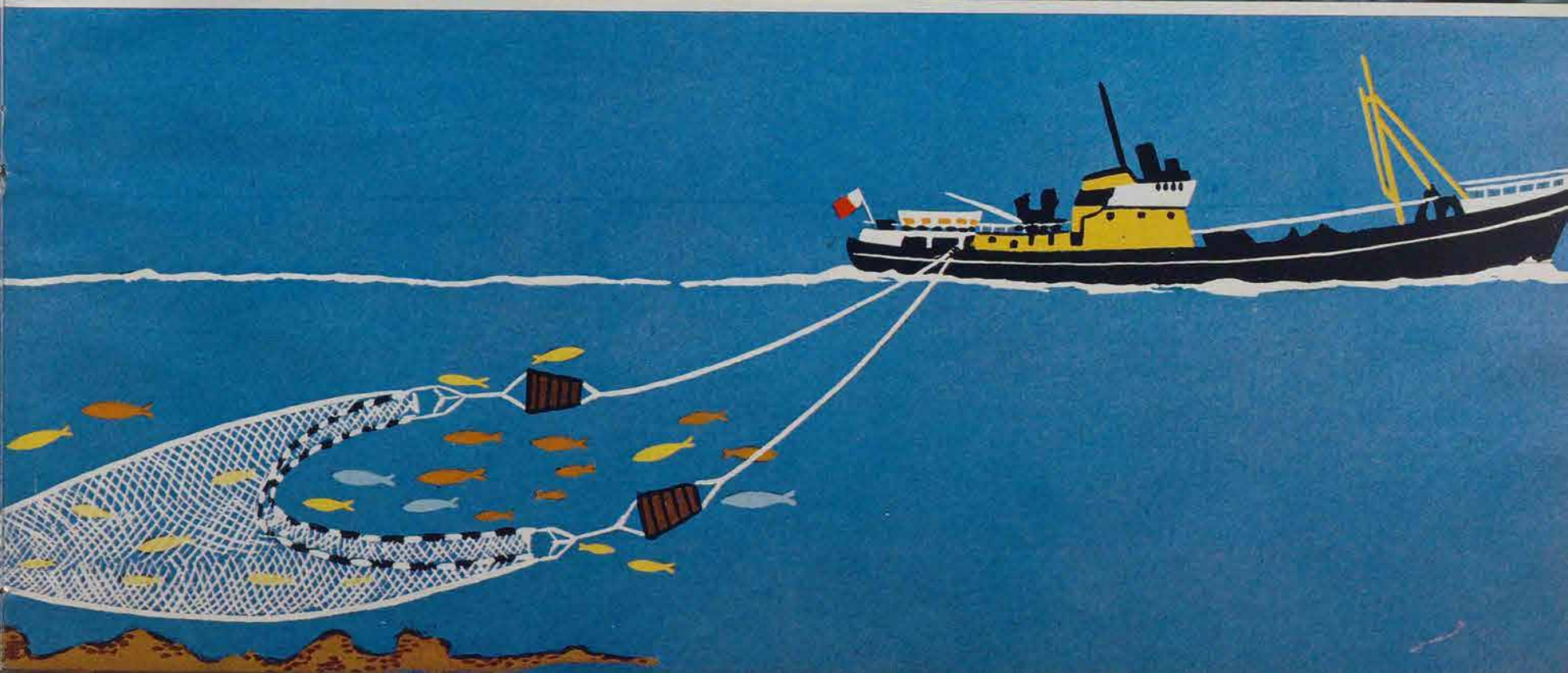


20° bajo cero: Pescar y pescar



Hasta donde las fuerzas lo permitan. Se abre la bolsa, cae el pescado (merluza, salmonete...), y nuevamente se echa la red a la mar. Sin pausa. Mientras los peces caen en el copo, en cubierta —a la intemperie, con las manos heladas—, se limpian las especies. Las luces permanecen encendidas día y noche. El hielo se va haciendo espeso sobre el puente. La niebla llegará pronto. Los turnos de sueño son de seis horas. El "Ross Renow" viene a capturar unas ciento cuarenta toneladas de pescado por marea. Cuando se llega a este tope el sueldo es bueno, y ya en tierra se olvidarán el frío y el cansancio.







Hubo alarma a bordo: el ataque de apendicitis que sufrió un marinero obligó a poner proa a puerto. «¡A toda máquina!», ordenó el capitán Eammons.

Hay prisa. Cada minuto perdido es pérdida de pesca y dinero. Sin embargo, en el fondo hay un suspiro de alivio en toda la tripulación: van a escapar, aunque sólo sea por unas horas, de ese infierno del peor hielo negro para entrar en la cálida protección del fiordo.

Honningsvåge es puerto-base de este buque para el aprovisionamiento y emergencias. Como unos días antes, cuando la red produjo un lío de hélice cerca de cabo Norte. Pudo haber gran peligro entonces de no ser por el buzo que previsivamente lleva siempre a bordo el «Ross Renown».

En Honningsvåge tienen amigos estos pescadores. Saben dónde divertirse (por algo hace años que recalán aquí). Pero el capitán Eammons se hizo cargo del buque para trabajar, no para ir de fiesta —o por lo menos tal afirma siempre que se plantea el caso—, y en cuanto hayan desembarcado al enfermo, ordenará zarpar de nuevo, sin demora.

Ganador de la III Copa Presidente de Pesca Marítima



Don Francisco Molina ganó la III Copa Presidente, en el concurso organizado por el Club Deportivo y Cultural de Pesca Marítima, de Cádiz. La fotografía recoge el momento en que recibe la valiosa copa de plata de manos del presidente de la entidad, don Albino Muñoz Méndez. El señor Molina es empleado de la Casa del Mar de Cádiz, donde por su laboriosidad y compañerismo es muy estimado de sus compañeros y trabajadores del mar.

El mar en el movimiento revolucionario cantonal de Cartagena de 1873

Una interesante aportación histórica a la deficiente documentación existente sobre el movimiento revolucionario cantonal de Cartagena el 12 de julio de 1873 —en los primeros momentos de la República Federal Española—, nos llega en la edición de un libro de la colección Almarjal de Athenas Ediciones (Cartagena), titulado "Los cantonales", y escrito por el estudioso investigador de la historia regional murciana, y más concretamente de Cartagena, Isidoro Valverde.

No está en el ánimo del que esto reseña hacer una crítica concienzuda de este estudio histórico. Cae ello fuera de su ámbito y del espacio de nuestra revista para la reseña de libros; pero tampoco quiere pasar por alto la apreciación que dicho trabajo le ha producido. Se resume en tres palabras: le ha gustado. ¿Por qué? Porque no es frecuente encontrar en un pequeño libro, de menos de doscientas páginas, la objetividad y el rigor científico que "Los cantonales" nos ofrece, aportando con ello a un período oscuro —en la narración histórica— de nuestra Historia contem-



La Intendencia de Marina, en la Muralla del Mar (Cartagena). Grabado que figura en la obra «Los Cantonales», de Isidoro Valverde.

poránea un enfoque distinto que se echaba en falta.

Resumiendo los valores de esta obra de Isidoro Valverde podríamos entroncarlos todos en las motivaciones y circunstancias de su autor: su nacimiento y vida en el escenario de los sucesos que relata, y que le hacen profundo conocedor de la idiosincrasia de su pueblo y, por tanto, de sus "conciudadanos histó-

cos"; su condición de marino, que le hacen valorar, como hasta ahora nadie había hecho, la importancia del mar y de la Armada en aquellos acontecimientos; su objetividad intelectual, que le llevan a documentar detalladamente aquel medio año del cantón cartagenero, y su sobrio y elegante estilo literario, con el que usa las precisas palabras en cada momento narrativo. ■ M. RODRIGUEZ.

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

Catorce Sucursales Urbanas en la ciudad de Las Palmas. Oficinas y corresponsalías en todos los pueblos del interior de la isla.

EN LA ISLA DE LANZAROTE

Arrecife - Haría - San Bartolomé - Teguise - Tinajo - Santa Coloma - Isla de la Graciosa - Yaiza.

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

Puerto del Rosario - Gran Tarajal - Corralejo - Antigua - Pájara.

AFRICA OCCIDENTAL

Azul - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Bata - Góroa.

EN MUGIA (La Coruña)

EL ULTIMO SECADERO DE PESCADO DE EUROPA

Un método multisecular para el secado de congrios se sigue practicando todavía en el pueblo de Mugia, en la abrupta costa de La Coruña. Se considera como la última pervivencia en Europa de tan primitivo modo de conservación del pescado.

Los congrios, recién capturados, se destripan y cuelgan a secar inmediatamente al aire libre.

José Santiago y su esposa explotan una de las tres parcelas destinadas a tal fin, existentes en el pueblo, situadas sobre un promontorio en el extremo meridional de la ría de Camariñas.

Cada año, los secaderos de Mugia tratan unos 35.000 kilos de pescado fresco que, una vez secados, quedan reducidos a unos 10.000 kilos, que se distribuyen para su venta en toda la Península. Los congrios, «Conger vulgaris», se capturan en gran cantidad en aquellas costas, y los pescadores de Mugia, así como los de Camariñas y Finisterre, llevan sus congrios a los secaderos.

Algunos pescadores preparan sus palangres especialmente para congrio, cuya demanda es superior a la producción, utilizando sardinas frescas como cebo. Cuando la pesca llega al secadero, se corta a lo largo, se destripan y se aplana. Se practican unos cortes por todo el cuerpo del pescado aplanado y luego se les atraviesa con

una fuerte caña de bambú que lleva colocados previamente unos trozos de cuerda. Hecho esto, el pescado está listo para ser colgado en el andamiaje de madera que va sobre el mismo suelo.

El propio peso del pescado abre los cortes o hendiduras que le han sido practicados en su carne, lo que deja unas aberturas de forma elíptica

cuando está seco. Por supuesto que esto colabora también en el proceso natural de secado, en el cual no se emplea la sal en absoluto.

Después de tres semanas de oreo a merced de las frescas brisas atlánticas, el pescado, que para entonces está tan tieso como una tabla, es recogido del bastidor y apilado en un cobertizo.

