

hoja del mar

NUMERO 87 • Año IX • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • ENERO 1973

EL DEPORTE EN LA MAR

**SALON NAUTICO INTERNA-
CIONAL DE BARCELONA**

EL RETABLO DEL MAR



COMBARRO

O EL MAR
PETRIFICADO

**IV REUNION
DE LA COMISION
PERMANENTE
DE PESCA
DEL
MEDITERRANEO**



CASAS DEL MAR Y DEL MARINO DE AMBITO NACIONAL

del Instituto Social de la Marina

PUERTO	DELEGACION I. S. M.	CLUB BIBLIOTECA	BAR RESTAURANTE	HOSPEDERIA	ESCUELA FORMACION PROFESIONAL	POLICLINICA	CLINICA DE INTERNAMIENTO
LAS PALMAS (Inaugurada en 1964)	•	•	•	•	•		•
ALMERIA (Inaugurada en 1965)	•	•	•			•	•
CADIZ (Inaugurada en 1968)	•	•	•	•	•	•	
ARRECIFE (Inaugurada en 1969)	•	•	•	•		•	•
VIGO (Inaugurada en 1970)	•	•	•	•		•	
SAN SEBASTIAN (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
SANTA CRUZ DE TENERIFE (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
LA LINEA DE LA CONCEPCION (Inaugurada en 1971)	•	•	•			•	
VILLA CISNEROS (Inaugurada en 1971)	•	•	•				
LA CORUÑA (Inaugurada en 1972)	•	•	•	•	•	•	

EN CONSTRUCCION

CARTAGENA (Inauguración en 1973)	•	•	•	•	•	•	
-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	--

«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 87 24
Madrid-4

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

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

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

IV REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRANEO

BARCELONA (Especial para «Hoja del Mar»).—En la Casa Sindical y bajo la presidencia del Ilustrísimo señor director general de Pesca Marítima, don Fernando Marcitllach Guazo, acompañado por el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus, vicesecretario general del ISM, y otras autoridades, fue clausurada, el día 11, la IV Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo.

En las sesiones que se desarrollaron durante los días 9, 10 y 11 en Barcelona y Palamós estuvieron presentes con los vocales de la Comisión gran número de presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca, Federaciones Provinciales de Cofradías Sindicales de Pescadores, patrones mayores y presidentes de las Uniones integradas en las Cofradías Sindicales del litoral mediterráneo.

El orden del día puesto a debate comprendió un amplio temario con comentarios sobre las disposiciones oficiales que regulan la pesca en este litoral, análisis estadísticos, un estudio sobre la pesca de arrastre en la zona de San Carlos de la Rápita-Castellón, reducción del esfuerzo en la pesca de arrastre y veda en primavera, potencias máximas a instalar, vigilancia e investigación pesquera, el arte llamado «mosca», Comité Técnico de la Comisión Permanente, consideraciones sobre el esfuerzo en la pesca de cerco y comunicaciones recibidas.

CONCLUSIONES

En cuanto al análisis de las disposiciones que regulan la pesca, se añade que la Dirección General de Pesca Marítima, previo informe de la Comisión Permanente, pueda aumentar el horario en dos horas diarias o diez horas semanales, en aquellos puertos que por sus especiales circunstancias coyunturales les fuese necesario.

En aguas de las Baleares, como en el resto del litoral mediterráneo, la pesca de arrastre se podrá ejercer exclusivamente durante las horas diurnas.

Las embarcaciones con base en puertos de la Península, del litoral mediterráneo, que deseen pescar en aguas de Baleares, podrán hacerlo ajustándose en todo a los horarios, vedas y usos autorizados en aquellas provincias marítimas.

Pesca de cerco. En la bahía de Rosas y en las mismas condiciones acordadas en la III Reunión, podrá usarse una longitud de arte igual a 380 metros. Esta experiencia tendrá carácter de interinidad durante el tiempo que la Dirección General de Pesca Marítima, previo informe de la Comisión Permanente, estime oportuno a los fines experimentales a que obedece.

Empleo del arte llamado «mosca». La Comisión acuerda no considerar

este punto hasta la próxima reunión. Entre tanto, delegar al señor presidente de la Federación Provincial de Cofradías Sindicales de Pescadores de Barcelona y patrón mayor de la Cofradía de Villanueva y Geltrú, para que, hasta la citada próxima reunión, coordine las pescas de trasmallos y otros artes de la forma más conveniente.

REDUCCION DEL ESFUERZO EN LA PESCA DE ARRASTRE. VEDAS

Provincias de Tarragona y Castellón. Mientras las circunstancias no

100 metros, desde el 1 de julio hasta el 1 de septiembre, ambos inclusive.

POTENCIAS MAXIMAS A INSTALAR EN LOS BARCOS

Para evitar el contrasentido que supone que al mismo tiempo que la industria de la pesca restringe el esfuerzo adoptando medidas que suponen reducción de la jornada de trabajo, vedas totales y parciales, limitaciones en el tamaño de los artes, nada se opone, en contrapartida, al aumento por construcción o compra del número de unidades de la flota y de potencias que faenan en estas

BARCO DE INVESTIGACION PESQUERA

Mientras el Comité Técnico no tenga la entidad que la Comisión Permanente considera que debe tener, los trabajos a desarrollar podrían realizarse mediante la contratación de profesionales idóneos para tareas concretas, recabando la colaboración que se estime de los Institutos Español de Oceanografía y de Investigaciones Pesqueras.

Solicitar de las previsiones de investigación del Plan de Desarrollo los fondos necesarios para conseguir un barco para la investigación de técnica pesquera.

COLOQUIO

El director del Instituto Español de Oceanografía de Baleares rogó a la Secretaría de la Comisión Permanente que por el Comité Técnico se procure reunir una estadística de la pesca del atún, enfocada especialmente hacia el conocimiento de la zona origen de las capturas.

A propuesta del presidente del Sindicato de la Pesca de Valencia se insiste en ratificar la moción que todos los representantes provinciales de la pesca presentaron a la mesa de la Comisión en su II Reunión, celebrada en Alicante, y que puede concretarse en la demanda de que se conceda categoría de Ministerio a la Administración Pesquera y, en el caso de que ello pareciese excesivo, por lo menos concederle rango de subsecretaría, al objeto de conseguir la indispensable coordinación o unidad de jurisdicción, tan dispersa en la organización actual. Numerosos países de menor importancia pesquera que España disponen de una organización administrativa de este rango. Asimismo, que se dote al Comité Técnico de los medios y elementos precisos para poder llevar a cabo la misión encomendada.

...

La Comisión Permanente agradeció la presencia del director general de Pesca Marítima, don Fernando Marcitllach Guazo; presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus; procuradores en Cortes, don Baldomero Fernández Calviño y don Modesto Rivera Franco; vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Banet; secretario de la Comisión Permanente de Pesca en Galicia, don César Otero Valcárcel, así como la hospitalidad de los excelentísimos Ayuntamientos de Barcelona y Palamós y Club Náutico Costa Brava, de Palamós.

Se agradeció también la interesante y documentada conferencia que el doctor Bas pronunció en una de las sesiones, y la intensa labor realizada por la Secretaría en la persona de don José Masip Cosín. ■ LUIS MILLAN ROCA.

SE SOLICITA:

● **SUSPENSION DE TODO INCREMENTO DEL PODER DE PESCA EN ESTE LITORAL, MIENTRAS LO ACONSEJEN LAS CIRCUNSTANCIAS.**

● **VIGILANCIA URGENTE Y ADECUADA DEL MEDITERRANEO.**

se modifiquen, se solicita y acepta por parte de la Comisión Permanente una veda total para la pesca de arrastre, comprendida entre el 15 de abril y el 15 de junio, ambos inclusive, de acuerdo con la normativa establecida por la Dirección General de Pesca Marítima.

Barcelona y Gerona vedarán los fondos inferiores a 100 metros, desde el 15 de abril al 15 de junio, ambos inclusive, desde el límite con Francia hasta el límite establecido por la Dirección General entre los distritos marítimos de Tarragona y Villanueva y Geltrú.

Valencia solicita, atendidas las circunstancias de su plataforma continental y estructura de su industria pesquera, no realizar ninguna veda de fondos, sustituyéndola por la obligatoriedad de parar todos los sábados del año.

Alicante, Cartagena, Almería y Málaga, desde el 1 de mayo hasta el 31 de agosto, ambos inclusive, quedarán vedados los fondos inferiores a los 100 metros, desde el límite de las provincias de Valencia y Alicante (que determinará un grupo de trabajo presidido por el presidente del Comité Técnico e integrado por los presidentes de las Federaciones Provinciales de Cofradías Sindicales de Pescadores de ambas provincias y patrones mayores de las Cofradías Sindicales colindantes) hasta el meridiano de Punta de Europa.

Baleares. En estas islas quedarán vedados los fondos inferiores a los

aguas, se define la Comisión Permanente en sentido de que es imprescindible suspender todo aumento del esfuerzo de pesca. Por ello, solicita de la Administración sea suspendido todo aumento del poder de pesca en el Mediterráneo, en tanto las circunstancias lo aconsejen.

Por otra parte, y consecuentes con la necesidad de una real renovación de la flota pesquera, con posible reducción del total poder de pesca, se aprueba un Plan para cuya redacción definitiva y concreción de la potencia máxima por unidad/barco a autorizar, se constituye un grupo de trabajo que, presidido por el presidente del Comité Técnico, y constituido por todos los presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca o personas en quienes deleguen, se reunirá antes del 15 de febrero del presente año. Las Federaciones Provinciales de Cofradías Sindicales de Pescadores harán constar ante el Comité Técnico la propuesta de potencia máxima.

VIGILANCIA

El sentir unánime de la Comisión Permanente es que la vigilancia ha de ser urgente y adecuada a las necesidades de este litoral, dado el elevado número de unidades de pequeño porte que faenan en sus aguas. Se insiste en que todas las medidas son y seguirán siendo inútiles sin esta vigilancia.

● BARCO DE CEMENTO

BARCELONA.—Un barco de cemento de doce metros de largo será exhibido durante el próximo Salón Náutico Internacional en espera de realizar su primera singladura en la mar.

La citada embarcación ha sido construida por un grupo de estudiantes de Vilafranca, utilizando los planos cedidos por unos amigos canadienses y un cemento especial traído de la localidad de la Poble de Lillet. La embarcación ha tardado año y medio en ser construida, en una viña situada cerca de la carretera de Vilafranca a Vilanova, empleando en ello las horas libres y los días festivos.

Han participado en dichos trabajos los hermanos Juan Vicente, Jorge, José Antonio y Raimundo Pros, así como Joaquín Gibert y Margarita Navarro.

La embarcación tiene 12 metros de eslora, 3,20 de manga y 1,70 de puntal. Dispone únicamente de casco y cubierta, pero en los días que faltan para la inauguración del Salón va a ser aparejada, colaborando diversas casas comerciales que se han sentido atraídas por la aventura de los estudiantes vilafranqueses, que esperan ahora que concluya la exhibición en tierra de su buque para probarlo sobre el mar.

● CONCURSO NACIONAL ESCOLAR DE ARTE

BARCELONA.—Cuatro premios para cada una de las dos disciplinas, pintura y escultura, serán otorgados en el IV Concurso Nacional Escolar de Arte, organizado por el Salón Náutico Internacional, que se inaugurará el 3 de febrero.

Los trabajos deberán ser realizados por escolares comprendidos

entre doce y dieciséis años, y serán expuestos durante el Salón Náutico Internacional, después de hacerse público el fallo del Jurado.

En cada disciplina habrá dos primeros premios, consistentes en viajes a Génova para cuatro personas y otros dos para fines de semana en Palma de Mallorca, asimismo para cuatro personas.



EXPOSICION NAUTICA DE LONDRES

En Londres se ha celebrado la XIX Exposición Náutica Internacional, en la que se exhibieron toda clase de embarcaciones de los distintos tipos y precios (foto inferior).

Participación especial tuvo España, cuyo "stand" consiguió un estimable éxito.

En la foto de la izquierda, azafatas del pabellón español izan nuestra bandera, a bordo de una típica barca mallorquina.

EL SALON

Una muestra de la constante elevación del nivel de vida en España es el incremento espectacular de los deportes náuticos. El Salón Náutico Internacional de Barcelona es la primera exposición de España especializada en estos temas.

El español medio, cuando alcanza su primera meta —el piso y el coche utilitario—, piensa cómo disfrutar de sus ratos de ocio en los fines de semana o en las vacaciones. Existe una demanda creciente de barcos de recreo, ya sea el modesto «chichorro», monotipos de regata, embarcaciones de crucero, de pesca de altura o los botes neumáticos para disfrutar en las playas, así como infinidad de accesorios y novedades para los que ya tienen barco y quieren modernizarlo.

Los salones náuticos han sido el reflejo de esta creciente demanda durante catorce años. Constituyen un espectáculo digno de ser visitado. Sus organizadores se esfuerzan en que lo expuesto en ellos sea una continua novedad para los aficionados.





NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

cada vez más numerosos. La industria náutica se ha desarrollado en los últimos años de manera asombrosa y tiene que dar a conocer sus productos, exhibirlos de manera adecuada. La variedad expuesta en estos salones es inmensa, desde costosísimos yates para largos cruceros hasta herrajes, velas, aparejos y accesorios de todas clases, pasando por el último modelo en motores fuera borda, gonios de pequeño tamaño, lanchas neumáticas, escafandras autónomas, etcétera.

AL SERVICIO DE LOS AFICIONADOS

Es interesante para los profesionales de la mar una visita al salón. Aunque la marina deportiva está compuesta de aficionados, los fabricantes son profesionales, que han de renovarse constantemente para atender a la demanda y vender mejor. Los diseños de los barcos de recreo han de evolucionar, los cascos se hacen más hidrodinámicos, aptos para salirse prácticamente del agua, impulsados por potentes motores. Se exige confort, seguridad y belleza. El uso del polies-

ter, aplicado cada vez más a barcos de recreo, ha sido perfeccionado para servir a los aficionados que no disponen de tiempo para cuidar barcos de madera, tan sensibles al paso del tiempo y difíciles de conservar y poner a punto en corto tiempo. La miniaturización de los elementos de orientación náutica se impone por razones de manejabilidad, consiguiéndose ya aparatos de gran precisión y escaso volumen.

EL MERCADO DE LA NAUTICA

El aficionado es un entusiasta hombre de mar que en sus ratos libres discute con sus amigos sobre la forma de hacer más rápida, cómoda y segura su embarcación, y aquí, a muchas fechas de sus próximas vacaciones de verano, puede concretar lo que desea y elegir, comprar o encargar aquello que necesite. El mercado anual de la náutica se inicia en estos primeros días de febrero. Muchos fabricantes extranjeros acuden también a Barcelona, pues conocen la importancia del mercado español en la náutica. Ven la posibilidad de competir y de vender y conside-

ran este certamen como uno de los más interesantes de Europa.

UNA VERSION DEL SALON, A MADRID

Esta exposición es, pues, una palpable muestra del creciente interés que los españoles sienten por el mar. Tanto es así, que la versión del Salón Náutico de este año 1973 va a trasladarse también a Madrid en la primavera, para que muchos aficionados del interior que no puedan trasladarse a Barcelona tengan ocasión de conocer las últimas novedades en barcos y otros elementos que les hagan disfrutar más en su tiempo libre.

