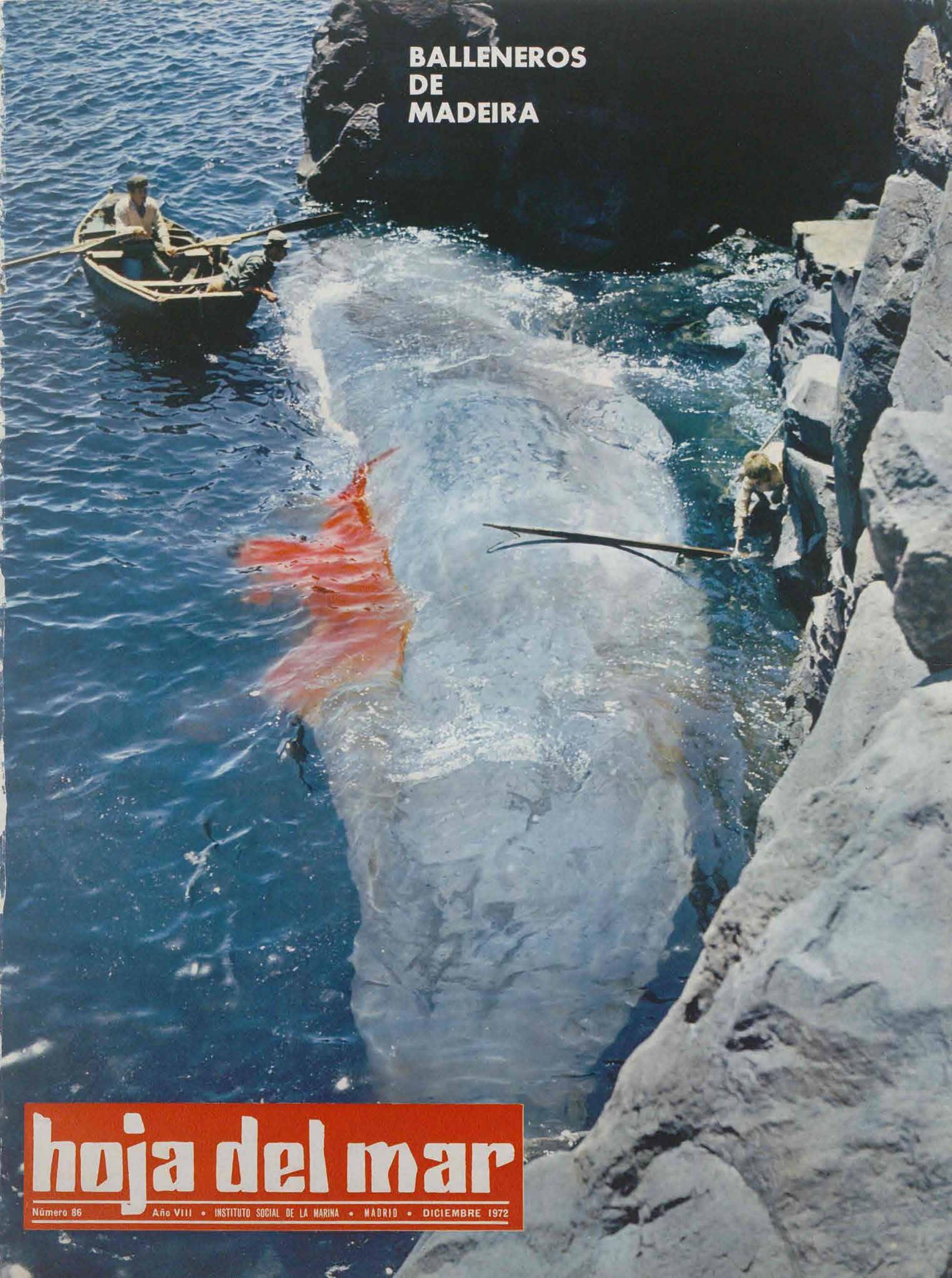


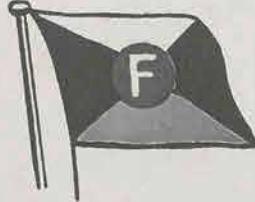
**BALLENEROS  
DE  
MADEIRA**



**hoja del mar**

Número 86

Año VIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • DICIEMBRE 1972



# FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18  
Edificio CACITSA, 2.<sup>o</sup>  
Apartado 327  
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65  
Telegramas: FRUCASA  
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

## 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

Aaiún - Villa Cisneros.

### R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Bata - Güera.

## ALMACENES DELCA

MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS  
PARA LA INDUSTRIA, MINERIA  
Y CONSTRUCCION NAVAL



TORNILLERIA, HERRAMIENTAS  
METAL DURO, RODAMIENTOS



Magnus Blikstad, 25 y 27  
Santa Ana, 8

Teléfonos {  
35 15 24  
35 15 25  
35 26 58  
35 43 98

GIJON (Asturias)

## IMPRENTA LA VERSAL



SE HACEN TODA CLASE  
DE IMPRESOS,  
REVISTAS, FOLLETOS  
Y TRABAJOS  
TIPOGRAFICOS  
A VARIAS TINTAS



Merced, 33 - Teléfono 34 23 31

GIJON (Asturias)

«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  
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4

Telegramas: INSOMAR  
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.  
Pílomo, 19 - Madrid-5  
Depósito legal: M. 16.516-1963

Servicio de cierre:  
INAGRA, S. A.  
Vicente Caballero, 3 y 5  
MADRID

MINISTERIO DE TRABAJO  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

# MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

- SEGURO DE CASCOS Y MOTORES  
DE TODO TIPO DE EMBARCACIONES
- APARATOS ELECTRICOS
- ARTES Y PERTRECHOS
- DESEMBOLSOS, EQUIPAJES
- MEJILLONERAS
- ALMADRABAS

OFRECE SUS SERVICIOS, ASISTENCIA Y REPRESENTACION EN TODOS LOS PUERTOS DE ESPAÑA

# EL SECRETARIO GENERAL Y EL VICESECRETARIO TOMA DE POSESIÓN DE LOS NUEVOS DELEGADOS PR



El gobernador civil de Cádiz pronunció unas palabras en el acto de toma de posesión del delegado provincial del ISM.

## DON JOSE MANUEL ALVAREZ TOMA POSESIÓN COMO DELEGADO DEL I. S. M. EN CADIZ

CADIZ (Especial para «Hoja del Mar»).—En el salón de actos de la Casa del Mar tomó posesión el nuevo delegado provincial del ISM en Cádiz, don José Manuel Alvarez González, quien venía desempeñando el mismo cargo en San Sebastián.

Con este objeto se desplazó expresamente desde Madrid el secretario general del organismo, don Manuel Pérez de la Barreda, a quien acompañaba el vicesecretario general, don Gerardo Harguindegay.

Con anterioridad ambas personalidades visitaron el colegio El Píjaco, en Sanlúcar de Barrameda, donde comprobaron el estado de las obras que se vienen realizando para la ampliación de la residencia y construcción de la primera fase del centro de formación profesional.

En la tarde del mismo día tuvo lugar la toma de posesión del nuevo delegado, en acto presidido por el gobernador civil de la provincia, don Luis Nozal López; secretario general del ISM, delegado provincial de Trabajo, don José Antonio Pérez de León; vicesecretario general del ISM, vicepresidente del Consejo General del ISM, don Manuel Veiga Costas; presidente del Consejo Provincial del ISM, don Eduardo Gener Cuadrado; comandante militar de Marina, señor Jara Serantes, y los delegados entrante y saliente, señores Alvarez y Peña.

Asistieron miembros del Consejo Provincial y de los organismos del Ministerio de Trabajo, representaciones del Sindicato Provincial de



El nuevo delegado del ISM en Cádiz, don José Manuel Alvarez, pronuncia la fórmula del juramento. (Fotos: JUMAN.)



Don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del ISM, durante su intervención.

la Pesca, Marina Mercante, Cofradías de Pescadores, funcionarios y numeroso público que llenaba por completo el salón.

Leído por el secretario de la delegación el escrito de nombramiento, se procedió al juramento de rigor.

Seguidamente pronunció unas palabras de bienvenida el almirante Gener para el nuevo delegado, despidiendo con todo afecto al señor Peña, con quien había mantenido en todo momento, como presidente del Consejo, una estrecha colaboración.

El delegado saliente intervino para agradecer a todos la ayuda

prestada, especialmente a las autoridades de la provincia, así como a los funcionarios, que de forma tan leal habían trabajado con él. Tuvo frases de amistad y reconocimiento para don José Manuel Alvarez, con el que había trabajado en San Sebastián en su etapa de recién ingresado en el Instituto y del que tanto había aprendido.

Tomó la palabra don José Manuel Alvarez, quien agradeció las frases del señor Peña, nacidas —dijo— del afecto que ambos se profesan. Pidió al secretario general transmitiera al almirante Fontán, presidente del ISM, el agradecimiento por esta nueva prueba de

confianza en él depositada al designarle para este puesto, tan brillantemente desempeñado con anterioridad por funcionarios tan capaces, presentes en el acto, como son los señores Peña, Harguindegay y Martínez Romero. Solicitó de las autoridades el apoyo necesario para el desempeño de su labor y se ofreció a todos desde su nuevo cargo.

El secretario general, señor Pérez de la Barreda, agradeció la presencia en el acto del gobernador civil de la provincia, del delegado de Trabajo, así como de cuantas representaciones de organismos y personalidades relacionadas con el mar se habían dignado a acudir a este acto, que —destacó— no era sino un simple relevo en el servicio. Hizo un elogio de los delegados, el saliente y el entrante, a quienes deseó el mayor acierto, en interés de los trabajadores del mar.

Cerró el acto el gobernador civil, señor Nozal, haciendo referencia a las palabras pronunciadas por el almirante Gener, justas y sobrias, conforme corresponde a su espíritu castrense. Elogió la labor llevada a cabo por don Felipe Peña «en la etapa que le había correspondido en esta carrera de relevos —dijo—, que es siempre el mando». Dio la bienvenida al nuevo delegado, de quien sabía que viene precedido de un brillante historial, y dijo que tuviera seguridad de que no le faltaría en ningún momento la ayuda de las autoridades de la provincia, deseándole mucha suerte en la labor que se le encomienda, al mejor servicio de España. ■

# GENERAL DEL I.S.M. PRESIDIERON LOS ACTOS DE PROVINCIALES DEL ORGANISMO EN CADIZ Y MÁLAGA

## TOMA POSESIÓN EL DELEGADO DEL I.S.M. EN MÁLAGA, DON FELIPE PEÑA VÁZQUEZ

MÁLAGA (Especial para HOJA DEL MAR).—En la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina tomó posesión de su cargo el nuevo delegado de dicho organismo, don Felipe Peña Vázquez.

El acto de toma de posesión estuvo presidido por el secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda, acompañado por el vicesecretario general, don Gerardo Harguindegay Banet; delegado provincial de Trabajo, don Manuel Enciso Verdejo, y presidente del Consejo Provincial del Instituto, don Francisco Hidalgo Ramos.

Dio comienzo con la lectura, por parte del secretario de la Delegación, del nombramiento del nuevo delegado.

A continuación hizo uso de la palabra el presidente del Consejo Provincial, señor Hidalgo Ramos, quien resaltó la figura del hasta esos momentos delegado provincial del ISM, señor Rosa Jordán —destinado para el mismo cargo en Bilbao—, diciendo de él que «de su íntegra formación moral y profesional ha dado numerosas pruebas en su breve estancia en Málaga». Contestó el delegado saliente, haciendo un canto emocionado de Málaga y sus gentes, agradeciendo a todos la ayuda que le habían prestado para desempeñar felizmente sus funciones.

Después, el nuevo delegado, señor Peña Vázquez, esbozó las líneas generales de su futura actuación, haciendo a la vez un elogio de su predecesor.

Seguidamente, el delegado provincial de Trabajo se dirigió a los asistentes al acto para resaltar la personalidad del delegado saliente y poner en consideración de todos la preocupación que el Ministerio y el ministro de Tra-

El señor Peña Vázquez, durante su intervención.



Don Lázaro Rosa Jordán, hasta ahora delegado del ISM en Málaga y nuevo delegado del organismo en Bilbao, pronuncia unas palabras en el acto de toma de posesión de don Felipe Peña Vázquez.

bajo tienen por los hombres de la mar, de quienes específicamente se hace cargo el Instituto Social de la Marina.

Finalmente clausuró el acto el secretario general del ISM, señor Pérez de la Barreda, quien resaltó la alta misión que corresponde a los delegados provinciales, como servicio a la clase trabajadora del mar. Concluyó con un análisis de solución a la pro-

blemática que plantean los pescadores malagueños y del Mediterráneo en general, y se refirió a una «operación Mediterráneo», para la que dijo que el señor Peña, por sus anteriores experiencias en Santander y Cádiz está especialmente preparado.

«Es obvio —añadió el señor Pérez de la Barreda— que el nú-

mero de pescadores del Mediterráneo ha disminuido en estos últimos años; bien está, si ello es consecuencia de que la pesca no da para más. Pero nuestro país no puede perder un solo hombre que la pesca —y lo mismo vale decir para la Marina Mercante— necesita. El Instituto Social de la Marina tiene mucho que hacer, y lo hará, en este aspecto. ■

# BALSAS SALVAVIDAS

## GENERALIDADES:

El dominar las diferentes facetas que concurren para supervivir en la mar, es fundamental. Porque cuando las circunstancias nos obligan a utilizar una balsa o un bote salvavidas, es *demasiado tarde para aprender*. La aviación comercial transoceánica exige a sus tripulaciones que practiquen periódicamente en medios hostiles, semejantes a los que pueden encontrar, en una situación de emergencia, al efectuar un aterrizaje o un amerizaje forzoso; por el contrario, los profesionales del mar somos más tranquilos. Incomprendiblemente, más despreocupados.

Un alto porcentaje de los tripulantes y mandos de nuestros buques, nunca han visto una balsa salvavidas fuera de su container, flotando sobre el agua, y consecuentemente, por ejemplo, nunca han practicado el modo de situarla en su posición normal, cuando los elementos la hayan volteado o cuando se haya hinchado invertida, pues cabe esta posibilidad. Parece que olvidamos que la técnica de enderezarlas queda condicionada a un adiestramiento previo, a un perfecto dominio del procedimiento a emplear.

El instruir a nuestras tripulaciones es fundamental y los ejercicios o simulacros periódicos se imponen para tratar de evitar, o al menos paliar, las tristes consecuencias de un naufragio que, quizás, pudieran haberse evitado. El que cada hombre sepa lo que hacer ante una emergencia a bordo se nos antoja vital para la propia seguridad y la de toda la tripulación, y en la redacción del oportuno cuadro orgánico pudiera estar parte de la seguridad a bordo de los hombres de mar de nuestros pesqueros.

En cuestiones de supervivencia en el mar es axiomático que... «desde el momento que los pies del náufrago entran en contacto con el agua, se está, ya muriendo»..., pues la mar mata rápidamente por hipotermia. No hay tiempo para equivocaciones. El náufrago, aunque esté semi-inconsciente debe saber lo que hacer, al igual que el boxeador «grogui» que capea los golpes al secaire del hábito previamente adquirido con la dureza de los entrenamientos que preceden al combate. Aún son muchos los profesionales del mar, casi nos atrevemos a afirmar que la mayoría, que siguen pensando que lo fundamental, una vez en la balsa o en el bote salvavidas, es *la comida*, cuando está, entre los condicionamientos a considerar cuando se procede a un desesperado abandono del buque, en orden de prioridad, ocupa un cuarto puesto. Pero esto será materia a tratar en nuestra segunda singladura.

## SOMERA DESCRIPCION DE LAS BALSAS SALVAVIDAS Y RECOMENDACIONES PARA SU CORRECTA INSTALACION A BORDO:

Estos eficacísimos medios de salvamento pueden ser de dos clases: rígidas e insuflables. Las *rígidas* son reversibles, es decir, caigan como caigan siempre quedan en disposición de ser utilizadas y con su equipo fácilmente accesible cualquiera que sea la cara sobre la cual floten. Su instalación a bordo debe ser tal, que puedan ser lanzadas al agua sin impedimento alguno y, también, que las permita flotar libremente en el supuesto de un hundimiento rápido del buque.

Las *insuflables* van acondicionadas en el interior de unos contenedores estancos, por cuanto que la balsa, dentro de su envase, debe flotar. Su cubierta o piso es estanco al agua y va previsto de una adecuada protección contra el frío (como primera defensión contra la hipotermia); para proteger a los náufragos de la intemperie, lleva una capota color butano; etc. Su instalación a bordo debe estar esmeradamente mimada, por cuanto su eficacia, que está fuera de toda duda, es función directa de aquélla. En la figura podemos observar el container de una balsa insuflable, debidamente instalada, que pasamos a analizar:

1.<sup>o</sup> Las ligadas del nylon, C, que mantienen el container cerrado. Su resistencia es inferior a la presión ejercida sobre las paredes interiores del envase, al hincharse la balsa, por lo que se rompen, el contenedor se abre y la balsa se libera quedando flotando en espera de los náufragos.

2.<sup>o</sup> El soporte metálico H, férreamente sujetado a la cubierta o buque.

3.<sup>o</sup> El fleje metálico D, que afirma el container al soporte H, y que se azoca fuertemente por medio del tensor E.

4.<sup>o</sup> La válvula hidrostática F, de accionamiento mecánico —pisando el pedal P— o automática, cuando la balsa, al hundirse el buque, se sumerge un par de brazas o 3,66 metros.

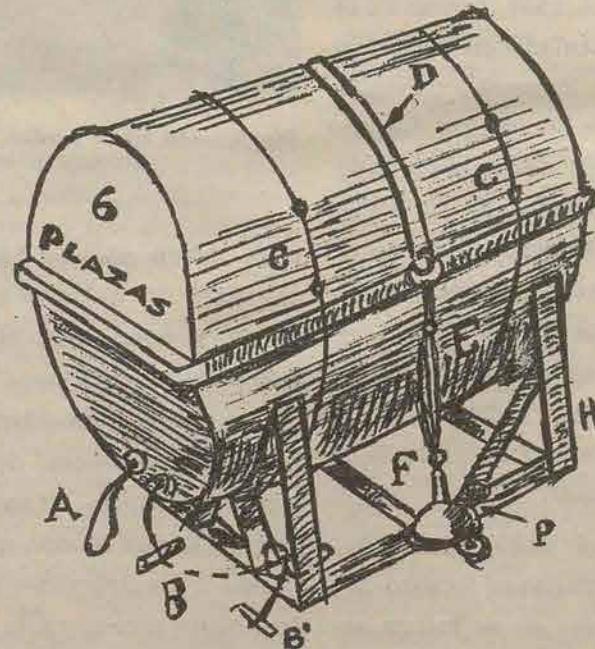
5.<sup>o</sup> Los disparadores para el accionamiento del dispositivo de hinchado de la balsa, que debe insuflarse mediante un gas no nocivo y en menos de tres minutos a una temperatura de 15° C. El que termina en gaza, el A, que suele ser blanco, es el disparador de corta distancia y el que debe utilizarse cuando el container queda flotando sobre el agua; el que tiene empuñadura roja,

el B, es el disparador de larga distancia, el cual recomendamos muy mucho, valga la expresión, se disponga siempre afirmado al soporte H, tal como se indica en el dibujo, en B'. Teniendo la balsa así instalada, su funcionamiento está asegurado; veámoslo:

Si el accidente que ha sufrido el buque no ocasiona su hundimiento inmediato, se pisa el pedal P y se libera el fleje metálico D que inmoviliza el container sobre el soporte H; unos hombres lo suspenden y lo arrojan al mar y, posiblemente, el disparador de larga distancia —cuyo chicote permanece afirmado a bordo— llegue a tensarse y produzca el accionamiento del dispositivo de insuflado. Pero, de no ser así, esa beta impedirá que la balsa se aleje derivando; seguidamente, un hombre, con el chaleco salvavidas puesto o con él en la mano si es del tipo escapulario para colocárselo una vez en el agua, se lanzará de pies al líquido elemento y, después de aproximarse a nado al artefacto flotante, accionará el disparador de corta distancia apoyando los pies en el frente del container y tirando energicamente de la gaza A, posteriormente, este náufrago, esperará, menos de un minuto, a que se insufla la balsa y cuando esto suceda embarcará en ella —enderezándola, previamente si es que se ha inflado invertida— y aguardará a sus compañeros. Cuando todos hayan embarcado, cortará la beta del disparador de larga distancia con el cuchillo que forma parte del equipo y, la balsa, con los náufragos a su bordo, quedará totalmente desconectada del buque y podrá ya alejarse libremente. El dispositivo de insuflado también se puede accionar por medio del disparador de larga distancia —cuyo chicote permanece afirmado a bordo— sin necesidad que se arroje al mar uno de los tripulantes para accionar el disparador de corta distancia que quedaría, en este caso, como de reserva en el improbable caso de que fallase el de larga distancia.

Si el accidente es de tal entidad que origine el hundimiento rápido del buque y sin tiempo para pisar el pedal P, nadie debe desesperar. Con los chalecos salvavidas puestos se procederá a un alejamiento rápido, a nado, del buque en trance de hundimiento, al objeto de escapar de los efectos de succión debidos a los remolinos originados al ser el buque engullido por la mar; luego, esperar tan sólo unos segundos —que ciertamente parecerán siglos— ya que, casi inmediatamente, aparecerán flotando los containers por haberse accionado automáticamente la válvula hidrostática F, e, incluso, si la profundidad es suficiente como para que entre en funcionamiento el disparador B de larga distancia —recordemos que su chicote debe estar afirmado a un punto fijo del buque—, aparecerá en la superficie, hostil y salobre, la balsa a medio hinchar o ya totalmente insuflada y liberada, consecuentemente, del envase protector o container y, asimismo, ya libre de la beta del disparador de larga distancia debido a que «falta» o rompe por ser su resistencia a la ruptura inferior al poder de flotabilidad de la balsa.

El no instalar así estos eficacísimos medios de salvamento es una temeridad. El aferrarlas con trincas inverosímiles, un suicidio.



Por JOSE LUIS  
DE AZCARRAGA

## IV. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

**H**AGAMOS en este artículo, como ya va siendo habitual en nuestra modesta colaboración de HOJA DEL MAR, algunos breves comentarios sobre aquellos instrumentos convencionales internacionales que afectan a la navegación y su seguridad.

Comencemos por citar los relativos a las medidas de seguridad que ha aceptado el mayor número de Estados para facilitar la navegación, singularmente en los momentos más difíciles, como son los de la noche o con condiciones de visibilidad malas o empeoradas por las variaciones atmosféricas y climatológicas. Nos referimos a los sistemas de señalización y de faros acordados en la Conferencia de Lisboa, celebrada bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, del 6 al 23 de octubre de 1930, y que fueron incorporados a la legislación española por Ley de 7 de septiembre de 1933 (*«Gaceta de Madrid»*, número 255, del 12 de septiembre de igual año). Pero como este complejo problema del balizamiento y, sobre todo, de su unificación no se resolvió en la mencionada Conferencia lisboeta, ni tampoco en la reunión celebrada en Ginebra el 13 de mayo de 1936, donde se elaboró el «Acuerdo relativo a un sistema uniforme de balizamiento marítimo», pero que sólo obtuvo la ratificación por tres Estados y planteaba la duda de instaurar un sistema determinar, bien sea el lateral o cardinal, España, siguiendo el Acuerdo de Ginebra de 1936, publicó su Reglamento de Balizamiento, que fue aprobado por un Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 22 de abril de 1949 (*«D. O. de Marina»*, número 141, de 24 de junio siguiente).