Para facilitar el transporte se retiran las cañas de bambú y cada pieza se dobla rudamente por la mitad. Con ayuda de una prensa se forman bloques de 50 kilos, aptos para su almacenamiento y posterior distribución.

A. PEREZ BILBAO
(Traducido de «Fishing News International».)



RESTAURANTE

MARSOL

GRAN CENA FIN DE AÑO

(Servicio combinado con el Hotel Marsol)

FIN DE FIESTA EN LA BOITE MARSOL

Barra libre

Reserve su mesa

Teléfonos 20 - 242 y 332

CANDAS
(Asturias)

MANUEL TOLEDO Y CIA., S. L.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

«EDIFICIO PUERTO»
Plaza I. N. Decore, 1.º piso
Teléfono 26 66 00 *

Telegramas: TOLEDOCIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

A la llegada de las embarcaciones a puerto, en el denso trasiego a que dan lugar las operaciones de desembarco de la pesca, la subasta en lonja y el embarque a bordo de rápidos camiones para lejanos puntos, se suele ver en sus días de descanso en San Carlos de la Rápita, su pueblo natal, al escritor Sebastián Juan Arbó, siempre que sus libros no le ocupen todo el tiempo. Con su tez morena, su indumentaria, cualquiera lo puede imaginar un hombre más de la mar.

Es puntual en su llegada desde Barcelona para fiestas mayores. «Vine este año —me dice— con el ánimo de terminar una trilogía que tiene sus comienzos en la época de la pesca a vela, en parejas, hasta la fase actual».

Alternan con viejos pescadores sentados por la mañana en la plaza de la Iglesia, bajo los porches, o junto a los astilleros, cerca de la playa, donde nuevas quillas ocupan el puesto de recientes botaduras. Por la tarde los encuentra en los muelles, a la llegada de los suyos. Preguntar, indaga. No siempre la memoria de los ancianos es todo lo feliz que se desearía.

Toda la obra de Sebastián Juan Arbó patentiza la influencia de los ambientes marinos en los que nació y vivió su infancia. Gran parte de la misma es un testimonio vivo de una época y una forma de ser de la gente de mar en este litoral, una manifiesta presencia de la geografía densa y variada de esta zona del Ebro, de una riqueza de tipos estudiados exhaustivamente y que ha lanzado a la consideración de los lectores españoles y extranjeros, como Blasco Ibáñez lo hiciera con los de las tierras del Turia y del Júcar.

«Tierras del Ebro», «Tino Costa», «Los hombres de la tierra y del mar», «Entre la tierra y el mar», «Martín Caretas», «Relatos del delta», «La espera», entre su extensa producción, son vigorosas pinceladas de este maestro de la narrativa española.

—... Pero ha habido un hombre en esta comarca que ha sabido recoger la esencia de la tierra en su obra, que releo cuantas veces puedo, un tortosino ilustre, cuya personalidad rebasa los límites geográficos: Juan Moreira.

Le digo que conviví con el señor Moreira

SEBASTIAN

y fui testigo de su arrolladora actividad, que desborda lo que cabe en una sola vida.

Vamos hacia su casa de verano. Queda separada de la mar por una muy estrecha franja. En días de temporal las olas batan contra el promontorio sobre el que se asienta. Puede, como quien dice, pescar desde su terraza.

—... La obra que estoy terminando y la lectura de las obras del Premio Planeta me absorben mucho tiempo. No obstante, dedico un espacio a nadar. Me gusta nadar. Todas las mañanas, con la calma, me lanzo al agua. Por la tarde, la tertulia que reúne en la librería a buenos amigos dispersos el resto del año es un sedante.

Hace unos años la prensa le sorprendió en una hazaña noticiable: la travesía a nado del puerto de Los Alfaques, desde su casa, en las inmediaciones del faro, hasta Punta Corballera, extremo sur de la lengua de tierra que limita la bahía, acompañado por un vecino y amigo, productor de cine, tripulante de una pequeña embarcación. La noticia alcanzó amplia difusión. Después llegó la imposición de la medalla al Mérito Deportivo por el excelentísimo señor ministro de Información y Turismo, don Alfredo Sánchez Bella, y en presencia del señor delegado nacional de Educación Física y Deportes, entonces don Juan Antonio Samaranch Torelló.

—... Me costó disgustos con la familia, que califican de temeridad esta mi afición a las distancias. Pero ocurrió así. Quise eludir la noticia cuando vi el rumbo que tomaba. No estuvo a mi alcance el evitarlo. Lo demás, ya sabes...

En estos días ha aparecido de nuevo en las librerías su obra «Los hombres de la

Telfs. 26 66 00 - 02 - 04



Direc. teleg. COCISA
Telex. 95174 - COBAR-E

COCISA

COMPañIA CANARIA INTERNACIONAL DE EXPORTACION E IMPORTACION, S. A.
CONSIGNATARIOS DE BUQUES-TRANSITARIOS

Oficinas: Presidente Alvear, 52

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

JUAN ARBO Y LA MAR

tierra y del mar», que tiene mucho de autobiografía, de una editorial barcelonesa con casas en Hispanoamérica.

—... Si, ha salido una nueva edición de esta obra. Hace ya algún tiempo que escribí este libro. A base de notas tomadas al azar a través de los años, sobre recuerdos de mi niñez.

Le preguntamos qué fue de su vida en el barrio pescador antes de que su familia se trasladara a Amposta desde donde él pasó, ya mozo, a Barcelona.

—... Las incidencias que presencié han quedado muy precisas en mi memoria. Veo en un lugar a una mujer avanzando desde el fondo de la calle, con el rostro demudado, la expresión aterrada, dando voces. Veo a las mujeres saliendo de sus casas, correr hacia ella preguntando. Todas, sin embargo, lo temían. Después se sabía que el padre, el esposo, había muerto en la mar.

»... Recuerdo un día a la muchedumbre congregada en el Mollet y hasta más allá, en las rocas, junto al barranco. Los veo escrutando el horizonte sin hacer caso del viento ni de la lluvia. Poco a poco habían ido entrando las barcas en el puerto. Faltaba sólo una. El desánimo iba ganando a todos. Los familiares lloraban. Alguien señaló a lo lejos, entre la lluvia y las sombras del anochecer y lanzó su grito: «¡Ja ve!» (Ya viene). No siempre fue así. En el año de las desgracias, muchos quedaron para siempre en la mar.

Sebastián Juan Arbó tiene concedidos los Premios Nadal, Nacional de Literatura, Ciudad de Barcelona, Blasco Ibáñez. Su faceta como biógrafo cuenta con las de Jacinto Verdaguer, Pío Baroja, Oscar Wilde,



Sebastián Juan Arbó y Millán Roca, en San Carlos de la Rápita

Cervantes. De esta última se dijo en «El Corriere della Sera»: «Sebastián Juan Arbó nos presenta tan vivo y humano al creador del "Quijote", y con tanto amor, que su biografía ha de considerarse como la mejor que se ha escrito hasta ahora sobre Cervantes».

Su «Cervantes» ha sido traducido en toda Europa y en los Estados Unidos y ahora mismo nos muestra un ejemplar de la obra en la traducción checoslovaca, que acaba de llegarle aquí, en San Carlos de la Rápita.

—... Si en aquellos días borrascosos se hubiese entrado en las casas, en todas se hubiese visto la imagen de la Virgen del Carmen con cirios. En ocasiones se celebraba una procesión a la que asistían los marineros, con ropas de abordó, descalzos y el remo sobre el hombro.

»... Nací en la calle de San Roque, en casa de mi abuela. Jugaba con otros niños en las barcas varadas en la arena. Las mujeres sentadas aquí y allá, a lo largo de la playa,

remendando redes. Recuerdo el doblar de Punta Corballera por las velas a su regreso, al atardecer. El sonar de las caracolas marinas y el rumor de la mar en las noches en que permanecía desvelado. Las obras portuarias recientes han mejorado la antigua fisonomía del barrio y alejado la mar.

»... Ahora el trabajo en la mar ha cambiado. No se distingue en los lugares de esparcimiento la profesión de pescador de otras profesiones. En el habla tal vez. La seguridad actual fue una aspiración de las generaciones pasadas, y bien se la merecen. Antes estaban quince días en la mar sin tocar tierra, siempre por frente a estas costas. Ahora van y vienen en el día. Pero el trabajo es más humano. Muy diferente de la estampa, dantesca a veces, que guardamos muchos en la memoria de los pescadores de antaño.

Bien se lo merecen.

LUIS MILLAN ROCA

NAUTICAL

luis arbulu, s. l.

INSTRUMENTOS NAUTICOS Y ACCESORIOS DE NAVEGACION
CARTAS NAUTICAS LIBRERIA NAUTICA

CONCESIONARIOS PARA CANARIAS Y A. O. E.
DE EQUIPOS ELECTRONICOS MARINOS
CON ALTO FUNCIONAMIENTO

PRESIDENTE ALVEAR, 49
TELEFONO 26 18 24
TELEGRAMAS: NAUTICAL

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

HOTEL RESIDENCIA MARSOL

64 habitaciones con
baño y teléfono

Terraza sobre el
mar Cantábrico

GRAN FIESTA FIN DE AÑO

RESERVE SU PLAZA

Teléfonos 20 - 242 y 332

CANDAS
(ASTURIAS)

SU. CO. NA. S. L. EFECTOS NAVALES CONSIGNATARIOS

Sucursales:
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Calle Tauro, 106
Telfs. 26 11 10 - 26 95 63
ARRECIFE DE LANZAROTE
Avenida General Franco, 11
Telf. 346

Central:
CEUTA
Muelle Dique Poniente
Telfs. 51 37 04 - 49 43 89

SEAMAN'S HOUSE CASA DEL MARINO INTERNATIONAL MEALS COMIDAS INTERNACIONALES

RESTAURANT

Simón Bolívar, 15. 2º piso
Teléfono 26 10 44 **LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

ASTILLEROS:
Marítima del Musel, S. A.
G I J O N - Avenida Eduardo Castro
Marítima de Axpe, S. A.
B I L B A O - Erandio

Oficina Principal:
Apartado 1497 - Telex MAXPE - E
B I L B A O

**CONSTRUCCION
Y REPARACION
DE BUQUES**

I. CAMPO DE APLICACION

1. 1) La presente recomendación se aplica a toda formación destinada a preparar candidatos para el servicio a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinados, con fines comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros, o dedicados a la enseñanza o a la investigación científica. La legislación nacional, los laudos arbitrales o los contratos colectivos, según correspondan a las condiciones de cada país, determinarán en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima.