I. S. M. Y CRUZ ROJA DEL MAR

Este año, la Cruz Roja del Mar tendrá también su «stand». La Cruz Roja del Mar quiere recordar a todos la necesidad de salvaguardar la vida humana en la mar a lo largo de toda la costa. Es una llamada a todos los hombres de la mar para que conozcan esta labor que quiere llevar a ca-

bo y para la que necesita la colaboración de todos en la medida de sus posibilidades. Expone también por primera vez sus logros en pro de la mar y de sus hombres el Instituto Social de la Marina. Su labor, cada vez más amplia, necesita ser divulgada. Esta revista es una de sus promociones, su portavoz en la esfera marítima.

Hoja del Mar quiere hacer extensivo el conocimiento de lo que es el Salón Náutico a todos sus lectores, y espera, en un próximo número, informar de lo expuesto en él. Prometemos que lo que se relate no será una retahíla de datos técnicos, sino una impresión contada con sencillez. Se expondrá la parte positiva de cada «stand», lo curioso y lo insólito, si lo hay. Trataremos de reflejar la extraordinaria vitalidad que se desarrolla en estas exposiciones monográficas y hacer saber a todos los marinos profesionales que lean la crónica cuánta afición hay por este mundo de la mar, esa mar que se desliza monótona a lo largo de sus días de navegación por los costados de su barco, jornada tras jornada, entre balanceos y guardias, azul, gris y rutinario. ■



UN TOTAL DE DOSCIENTAS

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PONE EN CIRCULACION LAS PRIMERAS BIBLIOTECAS DE BARCO

A principios del mes de febrero, el Instituto Social de la Marina pondrá a disposición de los barcos mercantes y de pesca doscientas bibliotecas circulantes con el nombre de «Biblioteca de Barco». Las bibliotecas irán dentro de unas maletas especialmente construidas y diseñadas para este fin, y llevarán unos sesenta libros, siendo de ellos dos cuartas partes de tipo recreativo y de evasión, una cuarta parte de libros profesionales y otra cuarta parte de ensayo y divulgación.

De estas doscientas bibliotecas, cien son completamente

distintas unas de otras, de modo que puedan ir rotando por los barcos. La distribución de las mismas se hará a través de las Delegaciones Provinciales del ISM y Fomento Social.

Esperamos que a estos primeros lotes de Bibliotecas de Barco Circulantes seguirán otros, y por ello, en cada una habrá impresos donde el lector emitirá opinión sobre el interés del libro leído, para, en lo sucesivo, poder atender, a la hora de montar las bibliotecas, el criterio de quienes las vayan a utilizar. ■



POR LOS FUERTES TEMPORALES DEL MES DE ENERO

SE HUNDE, FRENTE A PORTUGUESA, EL MERCANTE ESPAÑOL «ENSIDES»

CADIZ.—Como consecuencia del fuerte temporal que ha azotado durante el mes de enero las costas de la Península, se hundió, a las 16,30 horas del día 16, el mercante español «Ensidesa», de la Empresa Nacional Elcano. El siniestro tuvo lugar a unas 14 millas al Oeste de Sadao, en la costa portuguesa, y fue motivado por corrimiento de su carga al costado de babor.

En tan triste suceso desaparecieron el capitán del buque, don Anibal Carrillo, natural de Cádiz —aunque afincado en Avilés—, de cincuenta años de edad, casado y con dos hijos; el primer oficial, don Juan José Jiménez, y los engrasadores, señores Villa y Santamaría.

EL RESCATE

El resto de la tripulación, hasta un total de 21 hombres y una mujer que se encontraba a bordo, fue rescatado por el buque «Yebala», de bandera panameña, que fue el primero que captó el SOS del mercante español.

A su llegada a Cádiz, el capitán del «Yebala», don Leandro Domínguez Caraza, amplió detalles del suceso con la información anotada por él mismo en el diario de a bordo. En ella se señala:

«13,40 horas. Se recibe el primer SOS, que dice: "Carga corrida a babor y fuerte escora. Situación,

- Cuatro desaparecidos: el capitán, el primer oficial y dos engrasadores.

- El corrimiento de la carga a babor hundió el buque en breves minutos.

- El fuerte temporal que ha azotado la costa gallega evitó la prevista arribada a su puerto base.

- Se teme por la vida de los tripulantes que lleva a bordo.

SIGUE SIN

MADRID (Redacción).—A la hora de cerrar este número de «Hoja del Mar» continúa sin tenerse noticias del pesquero coruñés «Liraña», dado por desaparecido al no entrar a su puerto base, como se esperaba, el lunes día 15 de enero, para proceder a la descarga de las capturas realizadas.

Existe gran inquietud por la suerte que hayan podido correr el barco y los diez hombres que componen su tripulación. La última noticia del «Liraña» se tuvo

LA COSTA MERCANTE SA»

catorce millas al Oeste de Sardo, Portugal".

»14,30 horas. Segundo mensaje, que señala se ven obligados a abandonar el buque. Cuando el «Yebala» recibe este mensaje ya están avistándolos.

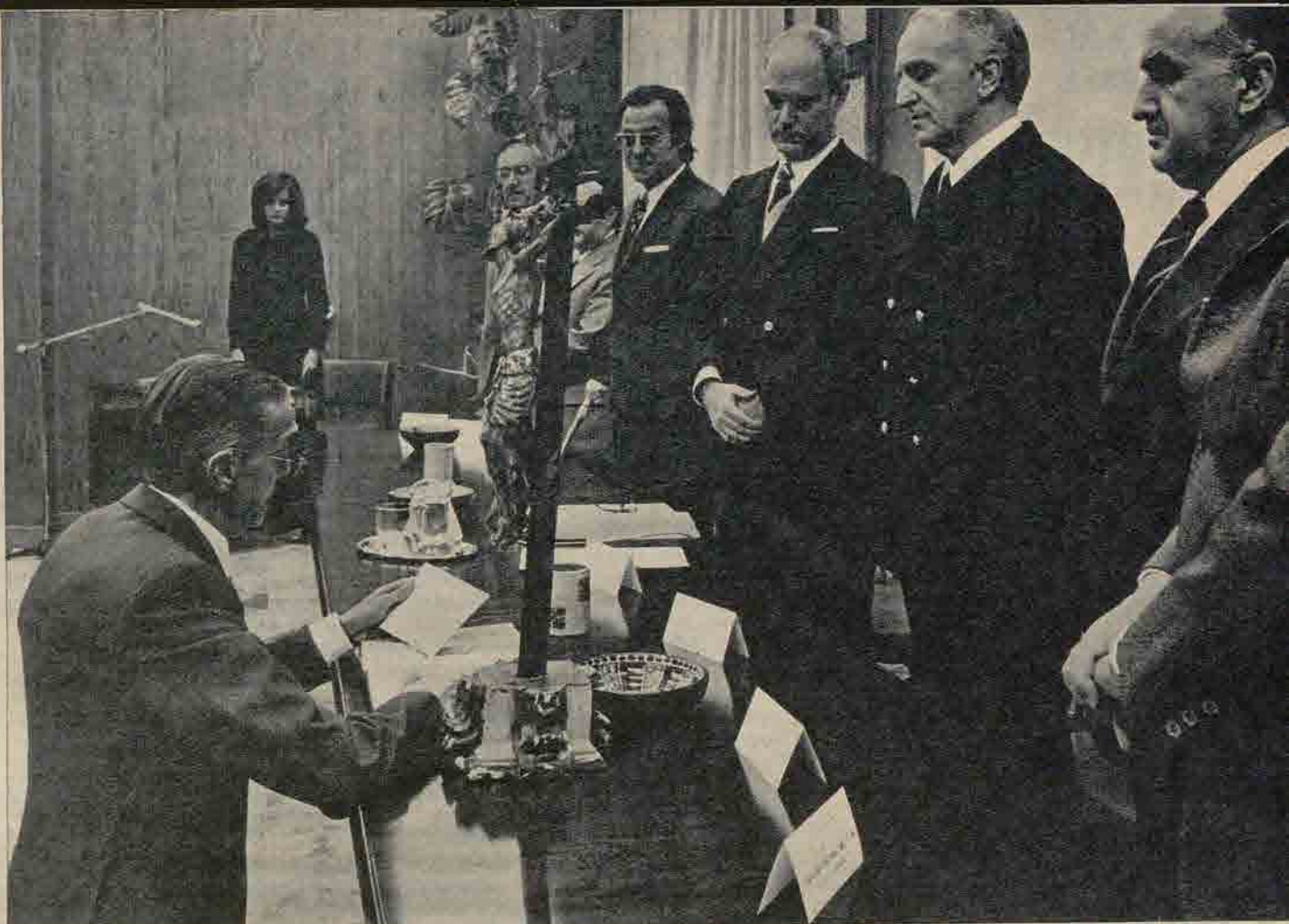
»16,30 horas. El barco se hunde por popa. Momentos después, aproximadamente, dos o tres minutos, el buque desaparece entre las aguas».

También señaló el capitán Domínguez Caraza que vio entre las aguas a los cuatro desaparecidos, a unos 50 metros de su barco, sin que pudiera hacer nada por ellos, ya que la mar estaba picada y progresivamente fue enarbolándose.

IBAN CAMINO DE AVILES

El «Ensidesa» era portador de 6.300 toneladas de mineral, que había recogido de algún puerto del Mediterráneo con destino a la factoría de Ensidesa, empresa para la que estaba contratado y para la que realizaba singladuras regulares entre el Mediterráneo y Avilés, llevando productos siderúrgicos y trayendo mineral.

El barco siniestrado fue construido en 1960 por la Empresa Nacional Elcano, y sus características eran las siguientes: 114 metros de eslora, 15,6 de manga, 8,6 de puntal y un peso de 6.543 toneladas.



HA TOMADO POSESION DE SU CARGO EL NUEVO PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I. S. M. EN VIGO, DON SERVANDO GOMEZ-ALLER DE LA VALLINA

• El acto, celebrado en la Casa del Mar, estuvo presidido por don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del organismo.

VIGO (Especial para Hoja del Mar).—A mediados del pasado diciembre tomó posesión de su cargo de presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Vigo don Servando Gómez-Aller de la Vallina.

El acto estuvo presidido por el secretario general del Organismo, don Manuel Pérez de la Barreda, acompañado del delegado provincial de Trabajo, don Francisco Esteban; comandante militar de Marina, don Guillermo Díaz del Río; delegado provincial de Mutualidades Labo-

rales, don Pedro Ojeda de la Riva, y todos los componentes del Consejo Provincial del ISM.

Tras pronunciar el señor Gómez-Aller de la Vallina la fórmula del juramento, hizo uso de la palabra don Manuel Pérez de la Barreda, quien agradeció la actuación del presidente anterior, don José Barreras Puente, y elogió la actividad del nuevo presidente, que hasta esos momentos, y durante veintiocho años, estuvo al frente de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo.

APARECER EL PESQUERO CORUÑÉS «LIRAÑA»

el domingo día 14, a mediodía, y desde entonces, diversos pesqueros y buques de la Armada recorrieron la zona donde fue visto por última vez, sin resultados positivos. El citado domingo, a las once, comunicó con la radio costera, anunciando que se encontraba faenando con muy mal tiempo, e informó de su llegada al puerto de La Coruña el lunes, a fin de que se le reservase un lugar para la descarga, advirtiendo asimismo que tenía necesidad de hacer combustible.

Se sabe que el barco, cuando fue visto por el también pesquero coruñés «Nuestra Golondrina», el domingo, faenaba en la zona denominada El Fondón, entre Corme y Sisargas.

TRIPULACION

A la hora de redactar esta información parece ser que se confirma la identidad de los tripulantes que iban a bordo, y que es como sigue: José A. Cea, de

veinticuatro años, casado y con un hijo, patrón de pesca; Ramón Martínez, cuarenta y siete años, casado y con cuatro hijos, armador del buque y patrón de costa; José A. Sanclaudio, veintisiete años, soltero, primer motorista; Benigno González, veintiún años, soltero, engrasador; Venancio Verdía, veintitrés años, soltero, contramaestre; Luis Iglesias, cincuenta y seis años, casado y con seis hijos, cocinero; Eladio Luis Sanles, cuarenta y dos años, soltero, marinero; Manuel Martí-

nez, cuarenta y tres años, casado; Manuel Pérez, diecinueve, soltero, marinero, y José Fernández Varela, treinta y dos años, casado y con tres hijos, marinero.

EL BUQUE

El «Liraña» fue construido en 1932, en Hall-Russell and Co., de Eberdeen (Inglaterra). Es de casco de acero de 40 milímetros y lleva un motor de 450 CV. Su registro bruto es de 101 toneladas y su eslora mide 24,65 metros.

GRAN IMPULSO A LA OCEANOGRAFIA ESPAÑOLA EN EL TERCER PLAN DE DESARROLLO

La situación marítima de España, tantas veces cantada, ha sido demasiadas veces olvidada desde los centros de decisión política. La nueva conciencia marítima que desde hace un par de décadas se va abriendo paso con fuerza en la sociedad tiene hoy una manifestación cargada de promesas: el reencuentro con las investigaciones oceanográficas.

El esfuerzo por estructurar una política científica que incida en forma tangible en la economía de los diversos sectores se ha plasmado en una gama de proyectos de investigación a nivel nacional, planteados dentro del Tercer Plan de Desarrollo Económico y Social. Uno de ellos, el denominado GP-2 (Proyecto Oceanográfico Coordinado), ha vuelto al primer plano de los objetivos urgentes el conocimiento científico de nuestros recursos marinos.

LOS GRANDES PROYECTOS DE INVESTIGACION

En el impulso para precisar una política científica socialmente eficaz, la Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Plan ha planteado un Programa de Desarrollo Tecnológico que se concreta en

una serie de cinco grandes proyectos pensados para que actúen como motores de la investigación y del desarrollo en determinados sectores económicos durante los próximos años. Entre esos grandes proyectos se encuentra el Proyecto Oceanográfico Coordinado, denominado como GP-2 por la citada Comisión.

Para valorar en términos políticos la importancia concedida al GP-2, basta analizar el capítulo de Pesca Marítima del Tercer Plan de Desarrollo: «La investigación oceanográfica-pesquera debe ser considerada como una de las fuentes fundamentales para el desarrollo del sector, no sólo por la acción directa sobre la pesca, sino por otros sectores próximos cuya importancia aumenta progresivamente».

CARACTERÍSTICAS DE LOS GRANDES PROYECTOS

Dentro de la eficacia y economía en la asignación de los recursos para la investigación, el Tercer Plan busca aquellos objetivos que, contando con el amplio margen de riesgo que toda investigación científica lleva consigo, puedan permitir unas previsiones razonables en sus resulta-

- "El Proyecto Oceanográfico Coordinado", en marcha.
- Más de mil millones de pesetas para estas investigaciones en el cuatrienio 1972-75.

dos y un control en su realización. Las características principales de esos cinco grandes proyectos pueden resumirse en las siguientes:

- Carácter suprasectorial de su contenido y de sus efectos.
 - Que permitan un trasvase de tecnología hacia otros sectores.
 - Que constituyan una base para una colaboración científica internacional de gran alcance.
 - Que se haya hecho un estudio previo de su propia viabilidad, para lo que se exige a todo gran proyecto que:
1. Exista un mercado potencial proporcionado al esfuerzo económico o una necesidad nacional perentoria.
 2. Que permita conquistar para España un rango superior en ese campo o un desarrollo concentrado en el mismo.
 3. Que tenga un pleno sentido económico y empresarial.
 4. Que sus logros sean verificables.
 5. Que estimule la participación empresarial.
 6. Que potencie la creación de nuevas unidades de reestructuración industrial.