También es interesante mencionar el Convenio firmado en Tánger el 31 de mayo de 1865, que sigue en vigor en virtud de la tácita renovación anual, sin previa denuncia, para el establecimiento de un faro en el Cabo Espartel, que, como se sabe, se encuentra a 14 kilómetros de la antigua ciudad internacionalizada y hoy en día perteneciente al Reino de Marruecos, con su estratégica situación en la boca occidental del estrecho de Gibraltar y en un paraje sumamente afectado por las nieblas. (Al cumplirse hace siete años la efemérides de su primer centenario, le dedicamos un breve artículo en el diario madrileño *«ABC»*.)

El Convenio Internacional para las Líneas de Carga, también llamado de «franco bordón» (*«load lines»*), firmado en Londres en 1930, ha experimentado una modificación por otro suscrito en la misma capital inglesa el 5 de abril de 1966, con el objeto de garantizar las vidas y haciendas a flote y con referencia a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques. (Véase *«Boletín Oficial del Estado»*, número 192, de 1968).

Pero sin duda alguna, la mayor importancia de los documentos internacionales que pueden agruparse en este apartado reside en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que ha merecido la atención de los políticos, los expertos y los juristas en diferentes ocasiones, singularmente en las últimas más famosas de 1948 y 1960, por las sendas Conferencias celebradas en Londres, con su Reglamento anexo para prevenir los abordajes en la mar, y que entraron ya en vigor en casi todos los Estados miembros de la comunidad internacional. El tristemente célebre siniestro sufrido por el vapor *«Titanic»* el 14 de abril de 1912, que, como se recordará, fue abordado por un *«iceberg»* en una noche clara y estrellada y en cuatro horas escasas desapareció bajo las aguas del Atlántico, aproximadamente a 300 millas al Sudeste del cabo Race, en Terranova, hizo ver la necesidad de un acuerdo internacional en esta materia que estamos comentando de la seguridad de la navegación, pues de las dos mil ciento ochenta personas que iban a bordo del *«Titanic»*, que, por cierto, hacia su primera travesía entre Southampton y Nueva York, perecieron mil cuatrocientas setenta y cinco, salvándose tan sólo setecientas cinco, por el buque *«Karpathian»*, que, llamado por T. S. H., llegó al lugar del siniestro tres horas después del hundimiento.

Y finalmente, las dos Convenciones de Bruselas del 23 de septiembre de 1910 sobre el abordaje y sobre la asistencia y el salvamento marítimos, que interesan muy primordialmente al Derecho Marítimo Mercantil o Privado, aunque también formen parte —por proclamarse en ellos principios de policía general de la navegación— del Derecho Internacional Público del Mar que en estas glosas venimos comentando, ofre-

cen ciertas complicaciones jurídicas cuando su enjuiciamiento no queda sometido a los Tribunales del Estado en cuyas aguas tuvo lugar (caso de un abordaje o de un auxilio en aguas jurisdiccionales), sino cuando el accidente o la asistencia se produce en alta mar, entre barcos de pabellones diferentes, ocasionando un conflicto de leyes. (En otra glosa posterior volveremos sobre el tema para referirnos a los trabajos de la Conferencia Diplomática de Bruselas de 10 de mayo de 1952.)

El principio fundamental del Convenio de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas con respecto a la asistencia y al salvamento en la mar, que, por otra parte, constituye un principio general de derecho marítimo, es aquel que declara la obligación de prestar asistencia a todo barco y a toda persona, incluso enemiga, en tiempo de guerra —que se encuentra en peligro en la mar, en la medida en que pueda hacerlo sin grave riesgo para su barco, sus pasajeros o sus tripulantes—. El acto de asistencia o de salvamento puede dar lugar a una remuneración, que en caso alguno podría rebasar el valor de los salvado, y asimismo queda destacado el principio de que si no se salva, no hay pago de la remuneración (*«non cure, non pay»*). Este deber de asistencia fue objeto de análisis en la Conferencia de Ginebra de 1958, quedando recogido en el artículo 12 del Convenio sobre Alta Mar.

Materia interesante, lo repetimos, aunque por su extrema complejidad a veces se confunden los ámbitos conceptuales de las expresiones «asistencia», «salvamento», «auxilio» y «socorro» en los textos legales, e incluso surjan dudas con otros conceptos como el de «remolque», «hallazgos» y «extracciones marítimas», por lo que, sin perjuicio de que el mencionado Convenio de Ginebra de 1910, ratificado por España (véase *«Gaceta de Madrid»*, de 13 de diciembre de 1923), han sido tratados todos estos temas en la Ley de 24 de diciembre de 1962 (*«Boletín Oficial del Estado»*, número 310, de igual año), que derogó el régimen legal que venía aplicándose en nuestra Patria sobre estas materias, y que estaba contenido en el antiguo Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, de 1925.

# MEDIDAS DE PROTECCIÓN AL ATÚN RABIL

- Reunión del Consejo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

El Consejo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico ha celebrado su segunda reunión ordinaria en Madrid, del 20 de noviembre al 5 de diciembre de 1972.

Esta Comisión Internacional, con sede permanente en Madrid, por ofrecimiento del Gobierno español cuando fue creada en 1969, ha dado este año al Consejo un poder excepcional para promulgar medidas de protección del atún rabil. En efecto, esta especie, que es muy apreciada, se ve amenazada por una explotación excesiva de las pesquerías.

Basándose en la investigación científica desarrollada por cada uno de los países miembros y que va a proseguirse aún más intensamente, el Consejo ha dictado medidas prohibiendo la captura y el desembarco de rabil, de un peso inferior a 3,2 kilogramos en todo el Atlántico.

Por otra parte, se ha creado un grupo de trabajo para estudiar especialmente otras medidas reguladoras que se estimen necesarias. Se ha podido llegar a estas importantes decisiones gracias a una estrecha colaboración entre los países de la costa Atlántica y otros que realizan actividades pesqueras en dicho océano.

A esta reunión asistieron, además de los trece países que constituyen la Comisión, otros en calidad de observadores, igualmente interesados. Son los siguientes:

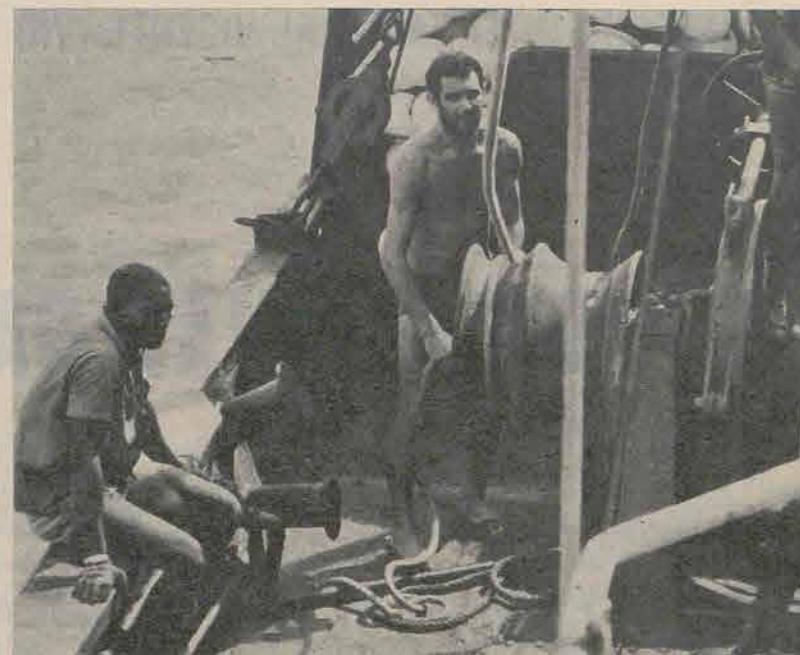
**PAISES MIEMBROS:** Brasil, Canadá, Corea, Costa de Marfil, España, EE. UU., Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Senegal, Sudáfrica.

**OBSERVADORES:** Argentina, Cuba, Gabón, Mauritania, Pesquerías de Taiwán, República Federal de Alemania, República Dominicana, Túnez, URSS.

Asimismo se unieron a las deliberaciones representantes de los organismos internacionales que se enumeran a continuación:

- Commission des Communautés Européennes (CCE).
- Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM).
- FAO.
- Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC).
- International Commission for the South-East Atlantic Fisheries (ICSEAF).

Ha presidido las sesiones el señor J. Touya, director de Pesca Marítima de Francia, quien ha invitado, en nombre de su Gobierno, a la Comisión a reunirse el año próximo en París.



**D**AKAR. Capital del Senegal. Ciudad de 380.000 habitantes. Situada en la punta meridional de la península de Cabo Verde, posee el primer puerto del país y también de la costa occidental africana, tanto comercialmente como de escala de rutas marítimas, así como también como base de flotas pesqueras, especialmente atuneros, con grandes industrias frigoríficas para la conservación del pescado.

Estas son las breves impresiones de un bermeano, durante su corta estancia en el importante puerto africano.

## IMAGEN MENTAL E IMAGEN REAL

Hablar de Dakar para un bermeano es como hablarle de algo muy íntimo, muy familiar. Los pescadores bermeanos saben de Dakar desde hace casi veinte años, cuando en 1956 ocho embarcaciones con 125 hombres a bordo realizaron la primera «exploración» por aquellas aguas. Aquella aventura, se repitió en los años sucesivos, ya que venía a llenar el período otoño-invierno en que la flota no encontraba ocupación ni rentabilidad en el Cantábrico. Sin embargo, las condiciones de trabajo eran pésimas y las dificultades que los hombres tenían que sobreponer no estaban debidamente compensadas con un precio remunerador. La historia terminó en el año 1963. No se han repetido más las famosas «Campañas de Dakar».

Pero la imagen mental de Dakar sigue viva y presente en los pescadores bermeanos como algo «propio», como algo que han dejado allá, pero que pueden volver a utilizar cuando lo necesiten.

De hecho lo están utilizando ya como base de una formidable flota congeladora, evolución lógica y necesaria de aquella flota de «bajura» que inauguró Dakar en 1956.

Los armadores bermeanos han construido en los últimos diez años la primera y principal flota atunera congeladora de España. A ello ha contribuido de forma fundamental el Crédito Social Pesquero.

Actualmente son 27 los buques de este tipo que se hallan en activo, y están en construcción siete unidades más.

Desarrollan su pesquería a lo largo de la costa occidental africana durante todo el año, sin más interrupción que el tiempo necesario para las reparaciones generales, que realizan en Vigo o Bermeo.

Utilizan el puerto de Dakar como base de aprovisionamiento y descarga a los buques transporte congeladores, que llevan el pescado a las Islas Canarias o a la Península, o directamente a la exportación.

Unos 350 hombres trabajan en estas embarcaciones. Patrones de pesca y de costa, mecánicos mayores, primeros, engrasadores, cocineros,

marineros... han dejado Bermeo y se han ido allá, lejos, —«a Dakar»—, para arrancar del mar esa riqueza alimenticia que España y el mundo necesita.

Esa es la imagen real, la verdadera, de Dakar.

Y vamos a entrar ya en los detalles.

## CALOR

La primera impresión que se nota al descender del avión, es el calor. La temperatura no es demasiado alta —30 a 35 grados— pero es un calor pesado, acompañado de un ligero viento seco, que no impide sudar, sudar aunque no se haga nada.

En el puerto están atracados muchos barcos mercantes que cargan los productos de exportación senegaleses: cacahuetes, algodón...

También veo muchos buques pesqueros. En seguida se distinguen los atuneros bermeanos, pintados de blanco, como enormes gaviotas posadas en el mar. Todos llevan un gran escudo de Bermeo en la proa.

A bordo se trabaja intensamente. Transbordando atún y listado al buque transporte. Reparando tal o cual avería.

## EL UNIFORME DE FAENA

Una cosa salta inmediatamente a la vista. Todos los hombres a bordo van únicamente vestidos de un traje de baño. Este parece ser, por acuerdo tácito, el uniforme mínimo y funcional de los pescadores bermeanos. Y está justificado, dado el calor que tienen que soportar. Y no son solamente los marineros o el personal de máquinas los que lo llevan. También en el puente, el patrón de pesca, el de costa, todos, han prescindido de etiquetas y convencionalismos y se visten con el omnipresente traje de baño. Alguno que otro, quizás, cubre sus espaldas con un ligero «niki». Pero nada más.

Esto hace todavía más impresionante la magnífica labor de estos hombres. Verles trabajar, desde el último marinero hasta el patrón responsable del barco, cada uno en su puesto, cumpliendo con su obligación con una disciplina admirable, y todos en traje de baño, como si estuvieran recreándose en algún jue-

IMPRESIONES R  
DE UN BERME

# 48 HORAS EN DAKAR

PROYECTO: UNA FABRICA DE BAJURA BERMEANA PARA SUS VENTAS EN

go playero de moda, sorprende por completo al observador.

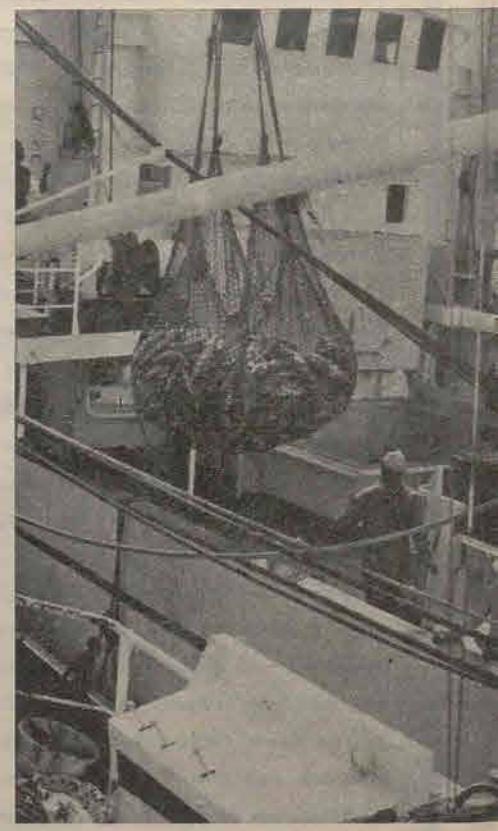
El contraste es tremendo en las máquinas y, sobre todo, en el puente, donde los aparatos electrónicos se despliegan de babor a estribor.

Es el hombre en su estado natural, frente a los más avanzados ingenios de la electrónica. Se «palpa», se vive, el salto dado por el hombre desde los remotos tiempos de la pesca a remo y vela.

## LA VIDA A BORDO

Todo es limpio a bordo. Los materiales de revestimiento de camarotes, dormitorios, etcétera, son modernos. La imagen de la Virgen del Carmen preside, desde el puente, toda la vida a bordo.

Trabajando codo a codo con los hermanos, se pueden ver también algunos senegaleses. Estos hacen vida normal a bordo. Tienen las mismas comodidades y comen del mismo rancho que los demás.



APIDAS  
EAN

# RAS KAR

LOTILLA DE  
A EFECTUA-  
N SENEGAL.



El calor en alta mar es más soportable y la actividad intensa de la pesquería hace olvidar un poco la familia, la esposa, la novia, el pueblo, el «chiquiteo»... y la distancia que les separa de todo ello.

De verdad, estos hombres merecen todo nuestro respeto y nuestro aplauso.

#### PRESENCIA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Y sin embargo... Las necesidades existen y siguen siendo las mismas de siempre: sanitarias, humanas...

El Instituto Social de la Marina está presente aquí como en todas aquellas partes en donde un marinero o un pescador necesita algo.

Actualmente, el Instituto tiene ya destacados allá a un médico, una enfermera y una asistente social.

En la entrevista sostenida con el señor Ochoa, embajador de España en Dakar, se habló de un proyecto de Casa del Mar.

#### CONVENIO DE PESCA ESPAÑA-SENEGAL

El embajador, señor Ochoa, riojano de tierra adentro al que le «sale» su vocación social y marinera, se interesa extraordinariamente por el motivo del viaje: preparar una pequeña expedición de pesqueros de «bajura» (como los de hace años, algo mejorados), que efectuaría sus ventas en Dakar al amparo del nuevo convenio hispano-senegalés.

Dificultades de tipo burocrático, normales en estos casos, han impedido que las cosas fueran tan rápidas como era el deseo de todos, y esta pequeña experiencia se retrasará quizá hasta el otoño próximo.

De tener éxito «la campaña», la mayor parte de la flota seguiría efectuando sus descargas en las islas Canarias, como en la actualidad, pero el nombre de Dakar volvería a sonar en las conversaciones bermeñas con timbres no ya de nostalgia, de algo pasado, que está sólo al alcance de los grandes buques congeladores, sino como algo más próximo, más real y más «nuestro». Yo diría, hasta algo «un poco bermeano».

A. PEREZ BILBAO.

## LOS PESCADORES FRANCESES PIDEN EL LÍMITE DE DOCE MILLAS PARA SUS AGUAS JURISDICIONALES

A propuesta del Sindicato de Pescadores de San Juan de Luz (Francia) se ha tomado el acuerdo de solicitar el límite de 12 millas para las aguas reservadas a la pesca para los pescadores franceses, en una reunión de sus representantes celebrada en Nantes, según noticias llegadas a Irún el pasado día 13 de diciembre.

Los pescadores se han dirigido a diversos organismos de París para que sus demandas se vean cumplidas, en caso contrario, parece ser que están dispuestos a ir a la huelga.

El límite actual de las aguas de pesca era de seis millas para la anchoa y de 12 para la merluza. Lo que pretenden los pescadores franceses es una unificación de los límites para todo tipo de pesca.



## FUERON DETENIDOS EN FRANCIA

Cinco tripulantes de los pesqueros montañeses que fueron apresados cuando efectuaban capturas ante las costas francesas, por una lancha de este país, en el puerto de Santoña.

## LA FALTA DE MANO DE OBRA EN ONDARROA PLANTEA UN GRAVE PROBLEMA A LA FLOTA PESQUERA

La marcha progresiva de familias gallegas y andaluzas afincadas en Ondárroa desde hace diez y veinte años —de momento han marchado unas 25 en un año— amenaza con paralizar toda actividad de este importante pueblo marinero. Al parecer esa marcha progresiva está provocando ya un colapso en el sector pesquero, lo que obliga a vender sus embarcaciones a los pescadores, en unos casos, y a emigrar hacia el Sur, en otros.

En un reportaje que publica «La Gaceta del Norte», con fecha 15 de diciembre, se llama la atención sobre este gravísimo problema que se cierne ya, de manera alarmante, sobre la industria pesquera ondarrresa, lo que ha movido a la Unión Sindical de Armadores de Ondárroa, según el rumor popular, a establecer relaciones con el Go-

bierno del Senegal para importar mano de obra africana, hasta un total de 200 hombres.

Sin embargo, el propio secretario de la Unión Sindical de Armadores ha desmentido el rumor de los senegaleses, y ha evidenciado, por otra parte, el problema: «Desde hace unos meses —ha manifestado—, varios patrones se han visto obligados a vender sus barcos; otros, a emigrar al Sur; otros, a abandonar el negocio, y otros, en fin, a trabajar como peones en sus propias embarcaciones, mientras no faltan barcos que se hacen a la mar con dos o tres tripulantes menos, y en ocasiones muchos maquinistas se ven obligados a subir a cubierta para ayudar a los pescadores».

—Por lo que respecta especialmente a las relaciones con

el Senegal, todo se debe —ha agregado el secretario de la Unión Sindical de Armadores— a que en cierta ocasión solicitamos del director general de pesca permiso para importar mano de obra portuguesa, al comprobar la inmigración masiva de gallegos. El director general nos contestó que teníamos un contrato con Senegal, por el que nos comprometíamos a traer, si era necesario, mano de obra de aquel país.

—Pero mientras se pueda traer de algún otro sitio —siempre en declaraciones del citado secretario—, prescindiremos de los senegaleses.

La campaña de recluta se va a iniciar con la región extremeña, y si no se lograra algo positivo se encaminarán los pasos hacia otras regiones españolas.

■ CIFRA.

# SE CONCEDE LA CRUZ AL MERITO NAVAL A DON FRANCISCO PALMA CORTES



A propuesta del presidente del Instituto Social de la Marina, el ministro de Marina ha concedido a don Francisco Palma Cortés, patrón del pesquero «Aguilica», que fue ametrallado por un patrullero marroquí, la Cruz al Mérito Naval de Segunda Clase con distintivo blanco.

## TARIFA: PROBLEMAS CON LA LONJA DEL PESCAZO

TARIFA (Cádiz).—Finalizado el plazo de seis meses concedido por la Dirección General de Trabajo para que la lonja de pescado del puerto de Tarifa pudiese efectuar ventas en domingos y días festivos, otra vez ha vuelto a plantearse en esta localidad el problema de la reducción de actividad a la industria conservera y la limitación de trabajo a las pequeñas embarcaciones de bajura, lo que repercute también en la situación socio-económica de los trabajadores de la lonja.

La escasa actividad pesquera de la lonja tarifeña y su desfavorable impacto sobre las economías de muchas familias modestas dependientes del mar, motivaron la decisión de la Dirección General de Trabajo de autorizar las ventas de la lonja en días festivos, decisión que, lógicamente, tuvo una gra-

ta acogida en la ciudad.

Ahora, expirado el plazo de seis meses a que alcanza la autorización, la Delegación Provincial de Trabajo ha ordenado la suspensión de tales ventas en domingo, cumpliendo así órdenes superiores.

A la vista de que el problema vuelve a plantearse igual que antes, los pescadores, los representantes de las industrias conservadoras y el público en general se han dirigido a la Cofradía de Pescadores en petición de que se gestione una renovación por tiempo indefinido de la citada autorización de venta en la lonja en las jornadas dominicales y festivas, ya que de esta autorización sólo beneficios pueden derivarse, no sólo para los trabajadores del mar, sino también para las fábricas de conservas, cuya productividad ha vuelto a decrecer últimamente.

## VIVIENDAS PARA PESCADORES DE AYAMONTE

AYAMONTE (Huelva).—Un total de cuarenta y ocho nuevas viviendas han sido entregadas a sus propietarios. Se trata de un grupo construido por la Cofradía Sindical de Pescadores con destino a otras tantas familias marineras.