2) La presente recomendación se aplica a la formación del personal que se prepara para ejercer las funciones del servicio de cubierta, de máquinas, de radio o de fonda o de varios de estos servicios. No se aplica a los pescadores.

II. OBJETIVOS DE LA FORMACION

2. Los objetivos básicos de la política referente a la formación profesional de la gente del mar deberían ser:

a) Mantener y mejorar la eficacia de la industria marítima y la capacidad profesional actual y potencial de la gente de mar, teniendo debidamente en cuenta sus necesidades educativas y los intereses económicos y sociales del país.

b) Mantener y mejorar las normas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques mercantes, en el mar o en el puerto, a fin de reducir los riesgos de accidente.

c) Alentar a un número suficiente de personas idóneas a hacer carrera en la Marina mercante.

d) Asegurar que se dé formación adecuada de iniciación a todos los que ingresen en la Marina mercante, dentro de lo posible en tierra firme, o a bordo de un buque.

e) Ofrecer medios de formación y de readaptación que correspondan a las necesidades actuales y futuras de la industria marítima en materia de gente de mar de todos los grados y categorías.

f) Ofrecer los medios de formación necesarios para que puedan introducirse innovaciones técnicas en la explotación, la navegación y la seguridad de los buques.

g) Ofrecer una formación que permita a todos los marinos idóneos el perfeccionamiento o el ascenso hasta las más altas funciones a bordo, y ayudarlos así a desarrollar su competencia, su productividad potencial y la satisfacción derivada de su trabajo.

h) Ofrecer formación práctica adecuada para los diversos grados y categorías de la gente de mar.

i) Asegurar en lo posible la colocación de la gente de mar que haya terminado un curso de formación.

III. PLANIFICACION Y ADMINISTRACION NACIONALES

A. Organización y coordinación

3. En los países donde haya o se piense crear una industria marítima, las autoridades competentes, al planificar la política nacional de enseñanza y formación, deberían cuidar de que se dé un lugar adecuado

en el sistema general de medios de formación a la capacitación de la gente de mar, con el propósito de alcanzar los objetivos indicados en el párrafo 2 de la presente recomendación.

4. Cuando las circunstancias del país no permita organizar medios de formación para la gente de mar de todos los grados y categorías que se necesiten, se debería estudiar la posibilidad de colaborar con otros países y con organizaciones internacionales para establecer regímenes comunes de formación para el trabajo marítimo, destinados a la gente de mar que no pueda recurrir a los programas nacionales.

5. 1) Los programas de formación de todas las instituciones públicas y privadas dedicadas a la formación de la gente de mar deberían coordinarse y desarrollarse en cada país con arreglo a normas prescritas al nivel nacional.

2) Tales programas deberían establecerse en colaboración con los servicios oficiales, las instituciones docentes y demás organismos que conozcan plenamente el problema de la formación profesional de la gente de mar, y deberían concebirse de manera que respondan a las exigencias de explotación de la industria marítima, determinadas en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar.

6. Los organismos que establezcan dichos programas deberían, en particular:

a) Mantener estrechas relaciones entre las instituciones de formación y todos los interesados, para que la formación se ajuste a las necesidades de la industria.

b) Organizar visitas periódicas a los establecimientos de formación con los que estén en relación y mantenerse perfectamente al corriente de los programas aplicados.

c) Asegurar que se difunda información sobre posibilidades de formación entre todos los interesados.

d) Colaborar en el establecimiento y aplicación de programas prácticos de formación marítima.

e) Participar en el establecimiento de las normas generales de formación previstas en el párrafo 11.

f) Participar en el establecimiento de las normas nacionales de certificación que sean apropiadas para los diversos grados y categorías de la gente de mar.

g) Fomentar la colaboración directa entre las instituciones de formación y los encargados de las cuestiones de contratación y de empleo.

7. Las autoridades y organismos competentes, en colaboración con las organizaciones de armadores y de gente de mar, deberían velar por que se ponga a disposición de cuantos proporcionan servicios de orientación profesional y de asesoramiento en materia de empleo, de los servicios públicos del empleo y de las instituciones de formación profesional y técnica, informaciones completas sobre los regímenes públicos y privados de formación de la gente de mar y sobre las condiciones de ingreso en la industria marítima.

8. Las autoridades y organismos competentes deberían tratar de que:

a) Las instalaciones de los

LV REUNION DE LA CONFERENCIA

RECOMENDACION SOBRE FORMACION DE LA GENTE

astilleros, talleres de mecánica, fábricas de material, instalaciones navales, etc., se utilicen, siempre que se pueda y sea apropiado, para dar formación, tanto a los oficiales como al personal subalterno.

b) Se tomen disposiciones para que, en igualdad de condiciones, se pueda dar preferencia para la colocación en el empleo a quienes hayan recibido formación apropiada y debidamente reconocida.

9. 1) Los programas de formación deberían revisarse y actualizarse regularmente conforme evolucionen las necesidades de la industria.

2) Al revisar los programas de formación se debería tener en cuenta el documento para guía de los Gobiernos, establecido conjuntamente por la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en 1968, y adoptado por ambas, que trata en forma técnica detallada de los temas directamente relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, así como cualquier enmienda o adición posterior a dicho documento.

B. Financiación

10. 1) Los programas de formación de la gente de mar deberían organizarse sistemáticamente, y su financiación debería tener una base regular y suficiente, habida cuenta de las necesidades y transformaciones actuales y proyectadas de la industria marítima.

2) Cuando correspondiera, el Gobierno debería contribuir financieramente a los programas de formación administrados por autoridades locales u organismos privados. Su contribución puede consistir en subvenciones, donación de terrenos, edificios o material de demostración, como barcos, motores, instrumentos de navegación y otros aparatos, provisión gratuita de instructores y pago de asignaciones o de gastos de escuela a los alumnos en régimen de externado o de internado o a bordo de buques escuela.

3) Por falta de recursos económicos o de oportunidades de formación, la gente de mar no debería verse en la imposibilidad de alcanzar las más altas funciones a bordo. Por lo tanto, la gente de mar debería tener la posibilidad de ganar o recibir suficientes recursos para poder recibir una formación apropiada.

4) Siempre que sea posible, la formación de la gente de mar en los establecimientos públicos debería ser gratuita para los alumnos.

5) Siempre que la introducción de innovaciones técnicas haga necesaria una readaptación profesional, ésta debería ser ofrecida gratuitamente a la gente de mar interesada. Durante el curso de readaptación

profesional, los interesados deberían percibir subsidios adecuados. La gente de mar enviada a tales cursos por una compañía de navegación debería percibir salarios básicos completos.

C. Normas de formación

11. Las normas de formación deberían establecerse conforme a lo exigido en el país para obtener los diversos certificados de competencia de marino. En particular se deberían establecer:

a) El carácter de los exámenes médicos que se exigirán para ingresar en los programas de formación, y que comprenderán exámenes radiológicos del tórax, control de la existencia de diabetes y exámenes del oído y de la vista; las normas de esos exámenes, especialmente del oído y de la vista, podrán diferir según el servicio a que se destinen los interesados, pero en ningún caso serán inferiores a las normas médicas exigidas para ingresar en el trabajo en la industria marítima.

b) El nivel de instrucción general exigido para ser admitidos en los cursos de formación profesional que capaciten para los certificados de competencia.

c) Las materias que deban figurar en los programas de estudio, como navegación, prácticas de marinería, radiotelegrafía, electrónica, mecánica, servicio de fonda y relaciones humanas.

d) La naturaleza de los exámenes que deban pasarse al terminar los cursos de formación que requieren tal formalidad.

e) Un procedimiento por el que las autoridades aseguren que el personal docente de los establecimientos de formación tenga la experiencia y calificaciones necesarias, incluidos los conocimientos adecuados teóricos y prácticos de los progresos en el equipo y en la explotación marítima.

IV. PROGRAMAS DE FORMACION

12. Los diversos programas de formación deberían basarse de manera práctica en el trabajo que deba efectuarse a bordo. Deberían revisarse y actualizarse periódicamente para mantenerlos al nivel del progreso técnico. Deberían comprender los temas siguientes, según correspondiera:

a) Navegación, prácticas de marinería, maniobra del buque, señalización, manipulación y estiba de la carga, conservación del buque y demás materias relacionadas con la explotación de los buques mercantes.

b) Empleo de instrumentos electrónicos y mecánicos de navegación, como instalaciones de radio y radar, radiogoniómetros y brújulas.

c) Teoría y práctica del

137 DE LA O.I.T. CON PROFESIONAL E DEL MAR

equipo de salvamento y de lucha contra incendios, procedimientos de supervivencia en el mar y demás aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar.

d) Teoría y práctica del manejo, conservación y reparación de las instalaciones básicas de propulsión y de la maquinaria auxiliar, con especial atención a las clases de aparatos, incluidos los electrónicos, de que estén dotados los buques del país.

e) Funciones diversas del servicio de fonda, según corresponda, para quienes se empleen como camareros, cocineros, mozos de comedor y personal de despensa, teniendo en cuenta las exigencias de formación en las distintas categorías de buques.

f) Prevención de accidentes a bordo, especialmente en lo que se refiere a la aplicación de métodos seguros de trabajo en todos los servicios, incluida la seguridad individual como parte de la enseñanza profesional, primeros auxilios, asistencia médica y otras materias afines, e higiene y educación física, especialmente natación; la formación relativa a la asistencia médica, y más particularmente la destinada al personal encargado de dicha asistencia a bordo, debería en todos los casos inspirarse en los manuales médicos compilados por las autoridades competentes y tener en cuenta la mejor utilización posible de los servicios médicos por radio.

g) Materias que mejoren la cultura general, en particular cuando se trate de alumnos menores de dieciocho años.

h) Nociones de legislación social y laboral relacionadas con la explotación de los buques mercantes y las relaciones de trabajo, reglamentación referente a la gente de mar, economía de la industria del transporte, seguros marítimos, derecho marítimo, etc.

i) Técnicas de gestión, incluidos temas como las relaciones entre la dirección y el personal y el estudio del trabajo.