El planteamiento, como se ve, no puede ser más realista.

De los cinco grandes proyectos denominados en el Plan con las siglas GP, el GP-1 (Reactor Nuclear Rápido) y el GP-2 (Proyecto Oceanográfico Coordinado) tienen, por su trascendencia económica y por el esfuerzo financiero a ellos dedicado, un carácter claramente prioritario. Su período de realización va más allá de la duración del Tercer Plan, pues en ambos se prolonga hasta 1980, lo que no sucede con el resto de los GP.

En cuanto a los medios financieros, están costeados con cargo al Programa de Inversiones Públicas, ascendiendo los costes totales del Proyecto Oceanográfico Coordinado a 1.146 millones de pesetas para el cuatrienio 1972-75, representando ésta la asignación la más elevada prevista para cualquiera de los cinco grandes proyectos.

UN POCO DE HISTORIA

Dos organismos de investigación científica y técnica se reparten la

responsabilidad del Proyecto Oceanográfico Coordinado: el Instituto de Investigaciones Pesqueras y el Instituto Español de Oceanografía. La coordinación de los trabajos de ambos ha recaído en este último, por su competencia más amplia y generalizada desde el punto de vista científico y por su gran tradición histórica, que data de la unificación de dos laboratorios biológicos: el de Santander, fundado en 1886, y el de Porto Pi (Mallorca), existente en 1906. A éstos se fueron incorporando nuevos laboratorios situados en distintos puntos de las costas españolas y los laboratorios centrales de Madrid, con departamentos de Física, Geología, Química, Biología Marina y Biología Pesquera, Centro Nacional de Datos Oceanográficos, Control y Calibración de Instrumentos y Biblioteca. Esta última, por la historia del Instituto, es una de las más interesantes que existen en el mundo sobre estos temas, y en ella se contienen colecciones de publicaciones científicas que pueden calificarse hoy de únicas.

LOS PROGRAMAS CONCRETOS

El Proyecto Oceanográfico Coordinado está integrado por una serie de programas de investigación que son en líneas generales:

- a) Planta piloto para el estudio y desarrollo del cultivo de peces marinos (en las encañizadas del mar Menor).
- b) Estudio de las condiciones oceanográficas de la zona Atlántica, Península Ibérica y aguas de los archipiélagos.
- c) Investigaciones oceanográficas en aguas canario-africanas.
- d) Estudio de las condiciones oceanográficas de nuestro litoral.
- e) Investigaciones sobre campos de algas.
- f) Investigaciones geológicas en el subsuelo, plataforma y talud continental ibérico.
- g) Investigación y control de la contaminación de las aguas del mar.

Dentro de estos programas concretos existen otros específicos como nuevos tipos de buques de pesca, conservas de pescado y subproductos, polígono de escucha naval, etcétera. ■ A. ALBERTI.



Robustos y de fácil manejo.- Alcance inmejorable y de haz de luz muy definido.- Sin rectificador o resistencias, ya que están previstos para todas las tensiones disponibles a bordo.

ACUMULADORES
NIFE S.A.

Hermosilla, 117
MADRID-9

Tel. 401 73 50-54-58
Telex 23018 ANIFE E

CARLOS
DE RAMON
Y BALLESTEROS

EL SALARIO BASE EN LA PESCA DE ARRASTRE Y EN LA DEL BACALAO

Existe una verdadera confusión sobre la cuantía del salario base en las actividades extractivas del mar. Incluso polémica, porque aún recientemente en la prensa de cierta región del litoral se abordaba de nuevo este tema —que ya había sido objeto de controversia—, y como acusación escandalosa, se afirmaba que los pescadores de buques bacaladeros tienen un salario base de 1.800 pesetas mensuales. Y es muy frecuente oír a los hombres de la pesca de arrastre (altura y gran altura) lamentarse de que su base salarial consiste en 1.080 pesetas al mes.

Pero lo más grave es que así lo entienden también algunas empresas, que, a la hora de practicar a sus tripulantes la liquidación a metálico por descansos no efectuados, pagas extraordinarias y vacaciones, toman estas cantidades como base para su efectividad.

En verdad, consideramos tan elemental esta cuestión que, francamente, no la estimábamos con entidad suficiente para tema de una publicación; pero los hechos nos demuestran que no lo entienden tan fácilmente los trabajadores, cosa nada extraña, porque no se les puede exigir una formación jurídico-laboral adecuada, ni tampoco lo comprenden determinadas empresas, que, en todo caso, poseen medios insuficientes para proporcionarse el asesoramiento preciso, en obligada observancia de los preceptos legales.

La Reglamentación Nacional para las Industrias de la Pesca del Bacalao, de 16 de julio de 1959, efectivamente, establece el salario base del marinero en 1.800 pesetas mensuales. Y la Reglamentación Nacional para las Industrias de la Pesca de Arrastre, de 16 de enero de 1961, fija el salario del marinero dedicado a esta actividad en 1.080 pesetas al mes. Pero ambas bases quedaron ya —afortunadamente— desactualizadas, como luego veremos.

En 17 de enero de 1963, y con efectos al día 1 del mismo mes, apareció el

Decreto núm. 55, que establecía, por primera vez, el salario mínimo interprofesional en 60 pesetas diarias para todos los trabajadores mayores de dieciocho años, cualquiera que fuese la actividad a que se dedicasen. Como complemento al mismo, el Decreto 56/63 establecía las bases de cotización a la Seguridad Social; y la Orden de 25 de junio de 1963 contenía la asimilación de categorías profesionales en las diversas industrias, en la que el marinero quedaba comprendido en el Grupo 9 de asimilación.

El mencionado Decreto de 17 de enero, en su artículo 4.º, señalaba que «los incrementos de los salarios mínimos que resulten de la aplicación del presente Decreto podrán ser absorbidos y compensados por las empresas con cualquier mejora de cualquier clase y género que fueran, incluida toda clase de primas, incentivos, pluses, gratificaciones, etc.».

Es decir, que según se desprende de su contenido, la prima de pesca quedaba absorbida para completar con ella el salario mínimo interprofesional. Entonces ya tenemos que en enero de 1963 habían desaparecido como salario base de los marineros de la pesca de arrastre las 1.080 pesetas, mientras que para los del bacalao quedaba exactamente igual, es decir, 1.080 pesetas mensuales en aquella fecha.

Más tarde se fue modificando periódicamente el salario mínimo interprofesional: en 1 de octubre de 1966 se estableció en 84 pesetas, en 1 de octubre de 1967 se fijó el de 96 pesetas, en 1 de enero de 1969, en 102 pesetas; en 1 de abril de 1970, en 120 pesetas; en 1 de abril de 1971, en 136 pesetas, y, por último, en 1 de abril de 1972 quedó establecido en 156 pesetas, que es el actual.

En estas disposiciones legales, concretamente en el artículo 4.º de todas ellas, se considera absorbible la prima de pesca, y, por tanto, ya tenemos el salario

base de cada momento, que no es otro que el mínimo interprofesional en la vigencia de cada Decreto sucesivo, hasta llegar al actual de 156 pesetas por día, que es la cantidad a percibir, incluida la antigüedad, si la hubiere, en pagas extraordinarias, vacaciones y descansos, incrementada, en este último caso, con el recargo del 40 por 100, o en el supuesto caso de que, por cualquier motivo, no hubiese prima de pesca.

Para efectos de prestaciones económicas por enfermedad, jubilación, desempleo; en fin, para todo lo relacionado con la Seguridad Social, reza en cada momento, por lo que respecta al simple marinero, la cantidad correspondiente al Grupo 9 de asimilación, superior siempre al mínimo interprofesional, hasta el mes de julio último, en que la prestación económica por incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común o accidente no laboral, viene determinada en función a la base tarifada, y base complementaria, en una aproximación al salario realmente percibido, en un 75 por 100 de las bases de cotización.

¿Que no debiera ser absorbible la prima de pesca? Esa es otra cuestión, y es también mi opinión muy personal, pero el tema de este trabajo, meramente orientador, es el de su título. En otra ocasión nos proponemos estudiar la incidencia de la absorción en los supuestos de percepción de prima sobre el importe de la pesca y prima sobre el tonelaje capturado.

Es posible que la presente publicación tenga una vigencia limitada, ya que próximamente verá la luz la nueva Ordenanza Laboral para las Industrias Extractivas de la Pesca, y es seguro que este nuevo ordenamiento de trabajo, más actualizado, más de cara a la realidad, nos presente nuevas fórmulas en la regulación de las relaciones laborales, todas ellas de singular importancia, entre las cuáles —¿cómo no?— destacan las salariales. ■

SIN UN DOMINIO EN EL SECTOR MARITIMO NO ES POSIBLE UN DESARROLLO EFICAZ

JOSE
PEREZ-GUERRA

DOMINIO en nuestro mar territorial, control del Estrecho, presencia en el Mediterráneo, garantía para los hombres de mar. Una flota mercante que nos libere de condicionamientos a pabellones extraños, de 10.000 millones de pesetas en fletes, que intervenga en los tráficos internacionales. Un sector pesquero que levante la moral de 100.000 familias del litoral, que suministre más de millón y medio de toneladas de alimentos y proporcione, con regularidad y abundancia, materias primas a 400 fábricas de conservas, salazones y reductoras de harina y aceites. Y astilleros eficientes, factorías proveedoras de maquinaria auxiliar, puertos bien acondicionados que reduzcan las estadías de los buques.

Así, con este respaldo, España podrá consolidar un desarrollo que ya se palpa en la industria y en los servicios. Un desarrollo que no puede prescindir del mar, de nuestra proyección sobre él, porque la mar es el camino más ancho, cómodo y barato que poseemos; fuente de riqueza —pesca, petróleo, algas, sal, entre otros muchos productos más— y factor condicionante de nuestro papel en el concierto de las naciones.

Son exigencias del entorno geográfico, siempre decisivo en la «vida» y en la «obra» de los pueblos. Ya Estrabón, hace dos mil años, se refirió a los habitantes de la Península Ibérica, señalando que «son los que navegan en más y mayores buques, tanto por el Mediterráneo como por el mar exterior», y señaló que contaban con astilleros bien pertrechados y con pesquerías que daban vida a numerosas fábricas de salazones. Y, desde entonces, desde siempre, la Historia de España ha sido una sucesión de sucesos íntimamente ligados a nuestra fortaleza o debilidad en los mares, tanto próximos como lejanos; un quehacer en el estrecho de Gibraltar, un ganar y perder que repercutía irremisiblemente en la economía.

Mas barcos

España cuenta con una flota formada por unas 900 unidades, con cuatro millones de toneladas de registro bruto. Se trata de unos efectivos modernos en un alto porcentaje, con buques especializados que logran aceptables índices de rentabilidad. Los barcos antiguos, con más de veinticinco años de servicio, sólo totali-

zan el 9 por 100 del conjunto, mientras que el 60 por 100 no tienen más de diez años de servicio.

Sin embargo, a pesar de esta circunstancia favorable, la flota mercante española no está aún a la altura de las necesidades del país. Y esa deficiencia se traduce en una balanza de fletes que arroja un déficit anual de varios miles de millones de pesetas, y servidumbres a banderas extranjeras que condicionan y perjudican, en especial en etapas de emergencia; cuando sean necesarios navíos para continuar con los intercambios comerciales y éstos no se encuentren.

España realiza por vía marítima un 95 por 100 de su comercio exterior. Durante el pasado ejercicio las importaciones se cifraron en unos 60 millones de toneladas, y las exportaciones —también por mar— en más de 16 millones. Pues bien, la flota nacional sólo participó en un 47 por 100 en mercancías traídas de fuera y en un 17 por 100 en los envíos.

Para llegar al transporte real bruto necesario para 1975 —leemos en la ponencia Transportes, del III Plan de Desarrollo— hay que partir del criterio de que el tráfico de importación esté totalmente en manos de navieras españolas; que en el de exportación se pueda contar, al menos, con un 20 por 100. Y para ello se requerirá, para 1976, una flota del orden de los seis millones de toneladas brutas, flota que deberá ir ampliándose al mismo ritmo que los tráficos.

Pesquerías

España es una potencia pesquera que ha logrado una flota importante, capaz de operar en todos los mares. Sus capturas superan 1,6 millones de toneladas, con un valor en primera venta superior a los 33.000 millones de pesetas.

El sector, que ha incrementado sus efectivos en los últimos ejercicios, da empleo a más de 100.000 pescadores; provee proteínas abundantes a las necesidades interiores, es básico para la marcha de una industria conservera y salazonera que aporta muchas toneladas de productos y logra exportaciones muy sustanciales para nuestra balanza comercial.

Las pesquerías, en su enorme despigue, muestran problemas que necesariamente habrá que ir resolviendo sin más demora. El grupo de bajura, perjudicado por la escasez de capturas en sus cam-

pañías costeras y por una atomización, siempre nefasta, no puede soportar la modernización de sus embarcaciones ni incorporar técnicas más adecuadas. Es necesario para ello aunar esfuerzos, agrupar efectivos y cambiar mentalidades. La pesca no es ya una actividad artesanal; como en otros tantos sectores donde juegan capitales importantes, técnicas avanzadas y costes y beneficios, el individualismo deberá dar paso a una mentalidad empresarial.

Otro problema que deberá ser resuelto por nuestra Administración es el relativo a la ampliación de aguas jurisdiccionales por parte de países ribereños en zonas de pesca abundante. Hay que partir de la base de que no podemos imponer criterios que fueron eficientes hasta ahora; debemos más bien iniciar una etapa de negociaciones basadas en una cooperación aceptable para todos.

Otros recursos

La mar ofrece, además, múltiples recursos. En el litoral de Tarragona las prospecciones petrolíferas han dado resultado. Ello indica que existe la posibilidad de que en nuestro litoral existan otros yacimientos, siempre valiosísimos para un país como el nuestro, que necesita importar cada año 40 millones de toneladas de crudos.

Y algas para la industria farmacéutica y de cosméticos, para la exportación, para crear millares de puestos de trabajo. Sin olvidar también que el mar es sal, y que la sal española se vende en todos los mercados.

¿Cuál es la incidencia de la actividad náutico-pesquera en la economía española? Realmente incalculable. No son sólo las aportaciones de las flotas mercantes y pesqueras ni su poder multiplicador, sino también la riqueza que crea los puertos abiertos a todos los rumbos, la industria naval que construye buques para treinta países, las reparaciones de buques, el suministro de maquinaria. Un comercio que no puede prescindir del mar porque el mar es su camino, el camino que une a las provincias españolas ubicadas en islas del Mediterráneo, del Atlántico, y en los territorios de soberanía en el continente africano. Por eso, y por otras muchas razones de pura estrategia, es necesario que el mar siga siendo protagonista de nuestro desarrollo.