Las viviendas, situadas casi a la entrada de la población ayamontina, en las cercanías del Estadio Municipal de Deportes, constan de tres habita-



## PREMIO INTERNACIONAL PARA UN INVENTO PESQUERO

En la Exposición Internacional de Invenciones que se ha celebrado en Ginebra, con la presentación de más de 500 inventos procedentes de 21 países, España ha obtenido un resonante éxito. Además del Gran Premio Internacional, nuestros inventores consiguieron cinco medallas de oro. Una de ellas fue para don Javier Rey Bermúdez —que aparece en la fotografía—, natural de La Coruña, por su barco de «pesca por popa sin rampa con dos cubiertas»; un invento que puede ser muy eficaz en el mundo de la pesca.

ciones, sala de estar, cocina y cuarto de baño.

El acto de la entrega de las llaves y los correspondientes títulos de propiedad, ha estado presidido por el alcalde de la localidad, el ayudante militar de Marina, el patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores y otras autoridades y representaciones.

## CRUZ DEL MERITO NAVAL A UN PESCADOR ONUBENSE

Patrón del pesquero «Sol y Luna», evitó el apresamiento del barco por un guardacostas marroquí.

## RUEGO AL GOBIERNO SOBRE EL PROBLEMA DE LA AMPLIACION DE LAS AGUAS DE MARRUECOS

«Que se nos informe si el Gobierno español tolerará la extensión de las aguas jurisdiccionales a setenta millas, y, caso de que se tolere la anterior medida, nos expongan los términos en que se negociaría un nuevo convenio pesquero que permita el normal desenvolvimiento de nuestra flota pesquera».

Así centra su ruego al Gobierno el procurador Antonio León Manjón, cuyo texto publica el «Boletín Oficial de las Cortes Españolas» del pasado día 12 de diciembre.

la Orden Ministerial de concesión de la Cruz, el comandante militar de Marina procedió a la imposición de la insignia, pronunciando a continuación unas palabras en las que destacó el valor mostrado por el patrón del «Sol y Luna» en defensa no sólo de sus derechos personales y particulares, sino de los más altos valores patrios.

Al acto asistieron las primeras autoridades onubenses, diversas representaciones de la Marina y numerosos amigos y compañeros del condecorado patrón.

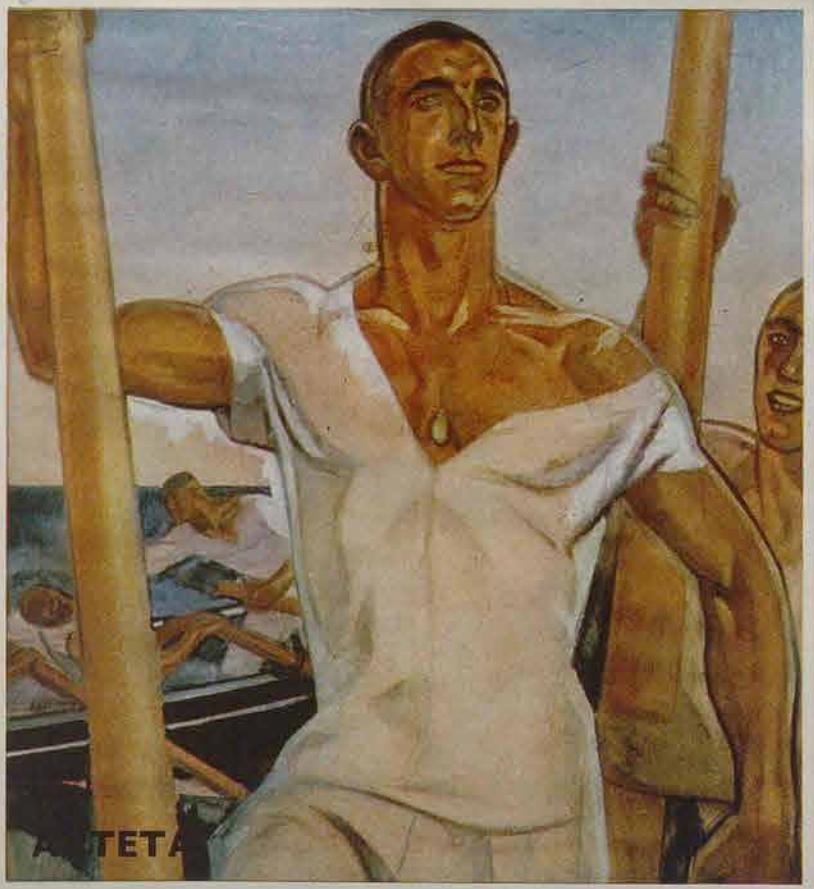
## DON EMILIO LOPEZ TORRES, NUEVO SUBDIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS SIDEROMETALURGICAS Y NAVALES

Se nombra subdirector general de Industrias Básicas de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales a don Emilio López Torres, que cesa en el actual cargo de delegado provincial del Departamento en Valladolid, según Orden del Ministerio de Industria que inserta el «Boletín Oficial del Estado» del 4 de diciembre pasado.



## EL VICEPRIMER MINISTRO GRIEGO, EN SESTAO

Nicolaos Makarezos, viceprimer ministro griego, ha estado en Sestao visitando la factoría que en dicha localidad tiene Astilleros Españoles. En la fotografía aparece en un momento de su recorrido por la factoría, acompañado por el presidente del INI.



450 ANIVERSARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO  
POR JUAN SEBASTIAN ELCANO

# EXPOSICION DE PINTURA DEL MAR EN SAN SEBASTIAN

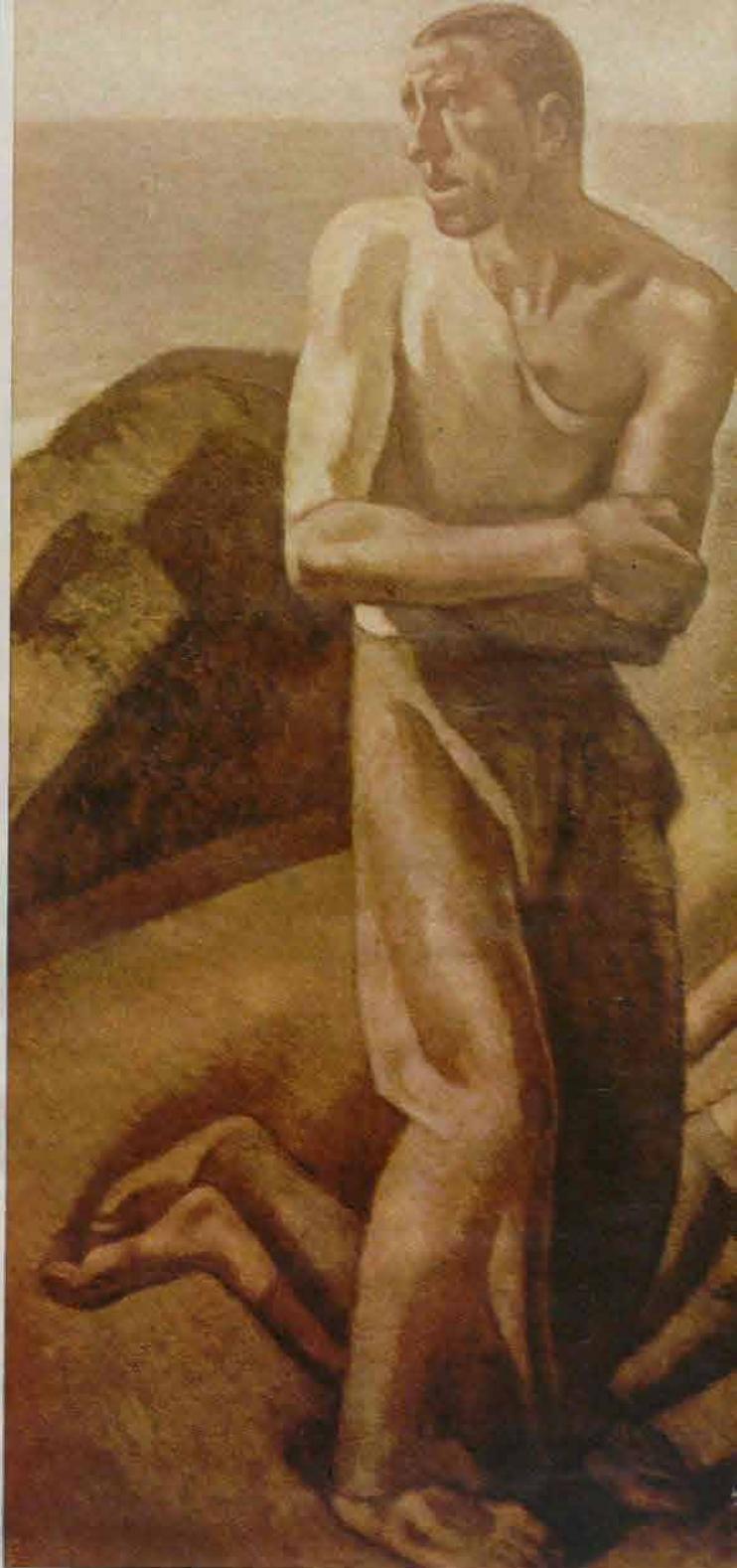


SOROLLA



GUIARD

ARTETTA



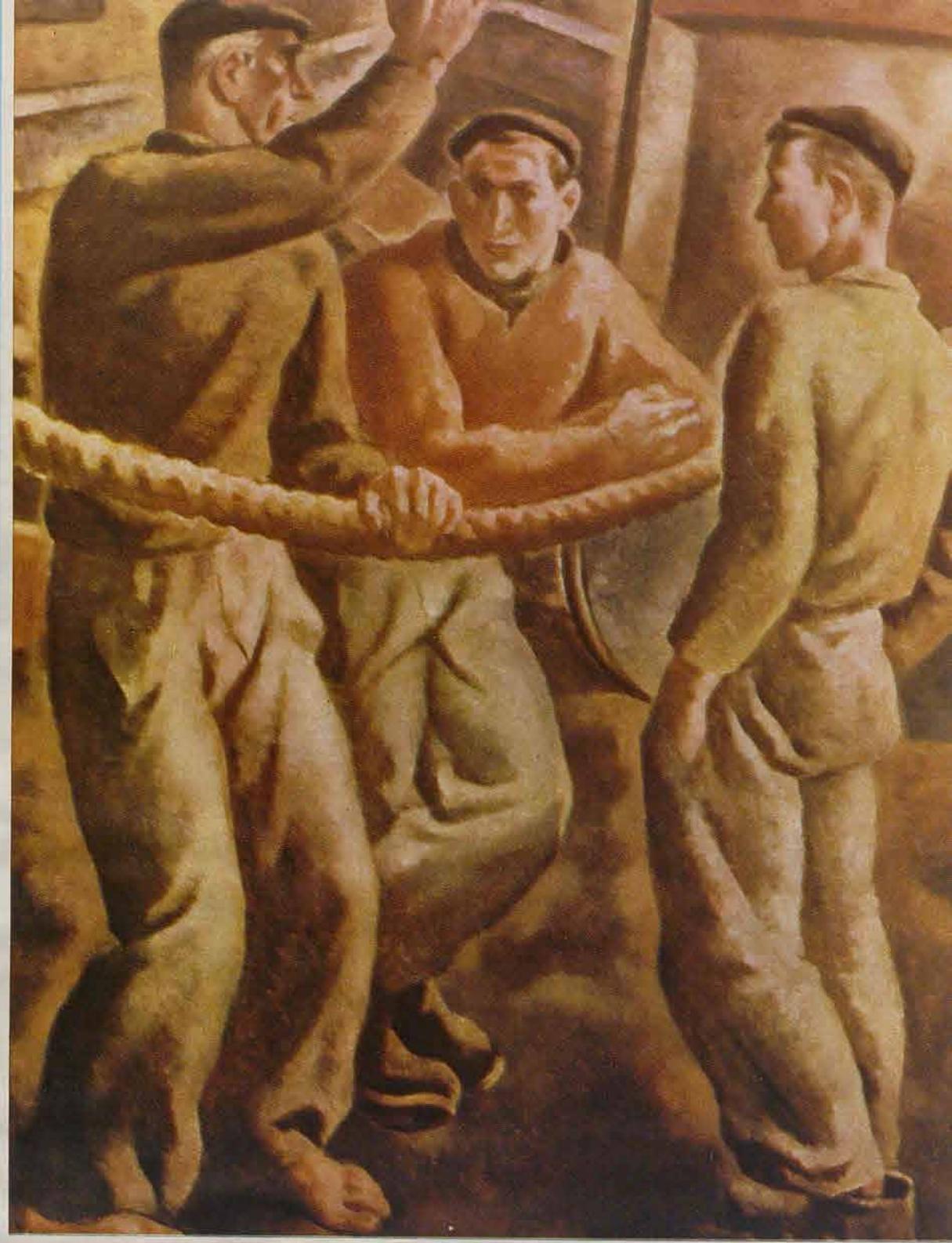
**JOAQUÍN  
SOROLLA  
Y BASTIDA  
(1863-1923)**

Vuelve a nuestras páginas de «Hoja del Mar», Sorolla. Es uno de los pintores del mar más afortunado e importante. De su preocupación por la problemática social marítima, da buena cuenta el cuadro reproducido «... y aún dicen que el pescado es caro». El maravilloso dominio de la luz resalta en este cuadro. Poco podemos decir a lo que él mismo expresa.



**ADOLFO  
GUIARD**

Nace en Bilbao en 1860. A los dieciocho años de edad se marcha a París, centro mundial de pintura. Allí conoce a Degas, a quien tratará como discípulo y amigo. Seis años más tarde vuelve a Bilbao, en donde trabaja hasta su muerte en 1916. Guiard realiza varios cartones para vidrieras, trabaja, pues, lo que se viene en llamar pintura decorativa. El cuadro que se reproduce en la fotografía denota un predominio del dibujo sobre el color. O la composición, característica esta bastante común en los pintores vascos, excelentes dibujantes. Posee unos tonos suaves, que al decir de los pintores resulta más difícil, puesto que los tonos oscuros sirven, en ocasiones, para encubrir defectos. Junto a los barcos de vapor se observa al fondo un gran velero; la navegación moderna estaba en sus comienzos.



**AURELIO  
ARTETA  
Y ERRASTI  
(1879-1940)**

Es, probablemente, uno de los pintores más específicamente «vasco». Su pintura podríamos calificarla de etnográfica, transpira vasquismo por todos y cada uno de sus poros, sin querer decir con ello que no estuviera al tanto de las corrientes modernas y generales de la pintura. Fígura entre los miembros fundadores de la Asociación de Artistas Vascos, creada en 1911. Es nombrado director del Museo de Arte Moderno de Bilbao, en 1924. Fallece en México, en 1940. El interés por el mar queda reflejado en esta trilogía pictórica. La charla cotidiana en el puerto, las fiestas marineras reflejadas en las regatas de traineras, y la soledad infinita y patética de los naufragos, nos hablan de momentos diferentes en la vida de los hombres del mar: alegría y tragedia. Muy próximo al cubismo, el predominio de líneas y aristas definidas e inquietantes, sirven en Arteta para resaltar el desamparo de los naufragos o la fortaleza de los remeros.

# PINTURA DEL MAR

Museo de San Telmo. San Sebastián. Exposición «El mar en la pintura española». Uno más de los diversos actos conmemorativos de la odisea de Elcano. Guipúzcoa, y especialmente Guetaria y San Sebastián, rindieron homenajes múltiples a su marinero famoso.

Organizar una exposición de pintura es un acto osado y pesimista. Osado, porque son muchos millones de pesetas en danza. Los cuadros, en la actualidad, alcanzan cotizaciones insospechadas para sus autores en

vida. Riesgos, seguros, cuidados, una serie de inconvenientes apriorísticos que sólo con decisión y deseos pueden ser salvados. Optimista en cuanto que celebrarla supone la posibilidad de afluencia pública y ello, en ocasiones, es mucho suponer. El arte, querámoslo o no, es minoritario. Se necesita una sensibilidad y nivel cultural mínimo por parte del espectador para interesarse por él, y de momento no creo que nuestra «renta cultural "per cápita"» pueda ser calificada de «des-

arrollada». A los hechos me remito: durante las dos ocasiones en que visité la citada exposición, la muy minoritaria afluencia estaba compuesta por extranjeros, casi en su totalidad. De otra parte, para nadie constituye un secreto el que son los extranjeros los que visitan nuestros museos en mayor medida y gracias a ellos es posible una «autofinanciación», en los casos más afortunados. Los museos y los toros, aparentemente dispares entre sí, subsisten económicamente gracias al «turista».

¿Causas de este desinterés? Muchas y muy variadas. Desde una deseducación artística en los niveles primarios de nuestra enseñanza, a, quizás, el mismo concepto de «museo», concepto tradicional y que en ocasiones convendría su replanteamiento. («El arte en la calle» es una modalidad nueva de exponer, mas con la suficiente experiencia positiva. Ya que la gente no acude a contemplar lo artístico, llevemos el arte a la gente. En síntesis, se podría enunciar así la nueva tendencia expositiva.) Y todo ello sin despreciar el excesivo mercantilismo imperante en nuestros ámbitos artísticos. Todo se compra, todo se vende. El grabador destruye sus planchas por exigencias mercantilistas, los grabados únicos, o de tiradas reducidas, alcanzan cotizaciones mucho mayores. Los pintores buscan, experimentan, hasta que encuentran una fórmula aceptada y aceptable. Cuando tienen algo de fama (sinónimo de «buenas ventas») se suelen estancar, dejan de lado lo que de experimentación estética y personal tiene el arte, para «producir» cuadros con unos planteamientos comerciales que, en ocasiones, los asemejan a los productores de lavadoras o tornillos.

Si la sensibilidad receptora, la educación cultural del público, no es todo lo elevada que sería deseable, el mundo del arte resulta igualmente discutible, confuso y condicionado por lo económico. Se organizan así auténticos «circuitos cerrados» (artista-marchante-comprador) en los que el público queda excluido radicalmente.

Pero ciñéndonos algo más al tema concreto de nuestro título, justo es de destacar los buenos ánimos de quienes convocan y promueven exposiciones pictóricas, aun a sabiendas de que su éxito popular sea dudoso.

## EL MAR EN LA PINTURA

Lo marítimo atrae desde siempre al artista no sólo en la pintura, sino en todas las bellas artes. No podía ser de otra forma. Desde tiempo inmemorial, la mar como misterio y leyenda, como lugar de tragedias y epopeyas, como elemento de la Naturaleza, lanza un desafío al hombre que vive junto a él, y son los artistas los que se encargarán de cantarlo con sus medios. El comerciante y el guerrero lo utilizarán. El poeta, el pintor, el narrador lo tratarán con cariño y veneración, lo ensalzarán. Todas las civilizaciones, por remotas que sean, han dejado constancia artística de sus relaciones con la mar.

España, país con una impresionante tradición pictórica en calidad y cantidad, con una constante relación hombre-mar, no podía por menos que contar con una enorme colección de cuadros con tema marítimo. Así es, y en tal manera, que resulta imposible una exposición total de la obra. El comité organizador de la presente exposición así lo indica en el programa de la misma, advirtiendo que dicha exposición es parcial y limitada. ■ ANGEL S. HARGUINDEY. Fotos: AYGUES.



Zubiaurre



**ELIAS  
SALAVERRIA  
INCHAURRANDIETA  
(1883-1952)**

Salavarría es, probablemente, el más académico de los pintores que concurren a esta exposición. Su obra es sumamente correcta y cuidada, de un naturalismo rayano a la fotografía, pero con un interés muy relativo. El arte no es necesariamente una imitación de la «realidad», no debe limitarse a una reproducción más o menos afortunada, sino que ha de ser creativo, personal, y creemos que «La ofrenda de Elcano» es absolutamente impersonal. Este cuadro fue realizado por encargo de la Diputación de Guipúzcoa en 1922, con motivo del cuarto centenario de la vuelta al mundo de Elcano.

**RAMON  
ZUBIAURRE  
AGUIRREZABAL  
(1882-1969)**

Ramón y su hermano Valentín son dos representantes típicos de la pintura vasca. Ambos recibieron innumerables premios, homenajes y reconocimientos oficiales, mas en este caso creemos que la «calidad» y el «reconocimiento» van parejos, lo que no siempre ocurre. Ramón Zubiaurre pinta «El marinero vasco Xanti Andía, el temerario» y recibe por ello la primera medalla de la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1924. Existe, pues, una temática barojiana en este cuadro, lo que no resulta extraño, puesto que él, juntamente con Ricardo Baroja, ilustra una edición de «Las inquietudes de Shanti Andía». El fondo sombrío de la mar tempestuosa sirve para resaltar la figura decidida del marinero, apoyada en una vestimenta «fauvista», y con inequívocas facciones vascas.

**JOSE  
GUTIERREZ  
SOLANA  
(1886-1945)**

Solana es un nombre más en esa larga cadena de artistas incomprendidos en su tiempo, de artistas malditos en la sociedad que les tocó sufrir, pero a los que el tiempo, y un cambio social de sensibilidad para lo artístico, actuó en ellos a modo de abogado reivindicativo, gozando hoy en día de una fama que no sospechó en vida. Sus cuadros alcanzan cotizaciones elevadas, los especuladores saborean las mieles del triunfo del artista, la historia se repite.

Su pintura posee una enorme fuerza expresiva, y se le suele entroncar con el Goya de las «pinturas negras». El cuadro reproducido lleva por título «La vuelta de la pesca».



## RICARDO BAROJA NESSI (1871-1953)

Sobre Ricardo Baroja hemos escrito en estas mismas páginas en una larga entrevista con su sobrino, Julio Caro Baroja. Artista múltiple, obtiene destacados triunfos en pintura, grabado y literatura; no obstante, sus méritos le serán reconocidos después de muerto, alcanzando sus cuadros cotizaciones impensadas en vida. El interés por la mar quedaba patente en la entrevista citada. Valga el decir que sus cuadros de temas marítimos

son una constante en su quehacer artístico. Ilustra varias novelas de su hermano Pío, preferentemente las de tema marítimo. Consigue el Premio Cervantes de Literatura, en 1935, por su novela «La nao capitana». En este cuadro se observa el interés de Baroja por la mar romántica y difícil. Los barcos anclados en el puerto son veleros, y es en esta mar del XIX en donde los dos hermanos centrarán su atracción.

## JULIAN DE TELLAECHE Y ALDASORO (1884-1960)

Es un pintor netamente vasco, con una constante obra marítima. Influye sin duda en este amor por el mar su etapa adolescente como marino. En 1911 funda con otros la Asociación de Artistas Vascos. Colabora en el periódico «La Noche», de Bilbao, como crítico de arte. En 1952 se traslada a Lima, en donde recibe el nombramiento de conservador del Tesoro Artístico Nacional Peruano.

Destaca en los tres cuadros reproducidos su excelente calidad de retratista, utilizando unos tonos claros muy similares. La adolescencia y madurez del marinero, del hombre de mar, pero un hombre normal, sin manipulaciones estéticas.



## HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

# CACHORRO DE LOBO DE MAR

Por aquel entonces, todavía no era yo un marino joven e inexperto, pero estaba a punto de empezar a serlo.