13. Los programas de formación deberían concebirse, entre otros fines, con el de preparar a los alumnos para obtener certificados de competencia, y deberían estar directamente relacionados, cuando corresponda, con las normas nacionales de certificación. Deberían comprender suficiente formación práctica y tener en cuenta cualquier requisito mínimo de edad y de experiencia profesional exigido por las autoridades competentes para conceder los certificados de diversos grados. También deberían tenerse en cuenta otros certificados reconocidos en el país.

14. La duración de los diversos programas de formación debería ser suficiente para que los alumnos puedan asimilar la enseñanza recibida y debería determinarse en función de factores tales como:

- a) El nivel de formación exigido por la profesión marítima para la cual se prevé el curso.
- b) El nivel de cultura general y la edad que se exijan a los alumnos que comienzan el curso.
- c) La experiencia práctica anterior de los alumnos.

V. PROGRAMAS GENERALES DE FORMACION PARA LA GENTE DE MAR

15. Para los adolescentes sin experiencia marítima debería haber cursos de iniciación destinados a hacerles conocer la vida a bordo y los métodos seguros de trabajo a bordo, o bien, cuando corresponda y sea factible, cursos de formación prenáutica que los capaciten suficientemente para ejecutar las tareas normalmente asignadas al personal subalterno de cubierta, de máquinas y del servicio de fonda, que formen el carácter e inculquen el sentido de autodisciplina y de responsabilidad.

16. Deberían ofrecerse también cursos o instrucción apropiados para que los adolescentes con las aptitudes requeridas puedan prepararse a fin de obtener los certificados o diplomas reglamentarios vigentes en la marina mercante de su país, tanto de oficiales como de personal subalterno.

17. La formación para el perfeccionamiento o el ascenso debería darse, entre otros medios, en cursos breves en las escuelas de navegación y establecimientos técnicos y mediante cursos por correspondencia especialmente adaptados a las necesidades de cada categoría de oficiales y de personal subalterno y a los grados a que aspiren.

VI. PERFECCIONAMIENTO

18. 1) Deberían ponerse a disposición de los oficiales y del personal subalterno idóneos, según las necesidades, cursos de adaptación profesional, actualización, familiarización y perfeccionamiento, a fin de que puedan mejorar y ampliar sus calificaciones y conocimientos técnicos, mantenerse al corriente de las modificaciones tecnológicas, en particular la evolución en los buques automatizados, y responder a las exigencias de los nuevos métodos de trabajo a bordo.

2) Dichos cursos se pueden utilizar, por ejemplo, para completar los cursos generales y dar formación superior especializada que abra el camino a futuros ascensos, así como para ofrecer cursos superiores

En Lequeitio se inauguró un bloque de cuarenta viviendas para pescadores

En Lequeitio se ha inaugurado un bloque de cuarenta viviendas para pescadores, construido por la Cofradía de Pescadores San Pedro, de dicho puerto. Se encuentra ubicado en la avenida de Santa Catalina, de la bella localidad vizcaína. Asistieron al acto, junto a los miembros de la Cofradía, los delegados provinciales de Vivienda e Instituto Social de la Marina, señores Santander y Alvarez, y autoridades locales. Según declaró el presidente de la Cofradía, don Simón Sesma, se van a construir en breve otras cuarenta viviendas, que con las inauguradas y un grupo de setenta y seis que se inauguró hace cuatro años, totalizan ciento cincuenta y seis viviendas que habitan las familias de los pescadores de Lequeitio.

de electrónica al personal adecuado.

3) Se debería dedicar particular atención a la capacidad de los capitanes, otros oficiales y personal subalterno para navegar y maniobrar de manera segura buques de nuevo tipo.

19. Cuando ello facilite la formación, los armadores deberían dar licencia a los marinos idóneos que trabajen a bordo de sus buques para que sigan cursos de formación en tierra, en escuelas apropiadas, con objeto de mejorar sus calificaciones, aprender a utilizar nuevas técnicas e instalaciones y adquirir méritos para ascender. Las personas que desempeñen cargos de responsabilidad a bordo del buque deberían contribuir activamente a estimular dicha formación.

VII. METODOS DE FORMACION

20. Los métodos de formación que se adopten deberían tener el máximo de eficacia posible, teniendo en cuenta el carácter de la enseñanza, la experiencia, la instrucción general y la edad de los alumnos, así como el material de demostración y los recursos financieros de que se disponga.

21. Debería ocupar un lugar importante en todos los programas de formación un entrenamiento práctico que exija la participación activa de los propios alumnos. Podría ofrecerse destacando gente de mar para navegar en buques mercantes durante períodos de formación en el mar, o para trabajar en

talleres o astilleros o en oficinas de compañías navieras.

22. Los buques escuela utilizados por los establecimientos de formación deberían ofrecer cursos prácticos de navegación, prácticas de marinería, manejo y conservación de la maquinaria y demás materias náuticas, así como amplia enseñanza de los métodos de seguridad a bordo.

23. En los programas de formación debería utilizarse material apropiado de demostración, como simuladores, máquinas, modelos de buques, instalaciones de a bordo, equipo de salvamento, instrumentos de navegación y aparatos de carga. Ese material debería seleccionarse según las máquinas e instalaciones de a bordo que los alumnos probablemente tengan que utilizar.

24. Deberían utilizarse películas y otros medios audiovisuales, cuando sea pertinente.

a) Para completar, no para sustituir, el material de demostración utilizado con la activa participación de los alumnos.

b) Como medio de formación básica en ciertas materias, como, por ejemplo, los idiomas.

25. La formación teórica y la enseñanza general impartidas en los cursos de formación deberían tener relación con los conocimientos teóricos y prácticos que necesita la gente de mar.

VIII. COOPERACION INTERNACIONAL

26. Los países deberían cooperar entre ellos para promo-

ver la formación profesional de la gente de mar; en ciertos casos esta cooperación podría realizarse útilmente a nivel regional.

27. En el marco de esa cooperación, los países podrían colaborar con la Organización Internacional del Trabajo y otras instituciones internacionales, en particular con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y con otros países con objeto de:

- a) Contratar y formar personal docente.
- b) Crear y mejorar los medios de formación para oficiales y personal subalterno.
- c) Crear medios de formación comunes con otros países cuando sea necesario.
- d) Ofrecer posibilidades de formación a ciertos alumnos o futuros instructores extranjeros y enviar alumnos y futuros instructores a otros países.
- e) Organizar intercambios internacionales de personal, de informaciones y de material de enseñanza, así como seminarios y grupos de trabajo internacionales.
- f) Ofrecer instructores calificados y experimentados a las escuelas de formación marítima de otros países.

IX. EFECTOS SOBRE RECOMENDACIONES ANTERIORES

28. Esta recomendación sustituye a la recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1946.

LAS PALMAS

Apartado, 12
Teléf. 26 08 50 (6 líneas)
Telex n.º 95053 y 95153
Telegramas: CORY - LAS PALMAS

CORY HERMANOS, S. A.

SERVICIO DE REMOLQUE Y SALVAMENTOS

TENERIFE

Apartado, 79
Teléf. 24 48 80 (4 líneas)
Telex n.º 92143
Telegramas: CORY - TENERIFE

FLOTA

«TAMARAN»	2.375	I. H. P.
«VULCANO TERCERO»	2.060	I. H. P.
«PUNTA ANAGA»	1.930	I. H. P.
«DORAMAS»	1.313	I. H. P.
«EL GUANCHE»	1.375	I. H. P.
«FORTUNATE»	1.047	I. H. P.
«ESPAÑA II»	450	I. H. P.



¡Su problema de varadero
resuelto en

Barbate de Franco!

EL CHINAR, S. L.

CONSTRUCCION NAVAL

VARADEROS

REPARACIONES

NAVALES

EMBARCACIONES

DEPORTIVAS

**Queipo de Llano, 82 - Tel. 74
BARBATE DE FRANCO (CADIZ)**

**VARADAS Y BOTADAS
EN
CUALQUIER MOMENTO**

FLOTA CONSTRUIDA MEDIANTE EL CREDITO SOCIAL PESQUERO (1960-1970)

Dentro de la construcción de embarcaciones, consideramos dos conceptos de crédito: la Ley de Renovación de la Flota Pesquera y todo lo que de la línea de crédito general ha ido destinado, desde 1960 a 1970, a la construcción propiamente dicha o a motor y montaje. El Crédito Social Pesquero, en la década, para motor y montaje ha estado concediendo el 49 por 100 del valor del buque (el 70 por 100 del 70 por 100 del valor de buque y el otro 30 por 100 de dicho valor era el coste del casco, que se descontaba para efectos de la concesión del crédito).

El Crédito Social Pesquero (hasta 1964, Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero), desde 1960 ha concedido cré-

ditos para la construcción de embarcaciones por valor de 3.153 millones de pesetas, lo que ha permitido construir o renovar 1.511 embarcaciones.

Los promedios de las concesiones sobre las inversiones totales de los proyectos de inversión han variado en función de la norma legal que se ha aplicado en cada momento. De 1960 a 1963, el volumen máximo de concesión oscilaba alrededor del 45 por 100 de la inversión; de 1964 a 1967 (ponderando Ley de Renovación y crédito general), el volumen de concesión oscilaba como media alrededor del 70 por 100 del presupuesto de inversión, y de 1968 a 1970, esta media oscilaba en torno al 50 por 100. El factor coste de construc-

ción por T. R. B. ha incidido fuertemente en el volumen de inversión de la década, pues de un coste por T. R. B. construida de 42.500 pesetas/T. R. B. en 1963 se ha pasado en 1967 a 75.000 pesetas/T. R. B. y en 1970 a 100.000 pesetas/T. R. B., habiéndose por tanto duplicado el coste en el período de diez años.