V. EXPLOTACION DE LOS RECURSOS DEL MAR

JOSE LUIS
DE AZCARRAGA

Cuando en una de nuestras anteriores glosas —en la tercera, para ser más exactos, que apareció en HOJA DEL MAR de mayo-junio del pasado año— nos referíamos al régimen de los espacios marítimos y más en especial al del alta mar, con sus libertades y excepciones, anticipábamos que seríamos algo más extensos al aludir a la explotación de los recursos marinos, verdadera piedra de toque de la problemática actual del Derecho de gentes. En este singular apartado deberemos ofrecer nuestro rápido comentario a los siguientes instrumentos convencionales; a saber:

a) Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la plataforma continental.

b) Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la conservación de los recursos biológicos del alta mar.

c) Convenio de Londres de 9 de marzo de 1964 sobre pesca.

d) Convenio de Londres de 1 de junio de 1967 sobre el ejercicio de la pesca en el Atlántico Norte.

e) Convenio de Washington de 8 de febrero de 1949 sobre las pesquerías en el Atlántico Noroeste.

f) Convenio de Londres de 24 de enero de 1959 sobre las pesquerías en el Atlántico Nordeste.

El Convenio sobre la plataforma continental o submarina (al que dedicamos en pasadas ocasiones mayores comentarios, y, sobre el mismo tema, en 1952 un volumen de más de trescientas páginas, cuando la llamada «doctrina Truman» estaba en su apogeo ha sido firmado y ratificado por el suficiente número de Estados para que esté vigente, aunque ya se habla de su revisión en la anunciada Conferencia Mundial del año próximo, a celebrar en Santiago de Chile. En apretada síntesis sus artículos declaran que el Estado ribereño tiene derechos so-

beranos, exclusivos y por ende excluyentes, sobre los recursos naturales del suelo y subsuelo de su plataforma continental adyacente y a los fines de su exploración y explotación. Dicha plataforma queda definida en el Convenio no sólo en función de un criterio batimétrico o de profundidad (más o menos su límite final está en 100 brazas o 200 metros), sino en el de su explotabilidad hasta que el constante desarrollo de la técnica lo permita, por lo que tales prospecciones y subsiguientes explotaciones podrán hacerse en profundidades del talud o declive continental o, incluso, en las fosas pelágicas y abismales.

Al amparo de este Convenio de 1958 muchos Estados han orientado sus actividades explotadoras de las inmensas riquezas que el mar atesora, pero, al propio tiempo, han puesto de relieve que una explotación indiscriminada puede poner en situación amenazadora el desarrollo de la vida submarina.

Los demás Convenios que citamos bajo los epígrafes b), c), d), e) y f) se refieren a las actividades pesqueras, porque es evidente que gracias al mencionado desarrollo de la técnica moderna respecto al aprovechamiento de los recursos vivos del mar, al aumentar las posibilidades humanas de satisfacer las necesidades de la creciente población mundial, se expone a algunos de tales recursos al riesgo de una excesiva explotación. El Convenio de Ginebra de 1958 sobre pesca y conservación de los recursos biológicos de alta mar tiende, precisamente, a reglamentar, con tales finalidades de cooperación internacional y acción concertada de los Estados interesados, las actividades pesqueras y la conservación de las especies ictiológicas, contraria a la llamada «over-fishing» o sobrepesca.

España que se adhirió a los dos

primeros Convenios de Ginebra de 1958 (el referente a la plataforma y el de pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar) por sendos instrumentos depositados en poder del secretario general de las Naciones Unidas el 25 de febrero de 1971, entraron en vigor en nuestra Patria el 27 de marzo del mismo año y se publicaron en el «B. O. E.» (números 308 y 307, respectivamente, de 25 y 24 de diciembre de 1971).

Asimismo, España es parte contratante de los Convenios de Londres de 1964 y 1967 y del suscrito en Washington en 1949, que creó la denominada ICNAF o Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste y que principalmente estableció determinados paneles o zonas de pesca en las aguas próximas a Terranova.

Nuestro país no puede estar ajeno a las medidas que hagan posible el rendimiento óptimo de los recursos ictiológicos, ni tampoco al ejercicio de las actividades pesqueras en aquellos espacios marítimos que, por ser de todos, no pueden constituir acotamientos vedados para nadie. Y dada la brevedad de estas glosas —ya que preferimos citar únicamente los Convenios multilaterales—, no nos referimos a aquellos otros textos internacionales en los que España sea parte, pero tan sólo con otro Estado, como por ejemplo los firmados con nuestros vecinos, Portugal, Francia, Marruecos. Qué dese, sin embargo, paralizada nuestra atención en los acontecimientos que puedan surgir en relación con la anunciada y pretendida ampliación de las aguas territoriales de alguno de los países y con el desarrollo de doctrinas nuevas defendidas por los países hispanoamericanos y por los llamados del tercer mundo, en vías de desarrollo, que patrocinan mares jurisdiccionales o patrimoniales de extensión mayor.

MOVIMIENTO PORTUARIO EN 1972

● EL MUSEL (GIJÓN)

Durante el pasado año 1972 entraron en el puerto del Musel un total de 2.749 buques, cantidad inferior en unas doscientas unidades a la registrada en el año precedente.

Sin embargo, y debido al mayor tonelaje de los buques que arribaron, el total de mercancías llegadas o salidas del puerto superó los ocho millones de toneladas, lo que ha constituido un record en la historia del puerto gijonés.

● TARRAGONA

En el pasado año, el total de toneladas registrado en el tráfico portuario de Tarragona ha constituido un 6 por 100 de aumento con respecto a la actividad desarrollada en 1971.

El total de toneladas registradas fue de 5.290.242 y a este nivel han influido los arribos de considerables cargamentos de cereales para la avicultura y fábricas de piensos compuestos, harina de pescado con análogo destino y las exportaciones de clínquer y cemento en sacos, así como salidas de piritas quemadas con destino a la industria química alemana, y recepción de fosfatos marroquíes y piritas de Huelva.

Se han mantenido también las tradicionales exportaciones de

aceite, vinos y frutos secos hacia los mercados europeos. Capítulo importante lo constituye también la importación de madera del Gabón y exportación de harina de trigo para el consumo de Egipto.

● CARTAGENA

Cartagena va nuevamente a la cabeza de puertos peninsulares.

Cuando aún no se ha cerrado el ejercicio del año 1972, y sin disponer todavía de cifras sobre avituallamientos y pesca de diciembre, se puede anticipar que lo removido durante 1972 se eleva a 16.918.227 toneladas.

La cantidad de removido supera a la del pasado año en 700.000 toneladas.

● SEVILLA

«En un 10 por 100 aumentó el movimiento de carga y descarga del puerto de Sevilla durante el año 1972, en relación con la anualidad anterior», informa la Junta de Obras del puerto sevillano.

Con este aumento se alcanzó un tráfico de 2.990.330 toneladas, excluida la pesca y el tráfico del río. Ha disminuido ligeramente, se añade, el número de buques entrados en el puerto, aumentando, sin embargo, en un 5,2 por 100 el tonelaje de registro bruto total de los mismos.

Se puede señalar que el millón de toneladas se rebasó en 1948, y por primera vez los dos millones en 1962, alcanzándose prácticamente los tres millones el año 1973.

● TENERIFE

Nueve mil cuatrocientos treinta y un barcos, con 59.727.541 toneladas de registro bruto, entraron en el puerto de Tenerife en el año 1972, según ha informado la Junta del Puerto.

En el año 1971, los barcos entrados fueron 9.205, con 53.729.672 toneladas de registro, por lo que en el pasado año hubo un aumento de 228 barcos y 6.017.919 toneladas, lo que representa un incremento del 5,9 por 100.

INFORME SOBRE EL CANAL SEVILLA-BONANZA, DE LA CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE SEVILLA

La instalación de nuevas empresas en Sevilla y la construcción del canal Sevilla-Bonanza han sido temas sobre los que ha emitido un documentado informe el presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación sevillana, Luis Ybarra e Ybarra.

En cuanto al canal Sevilla-Bonanza, el informe —que alude a ciertas informaciones de la prensa local, haciendo determinadas precisiones sobre las mismas— ratifica su petición, hecha ya hace algún tiempo, en el sentido de una rápida terminación de las obras del canal, como uno de los medios para

reactivar la economía de la región.

«Cuando la Cámara de Comercio —dice el informe del presidente de esta corporación— ha insistido en la necesidad ineludible y urgente de dar celeridad a la construcción del canal, lo ha hecho preferentemente con base en estos motivos:

«Primero, en la dificultad actual del acceso al puerto, que no solamente frena el desarrollo de nuevas industrias, sino que podría llegar a embotellar y frenar el desarrollo de las ya existentes.

«Segundo, tener una infraestructura "ad hoc" para emplazamiento de nuevas plantas industriales, es decir, la idea de una dársena amplia, que al mismo tiempo fuera acceso».

El informe termina diciendo que la obra del canal Sevilla-Bonanza es del máximo interés para la región, «y si no se realizara se daría el caso de que una serie de obras ya a punto de terminarse, de un enorme costo y necesarias para el canal, serían superfluas y constituirían un despilfarro si la obra principal rentable no se llevara a efecto».

Este informe de la presidencia de la Cámara ha sido leído en la última reunión de la entidad, mereciendo la aprobación unánime de todos los miembros que asistieron a ella, y que se reafirmaron en la creencia de que el canal Sevilla-Bonanza es vital para la economía de Sevilla.

AMPLIACION DEL PUERTO DE CADIZ

CADIZ.—A ciento cincuenta y seis millones de pesetas asciende el total a invertir en un proyecto de ampliación del puerto gaditano, que afectará directamente a la construcción de un contradique y la prolongación del actual muelle de Alfonso XIII.

Las obras correspondientes han sido aprobadas y adjudicadas en el curso de la última reunión plenaria celebrada por la Junta de Obras del Puerto, bajo la presidencia de su titular, Antonio González Tanago.

Tanto la construcción del contradique como la prolongación del muelle de Alfonso XIII, que se alargará en doscientos cincuenta metros lineales, se consideran de gran importancia, ya que permitirán disponer de un muelle con 40.000 metros cuadrados de superficie, lo que significará un aumento de la capacidad de carga y descarga del orden de las 400.000 toneladas anuales.

Todo ello hará posible el crecimiento del tráfico de contenedores, que ha ido en progresivo aumento en los últimos tiempos, hasta lograrse en el presente año la más alta cifra de tráfico de mercancías conocida en este puerto, en el que se alcanzaron en 1972 un total de 622.563 toneladas, sin incluirse en ellas la pesca y avituallamiento.

El plazo de ejecución de estas obras ha sido fijado en veinticuatro meses.

CERTIFICADOS DE ELECTRICISTAS NAVALES

MADRID.—Se crean los títulos de electricista naval mayor de primera y de segunda clase y el certificado de contramaestre electricista, según Decreto del Ministerio de Comercio que inserta el «Boletín Oficial del Estado» del 15 de enero.

Los títulos de electricista naval mayor de primera clase y de segunda clase se consideran como de formación profesional náutico-pesquera, y el de contramaestre electricista como maestranza a efectos de clasificación de personal de la Marina Mercante.

Los actuales electricistas que

desempeñen a bordo de los buques mercantes o de pesca esta función continuarán en el uso de las facultades que tengan conferidas, y podrán reglamentariamente acceder a estos títulos en la forma que por Orden Ministerial se establezca.

Los actuales mecánicos navales que estén en posesión de la especialidad de electricista naval, derogada por el artículo noveno de este Decreto, solicitarán de la Subsecretaría de la Marina Mercante la convalidación por el título que proceda de los establecidos por esta disposición.

CALENDARIO DE FIESTAS PARA LA MARINA MERCANTE DURANTE 1973

MADRID.—Se aprueba el calendario de fiestas no recuperables para el año 1973, aplicable al personal comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, por resolución del Ministerio de Trabajo que inserta el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de enero.

Día 6 de enero, Epifanía; 20 de abril, Viernes Santo; 1 de junio, Corpus Christi; 18 de julio, fiesta de la exaltación al trabajo; 1 de noviembre, festividad de todos los Santos; 8 de diciembre, Inmaculada Concepción, y 25 de diciembre, Natividad del Señor.

ESTACION COSTERA DE VHF EN VIGO

La nueva estación costera portuaria en VHF de la Compañía Telefónica Nacional de España, situada en Vigo, ha comenzado a funcionar el 2 de diciembre.

Esta estación, con servicio permanente, permitirá celebrar conferencias con los barcos atracados en los muelles, entrando o saliendo de los mismos o que estén navegando a una distancia aproximada de 150 kilómetros.

PRESENTADA LA CRUZ ROJA DEL MAR, DE MALAGA

MALAGA.—Ha sido presentada la Cruz Roja del Mar, recientemente creada en Málaga, en el curso de un acto celebrado en los salones del Real Club Mediterráneo.

En este acto se entregaron los diplomas a los sargentos y brigadas que realizaron el correspondiente curso para prestar servicio en esta especialidad de la benemérita institución.

Ocuparon la presidencia, entre otras personalidades, el gobernador civil de la provincia, don Víctor Arroyo, y el presidente de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja, don Francisco Queipo de Llano, conde de Toreno, quienes pronunciaron sendos discursos.

CUATRO MUERTOS Y CUATRO HERIDOS AL PRODUCIRSE UNA EXPLOSION EN EL «RIO AGUAMIA»

EL PESQUERO —CON BASE EN GIJON— FAENABA EN EL BANCO SAHARIANO

LAS PALMAS (De nuestra Delegación, urgente).—Cuatro muertos y cuatro heridos ha ocasionado la explosión producida en el motopesquero «Río Aguamía»

cuando se encontraba faenando en la costa africana, a la altura de Peñagrande.

Los tripulantes heridos —dos de ellos de pronóstico grave— están siendo tra-

tados en el hospital de Villa Cisneros.

Los marineros fallecidos son: Aurelio Montejano García, domiciliado en Cangas de Morrazo-Espíritu Santo (Ponteve-

dra); José Manuel Pastoriza, Bartolomé Barrero Soltero y Andrés Moreno del Campo. Aurelio Montejano había embarcado en Gijón, y los tres restantes, en Las Palmas de Gran Canaria. De ellos no se nos ha facilitado hasta el momento los datos referentes a sus lugares de residencia.

El «Río Aguamía» tiene base en Gijón y pertenece a la empresa pesquera de altura José Bengoechea, S. A. Cuando ocurrió el siniestro se hallaba en las tareas extractivas de la pesca en el banco sahariano, y posteriormente fue remolcado hasta Villa Cisneros. Dada la urgencia con que se nos remite esta noticia y a punto de cerrar la edición, carecemos de más detalles sobre este desgraciado accidente, del cual daremos más amplia información en el próximo número.

BALANCE DE TRES AÑOS DEL MINISTERIO DE COMERCIO

A lo largo del trienio último se ha producido una profunda revolución de los intercambios de España con el exterior, ya que durante el citado período el volumen total de los intercambios recogidos en la balanza de pagos ha pasado de 10.496 millones de dólares en 1969 a 17.500 estimados para 1972, mientras las cifras del comercio exterior de mercancías registraron un aumen-

to de 5.859 millones de dólares a 9.500 millones, según un informe facilitado por el Ministerio de Comercio sobre la gestión del citado Departamento durante los tres últimos años.