Creo que no existe mayor emoción que la del marino que embarca por vez primera. Más aún si el futuro lobo de mar ha nacido tan lejos de la costa que los kilómetros no sólo no se llaman millas, sino que se les conoce por leguas, y donde el nivel del mar apenas se usa para indicar la altura de las montañas próximas. Y, sobre todo, si conoció el agua salada cuando, aprobado ya el ingreso en la Escuela Náutica, se dio un paseo en bote por el puerto.

No hace falta revisar el árbol genealógico para que la gente de tierra adentro sepa positivamente que carece de antepasados marineros. Y muchos ni siquiera poseen árbol, porque su abuelo y su bisabuelo fueron leñadores. Así que cuando muchos marineros que yo conozco confesaron a sus parientes su decidida vocación por las cosas del mar, produjeron el mismo alboroto que Mozart dando a los seis años el primer concierto.

Pero no nos andemos por las ramas (genealógicas, claro). El lobo de mar de tierra muy adentro estudiaba el mundo maravilloso de los mil y un nudos que no se deshacen, el menos maravilloso de los senos y cosenos esféricos, el emocionante vocabulario del velamen y las jarcias de unos barcos que nada más vería en las películas, y los problemas de las estadias y del «ignoro peso y contenido», con el mismo entusiasmo que si su madre le hubiera dado a luz a bordo de un chinchorro. Y luego, siempre sin desfallecer y aguantando el pitorreo de los amigos del pueblo, buscaba unas recomendaciones y esperaba la feliz noticia de la comunicación del embarque más o menos inmediato.

Y por fin, un buen día llegaba la carta. Una carta que justifica-

ba el uniforme azul de brillantes botones dorados, a punto ya de convertirse en el «traje de los domingos» quitándole esos botones de ancla, y la gorra con funda blanca que solía llevar en la mano porque resultaba «demasiado» para pasear por la calle principal.

¡Qué ilusión al recibir la noticia! ¡Navegaría en el «Casiopea»! ¡Seguramente un enorme transatlántico, confortable, veloz, repleto de pasajeras seductoras! ¡Conocería los cinco continentes y surcaría las aguas de todos los mares bajo las estrellas de los dos hemisferios! ¡Nuevos países, nuevas ciudades, nuevas costumbres, nuevas guapas razas diferentes!

Y, sobre todo, no tendría que soportar a la familia. No es que no se la aprecie (a los padres se les termina cogiendo cariño al cabo de los años), sino que molesta su incorregible manía de no querer entender nunca una situación. Por ejemplo, precisamente lo referente al embarque:

—Cuando estés en alta mar no te asomes a las ventanillas, ni te bajes en los puertos, no sea que pierdas el barco —insistía la madre—.

—Hijo mío —recomendaba el padre, encerrado a solas con él en una habitación—, si por casualidad visitaras Francia, ten mucho cuidado. Las francesas son la perdición de un hombre. Y en los demás sitios rehúye los «cabarets», donde no se aprende nada bueno.

—Y nada de contestarle al capitán —cargaba en otros momentos la buena señora—. Y lleva el timón con mucha precaución para no chocar, que los barcos van como locos por el agua. Y antes de cruzar un estrecho mira bien a derecha e izquierda.

—Las francesas, hijo. ¡Ojo con las francesas!

Hasta que no arrancaba el tren que le llevaría al puerto de salida no cesaban los consejos. La

madre repetía por enésima vez lo de las ventanillas, sumando entonces las del tren. Y la última advertencia:

—Si naufragaras o te fueras a pique, pon un telegrama en seguida.

Y el acordarse desde el andén de las vergonzosas menudencias:

—¡Las agujas y el hilo de coser están en la maleta grande! ¡Y la plancha, en la pequeña!

¡Tener que oír esas cosas todo un lobo de mar, aunque embarca por vez primera! ¡Irse a pique el «Casiopea», un transatlántico enorme, veloz, seguro, lleno de preciosas mujeres!

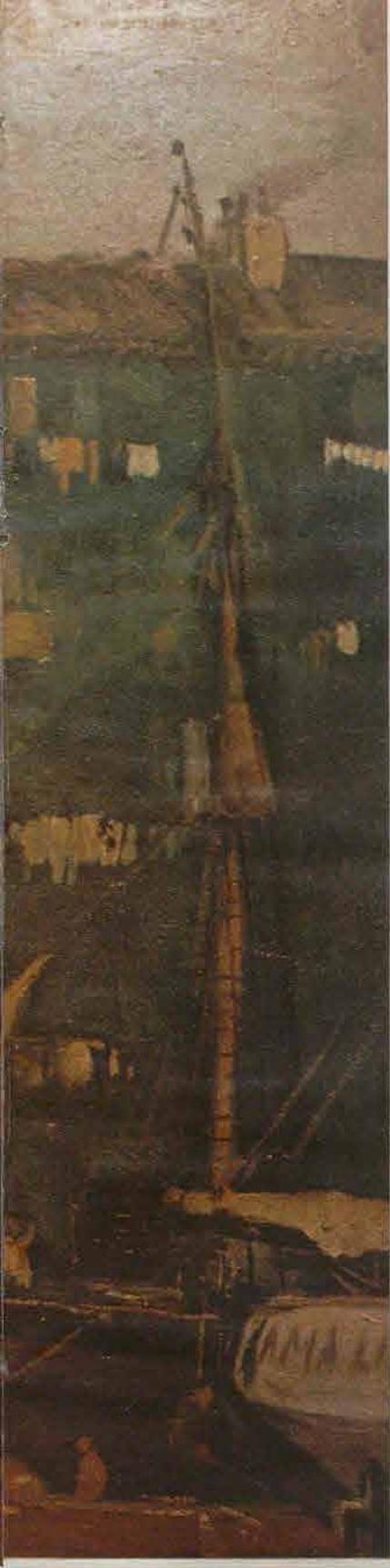
Naturalmente no podía dormir, ni leer, ni estar sentado durante el viaje. Nada más salir de la estación, tomaba un taxi y le ordenaba dirigirse a los muelles.

Tardaba mucho en localizar al «Casiopea» entre tantos barcos grandes. Aparecía en un extremo del muelle más apartado. Porque no era un transatlántico, ni era enorme, ni respiraba confianza, ni tenía intención de llevar pasajeros, ni... Sólo un vapor viejo, sucio, pequeño, con una altísima chimenea, que pedía a gritos ascender a la categoría de chatarra.

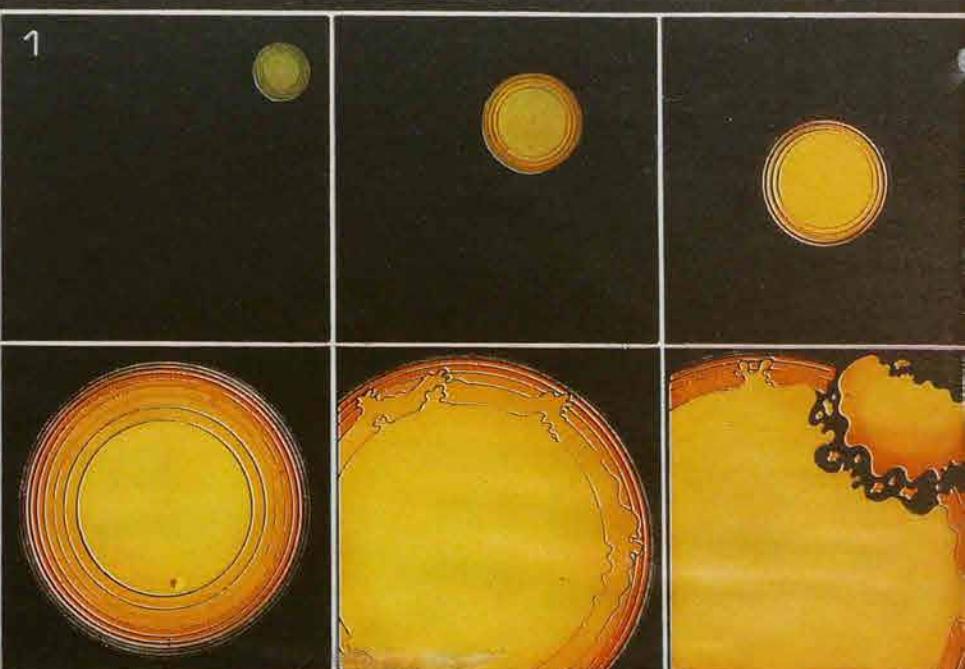
En la cámara encontraba algún oficial. No vestía uniforme, ni usaba gorra, ni fumaba en pipa siquiera. Y encima se sonreía burlonamente cuando el nuevo lobo de mar confesaba haber nacido en un pueblo donde los marinos eran tan ignorados como los faquires. Luego, para remate, se mondaba claramente de risa respondiendo a mis preguntas:

—Salimos este misma tarde... Hace ocho nudos con buen tiempo y buena mar... ¡No, hombre, no! ¡Ni a Calcuta ni a Singapore! Vamos a Avilés en lastre... Allí tomamos cargamento de carbón y marchamos a levante... Sí, hombre, así siempre...

Por aquel entonces era yo una candida oveja de mar. ■ **EL AGREGADO VITINOWSKY.**



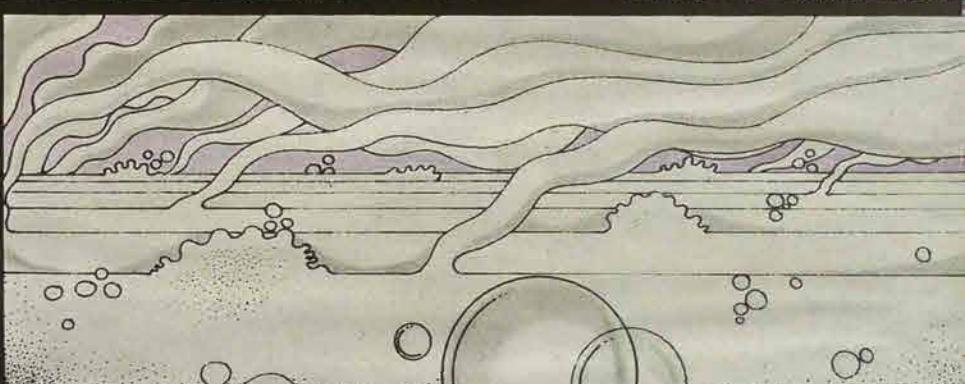
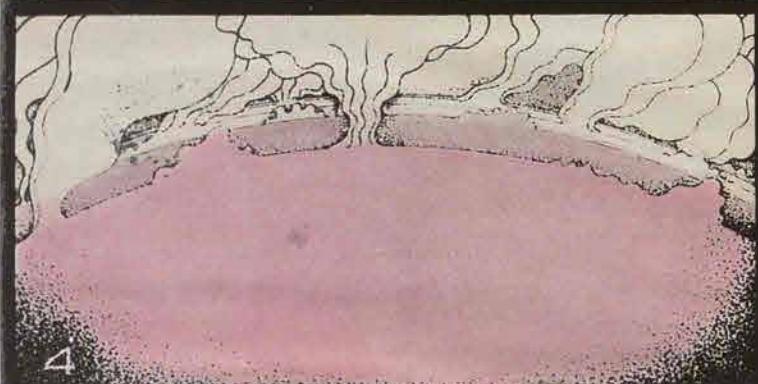
# H2O



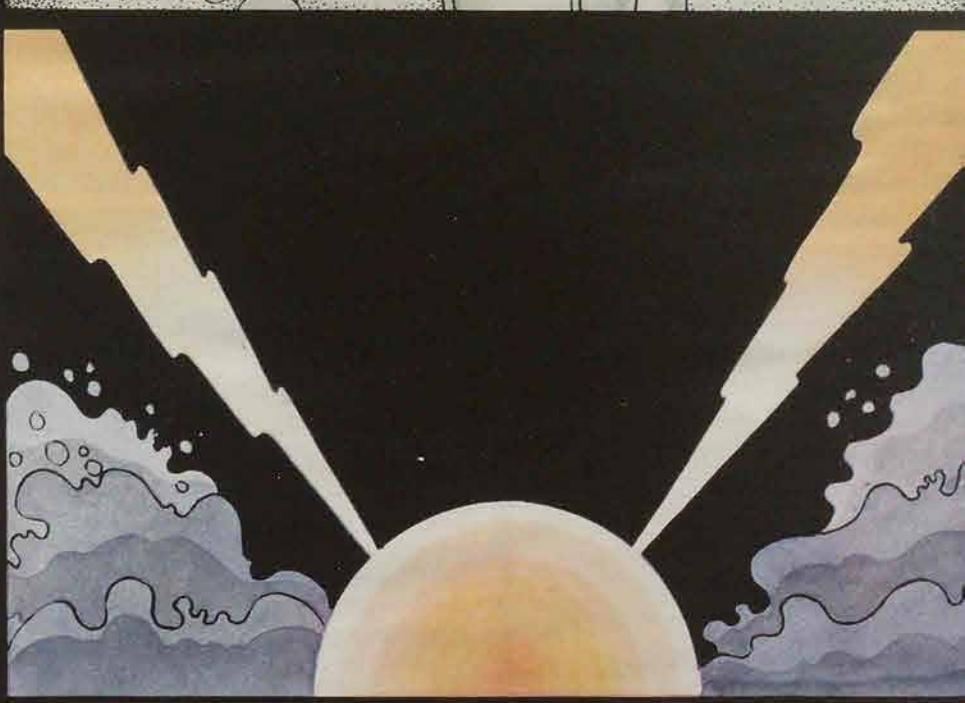
3



4



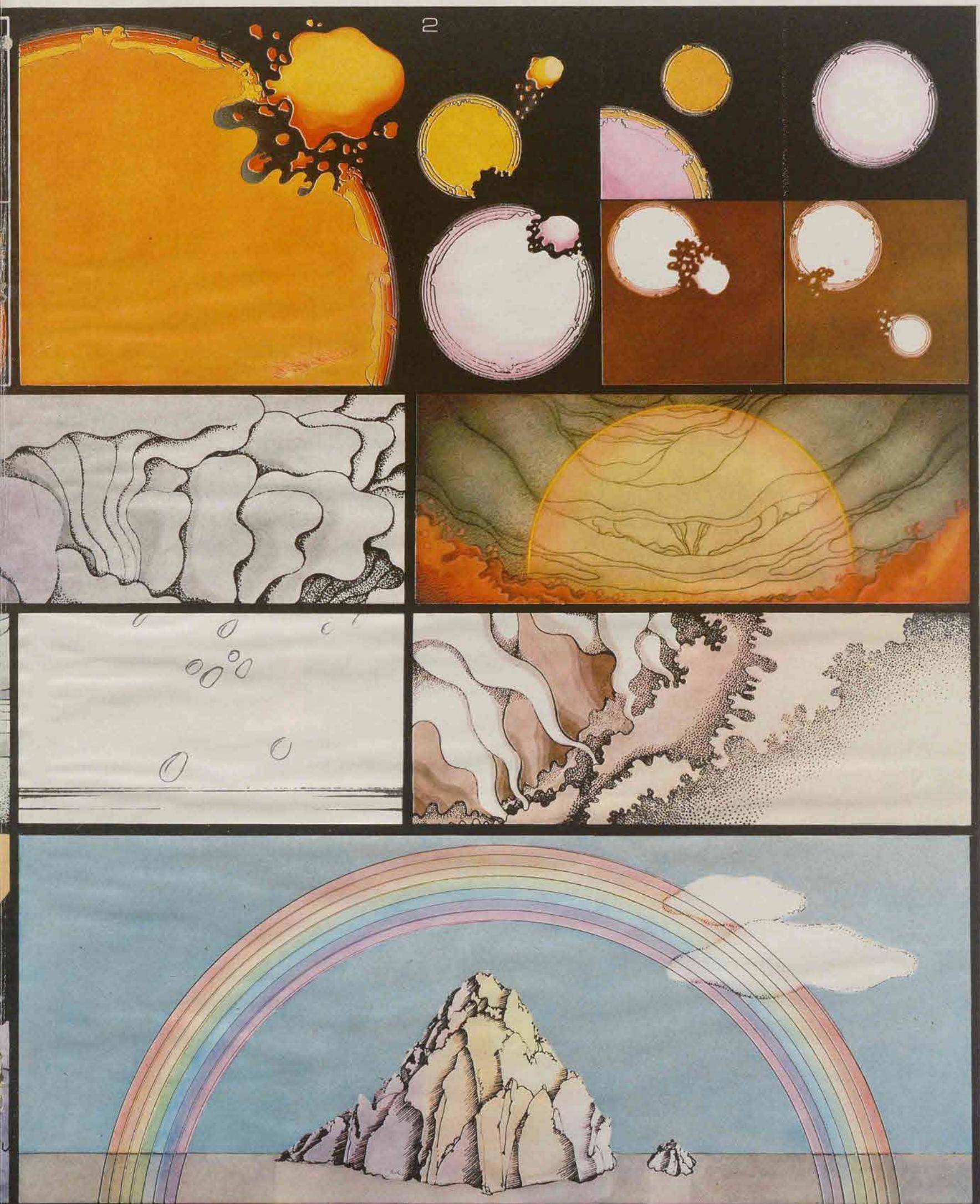
5



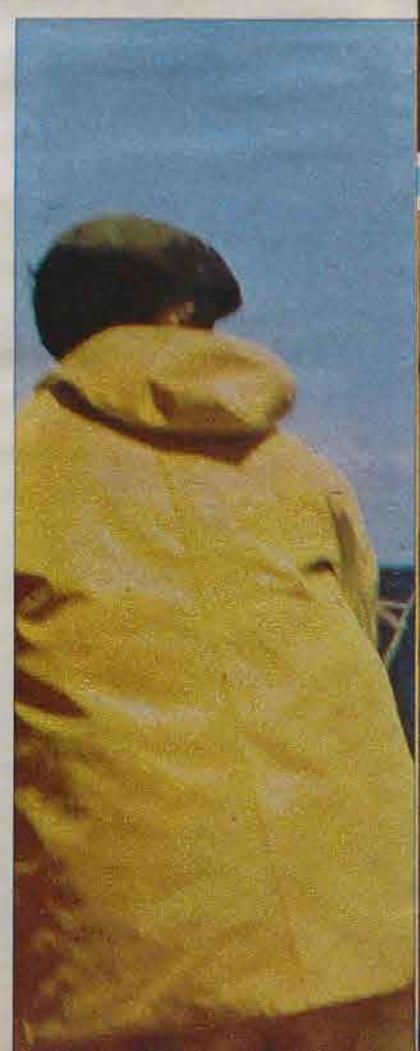
1 Cuando la Tierra comenzaba sus balbuceos era una esfera, de gases muy calientes, que con un movimiento de rotación deambulaba perdida por el espacio.

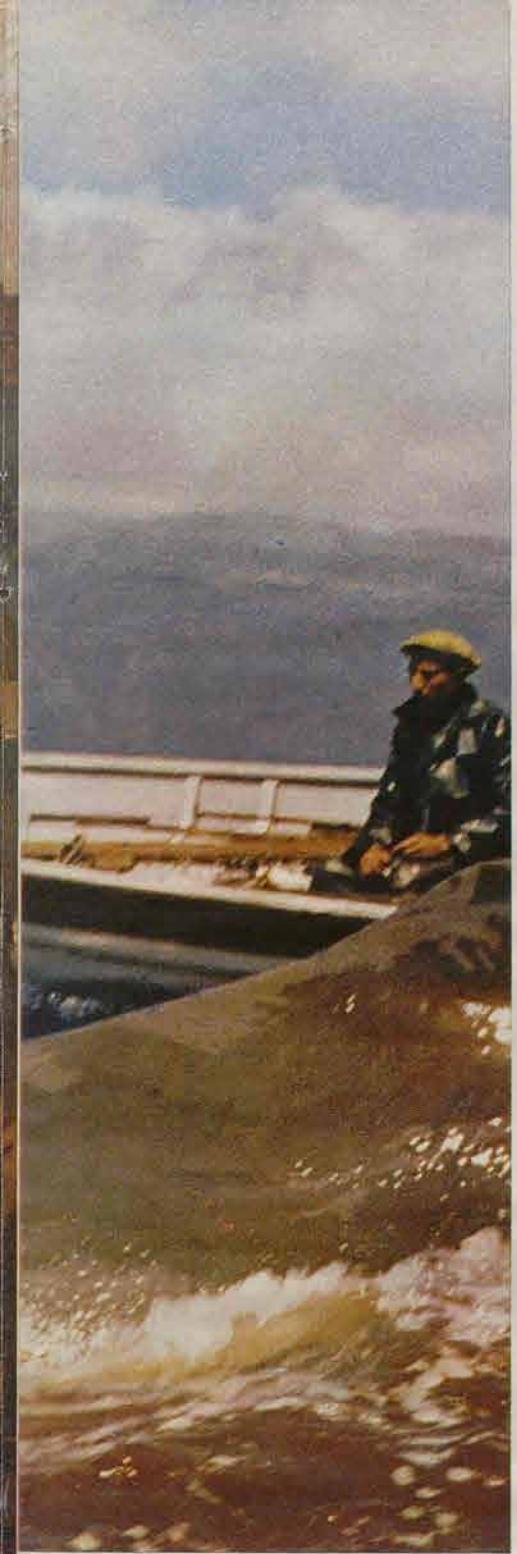
Se acababa de desprender del Sol en medio de enormes cataclismos y convulsiones. Todo esto ocurría hace dos mil quinientos millones de años.

2 Estos gases se fueron enfriando paulatinamente, convirtiéndose en una masa viscosa y semiliquida. La Luna, según algunas teorías, se formó bajo el mismo proceso que la Tierra, con la diferencia de que no partió del Sol, sino de nuestro planeta, ya que recientes descubrimientos han permitido comprobar que todavía muestra la Tierra la cicatriz producida por aquel desprendimiento: el océano Pacífico.