Si las concesiones de crédito para construcción o renovación de embarcaciones han sido de 3.153 millones de pesetas, la inversión total de los proyectos concedidos asciende, para construcción, motor y montaje, a la cantidad de 5.773 millones de pesetas, lo que ha permitido construir o renovar 1.511 embarcaciones menores de 150 T. R. B.; esta renovación, como

explicamos al analizar el cuadro, es una verdadera construcción. Estas 1.511 embarcaciones construidas o renovadas en la década de los 60 suponen 93.350 T. R. B. En los primeros años de la década se construyeron o renovaron más embarcaciones que en los últimos, debido a que el tonelaje de registro bruto por embarcación era mucho menor. De 1960 a 1965 (inclusive), el número de barcos construidos o renovados fue de 1.031, con un promedio de 50 a 70 T. R. B.; de 1966 a 1970 se construyeron o renovaron alrededor de 500 buques, con un tonelaje superior a las 100 T. R. B.

Los datos expuestos se resumen en el siguiente cuadro:

EMBARCACIONES CONSTRUIDAS E INVERSIONES REALIZADAS CON LAS CONCESIONES CREDITICIAS DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO (1960-1970). CONSTRUCCIONES HASTA 150 T. R. B.

AÑO	Embarcaciones construidas y renovadas con las concesiones de créditos	Importe total en pesetas de las concesiones de créditos por el Crédito Social Pesquero	Inversión total en pesetas realizada por los solicitantes del crédito	Toneladas de registro bruto construidas	Promedio en pesetas de cada préstamo
1960.....	234	195.949.580	435.443.511	10.245	837.391
1961.....	140	128.322.320	285.160.711	6.709	916.586
1962.....	270	319.150.540	709.223.422	16.687	1.182.039
1963.....	178	189.731.076	421.622.391	8.604	1.065.904
1964.....	76	172.000.000	245.555.555	4.424	2.263.157
1965.....	133	304.245.408	434.636.297	7.010	2.287.559
1966.....	78	301.082.610	430.118.014	6.279	3.860.033
1967.....	178	479.486.134	684.994.477	9.133	2.693.742
1968.....	144	628.752.512	1.257.505.024	15.150	4.366.336
1969.....	51	210.199.392	420.398.784	4.620	4.121.557
1970.....	29	224.463.165	448.926.330	4.489	7.740.109
TOTAL.....	1.511	3.153.382.737	5.773.584.616	93.350	—

Los créditos concedidos desde 1960 a 1970 ascienden a 4.000 millones de pesetas, aproximadamente, habiéndose concedido en la primera mitad de la década el 40 por 100 de los mismos; a partir de 1967 aumenta el volumen de concesiones, hasta alcanzar en 1968 la can-

tidad de 727 millones, disminuyendo considerablemente dicha cifra para 1970. El 79 por 100 del volumen total de concesiones ha ido a parar a la construcción o renovación de la flota pesquera y el 21 por 100 restante a actividades relacionadas con la pesca.

Las cantidades pagadas en la década a los solicitantes de crédito que obtuvieron la concesión, ascendieron a 3.398 millones de pesetas y suponen el 35 por 100 de las concedidas en el mismo período, aunque hay que tener en cuenta que muchas de las concedidas en

los años 1968 y 1969 fueron pagadas en la década y de las concedidas en 1969 y 1970 deberán ser pagadas a partir de 1970; en la primera mitad de la década se pagaron créditos por valor de 1.081 millones de pesetas, los cuales suponen el 32 por 100 del total. ■ P. VALDES.

SALA DE FIESTAS **MANILA**

**GRAN BAILE COTILLON DE NOCHEVIEJA
DOS GRANDES ORQUESTAS**

ASISTA A UNA FIESTA CUYO AMBIENTE
LE DEJARA UN RECUERDO IMBORRABLE.

● **CANDAS (Asturias)**

LA CRISIS DEL DOLAR HA EFECTADO A LOS FLETES, POR LO QUE GRAN NUMERO DE BARCOS NO SE HACEN A LA MAR

ROTTERDAM (De nuestro corresponsal volante en Europa).—Algo había llegado a nuestros oídos respecto a la repercusión que las últimas fluctuaciones del dólar habían tenido en la Marina mercante holandesa y deseosos de conocer hasta qué punto causaba trastornos en el ámbito, más a escala casera de nuestros marinos enrolados en la misma, nos dirigimos al puerto con ánimo de pulsar exactamente el ambiente.

Íbamos comprobando a nuestro paso por los muelles de carga y descarga que el número de los barcos en dique era muy superior al normal en estas fechas.

Indagando acá y allá sacamos en conclusión que el actual cambio del dólar no era rentable para los fletes, motivo que tenía inmovilizados gran parte de los barcos.

Hechos ya a esta idea y con la consiguiente alarma por lo que pudiera agravar la situación de nuestros marinos, visitamos un par de lugares donde solemos encontrarlos en los, hasta hace poco, cortos momentos de espera de embarque. El número de ellos era superior al que nos habíamos imaginado y su situación, aunque todavía no era tan mala como temíamos, empezaban a perder el optimismo que les había hecho creer que pronto se normalizaría todo. Bien es verdad que aún no se hallaban asustados, pero de sus palabras se desprende ya la ignorancia del «cuando embarcaremos».

Más atemorizados se encontraban los marinos portugueses que, ante ellos veían largos o indeterminados meses de espera. Como muestra de ese pesimismo reflejó a continuación una anécdota que refleja exactamente el momento mercante. Paseábamos con unos marinos españoles por uno de aquellos muelles comentando sobre ello. La verdad era que los nuestros no estaban tan preocupados, pues les parecía que las oportunidades de embarcar, aunque lentas, semejaban más seguras. No les debía pasar lo mismo a un grupo que venía en dirección contraria a la nuestra. Uno de mis acompañantes conocía a algunos. Eran marinos portugueses y estaban profundamente decaídos. El amigo nuestro, con grandes muestras de hacerles un señalado favor, les hizo la pregunta que ellos llevaban días esperando: «¿Queréis embarcar?». La respuesta fue una explosión de «¡síes!». Entonces, el amigo, muy serio, les dijo: «Bueno, pues vais a esa agencia de ahí enfrente y por ciento ochenta florines os dan un billete de "turista" y en tres días estáis en Oporto». Menos mal que supieron encajar la broma y todo acabó en una «bieres» en un bar español y olvidándonos de la crisis del dólar.

No obstante, pese a estas «bromas» la coyuntura es peor que regular y además no se le ve una solución rápida. Y aquí está el peligro y mi consejo. Peligro de que los armadores exageren la gravedad del momento en su propio interés y ofrezcan condiciones de embarque inferiores a las normales y nuestros marinos las acepten por miedo a que la permanencia en tierra sea más larga de

LOS MARINEROS NO DEBEN ACEPTAR CONDICIONES DEFICIENTES DE EMBARQUE POR TEMOR A «QUEDARSE EN TIERRA», PUES EL MERCADO DE FLETES SE ACTUALIZARA, REANUDÁNDOSE EL TRAFICO MARITIMO CON NORMALIDAD.

lo conveniente para sus ahorros. Mi consejo, que permanezcan unidos y «no entren por lo que les den», pues después de haber «entrado» las reclamaciones al... maestro ar...mador, que presentará «rolis» anteriores, y el que estuvo conforme con la primera liquidación de haberes habrá de «tragarse» las demás, de acuerdo con el «Seemannsgesetz» o Ley Tarifaria de la Marina mercante.

Nada de miedos o «síes» portugueses sin sueldos rentables y sí mucho de «todas a una», para decir NO cuando el SI es pobre en el presente y perjudicial para el futuro, o lo que es lo mismo, agarrarse al pasado beneficioso y seguir exigiendo lo mismo.

Los armadores no pueden mantener indefinidamente sus barcos en dique, pues su conservación, alquiler del «Ankerplatz» y los seguros ascenden a cantidades que no pueden desembolsarse largo tiempo. Por otra parte, los consignatarios y países siguen precisando el intercambio de mercancías indispensables para la marcha económica de las industrias privadas y estatales. Por lo tanto, tendré la seguridad de que ellos firmarán nuevos contratos de fletes a tono con la actualidad y el tráfico continuará y los dividendos seguirán llenando bolsillos de legítimos paños ingleses y pagando rentas de villas en Niza y Torremolinos.

Ellos han de adelantar la hora «X». Vosotros, esperar el minuto exacto, sin concesiones «a priori» que quedarían «a posteriori».

Este corresponsal volante os visitó ahora al sonar la primera señal de alarma. Os escuchó y vio los barcos anclados, pero también aspiró olores de los hornos donde se doran los pasteles. Y estos aromas llegarán a vuestras narices colmando el mar que estáis padeciendo. Los armadores tienen que recuperar el tiempo y las divisas perdidas. ¡Cuidado, no quieran conseguirlo a costa de concesiones vuestras!

Fuera del tema, vuelvo a insistir sobre la necesidad de presentar los impresos de Seguridad Social para los vuestros y que están a vuestra disposición (una simple carta y os los remito) antes del día 13 de julio de 1972. Cuanto antes los rellenéis, mejor que mejor.