En el terreno del tráfico marítimo se informó que la actividad del Ministerio se ha centrado en atender los problemas planteados por el fuerte crecimiento de la flota mercante y pesquera.

La flota mercante experimentó durante el trienio considerado, un aumento de 870.000 toneladas de registro bruto, que en términos porcentuales es del 30,7 por 100, al tiempo que se ha producido una importante renovación de flota, al pasar el porcentaje de buques mayores de veinticinco años del 15,3 por 100 en 1969, al 8 por 100 en 1972.

COMBARRO, O EL MAR PETRIFICADO



EN LA
RIA
DE
PONTEVEDRA,
UNO DE LOS
PUEBLOS
DE
PESCADORES
MAS BELLOS
Y
PINTORESCOS.





—Oye, Angel, convendría hacer un reportaje de Combarro.

—Muy bien, director.

Fue una sugerencia y una respuesta aceptándola. Fueron muchas más cosas, que después se convertirían en un problema, porque hablar, escribir de un pueblo no resulta sencillo.

Ya de camino hacia Pontevedra surgen las dudas. ¿Cómo enfocarlo?, ¿de qué hablar?

Sabido es que sobre un tema se puede hablar desde muchos puntos de vista. Se puede escribir sobre la fisonomía física, arquitectónica, del pueblo. Acompañar las fotografías con un texto explicativo. Apuntar que Combarro ha sido declarado «Conjunto artístico pintoresco de carácter nacional», según comunicó la agencia Cifra el 5 de diciembre pasado. Señalar que las casas y cruceros pétreos datan de los siglos XVII y XVIII, pero que el origen del pueblo se remonta, al parecer, a la Edad de Hierro, ya que en un principio fue un Castro. Que las casas de los pescadores suelen ser de planta baja, con el tejado de aguas alto y una pequeña ventana orientada hacia el mar. Que en sus balconadas, orientadas hacia el Este y Mediodía, se cuelgan, en época de cosecha, las

mazorcas de maíz. Que existen casas que, pese a no tener escudos o distintivo nobiliario alguno, parecen pazos. Pertenecieron a los mercaderes adinerados o a los grandes pescadores del entonces. Se puede y se debe hablar de los hórreos que llegan al borde del mar, que constituyen una de las características de este pequeño pueblo pescador, y pueden ser base para metáforas fáciles. Agregar, eso sí, que el hórreo se supone de origen neolítico, y que en él se guardan los productos del campo —a partir del siglo XVIII, el maíz preferentemente—.

Y de esta forma vemos cómo Combarro posee una doble y constante actividad, la pesquera y la agrícola. Su economía, al igual que la de los otros pueblos de las rías, es mixta. Suele ser normal que el hombre faene en la mar y la mujer en la tierra. Con todo, la actividad básica de sus habitantes es el marisqueo. Trabajan hombres, mujeres y niños, de octubre a febrero, buscando el valorizado producto. Y tienen problemas, como el de esos arrastreros furtivos que, con el agravante de la nocturnidad, arrasan los fondos marinos, poniendo en peligro su riqueza marisquera. Problemas de bajo nivel de vida, problemas ante los

que sería indispensable el haber charlado con sus habitantes, para conocerlos en toda su amplitud y profundidad, pero que ante la imposibilidad de hacerlo por falta de tiempo, es preferible apuntar sólo el más acuciente.

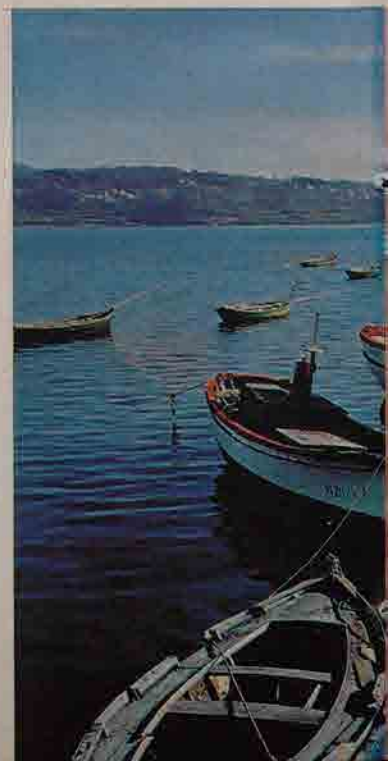
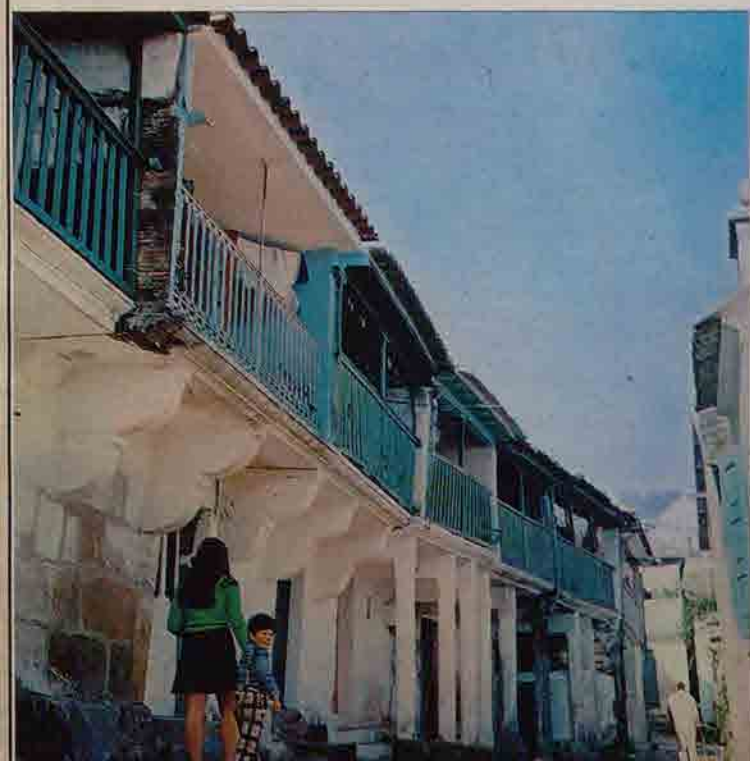
Se podría señalar la larga tradición marinera de estos pueblos gallegos, a los que los primeros navegantes griegos y fenicios interpretaron como islas, que tal es su aspecto llegándose a ellos por mar, o las impresiones de los primeros navegantes mediterráneos que llegaron a estos parajes y que aseguran que en las aguas de las rías «siempre se oponen aquí y allá fieras del mar a las embarcaciones, y monstruos marinos nadan viscosos y lentos», como relata el cartaginés Himilcón. O citar a Rufo Festo Avieno, que en su «Ora Marítima» nos dice cómo «la gente fugitiva vivió largo tiempo en sitios escondidos, lejos del mar, al que temían por el pasado peligro; después, con el descanso y la paz, fortificándose el valor con la seguridad, acordaron dejar sus altas moradas y descender a los lugares marinos».

Y en este descenso hacia el mar llevaron consigo su capacidad de agricultores. Se podría comentar las antiguas «corridas

(Pasa a la página 20).



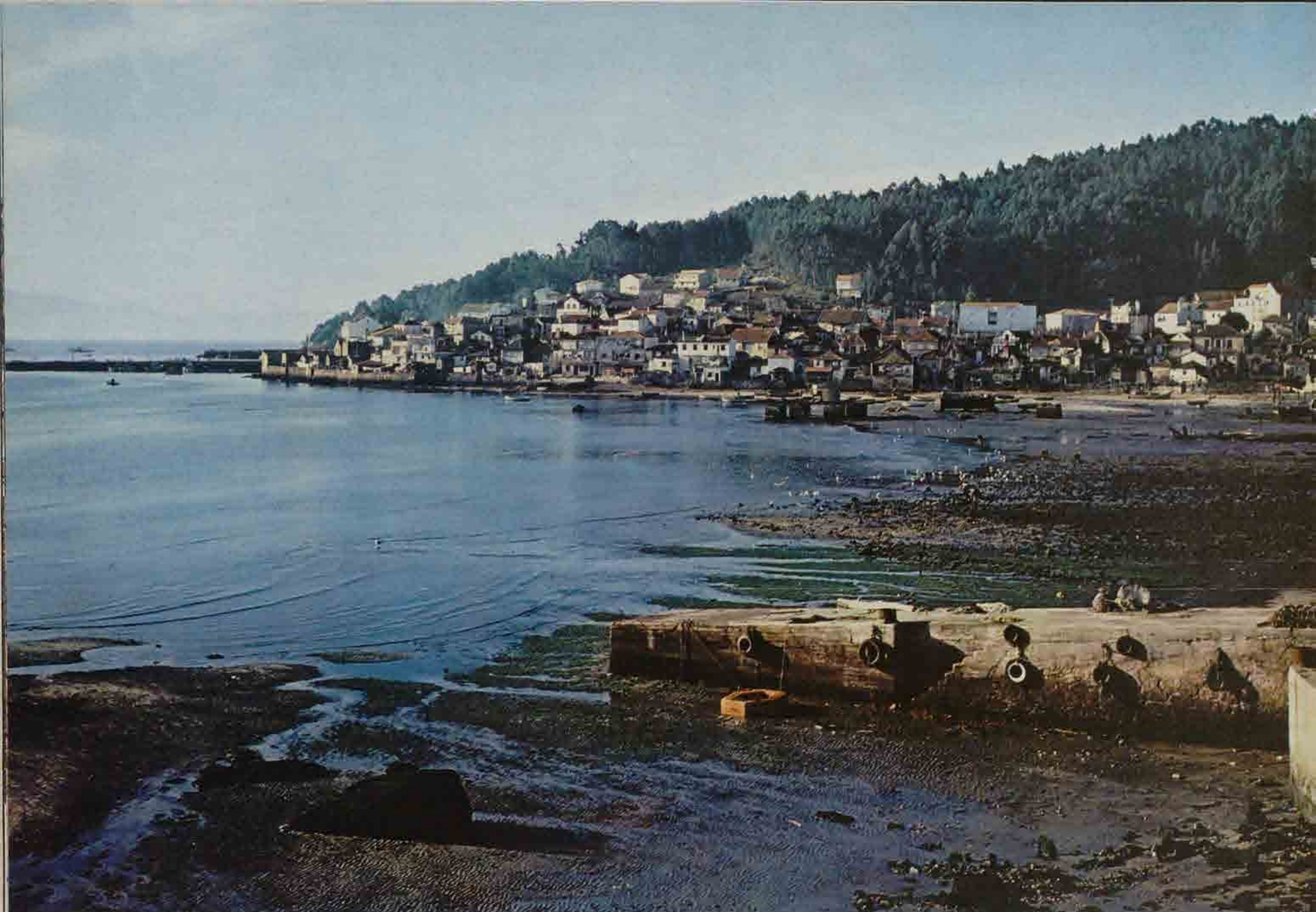






COMBARRO O EL MAR PETRIFICADO





COMBARRO

(Viene de la
página 16)



de delfines», en las que los pescadores, armados de pequeños arpones, y tras cerrar con redes la embocadura de la ría, jugaban con ellos hasta darles muerte, a modo de diversión en sus fiestas.

Se podría escribir acerca de Los Mareantes, cofradía pescadora de reconocido poder, con sus códigos de justicia, sus costumbres e influencia. O de la pujante tradición astillera, en la que la escuadra medieval mandada construir por el obispo Gelmírez es buena prueba de ella...

Sobre Combarro se podría escribir mucho y bien. Dejarse llevar por la impresión que en el espíritu del que lo contempla produce, pero en esto, como en tantas otras cosas, otros lo hicieron antes y mejor. Góngora, en sus «Soledades», canta a las rías gallegas, y tras él, una pléyade de poetas que su simple enumeración alargaría alarmantemente este pequeño trabajo.

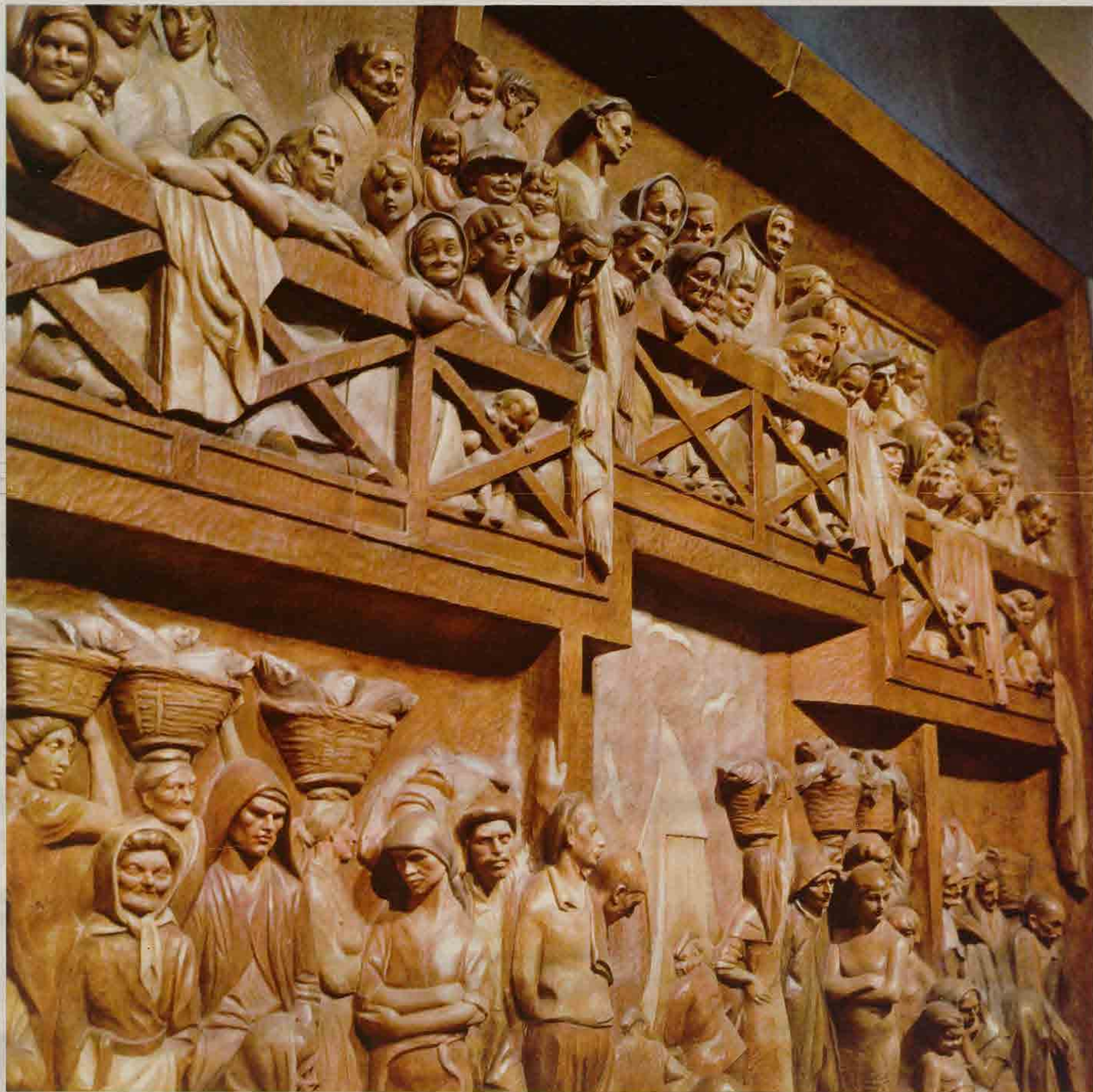
Valga el decir que con la reciente declaración de «Conjunto artístico pintoresco de carácter nacional», Combarro guardará su

sabor típico. No podrán tocarse, al menos exteriormente, sus antiguas casas, sus pétreas calles serpenteantes, sus iglesias y cruces, y quizá puedan rectificarse los pequeños desajustes que ya se observan en algunas de sus construcciones, como el uso de materiales modernos y de mal gusto.