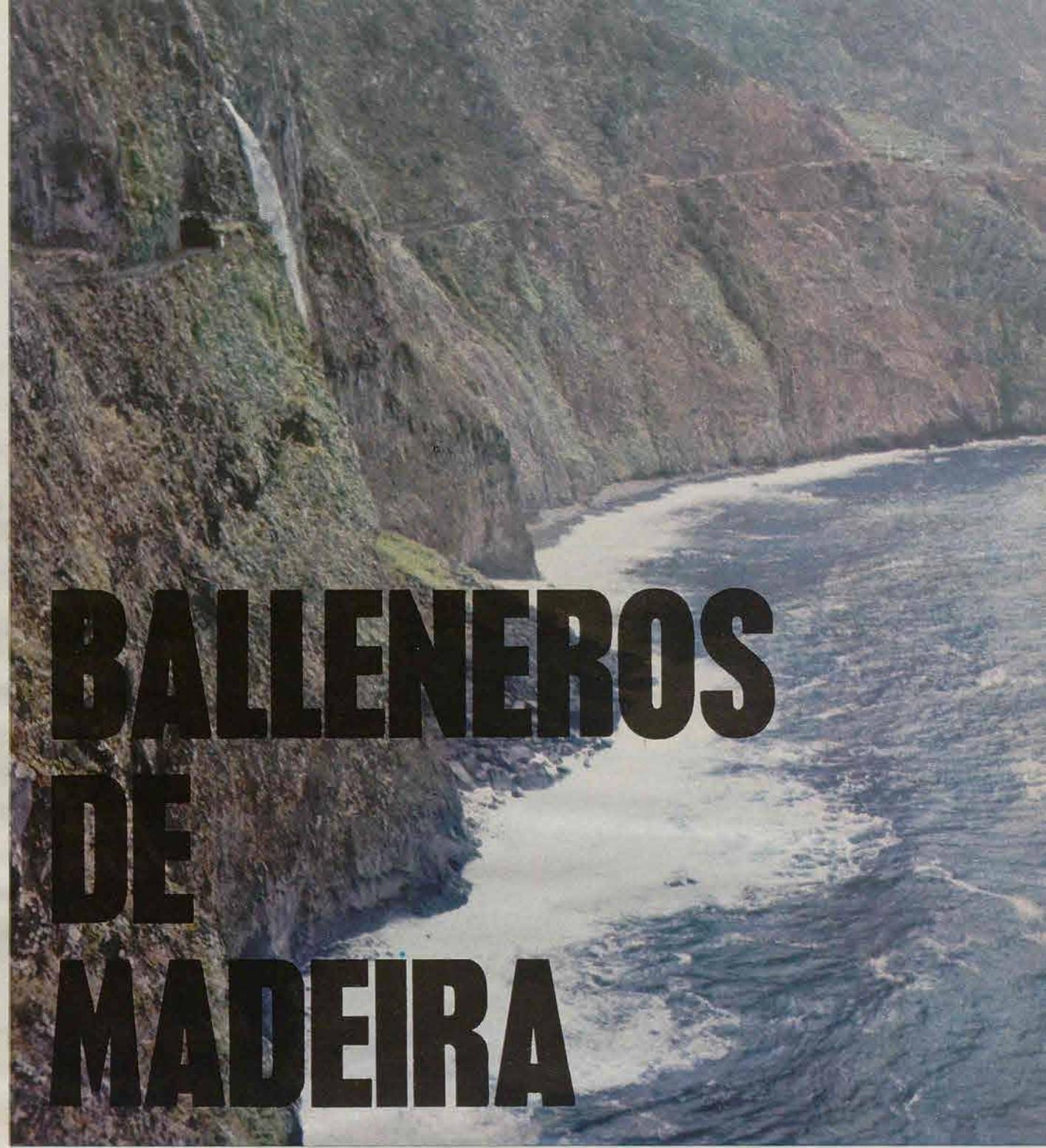


- 3 Es lógico pensar que a causa de las elevadas temperaturas el agua se evapora, pero al llegar a las capas altas sufria el fenómeno contrario, y durante mucho tiempo la Tierra fue escenario de torrenciales lluvias. La luz del Sol, al atravesar aquella cadena de tinieblas que nos rodeaba, daba a la Tierra un aspecto tenebroso y mortecino.
- 4 Dentro de la disminución de temperatura que se observaba, llegó un momento en que el agua ya no se evaporó, y comenzó a concentrarse en las depresiones y zonas más bajas formando así los océanos y mares.
- 5 Estas convulsiones y cataclismos cargaron eléctricamente el ambiente y comenzaron a desencadenarse impresionantes tormentas. Estas descargas eléctricas, actuando sobre las aguas, las dispusieron a originar vida, tanto animal como vegetal, en mejores condiciones que las regiones secas.



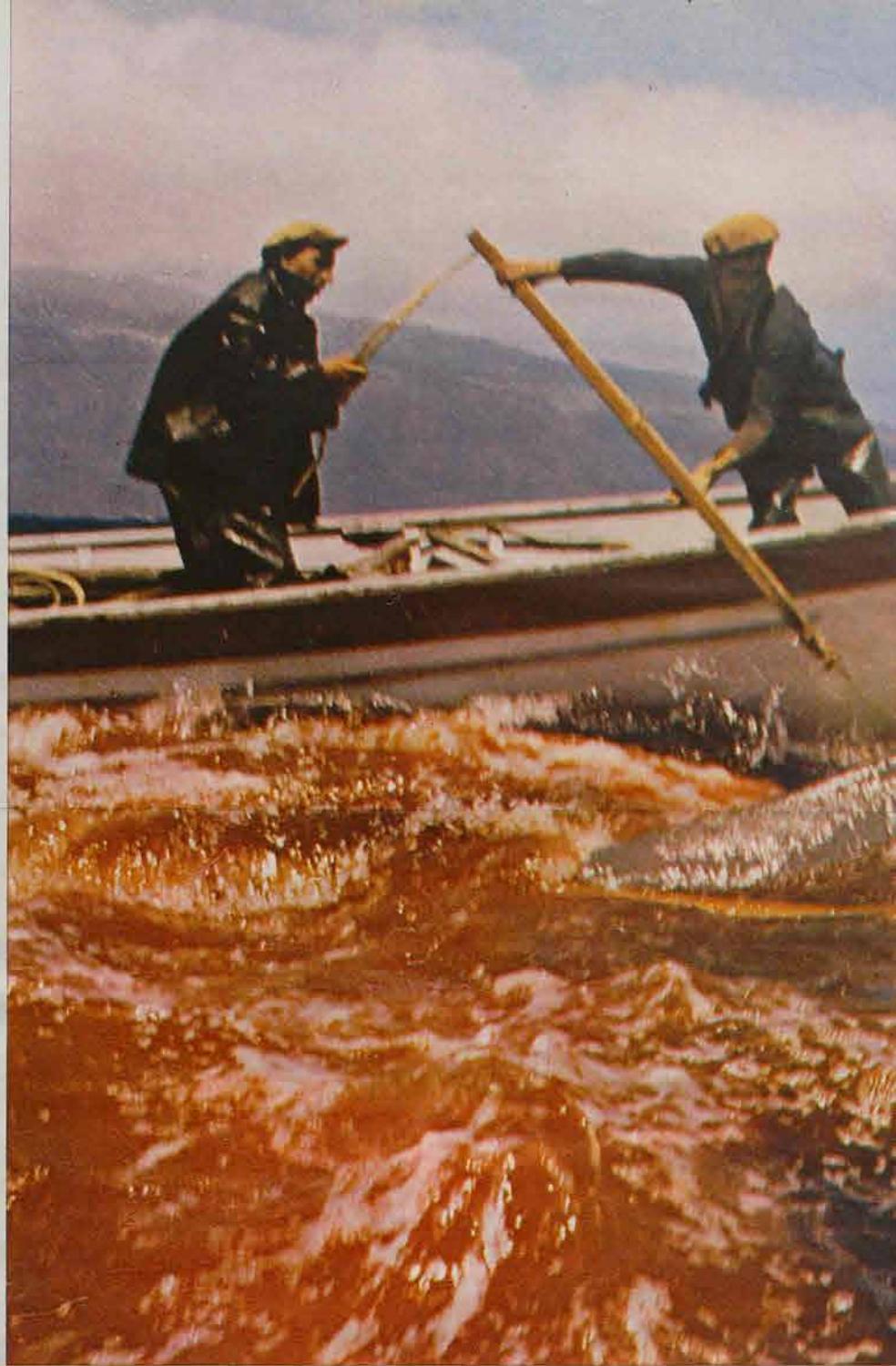


# BALLENEROS DE MADEIRA



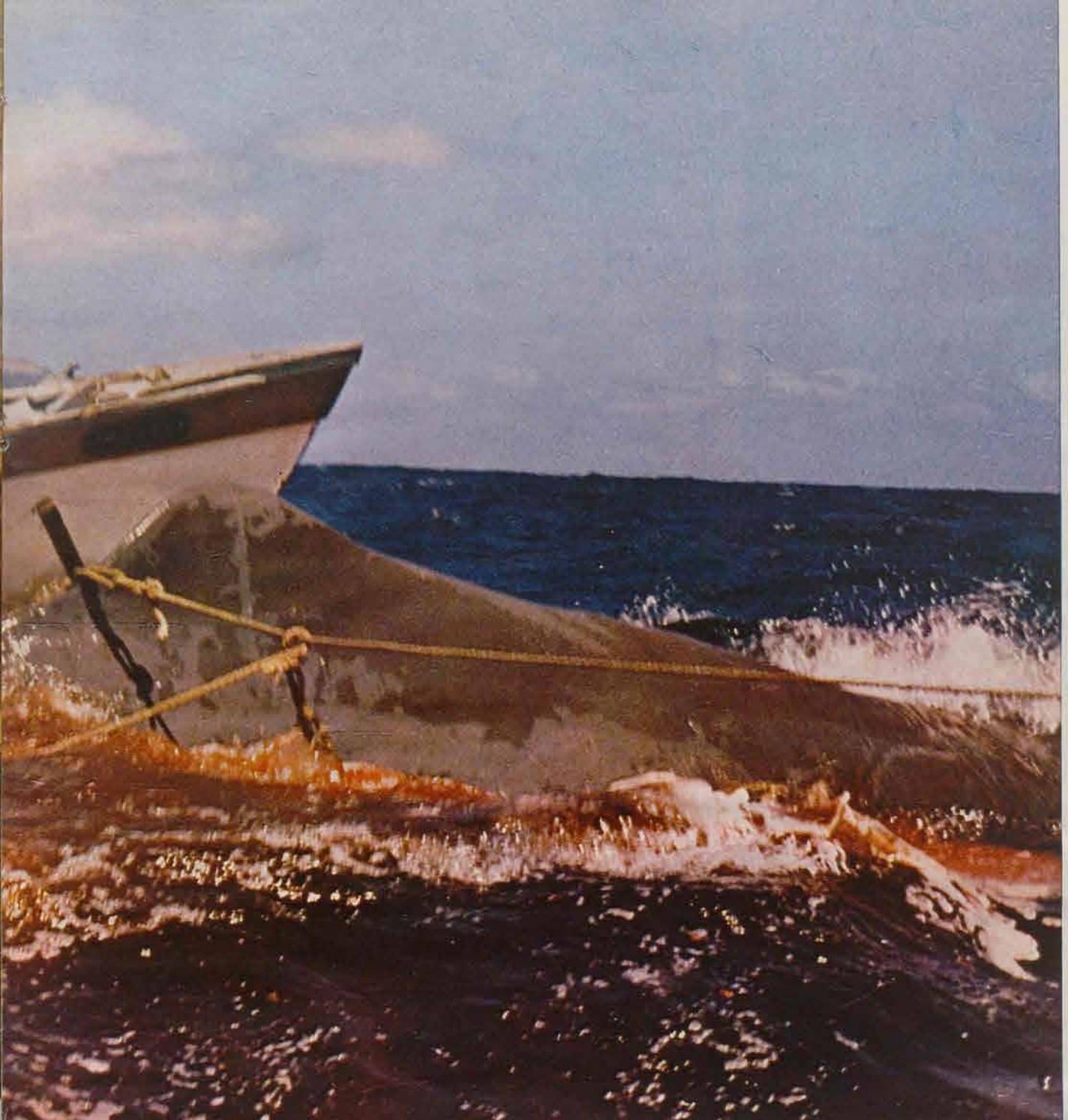
Texto:  
Ricardo Franco

Fotos:  
Javier Pérez Zofio,  
Ricardo Franco,  
Gertie Cuadras



**AUN UTILIZAN  
LA PRIMITIVA TECNICA  
DE ARPONEAR A MANO**





La Madeira es una isla que tiene forma de velero antiguo; es estrecha, larga y muy alta. En quince kilómetros se pasa de los bananeros más exuberantes, bananeros de plata, de las orquídeas más variadas y de los macizos de hortensias, a densos bosques de pinos y de gigantescos eucaliptos; se pasa del nivel del mar a dos mil metros de altitud. Los madeirenses son en su gran mayoría africanos blancos, descendientes de los primitivos colonos portugueses. Su portugués es, sin embargo, más suave que el continental, sin llegar a la suavidad brasileña. Su carácter es isleño: tranquilo, ceremonial y con una indudable tendencia al britanismo. Los madeirenses están por todas partes en una isla sobrehabitada, que da una de las mayores densidades de población del mundo. Las Ilhas Desertas están deshabitadas, y sólo se ocupan de ellas los «fados» isleños, que cantan la soledad y la mar. «Navegar e preciso, viver não e preciso».

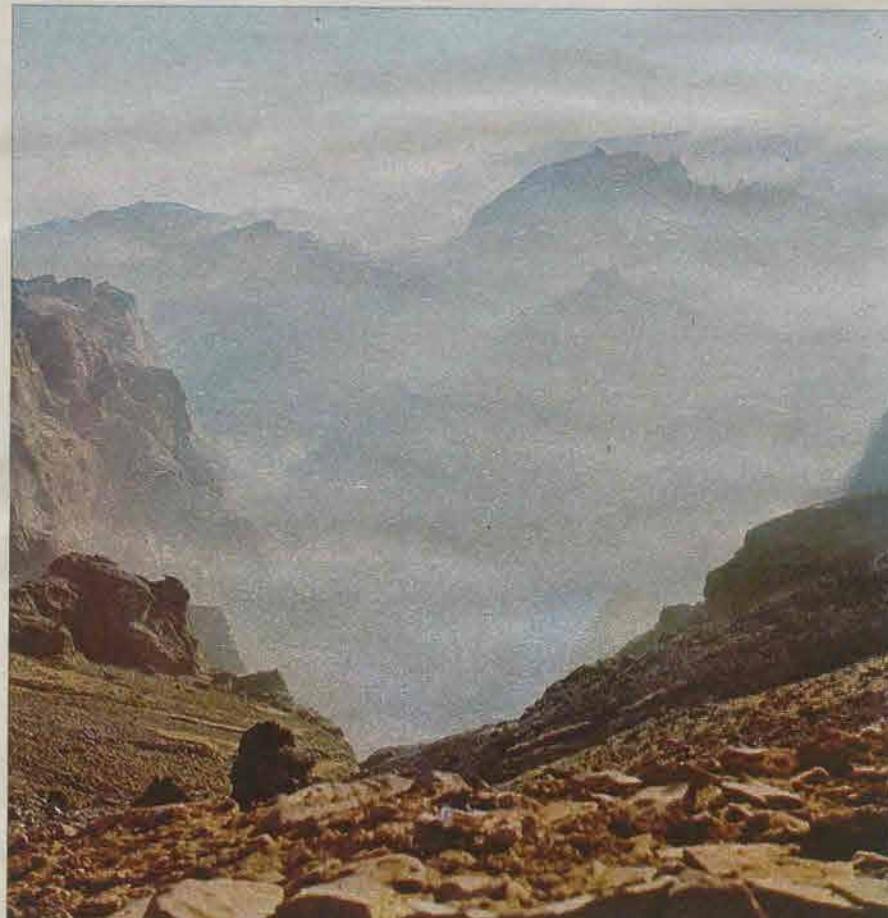
Está en una de las rutas de las ballenas y cachalotes. Las ballenas se diferencian de los cachalotes en el tamaño, pues suele ser la ballena más grande y pesada; en la dentadura, que la ballena ha visto sustituida por un entramado de barbas semiduras que le impiden comer otra cosa que plancton, y, sobre todo, en el carácter. La gran ballena es abobada, simple, torpe y bonachona, causando estragos su torpeza y su carácter, eminentemente asustadizo. El cachalote, que puede llegar a ser tan grande como una ballena mediana, es mucho más astuto, más agresivo y, además de su enorme cuerpo, está armado de una boca descomunal, por la que traga hasta tiburones de cuatro metros y pulpos gigantescos. Es muy curiosa la presencia del cachalote en la historia y en la leyenda, disfrazado siempre bajo el nombre de ballena: Jonás, en el vientre de un cachalote; «Moby-Dick», el cachalote blanco; etcétera.

A lo largo de la costa de la isla, en altísimos acantilados, hay varios puestos de vigilas, que, con poderosos prismáticos, descubren el paso de las ballenas. Cuando las ven gritan: «Baleia a vista», y luego telefonean a la fábrica dando este idéntico grito. Allí se preparan en una hora, aproximadamente, para salir. Las balleneras tienen unos siete metros de eslora, y son ligeras y rápidas.



simas. La tripulación consiste en un timonel muy hábil, que suele hacer el papel de capitán de la pequeña embarcación; un arponeiro, que siempre va en proa y que continuamente tiene un arpón a mano, que lo utiliza contra todo objeto flotante, animado o inanimado, e incluso contra alguna que otra gaviota despistada en vuelo. Los otros dos tripulantes se encargan de sacar el agua que entra en la lancha sin interrupción, sobre todo cuando la ballena ha sido arponeada y huye arrastrando velozmente la cuerda enrollada en el centro de la ballenera.

La táctica de la pesca de la ballena se basa en el carácter asustativo de las mismas. Se localiza la ballena, y ésta, al oír las balleneras acercándose, se sumerge con la intención de huir, y permanece bajo el agua durante cerca de una hora y media. Mientras tanto, las balleneras se colocan en un círculo muy amplio, dentro del cual calculan que tendrá que salir el mamífero gigante a respirar. Cuando éste emerge, le acosan de nuevo, y sin tiempo para poder respirar suficientemente, se vuelve a sumergir, ahora sólo por unos veinte minutos. El círculo se estrecha, y cuando vuelve a salir, la ballena está ya exhausta, y no se sumerge sino por segundos. En ese momento, y atacándola por un costado, el arponeiro le hiere levemente con su pequeño arpón, y la ballena huye, pero ya prendida por la cuerda que está atada al arpón. Cuando vuelve a



cansarse, la ballena se acerca, y el arponeiro le perfora los pulmones con unas lanzas muy largas que están engrasadas, y al inundársele los pulmones de sangre, la ballena muere ahogada. En la práctica no todo sucede de manera tan ideal.

#### REFLEXIONES SOBRE GANANCIAS Y VEDAS

Tres ballenas, o, concretamente, una ballena y dos cachalotes fueron muertas aquel día, y sin demora alguna, descuartizadas totalmente al día siguiente. Con

idéntica habilidad a la mostrada sobre las balleneras con cabos y arpones, partían los bravos pescadores las ballenas en mil pedazos. Toneladas de aceite se extraería de cada ballena y se vendería de manera ventajosa a la industria de jabones y perfumes, si bien la mayor parte de los beneficios irían a parar a las arcas de quienes no sólo no se han acercado a una ballena, sino que ni siquiera viven en la Madeira: descansan en Lisboa. Mientras tanto, los marineros me explicaron los trabajos que realizan en tierra durante el tiempo que las

ballenas no eligen pasar frente a sus costas, al alcance de sus arpones.

Los grandes barcos balleneros están en puerto en la actualidad, pues ha sido prohibida la pesca de la ballena en todo el mundo y por el período mínimo de diez años, por los organismos internacionales competentes, medida esta promovida y apoyada por los principales países balleneros: URSS, Japón, Noruega y Gran Bretaña, sobre todo. Los pescadores de ballenas en la Madeira han sido autorizados a continuar pescando, debido al escaso número de animales que consiguen al año, alrededor de 120 ejemplares, al continuar pescándolas de forma tan arriesgada y primitiva.

Mientras contemplaba el asombroso panorama de un mar por donde mil ballenas iban y venían de manera casi despreocupada, se me hacía difícil considerar su especie en peligro de desaparición, y más amenazadas que por las nuevas técnicas de pesca, por el cañón y el radar, por los enormes barcos-fáctoria, más amenazada por todo ello que la especie de las ballenas, vi la especie de los primitivos y arriesgados balleneros, los que insultan al monstruo mientras lo acribillan, los que se juegan la vida por nada, y les vi desaparecer, como lo han hecho en todo el mundo, que de ellos sólo pervive el recuerdo de una ballena blanca y de un capitán cojo, y la nostalgia de un tiempo de viajes y aventuras, la nostalgia del peligro... ■

R. F.

# RINCON DE LOS LIBROS

Por NORAY

## Geografía humana \*



1

Sociedad  
Económica

## "GEOGRAFIA ILUSTRADA LABOR"

4 volúmenes. 1.200 ilustraciones.

"El Atlas ilustrado Labor". 1 volumen.

240 fotografías. 32 láminas color. 48 páginas de mapas.

Por la simple enumeración de las características de esta magna obra nos damos cuenta de su amplitud. Al hojearla observamos su magnífica presentación, su amplia y acertada selección de fotografías, así como la excelente impresión de los mapas. La Editorial Labor obsequia al posible lector-comprador de la geografía con el Atlas ilustrado, el cual contiene una importante información cartográfica amparada por el prestigio del Instituto Bertelsmann.

La Geografía Ilustrada cuenta con la participación de trece expertos dirigidos todos ellos por el doctor J. Vilá Valentí, catedrático de Geografía de la Universidad de Barcelona.

Habitualmente entendemos por geografía la simple enumeración de países, ríos o capitales de nombres más o menos exóticos. Aceptamos ideas y las mantenemos pese a que la ciencia geográfica dista mucho de ser simple enumeración de lugares. Quizá lo que primero sorprende al hojear esta obra sea la variedad de temas que tocan sus múltiples capítulos. Desde el medio ambiente y sus problemas a los bloques políticos. Desde un análisis de la pesca, en tanto que actividad económica primaria, a los problemas de los países subdesarrollados. Pues bien, estos temas y otros muchos se integran perfectamente en la geografía humana, de la que se ocupa los dos primeros volúmenes de la obra aquí reseñada. Quiere ello decir que en estos volúmenes se informa con un sentido moderno de lo científico de diversos temas a los que no podemos desconocer, porque, en definitiva, lo geográfico afecta directa e inmediatamente al hombre.

De otra parte, cabe destacar en esta obra el espíritu objetivo, o al menos con pretensión de serlo, de su información. No trata tanto de convencer, como de mostrar, y ello lo hace con un lenguaje asequible a los más.

Obra, pues, importante, tanto por su contenido como por su presentación, en la que los temas humanos, económicos, políticos y sociales se interrelacionan con los estudios geográficos, lejana ya la creencia de que geografía es sinónimo de ríos, pueblos y provincias, dichos de «carrerilla».

## "EL MAR"

de Robert C. Miller

316 páginas.

243 ilustraciones.

83 en color.

Editorial  
Seix Barral.



ROBERT C. MILLER

En este libro, lujosamente editado, se trata de los vientos y galernas exteriores, las corrientes y mareas internas, los volcanes que lo surcan, los abismos y montañas del fondo marino, su antiquísimo subsuelo. Toca igualmente el tema de la vida, desde el microscópico plancton al levitán, que se desarrolla desde hace millares de años en sus profundidades. Trata también de la relación inmemorial del hombre con la mar, de su lento aprendizaje en la navegación, su penosa extracción de comida y de la futura importancia del mar en el suministro de alimentos, sustancias químicas y hasta la propia agua, para satisfacer las crecientes necesidades de los pueblos que se multiplican en la faz de una Tierra superpoblada.

En otras palabras, este libro combina la biología marina con la oceanografía, la metereología, la exploración

de las profundidades del mar y los trabajos de los pescadores. El autor es un científico, antiguo director de la Academia de Ciencias de California, que escribe con agilidad y explicando los fenómenos científicos con sencillez.