Alguna duda, por leve que sea; un contrato leonino, dado a firmar con insinuaciones de «o lo aceptas o no se cuándo embarcarás», lo ponéis en mi conocimiento y me tendréis

allá a vuestro lado y en vuestra defensa, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

Crónica de Terranova

LA FLOTA BACALADERA YA HA EMPRENDIDO EL VIAJE DE REGRESO A ESPAÑA

SAINT PIERRE ET MIQUELON, AMERICA DEL NORTE (De nuestro corresponsal).—La campaña bacaladera de 1971 toca a su fin. La gran mayoría de los barcos ha entrado ya en este puerto para aprovisionarse antes de la partida a la Patria. Las primeras nieves, las largas noches y las bajas temperaturas serán nuestras inseparables compañeras durante largos meses. Un continuo desfile de barcos se presencia a lo largo de estas dos últimas semanas, para finalmente, hacia el 5 de diciembre, quedarnos ya sin la presencia de los bacaladeros. Ellos, poco a poco, van acercándose hacia el Este, al límite de las zonas de pesca, a unas trescientas millas de St. Pierre. Allí se van «aguantando» hasta la fecha tope para salir. Entonces es la «estampida». Más de 150 barcos con más o menos bacalao en sus bodegas, ponen proa hacia España. Largos días de ruta les esperan, largos y peligrosos en estas fechas en que las casi continuas depresiones se transforman en violentos temporales. Algunos, los más audaces o que más prisa tienen, harán rumbo directo incluso contra los elementos. Otros, por exceso de carga, condiciones del barco o por simple prudencia, pondrán proa al Sur, primero buscando zonas más tranquilas, para finalmente corregir rumbo e ir todos confluyendo con escasas horas o fechas de diferencia a los puertos del Norte (Pasajes, Vigo y La Coruña). Los malos humores, los problemas sin fin, las enfermedades incluso, desaparecen durante la larga ruta. Todos sueñan con la llegada a la «tierrita»... Animadas partidas de cartas, música, lectura y charlas sobre los proyectos de las cortas vacaciones que les aguardan son los temas. Hacia el 20 de diciembre los más rezagados van llegando y... tras unas efímeras pero intensas vacaciones, ya se empezará a hablar de la partida. Si, amigos, esto es Terranova: duro pero atractivo.

MARINERO ESPAÑOL «AHOGADO» EN ST. PIERRE

El día 5 de octubre un tripulante del bacaladero «Bidebieta» no se presentó a la hora de la salida. Esperó un tiempo prudencial antes de ponerse el caso en conocimiento de la Policía. El día avanzaba y comenzaba el rastreo del puerto a cargo de los hombres ranas locales. Llegó la noche y nada se había conseguido, pasándose comunicados por la radio y televisión del territorio, sin resultado. El «Bidebieta», con los compañeros del desaparecido y supuesto ahogado, se hizo a la mar y... a la mañana siguiente el «muerto» dio señales de vida... No es del caso entrar en pormenores, pero al margen de lo cómico del asunto (pues ya sus compañeros pedían celebrar el funeral), está un hecho insólito y de consecuencias graves (riesgo de los hombres ranas en primer lugar). La población de St. Pierre no vio con buenos ojos esta broma, que esperamos no se repita. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

ESTE AÑO PARECE QUE HA ESCASEADO LA MERLUZA

- Hay veda para la pesca de cerco, pero los tripulantes de las traíñas (africanos y portugueses) vienen a ganar unas setecientas mil pesetas por campaña.
- Los tripulantes de la flota congeladora desean que en la nueva Reglamentación se recojan sus aspiraciones en materia de contratos, duración de las campañas, vacaciones y trabajo a bordo.

la mayoría sudafricanos, bascos, ingleses, holandeses y belgas y algunos norteamericanos.

Los trasatlánticos «Africa» y «Europa» entran cada veinte días, haciendo la ruta desde el Sur de Italia, Barcelona, Tenerife y África del Sur, para luego volver desde Durban y Cape Town a Italia, pasando por Barcelona.

PETROLEROS

Sólo los barcos petroleros que vienen a suministrar combustible a Walvis Bay descargan en el muelle especial para ellos. Suelen ser barcos ingleses, con mandos ingleses y tripulación india.

LA MERLUZA CONGELADA ESCASEA

Todos los años por estas fechas, sobre todo en los meses de septiembre, octubre y noviembre, la merluza congelada va a menos.

Las capturas que en meses anteriores eran de diez toneladas como término medio, cada día, durante estos meses los barcos merluzcos españoles han estado pescando sólo cinco toneladas, como término medio, con largas «corridas» de ocho y más horas.

Algunos barcos han ido a probar fortuna al océano Índico, pero allí el tiempo es peor, hay que estar muchos días «a la capa», y las capturas tampoco han sido muy abundantes. La mayoría siguen faenando entre el Sur de Angola y el cabo de Buena Esperanza.

Todos esperan que pasen estos meses malos y que la merluza aparezca pronto en abundancia.

Así muchas caras serias se alegrarán y los marinos españoles y sus familias verán recompensados sus esfuerzos.

LA REGLAMENTACION DE CONGELADORES

Estos días he oído en muchos barcos que se está preparando en Madrid la deseada Reglamentación de congeladores. Los marinos desean que en ella se tengan en cuenta sus aspiraciones. Sobre todo que, en el momento de recoger datos para hacer una Reglamentación que a ellos les va a afectar directamente, se cuente con ellos en orden a determinar la duración de las campañas, el trabajo nocturno y las horas extras que se hacen en la mar. También que se regule el tiempo de las vacaciones y que se eliminen tantas diferencias en el sistema económico entre los distintos barcos y aun entre un mismo barco.

Pero la mayoría desea que salga pronto, para saber a qué atenerse en cuanto a contratos, duración de las campañas, vacaciones y trabajo a bordo. ■ URBANO VELAZ.

WALVIS BAY (De nuestro corresponsal).—Además de los barcos españoles que trabajan en aguas de África del Sur —unos setenta—, con 2.300 tripulantes españoles, hay también barcos rusos «factorías», así como barcos cubanos, con mandos rusos, algunos españoles y tripulación cubana. Estos barcos rusos y cubanos no entran en Walvis Bay, salvo por alguna emergencia, accidentes y averías, y hacen el combustible en la mar, lo mismo que el aprovisionamiento, a través de barcos petroleros y mercantes.

Son barcos bien equipados que aprovechan todo el pescado que capturan, para congelarlo, para hacer filetes y para harina.

Después de la flota española y rusa, la flota japonesa es también muy abundante en estas aguas. Los japoneses pescan la merluza congelada, el atún y bonito, y vienen al puerto de Walvis Bay a descargar el pescado en barcos mercantes japoneses.

Algunos barcos italianos, pocos pero muy grandes, trabajan en estas aguas.

Además de la pesca de arrastre antes señalada, existe la pesca de cerco, con barcos pequeños sudafricanos, dedicados especialmente a la sardina, «pilchard» y la anchoa. Estos barcos sólo faenan desde febrero hasta septiembre, pues el Gobierno pone veda para proteger esta clase de pesca, que según parece cada año va disminuyendo.

Las capturas son muy abundantes, haciendo incluso dos y tres entradas al día, pues el pesquero sólo está a tres o cuatro horas del puerto y a veces menos.

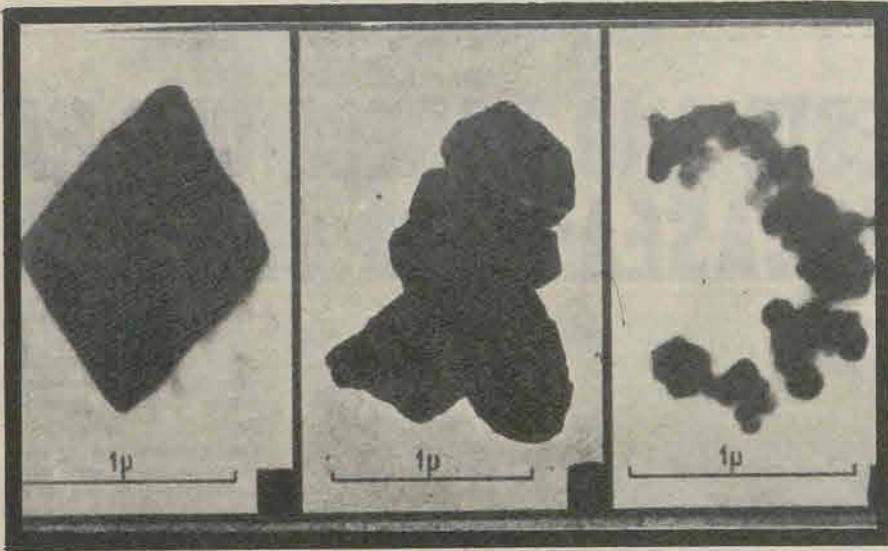
Los tripulantes son africanos y portugueses. Los sueldos son muy elevados; hasta cien mil pesetas al mes cobran los marinos, aunque después están cinco meses parados.

Los barcos son tipo «traíñas», pero muy bien equipados, con radar, halador y chupona para meter la red y la pesca. Esta pesca es elaborada por las diez fábricas que hay para conservar, subproductos y aceite de pescado.

MERCANTES

Unos cuarenta mercantes entran al mes en Walvis Bay,

EL CONOCIMIENTO CLAVE PARA EL TIEMPO EN



UNA nube es una porción de aire enturbiado por el vapor de agua condensado en forma de gotitas líquidas pequeñas, agujas de hielo o ambas cosas a la vez.

Para que exista una gotita en una nube es necesario núcleos microscópicos en los cuales se deposite el agua.

En la atmósfera existen muchos núcleos o polvillo, pero éstos unos sirven y otros no para que se deposite la humedad, ya que esta pulverización que hay, aun en las atmósferas más puras, procede de un origen mineral o de descomposición de animales y vegetales. De todos es bien sabido que la sal común es una sustancia que absorbe y exhala la humedad según las circunstancias que la rodean; pero en la actualidad no sólo existen esos núcleos de condensación procedentes del mar, sino también otros núcleos procedentes de la combustión de la industria, de los incendios forestales y en general de las grandes ciudades.