Y todo ello rodeando, enmarcando la vida cotidiana de sus gentes. El regreso del marisqueo, la limpieza de las sardinas entre la piedra y el mar, el apacible recorrido del marinero viejo en busca de sus recuerdos, los juegos de los niños, la tertulia junto a la fuente.

Sobre Combarro se podrían escribir muchas cosas, pero ninguna superaría a su visión directa.

De vuelta a Madrid, y con la sensación de no saber el qué decir, sólo me resta agradecer a don José Filgueira Valverde y a don Alfredo García Alés todos los datos cultos que aquí se citan, puesto que ellos y su erudición hicieron posible mi conocimiento. ■ **ANGEL S. HARGUINDEY.**
Fotos: **MAGAR.**



SEBASTIAN MIRANDA Y EL MAR

CHARLA CON RECUERDOS DEL AUTOR
DE
«EL RETABLO DEL MAR»

CASI estoy por asegurar que nueve de cada diez presuntos encuestados contestarían a la indicación «Dígame el nombre de un escultor vivo» con el mismo nombre: Sebastián Miranda. Y ello ocurriría así porque es uno de los personajes más populares de estos últimos años, a raíz de sus frecuentes intervenciones en los medios de comunicación de masas, especialmente en la televisión, y por su peculiar gracia en el narrar anécdotas.

Hombre de mundo, «bon vivant», con multitud de amigos que hoy ya son Historia, con una

(Pasa a la pág. 29)

«EL RETABLO



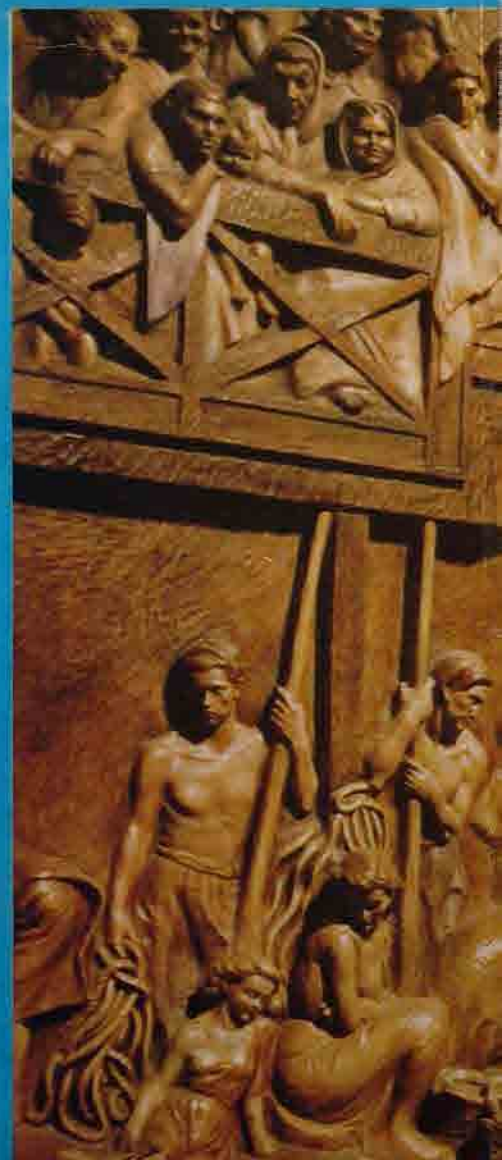
Sebastián Miranda,
autor de «El retablo
del mar».

A don Sebastián le salió su Retablo discolito y rebelde. En primer lugar, porque le dedicó, cuando menos, el doble del tiempo que tenía pensado —tuvo que rehacerlo tras de la guerra—, y en segundo lugar, porque para él, el «Retablo» es «La Rula», nombre que le dio en un principio y que la gente pescadora le trastocó por el que en la actualidad lleva.

Con todo, no dudamos de que sea su obra más importante. En ella se nos muestra, en primer término, toda la fauna del Cantábrico, todos los diferentes tipos de peces que en aquellas aguas se encontraban antaño, ya que ahora no hay tal variedad de especies. Tras los peces, los pescadores. Una

galería pintoresca de personajes cotidianos en el Cimadevilla de los años 20. Hombres, mujeres y niños entremezclados. Durmiendo, observando, de espaldas a todo y a todos, como ese viejo pescador que se asoma por la ventana. En la parte superior, la obra alcanza lo goyesco. Viejas mujeres sentadas con la experiencia de los años en tales menesteres. Los tímbrs no se ven, pero a bien seguro que alguna tendrá apoyada la mano encima, presta a pulsarlo cuando le satisfaga la cifra de la subasta.

Es un Retablo sencillo y complejo. Sencillez en cada una de sus figuras, complejidad en su abigarramiento. Homenaje de un artista a las gentes del mar.



O DEL MAR»



(Viene de la pág. 21)

memoria fuera de lo corriente y un habla entre castiza y pura, que le convierte en un protagonista ideal de las entrevistas.

Otro problema diferente es conocer y saber de su obra, y, sin embargo, en estos días la Dirección General de Bellas Artes ofrece la posibilidad de contemplar una de sus más queridas y laboriosas, esa especie de Ave Fénix, que trata de las gentes pescadoras: «El retablo del mar».

Todo un mundo de expresiones encerrado en unos metros de madera. Surgen los recuerdos, la búsqueda de influencias. Se piensa en Goya y sus frescos de la ermita de San Antonio de la Florida, mas a la vez, en algún detalle, parece estar viendo un modelo de Solana o un abigarramiento de figuras que sólo Valle-Inclán podría imaginar, y naturalmente la larga tradición de artesanos imagineros, los que de una forma anónima inundan nuestras iglesias medievales de imaginación, de sillerías y coros, de desmadres geniales.

Y es que don Sebastián es muy suyo. Poco o nada le importan las tendencias modernas de la moderna escultura. Para él, lo abstracto no tiene sentido. Busca y rebusca el parecido, procurando destacar lo bello o bondadoso de sus modelos, y ello pese a parecer desfasado, pese a quedarse al margen de un movimiento artístico actual, para el que nada cuenta las valoraciones basadas en «el parecido» o «lo bello».

Fui a su casa la víspera de Nochebuena. En plena hora de la siesta. Recostado en un sillón, muy cerca del fuego, estaba don Sebastián. Su ama de llaves me había comentado lo de su aparato para la sordera. Daba igual. Habría que levantar algo más la voz, pero, en definitiva, el entrevistado era él y yo el amanuense. Le pregunté por el retablo, por anécdotas, y él me contestó, me contó de sus cosas, me enseñó su casa, los cuadros de sus amigos, su perro, en fin, todo lo que le rodea...

—Bueno, pues el retablo me llevó, la primera vez que lo hice, unos tres años y medio. Fue un poco como prueba de mi constancia e interés por mi trabajo. Mi mujer me decía que no era capaz de realizar algo importante...

»Al principio tuve muchas dificultades. Yo necesitaba de un local que estuviera en el barrio de Cimadevilla, que es el barrio de los pescadores de Gijón, porque ellos no saldrían de su barrio para posar. El señor Villaverde, que tenía mucha mala uva y era ingeniero de la Junta de Obras del Puerto o algo así, me negó lo que solicitaba, que no era mucho. Tuve que recurrir a mi amigo Indalecio Prieto para que me resolviera el problema.

Este retablo de laboriosa gestación fue destruido, al igual que la casa de su autor, durante la guerra civil. Marchó don Sebastián a París, y de París volvió. Reconstruyó su casa con fidelidad a la original y buscó los moldes para reconstruir su retablo. Esta segunda versión es la que se muestra ahora, y le llevó sus largos tres años, con lo que el retablo se le convierte en una obra de mucho tiempo y trabajo, demostración irrefutable del amor del artista por su oficio...

—Todos los personajes son reales, con nombres y apellidos. Tengo muchas anécdotas y recuerdos del Retablo. Por ejemplo, había dos tipos muy simpáticos, pero muy avanzados en ideas. El Ayuntamiento de Gijón ofreció una cantidad de dinero al que salvase a cualquier naufrago o persona que peligrara. Los dos hermanos se unieron para intentar engañar al alcalde —«tú te tomas cuatro copas y te tiras al agua, y yo me tiro después y te salvo»—; de esta forma pensaban cobrar la recompensa ofrecida. Pero lo que pasó es que esto lo habían proyectado cuando ya tenían más de cuatro copas encima, y por poco se ahogan los dos. Lo curioso del caso es que un tercero, que era contrario en ideas políticas, hasta el punto de que le llamaban «el cavernícola», pasó por allí y al verles en apuros se tiró al agua, salvándoles y cobrando dos premios. Aquello molestó mucho a los hermanos.

»Recuerdo que en otra ocasión se organizó una riña tremenda entre dos mujeres en la Rula, por no sé qué problema de los timbres. Yo estaba en mi local de trabajo y oía las voces, que

(Pasa a la pág. 24)



(Viene de la pág. 23)

poco se acercaban hacia donde trabajaba. Por fin llegaron a la puerta de mi taller, y entre gritos y líos cayó una de ellas, con un culo tremendo, sobre mi puerta, rompiéndola, naturalmente, mientras decía una serie de barbaridades. Entró llorando, y a poco los jipíos fueron disminuyendo, y me decía entre tacos que lo que más la molestaba era lo mal hablada que era la otra...

Don Sebastián es como un pozo sin fin de anécdotas. Son más de ochenta años de vida y trabajo, de amigos y países, de momentos intensos y situaciones difíciles, son más de ochenta años de buen decir, y ello cuando se tiene un carácter extrovertido, como en su caso, son o pueden ser horas de charla amena.

—... Pues había un tipo muy pintoresco, Miguelón, un marinero muy viejo que estaba en constante pugna con todos. Los pescadores del barrio le daban de vez en cuando alguna merluza,

todo ello entre bromas y tacos. Miguelón se hizo muy amigo mío. Yo colocaba el coche a una cierta distancia del puerto para dar un paseo, pues el resto del tiempo no salía del taller. Siempre me acompañaba y le compraba su merluza o lo que tuviera. Las gentes del barrio, cuando nos veían juntos, me decían que tuviera cuidado con él y que no me fuera a dar un paseo por la mar, como Miguelón quería (por lo visto ya había naufragado en tres ocasiones). Yo me disculpaba ante su ofrecimiento utilizando una amplia serie de razones, el frío, los dolores de cabeza o lo que fuese, porque la verdad es que tenía un poco de miedo. Tanto insistía que un día no tuve más remedio que aceptar. Aquel día todos los de Cimadevilla bajaron al muelle para vernos a los dos en la lancha. Al principio todo fue bien, pero Miguelón se empeñó en salir a la mar abierta, y allí empezaron los problemas. Las tablas de la lancha, que era muy vieja, comenzaron a moverse y entraba el agua. El trataba de calmar-

me echando el agua con un tanque, pero era inútil, el agua seguía entrando. Entonces me dijo: «Además, ¿no sabe usted nadar?». «Lo que no sé —le contesté— es cómo no te ahogué antes de salir.

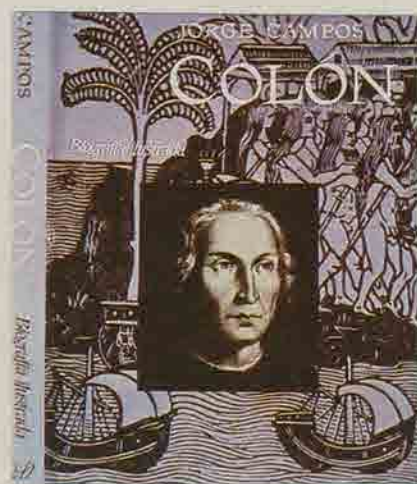
»Si no llega a ser por una lancha de vapor de la Junta de Obras del Puerto, que acudió en nuestra ayuda, se ahoga el escultor...

Me cuenta muchos más recuerdos, que por razones de espacio no puedo trasladar. Me habla de Pérez de Ayala, con quien compartió su primer estudio en Madrid, me habla de Pío Baroja, de todos o casi todos sus amigos, ese Belmonte torero, al que añora en las tardes isidriles. Mas, como lo importante en este caso es contemplar su obra, libero al lector de su atención en las letras para que la fije en las imágenes de esa obra de muchos años y recuerdos que es «El retablo del mar». ■ A. S. HARGUINDEY. Fotos: TRIBALDOS.

Por NORAY

«COLON»

de Jorge Campos.
151 páginas.
Ediciones Destino.



Colón es probablemente uno de los personajes históricos más estudiado, que cuenta con mayor número de libros a él dedicados, y que a la vez resulta una vida misteriosa, llena de contradicciones y oscurantismos. Quizá sea este uno de los alicientes para sus biógrafos, a más de su gesta.

En el presente libro,

profusamente ilustrado, Jorge Campos nos muestra, en síntesis, la vida, aventura y desencantos del protagonista, con un

estilo claro y conciso, al que acompañan y apoyan numerosas reproducciones de textos y grabados de la época.

«MOBY DICK»

de Harman Melville.
363 páginas.
Editorial Juventud, S. A.



La novela con tema marítimo cuenta ya con una larga serie de títulos a través de muy diversas épocas. Esta novela de Melville es una de sus más altas cimas, siendo un clásico en el amplio grupo de los autores de novelas del mar. De otra parte, esta novela es una excelente muestra de la literatura del XIX, pero con una vigencia y modernismo que sólo a los clásicos les está permitido el poseer. Los años no sólo no pasan por ella, sino que la revalorizan constantemente, y de esta forma asistimos al fenómeno, curioso por inusual, de que «Moby Dick» es una de las obras más vendidas en todo el mundo, a la vez que enormemente apreciada por la crítica y las minorías cultas.

Melville (1819-1891) escribe la novela a los treinta y dos años de edad, y en ella vierte todos sus conocimientos vitales acerca de la pesca de la ballena, trabajo al que dedicó un tiempo de su juventud. De esta forma, la novela consta de dos grandes apartados similares en exten-

sión e igualmente atractivos: de un lado, la ficción, resultado de la labor creativa del autor. De otro, la enorme y rigurosa exposición sobre todo lo relacionado con

la ballena y su caza, todo ello escrito con una prosa de enorme riqueza y expresividad.