El autor nos habla también de las dificultades de trazar una cartografía de los océanos, los hallazgos del Año Geofísico, la desalinización del agua marina, el control del tiempo, el cultivo de bancos pesqueros, y del suelo submarino: el petróleo y la mineralogía del mar.

Libro, en resumen, de una amplia temática, analizada toda ella con rigor y amenidad. Las fotos, mapas y dibujos que le acompañan sirven de perfecta apoyatura para el objetivo propuesto: la difusión de los conocimientos del hombre sobre el mar.



## "BARCOS DE HOY"

de Jean Riverain

69 páginas.

Plaza & Janés, S. A.,  
Editores.

más amplia divulgación de la mar.

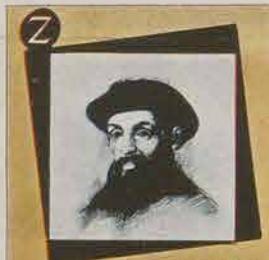
Para ello, se apoya en una amplia serie de ilustraciones, que ocupan más espacio que el texto. Pienso que, en ocasiones, estos libros teóricamente infantiles conllevan una amenidad y ausencia de pedantería que los hacen mucho más atractivos para los que ya no somos niños.

Libro destinado, en principio, al público infantil, y que, sin embargo, admite perfectamente la lectura por gentes de toda edad. Escrito con un lenguaje claro y directo, consigue lo que pensamos que pretende: una divulgación de las embarcaciones más comunes y cotidianas, lo que en última instancia presupone una

# RINCON DE LOS LIBROS

Por NORAY

«MAGALLANES». De STEFAN ZWEIG. 203 páginas. Editorial Juventud, S. A.



MAGALLANES

por STEFAN ZWEIG

EDITORIAL JUVENTUD

Stefan Zweig goza ya de la suficiente celebridad como para que aquí intentemos descubrir algo nuevo sobre él o su obra. En este volumen se habla de la odisea de Magallanes y Elcano en su vuelta al mundo. Zweig muestra toda su amabilidad y habilidad para narrar los hechos, utilizando para ello toda la documentación que le fue posible. Nos dice el autor que el libro, que el deseo de escribirlo surgió en una cómoda travesía hacia América del Sur, a bordo de un lujooso transatlántico, y el sentimiento que le impulsó a hacerlo no fue otro que el de la vergüenza. En un momento dado del viaje comenzó a quejarse de la monotonía del mismo, pese a que el citado barco gozara de todos los adelantos imaginables. Surge la reflexión y el avergonzamiento al pensar en Magallanes y sus hombres, que a bordo de cinco débiles embarcaciones dieron la primera vuelta al mundo. Tras los primeros momentos de desconcierto, decidió documentarse para ensalzar a los protagonistas de una de las gestas más increíbles de los humanos; fruto de todo ello es «Magallanes».

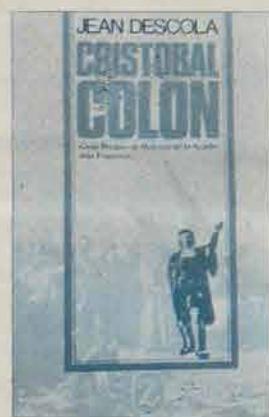
«VERDADERA HISTORIA DE LA REBELION EN LA "BOUNTY"». Compilador: GEORGE MACKANESS. 268 páginas. Ilustraciones de Jaime Azpelicueta. Editorial Juventud, S. A.



ceso que conmovió a la opinión pública inglesa, y a los marineros de todo el mundo, en las posteriores del siglo XVIII: el motín de la "Bounty".

Asistimos, pues, a la narración de los hechos tal y como la describen sus protagonistas. La rebelión en el barco de guerra y las peripecias que pasaron el capitán Bligh y diecisiete hombres a bordo de una chalupa, en un viaje de 4.000 millas. Constan, igualmente, las actas del consejo de guerra que condenó a los amotinados, y el alegato en favor del jefe de la sublevación, redactado por un hermano del mismo. Este libro es, pues, base y fuente de numerosos relatos literarios, a más de versiones cinematográficas.

«CRISTOBAL COLON». De JEAN DESCOLA. 216 páginas. Editorial Juventud, S. A.



Es este un volumen más a contabilizar en la amplia bibliografía que existe sobre Colón y su aventura, con el aliciente de que resulta ser Gran Premio de Historia de la Academia Francesa, garantizado.

tía suficiente para leer el libro con atención.

Creo que el segundo título de la obra, que no aparece en portada, es mucho más significativo: «El infeliz descubridor de un mundo. Colón y su gesta», puesto que Descola analiza el proceso que sigue el protagonista, desde unos momentos de gloria a una vida oscurecida. Libro documentado, en él se nos muestran una serie de facetas y hechos, no excesivamente divulgados, del gran descubridor.

«LA EXPEDICION DE LA "KON-TIKI"». De THOR HEYERDAHL. 223 páginas. Editorial Juventud, S. A.



El nombre de la "Kon-Tiki" entra de lleno en el terreno de lo mítico, en el campo de las grandes aventuras humanas, y ello es debido a un grupo de seis personas dirigidas por Heyerdahl, en quien lo científico —etnólogo— se compagina con lo intrépido.

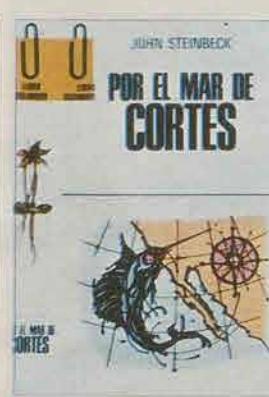
En este libro se narra, con un estilo vivaz, las peripecias que ocurrieron al grupo, a bordo de una balsa construida a imagen y semejanza de los modelos antiguos, para demostrar la posibilidad de realizar grandes viajes con muy pocos medios. Desde el Perú a la Polinesia, Heyerdahl y su grupo probaron que las embarcaciones de balsa sudamericanas poseen cualidades superiores a las comúnmente aceptadas por el científico moderno, y que los pueblos primitivos eran capaces de hacer travesías inmensas por el mar abierto.

«POR EL MAR DE CORTÉS». De JOHN STEINBECK. 445 páginas. Ediciones G. P.

Steinbeck forma parte del grupo de escritores norteamericanos que, bajo la denominación

de «generación perdida», aportó al panorama literario de comienzos de siglo una sabia nueva y revolucionaria. Con el paso del tiempo, y como suele ser frecuente, los integrantes de dicho grupo fueron adoptando posturas vitales, ideológicas, cada vez más dispares entre sí. El autor del libro que reseñamos fue quizás uno de los más espectaculares casos del giro político. De una juventud crítica, con un marcado carácter social, llega a una vejez conservadora, cuando no claramente retrógrada. Sin embargo, su estilo, su técnica narrativa posee una enorme fuerza expresiva, una maravillosa capacidad descriptiva.

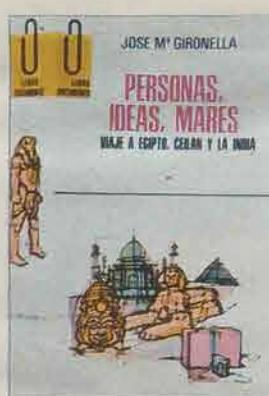
«Por el mar de Cortés» es el diario de una expedición realizada a través del golfo de California, a bordo del «Western Flyer». Steinbeck, con su agudeza y sencillez características, describe las relaciones entre los miembros de la expedición y las incidencias, ya dramáticas, ya cómicas, del singular viaje.



nación de «generación perdida», aportó al panorama literario de comienzos de siglo una sabia nueva y revolucionaria. Con el paso del tiempo, y como suele ser frecuente, los integrantes de dicho grupo fueron adoptando posturas vitales, ideológicas, cada vez más dispares entre sí. El autor del libro que reseñamos fue quizás uno de los más espectaculares casos del giro político. De una juventud crítica, con un marcado carácter social, llega a una vejez conservadora, cuando no claramente retrógrada. Sin embargo, su estilo, su técnica narrativa posee una enorme fuerza expresiva, una maravillosa capacidad descriptiva.

«Por el mar de Cortés» es el diario de una expedición realizada a través del golfo de California, a bordo del «Western Flyer». Steinbeck, con su agudeza y sencillez características, describe las relaciones entre los miembros de la expedición y las incidencias, ya dramáticas, ya cómicas, del singular viaje.

«PERSONAS, IDEAS, MARES». De JOSE MARIA GIRO-NELLA. 313 páginas. Ediciones G. P.



El autor, perfecto conocedor de la fauna marítima, presenta en este libro de su serie «Curiosidades de la Naturaleza», las divertidas y sorprendentes costumbres de los peces más raros de todos los mares. Así nos habla de los peces que construyen nidos, los peces-escopeta, los asombrosos peces viajeros, los peces venenosos, los acorazados y, en suma, de los más extraños misterios submarinos.

Qué duda cabe que en estos últimos tiempos en los que lo ecológico, la preocupación por la conservación de la Naturaleza, del medio ambiente, surge casi diariamente en la prensa de todo el mundo, los libros de Hyatt

Verrill, con su erudición naturalista, cobran un especial relieve. Si se comienza a tomar conciencia del problema, como tal parece, libros en los que se nos narra la vida y costumbres de los animales resultan imprescindibles para amar y respetar ese medio ambiente en el que nos desenvolvemos.

«EXTRANAS CRIATURAS DEL MAR». De A. HYATT VERRILL. 228 páginas. Editorial Destino.



Este libro forma parte de una serie del mismo autor que, bajo el título general de «Curiosidades de la Naturaleza», parece ser alcanza el éxito universal en cuanto a difusión. De otra parte es de justicia señalar que Hyatt Verrill tiene una gran reputación en tanto que naturalista. Ha dedicado más de cincuenta años al estudio y observación de las costumbres de los animales en los más diversos lugares del mundo, publicando más de cien libros sobre historia natural y materias afines.

En el volumen de su serie que aquí reseñamos, nos cuenta de las costumbres de los seres raros que habitan los océanos: peces, cangrejos, langostas, camarones, esponjas, anémonas y un largo etcétera. Su estilo es claro y perfectamente asequible. Creemos que consigue lo que él mismo se propone, «contar las historias de diversas criaturas del mar, describir sus vidas y costumbres, sus ambientes y peculiaridades; todo ello de un modo sencillo, fácil de comprender y exento —en cuanto sea posible— de términos técnicos».

El libro aumenta su interés y didáctico por el agradable número de ilustraciones que le acompañan.

## CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.<sup>o</sup>

Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex: 76012 FCISA

**FRICOISA**  
frio comercial e industrial, s. a.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA:  
**FRICOISA**

## LIBRERIA "ATLAS"

C/. Corrida, 41 - Teléf. 34 64 17

GIJON (Asturias)

MATERIAL DE ESCRITORIO, OBJETOS PARA REGALO. LIBRERIA EN GENERAL Y TEXTOS PARA PATRONES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS.

# EL "GORDO", EN PUERTO DE VEGA



Manuel, dueño del concurrido bar, es levantado en hombros por algunos de los afortunados poseedores del premio «gordo». Pero el depositario de los cien millones y pico es el «Pituso». (Foto: GUERRERO.)

PUERTO DE VEGA. (De nuestro correspondiente, enviado especial).— Puerto de Vega es una población casi por entero compuesta de marineros y pescadores que en no pocos casos alternan el remo con el arado. Pertenece al municipio de Navia, a mitad de camino de esta villa y de la de Luarca. El censo de sus habitantes anda, más o menos, por los dos mil quinientos, y de ellos, unos ciento ochenta son navegantes, y otro número igual, aproximadamente, pescadores que tripulan una treintena de embarcaciones dentro de la definición genérica de «bajura».

Primero que Puerto fue Vega de los Caballeros. Está en la historia de los buenos y esforzados navegantes de gran cabotaje, de los «indianos», y con Jovellanos, el insigne patrício asturiano que de arribada forzosa enfermó y murió allí un día del mes de noviembre de 1811.

Desde entonces acá, pocos acontecimientos trascendentales alteraban su vivir pacífico y laborioso. Sólo aquellos de signo infortunado que la condición marinera de la mayor parte de su gente adulta da ocasión a ello.

Ahora, la tradicional lotería navi-



## ● MAS DE CIEN MILLONES DE PESETAS DE LA LOTERIA DE NAVIDAD, REPARTIDOS ENTRE LOS PESCADORES.

deña arribó allí de la mano y ocasión del segundo premio. Así como ciento y pico largo de millones de pesetas (¡vaya calada... sin pasar por rula!) provoca uno de los repartos más sustanciosos y proporcional sobre un núcleo de población, pues este premio, bien directa o indirectamente, a través de un miembro de la familia de los de «bajo el mismo techo», le ha tocado a todos.

Las anécdotas, lo sucedido a raíz de la primera noticia y su confirmación, son de lo más variado y pintoresco; en el mismo pueblo, en «las fuentes distribuidoras»: la farmacia y el bar de «Pituso» (buena combinación), el primer alborozo; en el muelle, a la espera de los barcos de

regreso, como en los que entraron en Luarca y Avilés, que, de inmediato, quedaron amarrados «hasta más ver».

La nueva y alegre animación de este hasta hace pocos días modesto Puerto de Vega, continúa. Los teléfonos no contestan, una forma de librarse de los asedios. Los «ardores» de estómago tienen en estos días otro origen. Con tal que no pasen a úlcera... Lo que sí puede asegurarse es que el «Niño» se verá fuertemente asediado desde aquí. «Dinero llama a dinero», y como «Pituso», principal distribuidor de la suerte que hoy se festeja en Puerto de Vega, parece tener buena mano, ya se le mira como a un «mecenas». ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

# BELEN SUBMARINO EN EL CANTABRICO

## ● FUE COLOCADO A LA ENTRADA DEL PUERTO DE AVILES.

Un buen día, a alguien se le ocurrió, para calmar las aguas de un Cantábrico enfurecido, o para iluminar a los navegantes que no podrán pasar las Navidades en puerto, colocar en la entrada de la ría de Avilés un pequeño Belén. La idea tuvo acogida entre los medios marítimos de nuestra ciudad, y en seguida comenzaron los preparativos.

Había llegado el momento. Un pequeño grupo de personas, entre las que se encontraban invitados, informadores, autoridades y los hombres-rana del GEAS. La mar se encontraba un poco arisca aquella tarde, como si se resistiese a que se utilizasen sus aguas sin su previo permiso.

Poco más o menos a la hora anunciada, el gran remolcador «Adelantado» atracaba lentamente donde nosotros nos encontramos. Mientras, como una mariposa revolotea una flor, la lancha neumática de la Ayudantía Militar de Marina hacia pasadas a gran velocidad, describiendo círculos en torno nuestro. En una lancha motora se habían acomodado los hombres-rana y los fotógrafos. A una señal del «Adelantado» pusimos proa a alta mar.

A la altura de la Covallonga, y a pocos metros del acantilado, un hombre-rana trató de encontrar un lugar apropiado, mientras que unas olas enormes levantaban montañas de espuma a su alrededor. Habría que probar más adentro. Retrocedimos unos metros, y cerca de un penasco que sobresale entre las aguas se dispuso el anclaje del Belén.

Por medio de la lancha neumática se enviaron las instrucciones pertinentes, e inmediatamente el resto del equipo de hombres-rana, que aún permanecía a bordo de la lancha, se colocaron sus botellas y escafandras y se lanzaron al mar entre la expectación general —en los acantilados cercanos y al pie del faro se habían concentrado pescadores y curiosos—. Con un cuidado infinito, los hombres-rana del GEAS sujetaron el Belén, cubierto por una burbuja de cristal y sujeto por una red atada a una plancha de metal de cincuenta kilos de peso. Tras unos momentos de espera, comenzaron aemerger los buzos entre los aplausos del público y la curiosidad de los marineros de los barcos y pescadores que pasaron a nuestro lado incesantemente durante toda la operación. Con tres sirenazos del «Ade-

lantado», se dio por finalizada la colocación del Belén submarino, organizado por «La Voz de Avilés». Esperemos que esto, que fue una idea feliz, se convierta en una tradición de un lugar tan apegado al mar y sus costumbres como es Avilés.

Como despedida, el práctico mayor del Puerto nos dio una vuelta, a toda máquina, a la entrada del canal de ensanche. A lo lejos, el Sol amarillento de la tarde daba los últimos balbuceos del día, mientras que las olas de un Cantábrico reactivado se estrellaban contra los rompientes.

Atracamos cerca de la caseta de los prácticos, donde felicitamos todos al magnífico equipo que nos envió el GEAS. Los señores Azcárate, Sitges, Suárez del Villar, Domínguez y otras autoridades que allí se encontraron departieron durante unos minutos con los buzos, para disolverse el acto en la misma dársena.

Repetimos que no sería mala idea convertir la colocación del Belén submarino en tradición. Dentro de las tradiciones perdidas está la de la procesión marítima de la Virgen del Carmen, que tanto abolengo tuvo en nuestra villa. ■ LUIS SAN SEBASTIAN.



Una campana de cristal alberga el Belén submarino, que fue depositado a la entrada del puerto de Avilés, a una profundidad de diez metros. (Foto: FERRERO.)

Para pasar las Navidades en sus casas

# TRAS MUCHOS MESES DE AUSENCIA DE SUDAFRICA VARIOS CONGELADORES

# REGRESAN VIGUESES



VIGO (De nuestro enviado especial).—Al acercarse las entrañas fiestas navideñas, el siempre activo puerto de esta ciudad ha tomado un aire alegre y emotivo con la llegada de diversos congeladores y bacaladeros que procedentes de Walvis Bay y Terranova, respectivamente, han regresado a sus casas, y pasaran las Navidades en ellas aprovechando el término de sus campañas pesqueras que les han mantenido alejados entre los seis y los once meses de España.

#### ANIMOSO RECIBIMIENTO

Cuando llegamos a los muelles de la ría viguesa los trabajadores del puerto trabajaban afanosamente en la descarga de la merluza que los primeros congeladores (que habían entrado de madrugada) llevaban en sus bodegas. En el «Gondomar», «Espadarte», etcétera, ya no quedaba ningún tripulante a bordo. El lógico deseo de estar con la familia produce el milagro de dejar en absoluto silencio lo que en once meses, y minutos antes de llegar a puerto, era lugar de

vida y convivencia. Tras los trámites de rigor todos «huyen», para poder estar más tiempo, del poco de que dispondrán, con sus familiares.

Como nuestro deseo fundamental era el poder charlar con las tripulaciones, al día siguiente de nuestra llegada, y tras la experiencia del día anterior, nos dirigimos al puerto a primeras horas de la mañana a esperar a los buques que tenían anunciada su llegada en aquella mañana. Y fue fructífera la espera, porque vimos y participamos de unos momentos muy emotivos de esta gente de la mar.

En el muelle numerosas mujeres y niños presencian animosos el atraque del barco que llega, con ellos un numeroso grupo de taxis, ya con la bandera bajada, que tienen al cliente a bordo y que habrán de llevar más tarde a quién sabe cuál pueblecito de la región gallega.

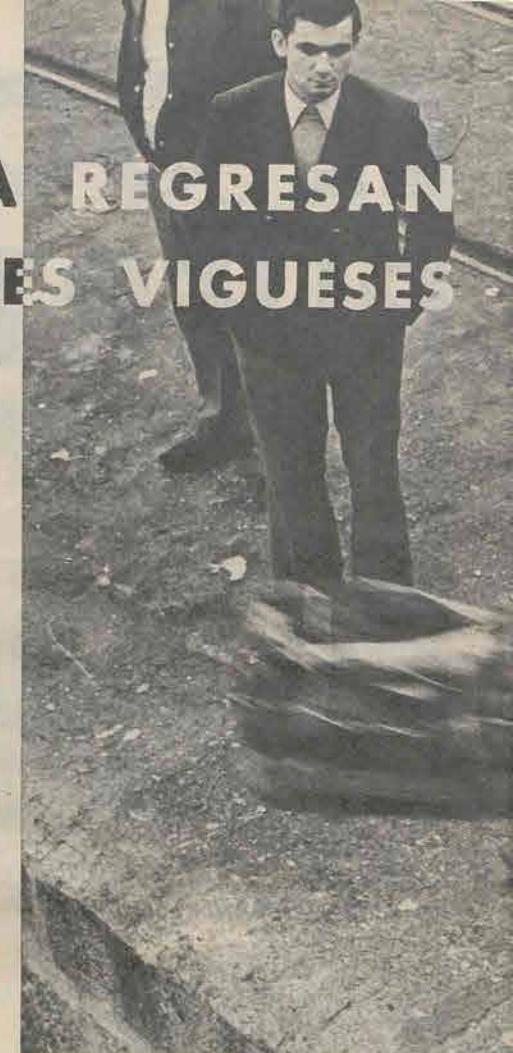
#### A BORDO DEL «VIMIANZO»

Por fin se puede subir a bordo del congelador. Se llama «Vimianzo» y pertenece a la compañía Pescanova. Dada la afluencia de los familiares que suben a bordo, se hace para mí en estos primeros momentos imposible el charlar con los tripulantes. Respetando esos momentos me limito a observar, mientras mi compañero fotógrafo, Magar, va recogiendo con su máquina lo que va aconteciendo.

El barco se va quedando tranquilo y vacío en el tiempo que yo he dedicado a visitar sus instalaciones, que, dicho sea de paso, parecen aceptables para el descanso que en el barco pueda tener la tripulación.

En la cocina aprecio en una pequeña pizarra dos fechas. Una, la primera, escrita con letras «serias» y bien marcadas pone: 14 de abril. La otra, con letras más «despreocupadas», como hechas con urgencia, pone: 12 de diciembre, K. O. Abril fue el mes del inicio de la campaña. Diciembre, el final. K. O. entendí que significaba «misión cumplida»...

Compañeros de la tripulación en ésta y en anteriores campañas son tres perros que van a bordo —y por lo que comprobé, están totalmente familiarizados con esa vida— y un mono, que pertenece al segundo oficial. Este último se llama «Eustaquio», quien como lamentando no tener allí «parientes» esperándole, aprovechó nuestra presentación para,



sin mayor preámbulo, darme un «abrazo» de bienvenida... Las distracciones escasean a bordo —¿existen para tanto tiempo de ausencia?—, y tanto «Eustaquio» como los tres perros son curiosos compañeros que alegran la vida y el trabajo de estos hombres.

#### NO PASARAN EN SUS CASAS EL FIN DE AÑO

En la sala de derrota del «Vimianzo» leemos las características fundamentales del buque: eslora de arqueo, 73,95 metros; eslora entre perpendiculares, 67 metros; manga, 12,02 metros; puntal bodega, 7,10; registro bruto, 1.600,84 toneladas; potencia efectiva, 1.500; potencia indicada, 1.875.

Se oyen menos murmullos y se ven menos niños y mujeres por los estrechos pasillos del barco. La emotividad de la llegada se ha serenado. Ya con más tiempo libre, el capitán y el primer oficial charlan con nosotros.

—Somos cuarenta y tres hombres a bordo, de los que sólo tres no son gallegos, y la media de edad en nuestro barco puede cifrarse en los veinticinco años.