FORMACION DE UNA NUBE

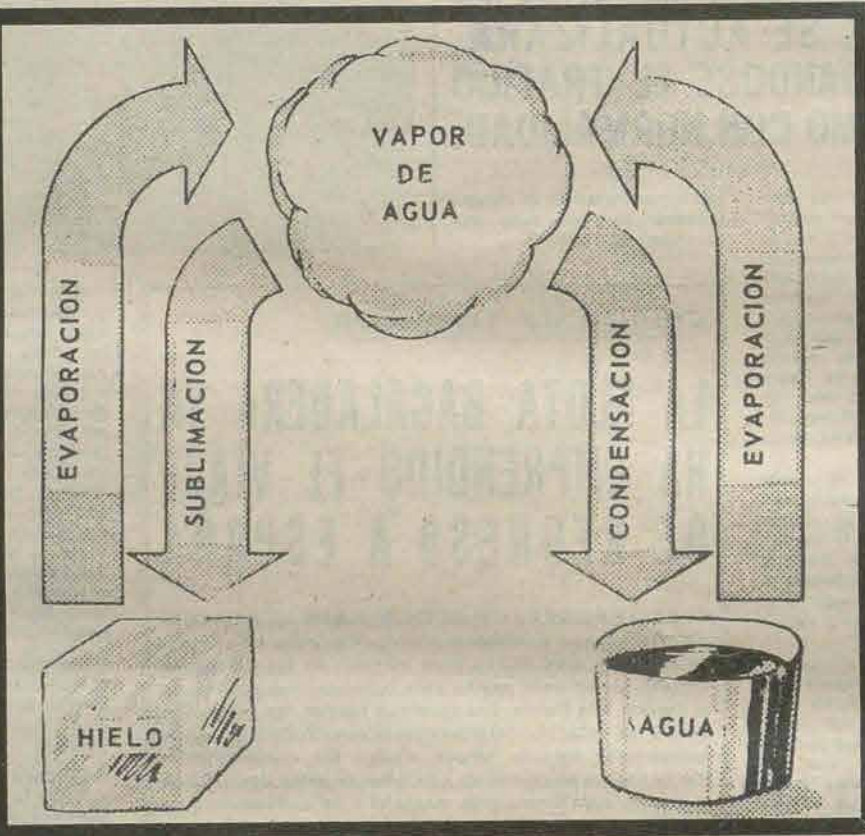
Cuando el aire se enfría por encima del nivel de condensación, el vapor de agua se condensa para formar una nube.

El enfriamiento puede producirse por la elevación y la expansión consiguiente del aire, o por el enfriamiento por radiación del aire cercano al suelo.

Cuando dos corrientes de aire frío y caliente se encuentran en dirección contraria, el aire caliente, menos denso, se eleva sobre el aire frío (nube frontal).

El calentamiento desigual del agua, hace que la parte de aire en contacto con dicha porción, tienda a elevarse, formando la llamada nube convectiva.

En una nube, el peso de agua líquida contenida en un metro cúbico de aire, es pequeñísimo, a lo máximo de cuatro gramos y sin embargo, el número de gotitas es muy grande; dos gramos de agua dividido en gotas de 0,02 mm. de diámetro dan aproximadamente quinientos millones de gotas, con una separación entre ellas de un milímetro, separación muy grande para el tamaño de la gota. Parece, pues, raro, que con tanta distancia entre estas pequeñísimas gotas las nubes resulten tan oscuras y densas a la vista; pero esto queda explicado si se piensa que el grosor de una nube se mide en centenares de metros y en ocasiones muy corrientes en algunos kilómetros.



El calor de la nube depende de la luz recibida circunstancialmente. De ahí esa

cantidad de colores al igual que el de la refracción de la luz. Así, cuando el Sol se aproxima al horizonte, las nubes toman un color amarillo, anaranjado, rojo... que coincide con los primeros colores del arco iris, y una vez que el Sol está en el horizonte o por debajo, las nubes toman los segundos colores más oscuros del arco iris, hasta terminar en el gris.

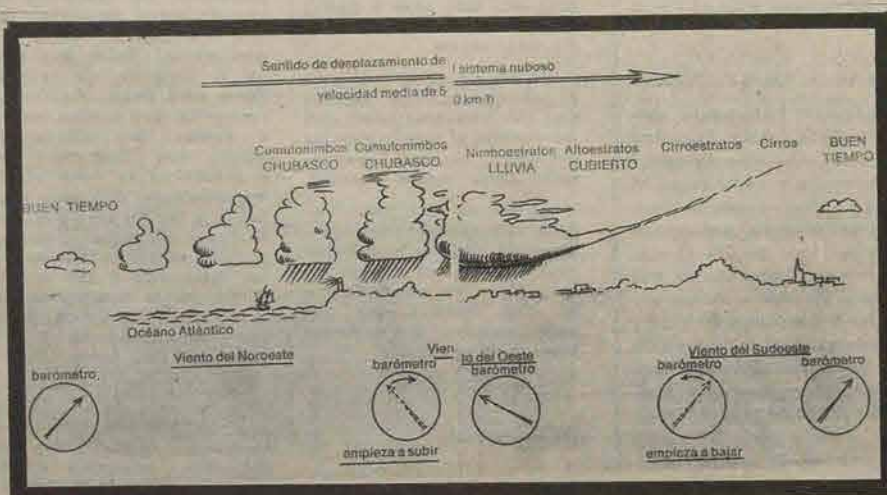
Es muy importante que el navegante conozca los tipos de nubes y su formación, ya que van unidos a determinados pronósticos del tiempo, a corto plazo.

CLASIFICACION DE LAS NUBES

¿Hay algo que cambie más que una nube? Las nubes están en constante evolución y se presentan bajo infinidad de formas; pero, sin embargo, es posible definir el número y las formas características, que se pueden observar frecuentemente en cualquier parte del globo.

Las clasificaciones de las nubes se debe a dos hombres: un francés y un inglés, que con culturas científicas distintas efectuaron observaciones en lugares bastante alejados y sin tener nunca relación entre ellos.

El francés Lamarck, naturalista, en el siglo XIX, distinguió cinco formas principales, pero a pesar de su personalidad y de su resonancia científica la nomenclatura propuesta no fue utilizada, ya que en algunas ocasiones llegaba a ser



UNTO DE LAS NUBES, PRONOSTICAR LAS PROXIMAS HORAS



algo confusa. En el año 1803, el químico y farmacéutico Luke Howard propuso, independientemente de Lamarck, una clasificación con una nomenclatura latina de tres nombres (cirrus, cúmulus, stratus) y su combinación entre ellas, llegando aproximadamente a los mismos

resultados que el naturalista francés, pero con más precisión.

La expansión internacional no se debe a ninguno de los dos, sino al gran poeta alemán Goethe, quien citó en varios poemas de su obra *Fausto* la clasificación de las nubes de Luke.

CLASIFICACION FISICA

	NUBE DE		
	Agua	Hielo	Mixtas
Aire estable húmedo	{ Estrato Niebla alta	Cirrostrato Altostrato	Nimbostrato
Aire inestable húmedo	Cúmulo	Cirro	Cumulonimbo
Formas de transición	{ Estratocúmulo Alto cúmulo	Cirrocúmulo	

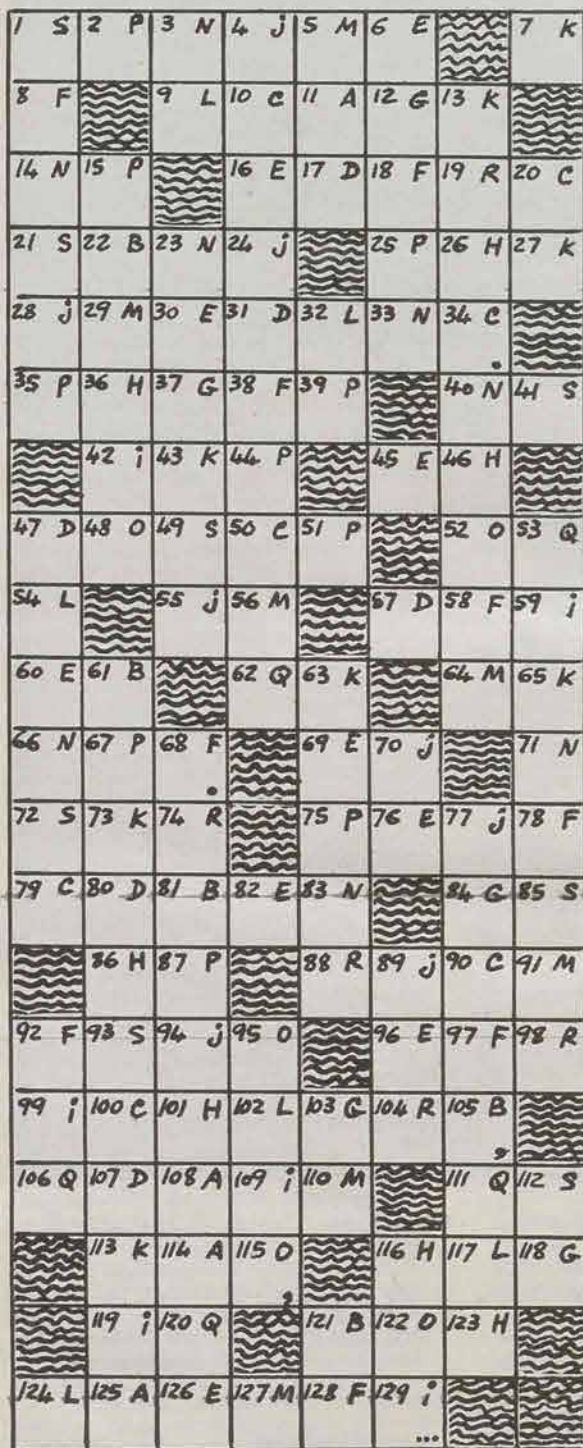
CLASIFICACION INTERNACIONAL HECHA DE ACUERDO CON LA ALTURA DE LAS NUBES

Altura	Género y abreviatura	Base media	Tope medio
Altas	{ Cirros (Di.) Cirroestrato (Cs.) Cirrocúmulo (Cc.)	6.000 m.	12.000 m.
Medias	{ Altostrato (As.) Alto cúmulos (Ac.)	2.500 m.	6.000 m.