Habla primero, contestando a nues-

## OFICINA MARITIMA

Gabinete de Especialistas en Derecho Marítimo; capitanes de la Marina Mercante, etc. ofrecen toda clase de asesoramientos marítimos.

Consúltenos

Plaza Jovellanos, 4  
Teléf. 34 81 78

GIJON  
(Asturias)

## José Luis Martín Sánchez

Distribuidor en Asturias de  
**REX ROTARY**

Máquinas multicopistas  
**REX ROTARY**

Tinta, clisés y papel especial para  
multicopistas.

Cizallas, guillotinas y equipos de  
encuadernación para oficinas.

Avda. General Mola, 58  
Teléf. 34 44 21

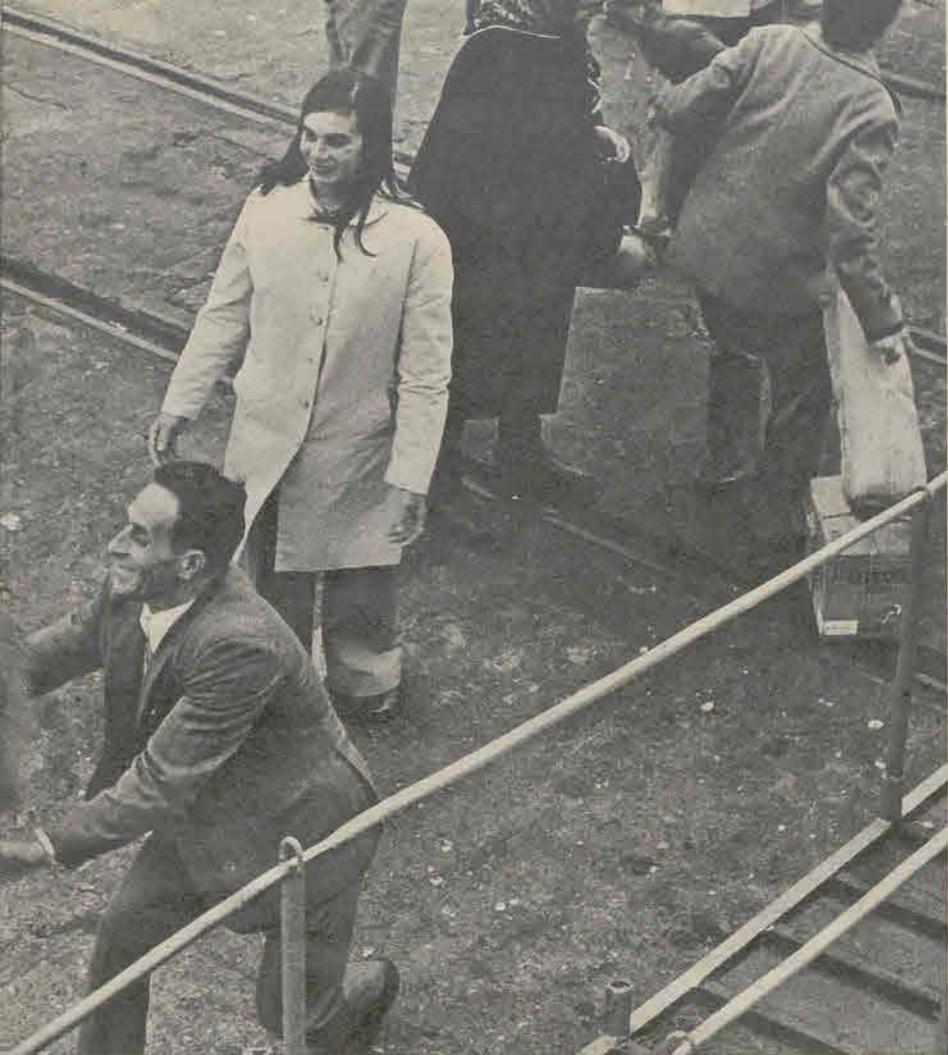
GIJON  
(Asturias)

## LIBRERIA-PAPELERIA **COSTALES**

Libros de texto para la carrera de Náutica, Formación Profesional Náutico-Pesquera y de patrones de embarcaciones deportivas.

Plaza Europa, 15  
Teléf. 34 62 38

GIJON  
(Asturias)



tras preguntas, el capitán don José Luis Fernández Tapia. Es joven, treinta y muy pocos años, está casado y es padre de una niña de dos años. Seguimos la conversación.

—¿Cuánto tiempo pasarán con sus familias?

—Acabamos de llegar y todavía no lo sabemos, pero lo más probable es que no pasemos aquí el fin de año, ya que debemos ir a América a la campaña del calamar.

La coincidencia de que el término de campaña —ocho meses— en África del Sur les haya coincidido con estas fechas navideñas es lo que ha hecho posible el que las pasen en España, mientras que se revisa el barco y se prepara para alejarse de nuevo, por otro espacio de tiempo parecido, a faenar en Nueva York y Argentina. Para muchos otros hombres esto no ha sido así, y allí, en Walvis Bay, continúan faenando.

—Les compensa, al menos, económicamente el estar siempre tan alejados de sus casas?

—Pues hombre, con este trabajo aquí nadie se hace rico, pero si existe algún motivo para que nos dedicemos a esta actividad, ese motivo es el económico. Un marinero sale fácilmente por las dieciocho mil pesetas mensuales, que al no tener necesidad de gastar durante la campaña le permite ahorrar.

—En qué invierten sus ahorros?

—Normalmente la aspiración de todos nosotros es la de tener el dinero necesario para poder llegar a hacer la vida en tierra con nuestras familias. Eso se consigue cuando uno se puede comprar una casita y obtener un trabajo. Después de varias campañas el ahorro nos pone en condiciones favorables para conseguir ambas cosas. Ahí radica, precisamente, la movilidad que se observa en las tripulaciones de estos buques.

—¿Qué número de horas de trabajo es el habitual en sus faenas?

—Depende si se encuentra o no la pesca, pero la media suele ser de diez a doce horas.

#### LA CAMPAÑA HA SIDO NORMAL

El «Vimianzo» ha entrado en el puerto de Vigo con sus bodegas repletas de merluza congelada, lo que

nos hizo pensar en una buena campaña y, por lo tanto —dada la norma de participación con porcentajes del valor de la pesca capturada para la tripulación—, en buenos beneficios para estos trabajadores. Pero nos equivocábamos...

—La campaña ha sido normal, más bien tirando a floja —nos explica el primer oficial Enrique Lago—. Cada vez es más difícil conseguir el pescado en África del Sur, pues las enormes extracciones que las diversas flotas —y muy especialmente la rusa— hacen sin distinción de especies ni tamaños, terminarán por acabar con esta riqueza.

El «Vimianzo» ha conseguido en siete meses y medio de campaña, un total de 1.825 toneladas de merluza.

Terminamos nuestra conversación con estos tripulantes. No queremos retrasarles más el encuentro con sus familiares y amigos. Tienen derecho a disfrutar del poco tiempo del que disponen..., aunque por conocer más nos atrevemos a hacerles una última pregunta.

—Es verdaderamente dura —como se dice— la vida de trabajo de ustedes?

—... Bueno —vemos que les ha sorprendido la pregunta— el trabajo no es que sea muy duro, pero la ausencia del hogar presenta una serie de problemas a cada tripulante que se notan luego en la convivencia a bordo. Concretamente en esta campaña raro es el marinero que no ha venido a consultarme —nos dice el capitán— varias veces los problemas más personales que usted se pueda imaginar. Por eso la dureza es sicológica mucho más que física.

La solución a ese problema no nos la dieron ellos, porque no era necesario. La sabíamos nosotros, igual que la saben todos aquellos que, de las más diversas formas, participan en las actividades marítimas o se acercan al mundo del mar: mayor tiempo de vacaciones. Lo ideal sería cinco meses de trabajo y dos en casa.

—Como hacen los franceses..., nos dirían ellos. (Y la mayoría de las flotas extranjeras, agregaríamos nosotros.) Nos parece que no sería tan difícil hacer coincidir, en este terreno, lo ideal con lo conveniente, racional y justo. ¿O no? ■ MAURO RODRIGUEZ

## REUNION EN PUERTO DEL SON (LA CORUÑA) DE LOS TRABAJADORES DE LA FLOTA BACALADERA

● Se discutió fundamentalmente sobre la Nueva Ordenanza, salario mínimo garantizado, vacaciones y participación sobre el producto de la pesca.

LA CORUÑA.—Aprovechando la vuelta a casa para pasar las vacaciones navideñas, los trabajadores de la flota bacaladera de esta provincia han mantenido una interesante reunión con las autoridades sindicales provinciales. A ella asistieron unos doscientos tripulantes, residente en Puerto del Son —lugar donde se celebró—, Corme, Bouro, Escarabote, Riveira y otras localidades cercanas, que discutieron sobre los problemas planteados en la anterior campaña y sobre la preparación de la siguiente, acordando al fin de la misma una serie de puntos que sería necesario incluir en el convenio colectivo, pendiente de formalizarse en aquella fecha.

En la mesa presidencial estuvieron presentes el presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Pesca y procurador en Cortes, señor Comesaña; el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de La Coruña, señor García-Ramos Batlán; los también procuradores en Cortes por el Sindicato de la Pesca, señores Rivera y Fernández Calviño; el presidente y vicepresidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Provincial de la Pesca, el vocal nacional de la Agrupación de Grandes Bacaladeros y otras diversas autoridades y técnicos en estas materias.

#### NUEVA ORDENANZA

En primer lugar, el señor Comesaña hizo una exposición de la nueva Ordenanza Laboral que se está elaborando. En dicha exposición predijo que muchos de los problemas planteados a la flota bacaladera en el terreno laboral se contemplan en ella con soluciones adecuadas.

Intervinieron después, tomando como base la exposición del señor Comesaña, numerosos asistentes, aportando ideas, sugerencias y aspiraciones que en la nueva Ordenanza habrían de tenerse en cuenta.

**SALARIO MÍNIMO GARANTIZADO:  
DEBE SER DE 25.000 PESETAS MENSUALES**

Una retribución más adecuada a su trabajo fue el primer punto que los trabajadores trataron, estimando que debería garantizarse un salario mínimo de 25.000 pesetas mensuales.

También se deliberó sobre la participación en el producto de la pesca, inclinándose la mayoría a que esta prima grave sobre el valor del precio de venta de las capturas. No obstante, en este punto hubo muy diversas opiniones, ya que una parte de los asistentes eran partidarios de eliminarla, siempre y cuando se elevara y se estipulase un salario fijo suficiente, y otros, porque se obtenga la prima en relación al tonelaje de pesca capturada.

Se trató después sobre las vacaciones, acordando unánimemente que han de disfrutarse siempre. Se solicitaba, asimismo por numerosos asistentes, una petición de ampliación del número de días de vacaciones, ya que el mes por año parece insuficiente. Por otro lado, en cuanto a las vacaciones navideñas, se pidió quedasen estipuladas para siempre y que los gastos de retorno al hogar para disfrutar las corrienes a cargo del armador.

Tema muy debatido fue el de la eficacia de los contratos de trabajo, para su exacto cumplimiento.

Los trabajadores del bacalao también pidieron que sea obligatoria la fijación en el tablón de anuncios del barco de una hoja informativa de los derechos y obligaciones que les afecten, causando agrado el saber que en la nueva Reglamentación está previsto el establecimiento de un libro de reclamaciones, que será examinado a su llegada a puerto español, por los Servicios de Inspección de Trabajo correspondiente al puerto base.

#### LA REPRESENTACION SINDICAL A BORDO

Se aprovechó también la reunión para informar a los asistentes que antes de la próxima salida para la campaña que comienza a primeros del mes entrante se procederá en todos los barcos con base en el puerto de La Coruña, a la elección de enlaces sindicales en todas las categorías. Esta programación, efectuada para los barcos de La Coruña, fue recogida por la presidencia para interesar del Sindicato Nacional se haga de idéntica manera en los puertos con flota bacaladera, que, con La Coruña, son Pasajes y Vigo.

Finalizó la reunión con el anuncio del comienzo de las conversaciones para la negociación del nuevo convenio colectivo, que se quiere entre en vigor el día primero del mes de enero de 1973.

## DISMINUYE LA CARTERA DE PEDIDOS EN LOS ASTILLEROS

Según comunicado de la agencia Logos, la cartera de pedidos total a los astilleros españoles ha sufrido una disminución del nueve por 100 en octubre último, respecto al mismo mes de 1971. Según datos de Oficema, en el 1 de octubre último, la cartera de pedidos ascendía a 397 buques, con 4.353.867 toneladas de registro bruto, de las cuales, 283 unidades, con 1.494.794 toneladas, corresponden a pedidos de armadores nacionales, y el resto, es decir, 114 buques, con 2.404.073 toneladas, a la exportación.

La actividad de los astilleros españoles en lo que va de año se ha caracterizado por los siguientes hechos:

— Puestas de quilla: Se han comenzado tres buques, con 721.234 toneladas de registro bruto.

— Botaduras: Han experimentado un 19,6 por 100 de aumento de tonelaje.

— Entregas: Las 637.954 toneladas de registro bruto entregadas en lo que va de año, suponen un aumento de más del 6 por 100.

— Nuevos contratos: Es de destacar que en el período de enero a septiembre de este año se han contratado 81 buques pesqueros, con un total de 28.749 toneladas de registro bruto. Además, se ha contratado otros 28 buques mercantes, con cerca de 208.000 toneladas.



### TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271. Tels. 215 57 66-215 47 62  
Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22  
Teléfonos 226 94 03-226 10 16-275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E  
Telex (Madrid): 27589 CROS E

ARMADORES - CONSIGNATARIOS DE BUQUES - FLETAMENTOS - AGENTES DE ADUANA - TRANSITARIOS CARGAS Y DESCARGAS

#### VAPORES

«Sac Madrid»	.....	6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	.....	6.991 *
«Sac Tarragona»	.....	6.360 *
«Sac Badalona»	.....	5.208 *
«Sac Alicante»	.....	4.109 *

#### MOTONAVES

«Sac Santander»	.....	5.525 Tons. p. m.
«Sac Sevilla»	.....	15.149 *
«Sac Huelva»	.....	5.513 *

#### AGENCIAS

Alicante - Santander - La Coruña - Málaga - Tarragona - Sevilla - Valencia - Almería - Cartagena - Huelva - San Carlos de la Rápita - Pasajes y Palma de Mallorca

## CONTACTOS CON LA INDUSTRIA NAVAL MEJICANA

El director de Exportación de Indunares, entidad que agrupa a las empresas del sector auxiliar de construcción naval, se ha desplazado a Méjico para mantener diversos contactos en aquel país con objeto de estudiar el posible suministro de equipos españoles.

El señor Rodríguez Muro estudiará la posibilidad de colaborar con los constructores navales de aquel país en un programa de fabricación de varias unidades de camarones, cuyos equipos podrían ser vendidos por las empresas del sector auxiliar español.

## TECNICOS JAPONESES DE LA CONSTRUCCION NAVAL, EN MADRID

Un grupo de varios directores de la empresa japonesa de construcción naval Kawasaki se encuentra en Madrid estudiando las nuevas instalaciones del ordenador de gran potencia y líneas de teleproceso de Astilleros Españoles.

La citada empresa japonesa cuenta con una plantilla de 36.000 personas y una facturación anual de 1.000 millones de dólares. Actualmente tiene en estudio la implantación de un sistema semejante en su país.

## BOTADURA DEL «BULKCARRIER» «SENECA»

PUERTO REAL.—En la factoría de Matagorda, de Astilleros Españoles, S. A., de este término municipal, ha tenido lugar esta tarde la botadura del buque tipo «bulkcarrier» bautizado con el nombre de «Séneca» y construido para la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

El buque «Séneca», de 53.400 toneladas de peso muerto, es la sexta unidad de este tipo construida por la factoría de Matagorda para diferentes empresas armadoras españolas y extranjeras. En la actualidad se construyen otros dos «bulkcarrier» de iguales características para Inglaterra y la India.

Se espera que el «Séneca» entre en servicio en el próximo mes de febrero. La grada que dejará vacante en la factoría gaditana el buque recién botado será ocupada para la terminación del primer petrolero de cuarenta y siete mil toneladas de peso muerto que construye Astilleros Españoles, S. A., por encargo de Libia.

## SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

### ELIMINACION Y TRATAMIENTOS AGUAS RESIDUALES

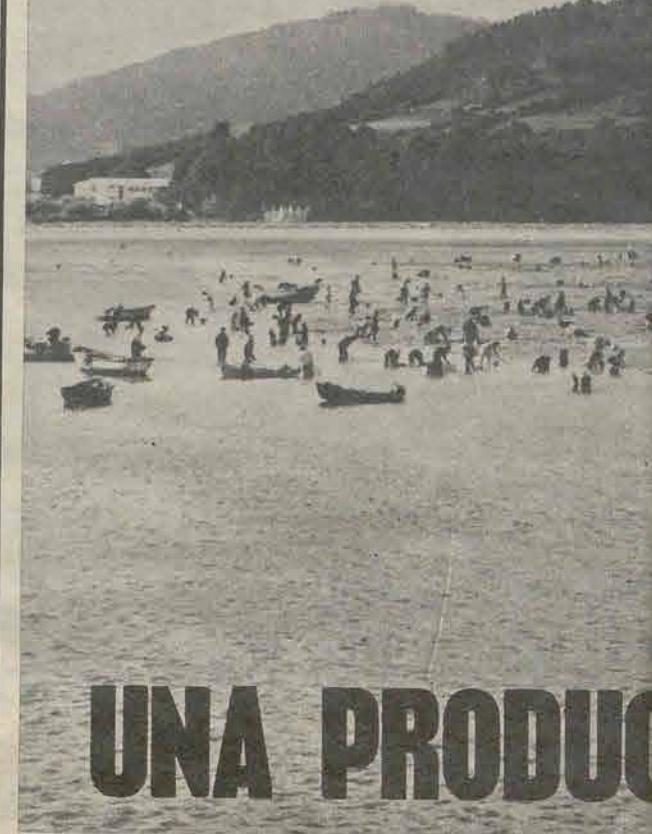
### PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES EMISARIOS SUBMARINOS

### OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

Madrid, 25, 1.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup> - Tel. 211 47 94

BARCELONA-6

## Ría de Vivero



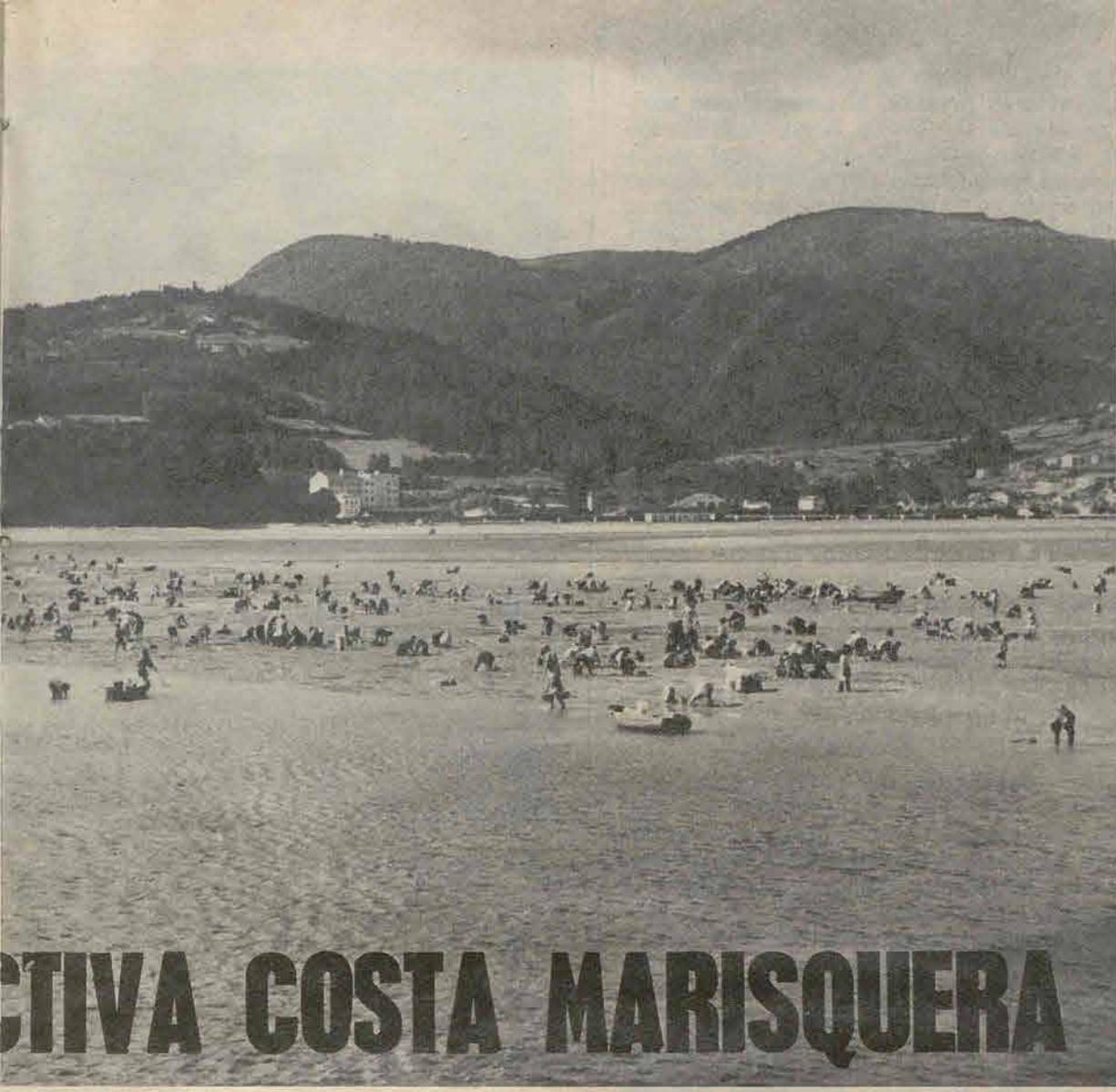
## UNA PRODU

L A ría de Vivero, espléndido don geográfico del litoral lucense, bañado por el Cantábrico, que plácidamente penetra en el estuario del río Landro, constituye, aparte de las bellezas naturales de su entorno, paisaje y playas, una característica simbiosis muy apta para la cría y desarrollo de numerosas especies ictivas y marisqueras.

Arribados a puerto la apetencia y el consumismo indiscriminado, se fueron despomando los criaderos, las piedras de fijación y las arenas de los inocentes lamelibranchios; de su medio nerítico, los extraños y sustanciosos crustáceos. Por eso, ahora, nos "alimentan" los biólogos marinos y sociólogos con estrenados conceptos llamados ecología, defensa de medio ambiente, depredación, etcétera, cual menguado consuelo a pasadas flatulencias.

Se buscan soluciones a nivel oficial a tanto exterminio, y uno de los aciertos de la Administración lo constituyen la Ley de Ordenación Marisquera y la aprobación del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, de 30 de abril de 1970, en cuanto entrañan principios de concienciación del mariscador, sensibilizando a la sociedad extractora y a la consumista; alertando el peligro de desaparición total de las especies marinas citadas. Tienden a racionalizar su explotación a fin de incrementar el rendimiento y elevación del nivel social y económico del mariscador, otorgando una protección especial a zonas consideradas de interés, dadas sus óptimas condiciones para la producción de crustáceos, moluscos y mariscos en general.

Entre las zonas que se enumeran en la citada Ley, figura la ría de Vivero con la clasificación de yacimientos naturales protegidos y otros a recuperar, zonas aptas para instalación de parques de cultivo de moluscos



## EXTRACTIVA COSTA MARISQUERA

y criaderos artificiales de ostra, almeja y berberecho, amén del mejillón y varias especies.

La calidad natural del mejillón, habida cuenta de la pureza de las aguas en las ensenadas de la Concha y Area es proverbial. Son muchas las bateas que allí se mecen con millares de cuerdas ondulantes y repletas de aquella especie.

La playa de Covas produce una fina y privativa concha bivalva que llaman popularmente navaja, de exquisito sabor y muy apreciada por los refinados paladares.

La almeja fina se produce espontáneamente en los abrigados arenales del río y la mar abierta, no obstante sufrir el constante acooso de la ambiciosa captura.

En cuanto a la ostra, existen vestigios de criaderos artificiales, y los cascos de las bateas mejilloneras, cual un desafío a la incompatibilidad biológica, forman un imprevisto "fouling" ostrícola. Se hallan en estudio el establecer bateas de ostras suspendidas en cuerda en esta zona.

Pero donde actualmente radica la real explotación a nivel de rendimiento industrial en esta ría es en el modesto berberecho (*Cardium edule*) de proliferación muy estimable. El superconsumo se ha extendido y ha pasado de una categoría "social" marginada (¿Quién no recuerda las vendedoras de croque por las rúas compostelanas que describe La casa de la Troya?), a vianda absoluta y de aderezo culinario de reconocida magnitud.

En la campaña extractora de este espécimen bivalvo en 1971 se obtuvo en subasta una cantidad de 114.000 kilos y 1.800.000 pesetas. Visito el resultado del primer año de costera, la Cofradía Sindical de Pescadores de Vivero-Covas trazó un plan de vigilancia y protección, y su máximo acierto lo constituyó el trasplante de zonas densas, colonias apelma-

zadas por el cuantioso número a otras inmediatas de positiva calidad natural para su desarrollo y adaptación. Tres zonas fueron elegidas, obteniéndose de unos 80.000 kilos, 183.000, por un valor de 4.600.000 pesetas. Quedan en reserva, del resto movilizado, destinados a siembra futura, otros 40.000 kilos, de ulterior trasplante, previendo un superior rendimiento al descrito en 1973.

La ordenación, cantidades máximas por jornada y mariscador, a extraer; los precios mínimos en lonja, vedas de zonas y otras medidas establecidas, rindieron un feliz balance, que pronostican en futuras campañas, seguida esta constante, un rendimiento económico óptimo, y, al propio tiempo, un gran estímulo para las gentes de mar que han tomado conciencia de su importancia y resultados. ■

RAMON PERNAS RODRIGUEZ. Fotos: CARLOS.



## EL HOGAR DEL MARINO, UN NUEVO SERVICIO INAUGURADO EN LA CASA DEL MAR DE LA CORUÑA

LA CORUÑA. (De nuestro corresponsal).—Ha sido inaugurado el Club Hogar del Marino de la Casa del Mar de esta ciudad. Con ello se han incrementado los servicios sociales de que ya constaba.

Al acto de inauguración asistieron el delegado provincial del ISM, don José Antonio Sánchez Riera; el presidente del Consejo Provincial del mismo organismo, don Federico Novo, y el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, señor García-Ramos.

### CONCURSO DE VILLANCICOS

Con el salón de actos completamente abarrotado, se celebró primeramente un concurso de villancicos, en el que participaron chicos de las Escuelas de Orientación Marítima de Escarabote, Boiro, Rianjo, Lage, Camariñas y San Pedro de Vísma, resultando premiados los niños que integraban el grupo de Rianjo, seguido por el de Camariñas.

A continuación actuó la laureada agrupación Follas Novas, dirigida por el maestro Groba, que interpretó numerosas canciones.

Se celebró también un torneo de billar, en el que participaron relevantes maestros españoles en este deporte de mesa, como son los señores Rivadulla, Campos Coello y Manteiega.

Asistentes excepcionales de estas competiciones y actos de camaradería fueron los seis supervivientes del «Cape Sable», que se hallaban maravillados de la hospitalidad coruñesa y del grato ambiente de amistad y compañerismo que en todo momento han encontrado.

### LA CASA DEL MAR FUE INAUGURADA ESTE VERANO POR EL JEFE DEL ESTADO

La Casa del Mar de La Coruña fue inaugurada el verano último por Su Excelencia el Jefe del Estado, y cuenta, además de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina y el Club-Hogar del Pensionista —citado anteriormente—, con una hospedería capaz para sesenta y dos personas, con precios para pernoctar de 40, 100 y 150 (habitación doble), un restaurante, salón de televisión, biblioteca y sala de lectura, salón de actos, capaz para doscientas personas, y una modernísima polyclínica que ocupa tres de las siete plantas de que consta la Casa del Mar.

En la primera planta de la polyclínica se encuentran los servicios de Pediatría, con una sala para niños repleta de juguetes; Medicina General, Radiología, Odontología y Rehabilitación, con ducha escoceña, gimnasio, onda corta, rayos ultravioleta, etcétera.

En la segunda planta se encuentra Oftalmología, Otorrinolaringología, Radiología, Tocología, Medicina Interna y otras especialidades, así como alojamientos para internados.

En la última planta del polyclínico se encuentra el Servicio de Urgencia, el laboratorio y el quirófano y esterilización.

En el acto de inauguración del Club-Hogar del Marino, las personalidades asistentes y muchos cientos de personas hicieron un apretado recorrido por la Casa, visitando todas las instalaciones.

## BOTADURA DEL «ARRI» EN LA RIA DE GUERNICA

**GUERNICA** (Vizcaya).—El buque «Arri», acondicionado especialmente para el transporte de contenedores, ha sido botado en los Astilleros de Murueta, S. A., enclavados en la ría de Guernica. El citado buque ha sido construido por encargo de la firma Naviera de Murueta, S. A.

Las características principales del «Arri» son: eslora total, 59,65 metros; manga de trazado, 10,25 metros; puntal de trazado, 4,40 metros, y peso muerto, 1.070 toneladas.

Bendijo la ceremonia el cura párroco de Murueta, don Severiano Urruchua, y actuó de madrina doña María Magdalena Echevarría, esposa de uno de los consejeros de la firma armadora.

Presidió el acto el comandante militar de Marina de Bilbao, don Enrique Rolandí Gaite.

El «Arri» empezará a prestar servicio en breve, ya que se ha construido en dique seco, y está prácticamente en situación de realizar ya sus pruebas oficiales de navegación.

## BOTADURA DE UN BUQUE DE 16.000 TONELADAS PARA YUGOSLAVIA

**SEVILLA**.—En la factoría sevillana de Astilleros Españoles, S. A., se ha celebrado la botadura del buque «Mavro Vetranic», tipo «Freedom Hispania», de 16.000 toneladas de peso muerto, construido por encargo de la firma naviera yugoslava Atlantska Plovdiva.

Las características principales del buque son las siguientes: eslora, 143,69 metros; manga, 20,65; puntal, 12,73; calado, 9,25 metros.

En la ceremonia de la botadura actuó de madrina la señora Vesna Serdarevic, esposa

de un alto dirigente de la empresa armadora. El acto lo presidió el comandante militar de Marina de Sevilla, señor Arévalo Pelluz; asistiendo el director general de la compañía propietaria del navío, capitán Spiro Savin, y el director de los Astilleros Sevillanos, señor García Castillejo, con otros representantes de las empresas constructora y armadora.

El «Mavro Vetranic» es el último buque de una serie de cuatro, todos ellos gemelos, del tipo «Freedom Hispania» construidos en los astilleros sevillanos para la misma empresa yugoslava. Los dos primeros de la serie, el «Gundulic» y el «Getaldic», están navegando desde 1969, y el tercero, el «Ivo vojnovic», ya ha sido botado y se entregará a la compañía armadora en la primavera próxima.

## EL «COVADONGA» PODRIA SER COMPRADO POR UNA COMPAÑIA DANESA

**VIGO**.—La noticia de que el buque «Covadonga» será adquirido en breve por una compañía armadora extranjera, que lo dedicará al transporte de ovejas, circuló ayer por esta ciudad con motivo de la llegada al puerto de dicho buque.

Técnicos daneses acudieron a Bilbao y Vigo para ver en qué condiciones se halla el «Covadonga», de 10.226 toneladas de arqueo bruto, adscrito a la línea Norte de España-Puerto Rico-Veracruz-Miami, y que anteriormente prestó servicios en Nueva York.

La empresa que desea adquirirlo, después de algunas reformas, lo convertiría en buque-transporte de ovejas, teniendo como puertos-base los del Canadá y Australia.

El «Covadonga» es gemelo del «Guadalupe», actualmente en viaje de Puerto Rico a Veracruz, al que se espera en Vigo para el próximo mes de enero. Ambos buques pertenecen a la Trasatlántica.



## ENCALLO A LA ENTRADA DE LA RIA DE AVILES

## LOS TRIPULANTES DEL «RIAZOR», A SALVO

EL BARCO SUFRIO UN INCENDIO CUANDO FAENABA EN LA COSTA AFRICANA

La tripulación del motopesquero «Razor» se encuentra a salvo en Villacisneros. El motopesquero fue afectado por un incendio cuando se hallaba trabajando en aguas de la vecina costa africana, según informó la estación costera de Las Palmas, que intervino en el tráfico de socorro.

El buque factoría japonés «Awazu Maru» consiguió sofocar el incendio y recogió a un grupo de hombres, trasladándolos hasta Villacisneros. También varios barcos que navegaban por aquellas aguas recogieron a los restantes tripulantes hasta completar el número total de pescadores que iban a bordo del motopesquero siniestrado. Todos se encuentran bien en la citada localidad africana.

## EL PESQUERO «MARIA BERNARDA», CON BASE EN CARIÑO, HUNDIDO

NO HUBO QUE LAMENTAR VICTIMAS

ORTIGUEIRA (2 de diciembre).—El pesquero «María Bernarda», de base



## INCENDIO EN EL PUERTO DE LA LUZ

En el puerto de la Luz, de Las Palmas de Gran Canaria, se declaró un espectacular incendio que afectó a cuatro buques de pesca. Los bomberos trabajaron intensamente para dominar el siniestro. No hubo desgracias personales, pero los daños materiales fueron cuantiosos. (Fotos: CIFRA.)



En el lugar donde se construye el nuevo dique de San Juan de Nieva, encalló el barco español «Toralino», de 1.390 toneladas. Sus diez tripulantes fueron rescatados sanos y salvos, a pesar de las dificultades climatológicas reinantes en la zona en aquellos momentos.

en Cariño, se ha hundido cuando navegaba a la altura del cabo de Busto, en la costa asturiana. La tripulación resultó indemne.

El «María Bernarda» se dirigía desde Gijón a Cariño con un cargamento de 2.000 kilogramos de besugo, haciendo la travesía en flotilla con otras unidades, entre ellas «Puerto del Con» y «Rentería Campos».

Componían la tripulación del citado buque, el patrón, Manuel Lorenzo Botana, de cuarenta y cinco años, y los marineros, Ceferino Arcos López, de cuarenta y uno; José Fraguera Ajón, de cincuenta y seis; Manuel Lorenzo Lage, de cuarenta y ocho; Andrés Lobo Ben, de cuarenta y cinco; Modesto Novo Castrillón, de treinta y siete; Modesto Alonso Martínez, de cuarenta y dos, y Andrés Pardo Varela, de treinta y ocho, todos vecinos de Cariño.

El patrón del «María Bernarda» manifestó que el hundimiento fue debido a que se abrió una vía de agua en el buque.

SEAMAN'S HOUSE  
INTERNATIONAL MEALS

CASA DEL MARINO  
COMIDAS INTERNACIONALES

RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso  
Teléfono 26 10 44

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Cuando se dirigía a enrolarse en su pesquero

## PESCADOR MUERTO AL CAERSE DE UNA LANCHAS DE PASAJEROS

VIGO.—José Parcero Bouceta, de cincuenta y dos años de edad, vecino de Cangas, pereció ahogado al caerse de la lancha de pasajeros «Vexo Cangas» que había alquilado en compañía de otros dos compañeros para trasladarse desde Cangas a Vigo, en donde tenían que embarcar en el pesquero «Nuevo Horizonte».

El marinero viajaba en la popa del buque en el momento de caerse. Sus compañeros se dieron cuenta de su desaparición al llegar al puerto de Vigo.

Momentos después los tripulantes de la lancha «Vexo Cangas» comenzaron la búsqueda del infortunado pescador en el pesquero «Nuevo Horizonte», pero no lograron hallarlo.

Llegada la noche entró en el puerto pesquero de Cangas el buque «R. Jacobito» con el cadáver de José Parcero Bouceta, que encontraron en las inmediaciones de la playa de Barra.

## EL MERCANTE ESPAÑOL «MONTE ALTUBE» SE DA POR PERDIDO TRAS ENCALLAR EN AGUAS PROXIMAS A CABO JUBY

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El mercante español «Monte Altube», de 3.948 toneladas de desplazamiento, se da por perdido tras haber encallado en aguas próximas a cabo Juby, en la costa occidental del continente africano.

Un mensaje de socorro enviado desde a bordo del buque fue captado por la estación costera de Las Palmas. Posteriormente se supo que la tripulación, tras prolongados esfuerzos por salvar al navío, tuvo que abandonar el mismo, consiguiendo alcanzar a nado una playa inmediata sin que se produjera ninguna desgracia personal.

El «Monte Altube» pertenecía a una empresa naviera bilbaína.

## APARECE UN CADAVER EN ALTA MAR

SE TRATA DE JESÚS MOREIRA AREA, DADO POR DESAPARECIDO EL PASADO 10 DE OCTUBRE

El pesquero «Iturribarri», con base en Ondárroa, ha hallado en alta mar, a unas 30 millas de la costa, el cadáver de un hombre que ha sido identificado

como Jesús Moreira Area, de cincuenta años de edad, natural de Bueu (Pontevedra) y con domicilio en esta localidad vizcaína.

Según propia manifestación de los pescadores del «Iturribarri», el cadáver apareció entre las redes. Llevaba como único vestido unos pantalones, y en la muñeca un reloj.

Después de las averiguaciones realizadas e identificada la víctima por sus propios familiares, se ha sabido que Jesús Moreira era pescador del barco de arrastre «Uribarri», de Santander, con base en Ondárroa, cuya desaparición se echó en falta el pasado 10 de octubre, cuando el «Uribarri» se hallaba en faenas de pesca.

Jesús Moreira Area deja esposa y tres hijos.

## MUERE AL QUEDAR APRISIONADO EN SUS PROPIAS REDES

El suceso ocurrió, el pasado 14 de diciembre, en el puerto pesquero mallorquín de Cala Santanyí. El pescador Jaime Rado, de cincuenta y dos años, soltero, con residencia en la mencionada localidad, fue alcanzado por la maquinilla lanzarredes de su embarcación y quedó aprisionado en éstas, falleciendo rápidamente por asfixia.

Sus compañeros trataron de auxiliarle inmediatamente, pero sus esfuerzos resultaron inútiles.

## DOS HERMANOS, CAPITANES DE BARCO, SE ENCUENTRAN TRAS TREINTA Y CINCO AÑOS DE SEPARACIÓN

Después de treinta y cinco años sin haberse visto, dos hermanos se han encontrado en el puerto de Santander, donde han atracado los respectivos barcos que mandan.

Juan José Gómez Apraiz abandonó España, hace treinta y cinco años, para enrolarse en barcos ingleses; al mando de uno de los cuales, el «Sondersbydyke», ha atracado en el puerto de Santander.

Su hermano, Francisco Miguel, también capitán de barco, está al mando del buque español «Luchana». Los dos barcos están a las órdenes de la misma empresa consignataria, quien ha sido la que ha puesto en contacto a ambos hermanos, que no sabían nada el uno del otro desde hace treinta y cinco años.

Juan José y Francisco Miguel, naturales de Busturia (Vizcaya), pertenecen a una familia de gran tradición marinera, ya que otros dos hermanos suyos, ya jubilados, también fueron capitanes de barco.

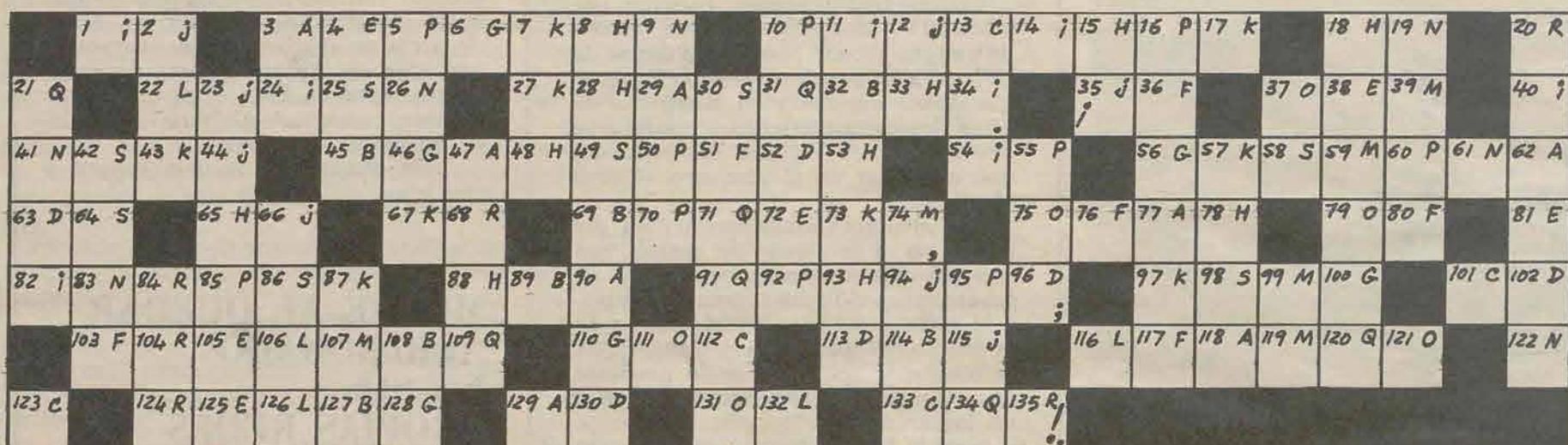
# EL DAMERO MARINERO

Por  
VICTOR DUE

## SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 84-85

«Me podrían enterrar en el amado elemento.  
¡Oh qué dulce descansar ir sepultado en el viento,  
como un capitán del viento;  
como un capitán del mar muerto en medio de la mar!».

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la izquierda o debajo de las definiciones, deben decir: D. ALONSO. «CANCIONCILLA».



A. —————— Limpie y  
129 118 47 3 62 90 77 29 dé sebo o  
pinte los fondos de las embarcaciones.

B. —————— R i a d a , c r e c i d a  
108 69 89 32 127 45 114 impetuosa de un  
río o arroyo.

C. —————— Luz de reconocimiento nocturno que llevaban las naves romanas.  
112 101 133 13 123

D. —————— Al revés, montón de arena casi a flor de agua que sobresale en un placer, banco o sonda.  
96 102 52 63 130 113

E. —————— Al revés, tornen pose-  
72 125 105 38 81 4 sión, apodérense de una cosa.

F. —————— Abrazadera o anillo de madera, hierro, acero o cualquier otro material resistente, que sirve para sujetar o unir dos o más piezas.  
51 117 80 103 36 76

G. —————— Al revés, la parte de un cabo, punta o bahía que puede abrigar a los buques reinando determinado viento.  
128 56 100 110 46 6

H. —————— A bordo de los buques mercantes, el que ejerce la jefatura directa e inmediata sobre los fogoneros, engrasadores y demás personal subalterno del departamento de máquinas, bajo las órdenes de los maquinistas navales.  
48 8 28 88 18 15 65 33 93 53

I. —————— Unió o junción de dos cosas para conseguir mayor dotación o resistencia; como dos embarcaciones, un mastelero a su palo, un cabo a otro.  
24 1 82 40 14 54 11 34

J. —————— Al revés, borden con objeto de ganar distancia a barlovento.  
94 2 12 66 35 23 44 115

K. —————— Subida o flujo de la marea.  
97 17 57 43 7 27 87 73 67

L. —————— Cada una de las dos superficies planas, iguales y simétricas que hay en los astilleros a ambos lados de la quilla y por los que resbalan las anguilas de la basada cuando se bota el casco al agua.  
106 116 22 126 132

M. —————— Al revés, cada uno de los puntos fijos de amarre que hay en las dársenas y ríos, a base de pi-

lares de obra, afirmados en el fondo o de varios maderos clavados bajo las aguas.

N. —————— Máxima divinidad del mar en la mitología greco-romana. Los griegos le llamaron Poseidón.  
9 122 83 61 41 19 26

O. —————— Gancho provisto de una pequeña anilla, por la que se pasa un cabo que irá amarrado a la muñeca y sirve para enganchar los atunes en las almadrabas para meterlos a bordo.  
75 131 121 37 79 111

P. —————— Aplicase a los organismos que viven entre los límites de la oscilación de la marea (en singular).  
70 50 85 10 55 95 92 5 16 60

Q. —————— Viento del Este en el mar Mediterráneo.  
21 31 91 134 109 120 71

R. —————— Abertura practicada en la bovedilla de popa de un buque y sobre el codaste, para el paso del eje del timón.  
68 84 124 120 135 104

S. —————— Colocado verticalmente un palo o cualquier pieza que requiera estarlo.  
86 58 42 98 30 49 25 64

# Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACIÓN  
SEGURIDAD  
CALIDAD  
SERVICIO

Toda clase de equipos  
electrónicos para buques

- Proyecto
- Instalación
- Entretenimiento
- Reparación

Radiomar  
Significa Garantía

... en el SERVICIO  
que Hispano Radio Marítima, S. A.,  
presta a los buques españoles,  
directamente en las 35 dependencias propias  
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

# CASA DEL MAR DE VIGO

## HOSPEDERIA



Casa del Mar  
del Instituto Social de la Marina.  
Avenida Orillamar. Vigo

- SALON DE ESTAR.
- RESTAURANTE.
- HABITACIONES  
(2 suits, 2 dobles con baño completo y 11 dobles con ducha).

La hospedería de la Casa del Mar de Vigo ofrece, con sus instalaciones a los trabajadores del mar y familiares, el calor de un segundo hogar y el afecto da terra nosa.

Precios de las habitaciones

Dobles con baño completo	250 pesetas
Dobles con ducha	200 pesetas