SIGUE

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE



PALABRAS

- A. Separación o hueco entre dos objetos; como la distancia entre los palos, el ángulo de las jarcias, la boca de un puerto, de un río o de un canal.
- B. Cualquiera de las garruchas o poleas por donde pasan los cabos y sirven para cambiar la dirección del movimiento de éstos.
- C. Cargan el buque más allá de sus líneas normales.
- D. Con referencia a puntos de tierra o de la costa, sitúase frente a la extremidad más saliente de los mismos.
- E. Gran navegante griego que, bajo el imperio de Alejandro, exploró mares interiores como el Caspio.
- F. Extremo de todo cabo hecho firme a cualquier parte.
- G. Estrella principal de la constelación del «Cisne», cuyo nombre árabe significa «cola de gallina».
- H. Cabo delgado que se da desde el ancla a la boya o boyarín que ha de balizarla.
- I. Brota, sale del agua u otro líquido.
- J. Ventana o escotilla para dar paso a la luz y ventilar las partes interiores del buque.
- K. Derecho que pagan los buques durante su permanencia amarrados a los muelles de los puertos.
- L. Una dos cabos, cadenas o cables mediante nudos o costuras.
- M. Comienza la marea ascendente o descendente.
- N. Lugar a propósito para fondear los buques y aguantarse en él.
- O. Ráfaga o movimiento violento del aire y por lo común de poca duración.
- P. Agujeros o canales practicados en el forro exterior del buque, a la altura del trancanil, con el fin de dar salida al agua de la cubierta.
- Q. Red de esparto muy grande de varias piezas y mallas muy anchas, con la que se cierra la puerta de las almadrabas.
- R. Torbellino ciclónico frecuente en los mares de China y Japón.
- S. Piedras submarinas a tan poca profundidad que constituyen un peligro para la navegación.

DEFINICIONES

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 73 DE NOVIEMBRE DE 1971

«La mar adentro iremos,
en mi batel, cantando
al son del viento blando
amores y placer;
regalárate entonces
mil varios pececillos
que al verte simplecillos
de ti se harán prender».

Leyendo verticalmente las letras iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones, debe decir: ESPRONCEDA: «EL PESCADOR».

NUBES (viene de la página anterior)

Altura	Género y abreviatura	Base media	Tope medio
ajas	Stratos (St.)	150- 500 m.	700 m.
	Stratocúmulos (Sc.)	500-1.500 m.	2.400 m.
	Nimboestratos (Ns.)	100- 500 m.	6.000 m.
Desarrollo vertical	Cúmulos (Cu.)	200-2.400 m.	6.000 m.
	Cumulonimbos (Cb.)	500-2.400 m.	12.000 m.

SISTEMA NUBOSO COMPLETO CON LA VARIACION BAROMETRICA AL PASO DE LAS NUBES

CIRRUS. 6.000 A 12.000 METROS

Nubes blancas, brillantes, filamentosas, sin sombra propia, no determinan lluvia, pero sí indican la posición de una borrasca distante.

La existencia de los cirrus en el cielo pueden ser por la presencia de un

frente cálido, de una depresión y es casi seguro el aumento del viento con dirección indicada por éstos.

La rapidez de desplazamiento de un frente nuboso puede estar evaluada por el desplazamiento de los cirrus, teniendo en cuenta que desde que los vemos en el horizonte hasta nuestro cenit aproximadamente son 196 millas.

ELEMENTOS METEOROLOGICOS MANIFESTADOS POR LOS CIRRUS Y CIRROESTRATOS

Elemento	Tendencia	Evolución	Tiempo-horas	Riesgo
Viento	Aumentar.	SW-S; fuerza: 2-4 S-SE; fuerza: 5-7	3 a 8	Aumentando. Fuerza: 8-9.
Visibilidad	Buena, decreciendo	De 20 a 4 Km.	6 a 12	De niebla.
Presión	Bajando.	Bajada media o rápida.	10 a 20	Bajada rápida. Tempor.
Temperatura	Baja.	Se mantiene baja.	3 a 8	
Nubes	Aumentando, cubrir cielo.	Ci.-Cs. halo As. Ns.-Sc.	6 a 12	ST. muy bajos.
Precipitación	Lluvia o nieve.		6 a 12	

El resto del sistema nuboso continuará apareciendo en los próximos números de esta revista. ■ MIGUEL ANGEL DE LUQUE.

LAS HISTORIAS
DE
UN MARINO
JOVEN
E INEXPERTO

TERRIBLE ABORDAJE

Por aquel entonces no era yo todavía un marino joven e inexperto, ni mucho menos; pero, pese a ello, conducía serenamente las naves a su destino a través de huracanes, tifones, tempestades y marejadas gordas. Recuerdo bien que había leído "El corsario negro", "El corsario rojo", "El corsario azul", "El corsario verde", "El corsario marrón oscuro", "El corsario destenido" y estaba terminando "El corsario naranja con pintas violeta" cuando cierta tarde me dispuse a enrolarme como contramaestre en un barco pirata que partía de las islas Tortugas rumbo a Maracaibo, presto al saqueo de los galeones holandeses que, cargadísimo de oro hasta la cofia, regresaban a Rotterdam. El navío se llamaba "Tragamares"; como es lógico, tenía doce palos, iba armado con tres cañones y medio de plomo y surcaba las olas a la velocidad de sesenta nudos o más.

Al mando estaba el "capitán Impar", llamado así porque tenía una pierna de palo, un antebrazo de hierro terminado en gancho, le faltaba un ojo, que llevaba tapado por un pedazo de tela negra, y había perdido varios dientes y una oreja en una refriega, de tal modo que en su cuerpo no había ningún miembro u órgano doble.

Al minuto de navegación, la tripulación decidió amotinarse porque el "capitán Impar" había ordenado suprimir la ración de ron de las seis y media. Los marineros subieron al puente y yo al frente de ellos.

—¡Rayos y centellas en vinagre! —rugió el capitán—. ¿Qué sucede?

—¡Por las barbas de Belcebú! —rugí, haciéndome eco de la sed unánime—. ¡Queremos más ron!

—¡Con tostadas! —rugió la tripulación.

—¡Il n'yaa pas de ron! —rugió el capitán.

—Pues entonces... —rugí a mi vez.

—Beberemos agua —rugió la tripulación a la suya.

—¡No ha de ser! —rugí, harto de rugir.

—¡Oui! —rugió, ya ronco, el capitán. Y sacando el hacha de abordaje de un bolsillo intentó descabezarme de un golpe. Me hice a un lado, desnudé el cuchillo rápidamente y se lo clavé en mitad del pecho tatuado. El capitán y el espejo del armario cayeron al suelo: el uno, imaginadamente muy muerto, y el otro, realmente hecho añicos.

La dotación me aclamó como nuevo jefe cuando, subido en las adujas de un calabote, ordené dar ración doble de ron y una ensaimada. En ese momento el vigía gritó desde la copa del octavo palo mayor:

—¡Barco a la vista!

El "Tragamares" puso proa hacia la nave, haciendo un disparo de rendición. Intentaron escapar, pero fue inútil. Un minuto después, con el cuchillo entre los dientes, saltaba a la cubierta del otro buque, una vez que el sofá estuvo abarloado al costado de babor de la cama enemiga. Fue una lucha sin cuartel. Maté ochenta y cinco hombres que se interpusieron en mi camino. La lámpara de la mesilla de noche fue a parar al suelo destrozándose, de resultas de un mandoble mal calculado. Era la señal de rendición, recibida con grandes saltos sobre el colchón.

En la bodega encontré cinco cofres de oro, la bellísima hija del gobernador de Jamaica y algunas telas de seda de la China en forma de pelusilla. En vista de su insistencia, hube de casarme allí mismo con la prisionera. Para la solemne ceremonia vestí el traje de marinerito que me regaló la tía Eduarda, tocado con sombrero de papel con plumitas del cojín del sofá en la punta y una preciosa y larga capa roja, que nadie hubiera confundido con la cortina después de quitarle las anillas. Una de ellas, por cierto, sirvió de alianza.

Cinco o seis minutos después, al oír cerrarse la puerta de la calle, me divorciaba y desenrolaba velocísimamente y corría a la mesa a sentarme ante el libro de Geometría.

Por aquel entonces no era yo todavía un marino joven e inexperto, pero, pese a ello, conducía serenamente las naves a través de huracanes, tifones, tempestades, azotes y bofetadas. Con tanta pericia como hacía rodar el aro por la calle cuando, vestido de marinerito, iba los jueves a visitar a la tía Eduarda. ¡Lástima que luego, de mayor, en los barcos no tuviera la ocasión de mostrar mis habilidades! Porque vocación, siempre tuve vocación. De pirata, claro está.

EL AGREGADO VITINOWSKY

BANCO HISPANO AMERICANO

Setenta años
de intensa labor
al servicio
de nuestros clientes

Nos acreditan como una
sólida y efectiva organización
bancaria, cuyos servicios
llegan hasta usted a través
de una amplia y completa red
de oficinas en España y
representaciones en el dilatado
mundo Hispanoamericano.

BANCO
HISPANO AMERICANO

TRADICION Y EFICACIA



alcorde, s.l.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



JUAN REJON, 101

Departamento de Venta al Público	26 62 94
Departamento de Buques	26 60 46
	*26 13 32
	26 64 45
Dirección	26 62 96
Departamento de Compras . . .	*26 13 28

BENECHARD, 1-3.º

Departamento Administrativo . .	*26 13 24
---------------------------------	-----------

LA NAVAL, 175

Departamento de Mayor	26 65 97
	26 55 98
Departamento de Sucursales . . .	26 02 84

LA NAVAL, 150

Departamento de Moto-Náutica .	26 51 03
--------------------------------	----------

PANAMA, 54

Fábrica	26 06 31
-------------------	----------

Almacenes:

Gordillo, 75	26 79 67
	26 28 98

Juan Rejón, 67	26 19 09
	26 19 10

Particular Gerencia:

Plaza de la Victoria, Edif. Cobesa. 26 46 85

Paseo de Goya, 24 - Taira . . . 959

Chalet:

El Paraíso, 37 - Santa Brígida . 97