«EL CAPITAN QUE NUNCA MANDO UN BARCO»

En esta novela, que adopta la forma de un diario escrito por el capitán de un barco, Carrascal nos vierte su versión del mundo de la mar, de la vida a bordo. El autor, hoy periodista, fue marino mercante; quiere ello decir que la versión que nos ofrece está basada en la propia experiencia, en los re-

de José María Carrascal.
247 páginas.
Ediciones Destino.

cuerdos y añoranzas de la que antaño fue su profesión.

Se dice en la contraportada del libro que «En la novela, la recreación ambiental y

las reacciones de los personajes interesan más que la acción en sí», y ello resulta acertado. Parece, pues, al leer la novela que su autor, utilizando un



lenguaje cotidiano, realista, busca el mostrar la vida de los marinos mercantes tal como él la ve, lejana de los tópicos y mitificaciones fáciles.

«RA»

de Thor Heyerdahl.
336 páginas. 110 fotografías en color.
Editorial Juventud, S. A.



Alude el título, corto título, al nombre que llevaron las dos expediciones dirigidas por Heyerdahl para demostrar la posibilidad de viajar desde Egipto a América en una embarcación de tallos de papiro, lo que de ser así podría apoyarse la hipótesis de la influencia de la cultura del antiguo Egipto en civilizaciones tan distantes como las indias de Perú y México, con una demostración práctica del citado viaje.

Heyerdahl, con esa doble personalidad de etnólogo y aventurero que posee, no se para en barras a la hora de realizar fabulosos proyectos. Es autor de la famosa expedición de la «Kon-Tiki», y ya dejó

constancia de su estilo narrativo, claro, conciso y detallista.

Fueron dos las expediciones «Ra». La primera fracasó, tras recorrer 2.700 millas, a causa de una tremenda tempestad. La «Ra II» consiguió plenamente sus objetivos, pues partiendo de Marruecos llegó al Caribe tras cincuenta y siete días de navegación y un recorrido de 3.270 millas. La expedición estuvo formada por siete hombres de siete nacionalidades distintas. La embarcación se construyó a imagen y semejanza de las antiguas naves egipcias. Tenía 15 metros de eslora, 5 de manga y 2 de calado.

Las fotografías que acompañan al texto en esta cuidada edición lo apoyan magníficamente, aprehendiendo el lector una idea global sobre las expediciones.



La vela no es cosa del pasado;
está ahora más viva que nunca...

LOS DEPORTES EN LA MAR





Hasta dónde no puede llegar el pescador de superficie.





El estrépito de los motores... navegar a gran velocidad sobre las crestas de las olas...



¿Cuántas veces nos hemos encontrado al salir del puerto o en alta mar barcos de recreo navegando a vela o a motor?... Cada vez con más frecuencia. Posiblemente los hemos visto sin prestarles mucha atención. Sus tripulantes son, para los profesionales de la mar, gente ociosa, ajena a ellos, con tiempo suficiente para «perderlo» navegando, ya sea en regata, practicando la pesca o cualquier otra actividad.

Sin embargo, los deportes náuticos significan algo importante para los hombres de la mar. Infinidad de personas de todas las clases sociales dedican su tiempo libre a conocer la mar, a disfrutar de ella y a identificarse con ella. En la actualidad, los que practican deportes náuticos no son solamente personas despreocupadas y ricas, sino deportistas de todas las clases sociales que durante todo el año trabajan en su profesión y que dedica sus días libres y sus vacaciones a practicar uno o varios deportes náuticos.

CLUBS NAUTICOS

En casi todos los puertos de mar nacen cada año nuevos clubs náuticos, que agrupan a todos estos

aficionados. Estos clubs son también meta de muchos deportistas extranjeros, que llegan por mar desde diversos países. Un club náutico es no sólo un polo de afición, sino de riqueza, ya que el personal que en él trabaja suele proceder de hombres de mar: marineros, pescadores de bajura, que, fuera de las distintas costeras, encuentran trabajo eventual que aumente sus ingresos. Los clubs náuticos, modestos o lujosos siguen creándose año tras año.

LA MAR, CONOCIDA

Debido al espectacular aumento de la afición náutica, la posibilidad de poseer un barco es cada vez más asequible para el trabajador medio. Para gran número de personas, antes ajenas a las cosas de la mar, empieza a ser ésta algo suyo, ya que pasan junto a ella las jornadas más agradables del año: las vacaciones. Las mareas, los datos meteorológicos, los motores marinos, la pesca, las olas, el viento, todo eso que forma parte de la vida del pescador es ya familiar para mucha gente. Cuando los periódicos publiquen noticias relacionadas con la mar o con

(Sigue en la pág. 31)





El Príncipe de España, gran deportista náutico.

LOS DEPORTES EN LA MAR

(Viene de la pág. 29)

la pesca infinidad de personas las leerán con interés y discutirán sobre ellas, creándose una opinión que puede influir mucho en la solución de problemas y en la comprensión de ellos.

REMO

Son muy variados los deportes relacionados con la mar. La vela y el remo son los más tradicionales. El remo es el más vinculado con el pescador, ya que no hace demasiados años ésta era la única fuerza de propulsión de muchos barcos de bajura. El acompasado crujido de estrobos y toletes ha sido sustituido por el ronroneo monótono de los motores de gas-oil. Es obvia la afición que existe entre la gente de mar por las regatas

de traineras en las costas españolas. Actualmente van implantándose las especialidades olímpicas, barcos esquemáticos, rapidísimos en el largo. Para conseguir su dominio es necesario una gran coordinación entre los remeros.

VELA

El viento también ha sido la principal fuerza propulsora de los barcos de altura que durante largo tiempo pescaron en aguas del Gran Sol y Terranova. (En esta última zona aún se ve algún velero portugués.) La vela no es cosa del pasado; está ahora más viva que nunca. Los aficionados a ella tienen que practicar su afición favorita muy en contacto con los agentes naturales: dependen del viento y de las corrientes, sobre todo los

que se dedican a la navegación de crucero. Cuando un barco se encuentra con un yate en alta mar, sus tripulantes deben ver en su patrón a un compañero, a un hombre que, dejando atrás sus preocupaciones, sus problemas, su cansancio, ha buscado en el duro deporte de la vela serenidad para su espíritu y equilibrio para su cuerpo.

Existen hoy numerosas escuelas de vela, donde los muchachos de todas las edades se inician en este deporte. En quince días en régimen campamentario aprenden los fundamentos de la navegación a vela y crece allí su afición. Los más pequeños pueden empezar en los «optimist», diminutos barcos en los que chicos y chicas de siete u ocho años pueden aprender a navegar sin ningún peligro.

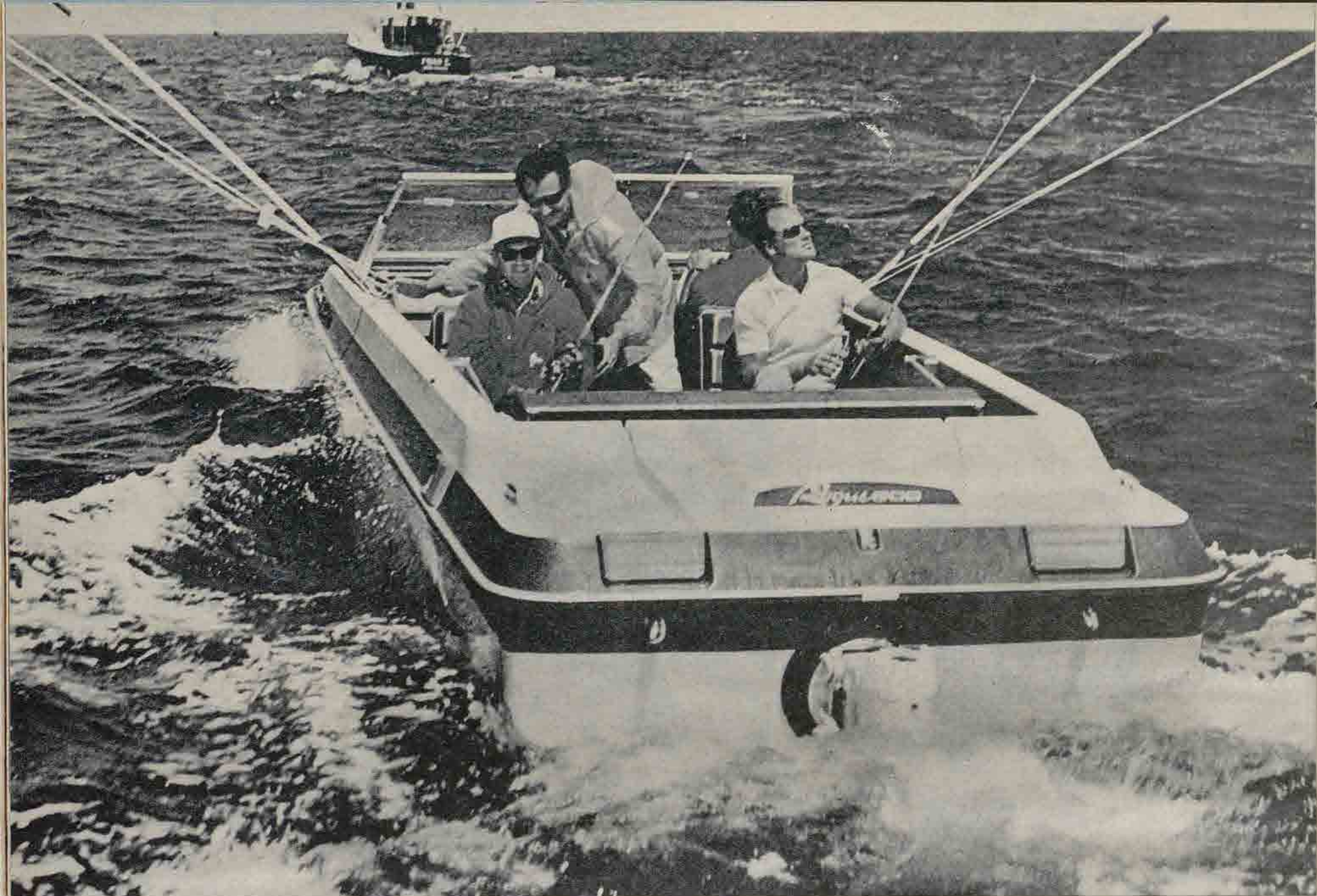
MOTONAUTICA

La motonáutica es otro de los deportes nacidos con nuestra era industrial y maquinista. La filosofía

de sus practicantes es más dinámica, les gusta el estrépito de los motores y buscan su distracción o su descanso navegando a gran velocidad sobre las crestas de las olas o deslizándose a una velocidad de crucero por una ruta calculada en cartas marinas, generalmente aprovechando las ocasiones que les dejan libres sus profesiones o negocios. Los barcos llamados «off-shore», que significa «fuera de la costa», son especiales para regatas en largas travesías. Es una especialidad motonáutica que va adquiriendo gran incremento. La última travesía Londres-Monte Carlo tuvo gran resonancia en la prensa mundial.

PESCA

La pesca deportiva, ya sea desde embarcación o submarina, absorbe el tiempo libre de muchos aficionados a la mar. Los que practican la primera de estas especiali-



Sólo buscan las piezas de buen tamaño y calidad.

LOS DEPORTES EN LA MAR

(Viene de la pág. 31)

dades son muy numerosos y de todas las edades y clases sociales. Su finalidad no es capturar muchas piezas, sino aquellas de buen tamaño y calidad. Sus artes de pesca van desde las más sencillas, como un simple sedal, hasta las más costosas y complicadas cañas y carretes para pescar atunes y bonitos. Alguna vez han sido los pescadores aficionados los que han encontrado el bonito y se han apresurado a comunicar por radio su situación a los pescadores profesionales. Este es el espíritu que siempre debe imperar entre los hombres que navegan.

SUBMARINISMO

Los pescadores submarinos son, en general, gente joven, con buenas facultades físicas, que buscan

entre las rocas de los fondos marinos el codiciado mero, la lubina o el sargo. Se ha fantaseado mucho sobre el daño que han podido hacer entre la fauna marina litoral. En realidad no hay tal, lo único que ha ocurrido es que las piezas grandes se han refugiado a unas cotas donde el pescador no llega a pulmón libre, única forma que está permitida en esta pesca.

Los que se dedican a la inmersión con escafandra autónoma son meros contemplativos de las profundidades. Pueden explorar, fotografiar, investigar, todo menos pescar, ya que les está prohibido hacerlo. Más que deportistas son espectadores, curiosos investigadores de los fondos marinos, de su fauna y su arqueología, cuyo testimonio es muy útil para una am-

plia divulgación de las maravillas del mar y han sido muchas veces inestimables colaboradores de los científicos.

PIRAGÜISMO

El piragüismo es otra actividad náutica, más extendida en aguas interiores. No obstante, muchos aficionados se arriesgan a correr sus aventuras en alta mar. Piragüistas españoles llegaron navegando hasta Roma, incluso se ha atravesado el Atlántico en piragua.

SURF

Por último están los surfers, jóvenes deportistas que se dedican a navegar a lomos de las olas en los rompientes de las playas. Aprovechan la fuerza de la ola para cabalgar sobre ella a bordo de una esquemática tabla, muy ligera y resistente, recorriendo así distancias

increíbles hasta que la ola se deshace en espuma. Es un espectáculo contemplar a estos jóvenes deportistas en lances que les acreditan como auténticos atletas, ágiles y flexibles. En nuestro litoral, las playas aptas para este tipo de deporte son las del Atlántico y las del Cantábrico.

Son, pues, muy variados los deportes náuticos. La afición creciente por ellos significa que hay más personas que se acercan a la mar, más gente que la conoce, promocio-na y divulga y más dinero a invertir en el litoral. El resultado ha de ser forzosamente beneficioso para la gente de mar, promoviendo riqueza, puestos de trabajo. Se está consiguiendo que los españoles vuelvan sus ojos hacia el mar, finalidad tan añorada por todos los que la aman de verdad y no por intereses egoístas, sino por afición.

■ GUILLERMO RANCES.

PRUEBAS DE MAR DEL NUEVO PETROLERO «BARCELONA»

El subsecretario de la Marina Mercante, almirante don Leopoldo Boado, a quien acompañaban el director general de Navegación, don Amalio Graiño; el comandante militar de Marina de Cádiz y otras autoridades, presidió hoy las pruebas de mar del buque petrolero «Barcelona», construido en la factoría de Matagorda y entregado a la compañía armadora Fletamentos Marítimos, Sociedad Anónima.

El «Barcelona» fue botado durante el pasado mes de julio en un acto en el que fue amadrinado por la esposa del presidente del Consejo de Administración de la compañía armadora, señora doña Salomé Biosca de Adroher.

La nave es la mayor de este tipo construida hasta ahora en la factoría de Matagorda. Sus características técnicas principales son: eslora, 334 metros; eslora entre perpendiculares, 313; manga, 51; puntal, 26,18; calado de trazo, 20,31. Tiene un desplazamiento de 237.380 toneladas.



EN BULGARIA, LOS ASTILLEROS DE LA EUROPA DEL ESTE

Varna, una ciudad en la costa del mar Negro, no sólo es uno de los más bellos lugares del litoral búlgaro, sino también importante puerto comercial y sede de los más grandes astilleros de la Europa del Este. En ellos se construyen enormes petroleros, buques mercantes y de pasajeros, etcétera. En esta foto vemos un aspecto de la construcción naval en ellos. ■ FOTOFIEL.



TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271.
Teléfonos 215 57 66 y 215 47 62.

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22.
Teléfonos 226 94 03, 226 10 16 y 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

Toneladas
peso muerto

«SAC-Madrid»	6.964
«SAC-Barcelona»	6.991
«SAC-Tarragona»	6.364
«SAC-Badajón»	5.208
«SAC-Alicante»	4.109

MOTONAVES

«SAC-Santander»	5.525
«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. Palma de Mallorca.

ENTREGADO A LA ARGENTINA EL CARGUERO «RIO ABAUCAN», CONSTRUIDO POR LA EMPRESA NACIONAL BAZAN

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Ha tenido lugar la entrega oficial del buque carguero «Río Abaucan», por la Empresa Nacional Bazán, a la naviera Elma, de la Argentina. Al acto asistió el embajador de la Argentina en España, don Jorge Rojas Silveira.

Por parte de la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán firmó su director, don Gabriel Martorell, y por parte de Elma, el director general en España, don Aristides Feline.

Posteriormente al acto de entrega, en la popa del barco se procedió al cambio de banderas, arriándose la enseña nacional de Es-

paña e izándose la de la Argentina, en tanto sonaban los himnos nacionales de ambos países.

El «Río Abaucan» tiene 9.600 toneladas de peso muerto, una eslora de 150,88 metros, una manga de 21,60 metros y una potencia de motor de 10.500 bhp.

Se trata de un buque de construcción sólida, del tipo «shelter», abierto-cerrado, que se destinará al transporte de carga seca en balas, refrigerada y líquida. Se dedicará al «tramp» trasatlántico, y sus rutas más utilizadas serán las europeas.

PEDIDOS DE CONSTRUCCION NAVAL EN SAN FERNANDO

SAN FERNANDO (Cádiz).—Tres grandes gangüiles para la empresa Dragados y Construcciones, dos buques-factoría de pesca para Pesquerías Hispano-Europeas y Fripesca, respectivamente, y diversas unidades oceanográficas, buques hidrográficos auxiliares y patrulleros pesados, por encargo de la Marina de Guerra Española, son, por el momento, los pedidos de buques pendientes de fabricación para este año en la factoría de San Fernando de la Empresa Nacional Bazán.

El anuncio de estos encargos fue hecho por el director de la factoría, don Antonio

Villanueva, en un acto de confraternidad que tuvo por escenario recientemente la propia factoría de San Fernando, y al que asistieron todos los ingenieros y técnicos superiores, ayudantes de ingenieros, jefes de sección, jurados de empresa y otras 320 personas más en representación de la plantilla de empleados y obreros de la factoría naval.

También dio cuenta el director de la factoría de los trabajos realizados en la misma durante 1972, entre los que destacan la entrega de tres cargueros rápidos a la compañía Trasatlántica Española, un buque para la República Argentina y otro buque frutero para una empresa privada.

MEDALLA AL MERITO NAVAL AL OFICIAL DE MAQUINAS DON JULIO CANAL BLANCO, MUERTO POR SALVAR LAS VIDAS DE SUS COMPAÑEROS

El 11 de enero, en la Comandancia de Marina de Santander, le será entregada a los familiares de Julio Ramón Canal Blanco, y como homenaje póstumo, la medalla al Mérito Naval.

La concesión de la medalla ha sido en reconocimiento a su valor cuando el 7 de mayo de 1972, como oficial de máquinas del bu-

que frigorífico «Playa de Maspalomas», protagonizó una valerosa acción, perdiendo la vida al tratar de evitar una catástrofe.

Este marino montañés, natural de un pueblo próximo a la capital, Bezana, intentó cerrar las válvulas y extinguir el fuego que se había declarado a bordo tras una explosión, evitando con

su intervención una auténtica catástrofe, salvando las vidas de sus restantes compañeros, pero que resultó con heridas muy graves, a consecuencia de las cuales falleció horas después.

Su heroico comportamiento es premiado ahora como homenaje póstumo con la medalla al Mérito Naval.

CRUZ AL MERITO NAVAL AL PRESIDENTE DEL REAL CLUB NAUTICO DE ALGECIRAS

El comandante militar de Marina de Algeciras, Eladio Rodríguez Galán, ha procedido a la imposición de la Cruz al Mérito Naval al presidente del Real Club Náutico de Algeciras, Francisco de la Lastra Gutiérrez.

La citada condecoración fue recientemente concedida al señor De la Lastra Gutiérrez por el Ministerio de Marina como reconocimiento a la constante ayuda que el club náutico que preside viene prestando a la Armada española con diversos motivos y ocasiones.

CONFERENCIA DEL DIRECTOR DEL INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA MARINA

VERSO SOBRE
LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO
POR JUAN SEBASTIAN ELCAÑO

SAN FERNANDO (Cádiz).—En la academia de San Romualdo, de Ciencias, Letras y Artes de esta ciudad, pronunció una conferencia sobre el tema «La vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano» el director del Instituto Hidrográfico de la Marina, contralmirante José García de Quesada de Gregorio.

Presentó al conferenciante, abriendo el acto, el presidente del mencionado centro cultural, almirante Eduardo Gener Cuadrado.

El acto tuvo lugar en la biblioteca Lobo, del Ayuntamiento isleño, presidiendo, junto con el titular de la academia, el alcalde de San Fernando, Rafael Barceló Gasset. El almirante García de Quesada, gran conocedor del tema, desarrolló con gran amenidad la gesta del navegante español, que comprobó de forma práctica la esfericidad de la Tierra en un memorable crucero, lleno de peripecias y de gran trascendencia para la Humanidad.

EL ALMIRANTE GONZALEZ-ALLER, NUEVO CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El almirante Antonio González-Aller ha tomado posesión de la Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico, en acto que tuvo por escenario la sede de Capitanía de esta ciudad.

El almirante González-Aller llegó acompañado por el comandante general del arsenal, vicealmirante Pedro Durán Juan, y por el comandante general de la Flota, vicealmirante Enrique Amador Franco.

El almirante González-Aller entró seguidamente en el palacio de Capitanía, y desde el balcón principal del edificio pronunció unas palabras.

«No es aventurado decir que esta Zona Marítima, por su gran importancia estratégica y logística, está llamada a desarrollar grandes proyectos a gran nivel nacional, en los que El Ferrol jugará un importante papel, un papel preponderante de primer orden en esta línea eficaz que ha demostrado siempre en esta trayectoria progresiva de la construcción naval», dijo el capitán general.

El nuevo capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, nació en El Ferrol del Caudillo en 1910.

BENEDICTO CONDE ("BENE"), GANADOR DEL IX PREMIO PERIODISTICO BANCO DE BILBAO

POR UNA SERIE DE SEIS ARTICULOS SOBRE "VIGO Y SU MAR"

VIGO (De nuestro corresponsal).—El IX premio periodístico Banco de Bilbao ha sido concedido al periodista vigués Benedicto Conde («Bene»), por una serie de artículos sobre el tema «Vigo y su mar». Dicho premio está dotado con 25.000 pesetas, y fue convocado por la Asociación de la Prensa de la ciudad viguesa.

Esta concesión tiene para los que trabajamos en HOJA DEL MAR una especial satisfacción, por cuanto Benedicto Conde (Bene) ha sido prestigioso y continuo colaborador de nuestra revista.

Jubilado recientemente como redactor de «Faro de Vigo», «Bene» continúa su dilatada actividad profesional dedicando sus esfuerzos a realizar trabajos referidos a los más diversos temas de la cultura, el arte y la historia de Galicia, en los que la mar obtiene una destacada resonancia.

Por todo ello nuestra más sincera felicitación para el gran profesional y amigo desde estas páginas en donde tantas veces él puso su notable inteligencia y admirable estilo.

LA "GUERRA DE LAS MELENAS"

Un nuevo capítulo de la «guerra de las melenas», que enfrenta desde hace años a dos generaciones, ha terminado en Vigo sin mayores consecuencias. Tres marineros, después del tira y afloja correspondiente con su capitán, han sido desembarcados en esa bella ciudad gallega con su larga cabellera intacta.

Esta «guerra de las melenas» tuvo su origen remoto en algunos jóvenes empeñados en no poner coto al crecimiento de sus cabellos. Las primeras escaramuzas tuvieron lugar a nivel familiar, y las estructuras sociales comenzaron a resentirse en su piedra angular. El asunto no tras-

cendió al exterior durante algunos meses. Las frustraciones paternas ante las exageradas melenas de sus vástagos no pasaban de problema individual, resuelto, la mayoría de las veces, mediante cortes drásticos en las ayudas económicas al rebelde melenudo, que o volvía sus cabellos a un nivel socialmente tolerante, o se veía obligado a reducir su incipiente consumo de tabaco.

Pero como todos los cambios que tienen lugar a nivel familiar, cuando se generalizan producen modificaciones sociales de enorme trascendencia.

Las proliferantes melenas comenzaron a observarse por las

calles con frecuencia alarmante. Las fábricas y las escuelas fueron testigos del «boom» de melenudos, mientras que la primera consecuencia importante fue una crisis generalizada en el sector de peluquerías de caballero, en el que las agrupaciones profesionales se hicieron eco del desastre. Algunos Ejércitos tuvieron que imponer el uso de redecillas, y hubo más trabajo para los Tribunales de justicia, que tuvieron que resolver casos de expulsión laboral, desheredamiento, abandonos de hogar, quiebras mercantiles, etcétera.

La verdad es que de pocos años a esta parte, esta «guerra de las

SE HAN ORGANIZADO LAS CONSULTAS POR RADIO PARA LOS TRIPULANTES ESPAÑOLES QUE FAENAN EN AGUAS DEL SENEGAL

ES NECESARIO TOMAR MEDIDAS PREVENTIVAS PARA COMBATIR EL PALUDISMO

DAKAR (de nuestro corresponsal).—Marinos, pescadores, y en general los españoles que habitual o circunstancialmente nos encontramos por estas latitudes africanas podemos decir que estamos de enhorabuena. Por fin se ha desplazado desde España un equipo del ISM, constituido por un médico, una enfermera y una asistente social para poder dar esa asistencia médico-social de la que tan necesitadas estaban nuestras gentes del mar que operan por estas aguas. Actualmente hacen las gestiones para la instalación de un dispensario, gestiones que dentro de la lentitud clásica de África van bastante adelantadas. Existen ya unos locales, sitos en rue Carnot, 76, en el centro de la ciudad (teléfono 33105), y cuyo mobiliario está completándose. No obstante, el equipo está trabajando con mucho entusiasmo, pues la colaboración que recibe es total. Entre los servicios prestados más importantes destacan las consultas por radio, que aunque no estaban previstas para esta primera etapa, debido a la colaboración prestada tanto por los pesqueros y mercantes en puerto como otros buques haciendo de puente en alta mar, han demostrado la efectividad que verdaderamente tendría el disponer de una emisora de radio propia

en el dispensario de Dakar del Instituto Social de la Marina.

PALUDISMO

Es conveniente hacer hincapié en el paludismo. Nos encontramos en el Senegal, un país enclavado dentro de zona palúdica, por lo que es necesario tomar las medidas preventivas adecuadas, puesto que en este primer período han sido asistidos cuatro casos de paludismo, y uno de ellos en un marinero que se negaba a tomar los comprimidos que le ofrecía su patrón. De haberle hecho caso no habría enfermado. Que sirva, al menos, como ejemplo.

También fue desembarcado un enfermo con un tétanos, del que afortunadamente pudo sanar, y actualmente se recupera en España. Es necesario tener más cuidado con las heridas infectadas y, en general, procurar la vacunación o, en su defecto, la aplicación del suero antitetánico como medida preventiva, pues en estas latitudes es bastante frecuente esta enfermedad ante cualquier tipo de herida.

BUQUE-ESCUELA, RECIBIDO POR LOS PESCADORES

A finales de noviembre atracó en este puerto el buque-escuela de guardiamarinas de la Armada española «Juan Sebastián Elcano», con sus 113 metros de eslora y cuatro palos aparejado de bergantín-goleta. En su segunda escala del actual viaje de instrucción, iniciado en Cádiz el 15 de noviembre pasado, y que concluirá en el mes de julio tras sus singladuras por el Atlántico y Pacífico, pasando por el estrecho de Magallanes y el canal de Panamá, para rendir viaje en Guetaria (Guipúzcoa), como homenaje al gran navegante del que tomó su



nombre. Un acto muy simpático fue el llevado a cabo por un grupo de tripulantes de los pesqueros que se encontraban surtos en el puerto, que utilizando una panga (embarcación auxiliar de los atuneros) salieron, con su bandera española al viento, al encuentro del velero más allá de la isla de Goré, siendo luego invitados a bordo y agradeciéndoles personalmente el comandante del buque, don Ricardo Val Vallespín Raurell, su gesto.

RAMON GUTIERREZ, CONDECORADO

En la residencia del embajador de España, y durante la recepción ofrecida a la tripulación del buque-escuela, le fue impuesta por el embajador, don José Luis Ochoa, la condecoración de Caballero de la Orden del Mérito Civil a don Ramón Gutiérrez Ramos, inspector de congeladores de Huelva, en reconocimiento a su abnegación y servicios prestados desinteresadamente en bien de sus compatriotas y de su país. ■ JUAN BARTOLOME SOLER.

DENUNCIA DE LOS ACUERDOS FRANCO-ESPAÑOLES DE PESCA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

LA PROPUESTA PARTE DEL AYUNTAMIENTO DE SAN JUAN DE LUZ (FRANCIA)

IRUN (Guipúzcoa).—El Ayuntamiento de San Juan de Luz ha decidido por unanimidad proponer que sean denunciados los acuerdos franco-españoles de pesca en las aguas del Golfo de Vizcaya, frente a las provincias vascas de España y Francia.

En la redacción del acuerdo se dice literalmente:

«El Decreto de 23 de febrero de 1968 autoriza a los españoles a pescar en el interior de la banda de aguas reservadas hasta seis millas de nuestras costas, desde la desembocadura del Bidasoa hasta el paralelo de Belle-Ile. Los franceses, por su parte, tienen derecho a pescar en las aguas españolas de seis a doce millas». La denuncia de este acuerdo ha sido solicitada por el Comité Local de Pesca.

Pide también dicho Comité la protección del mercado de la dorada, cuya campaña se desarrolla entre el 15 de febrero y el 15 de mayo. «El mercado francés —afirma— se resiente por las importaciones procedentes de España. Se pretende que se aplique inmediatamente una cláusula de salvaguarda, cuando el precio de la dorada alcance 4,50 francos el kilogramo en la primera venta».

ENAS"

melenas» parecía bastante superada, y la aquiescencia social había funcionado como tácticas conversaciones de paz.

Pero hace pocos días, Vigo ha sido testigo de una de las, probablemente, últimas escaramuzas, con reflejos en la prensa, comentarios y rectificaciones.

Que no fueron nada más que tres los marineros desembarcados, que sus largas melenas estaban habitualmente desahucadas, que el capitán invocó una antiquísima costumbre marítima. En cualquier caso, cada cual se salió con la suya, y la anécdota ha tenido ya para el espectador un aire casi romántico. ■ A. ALBERTI.

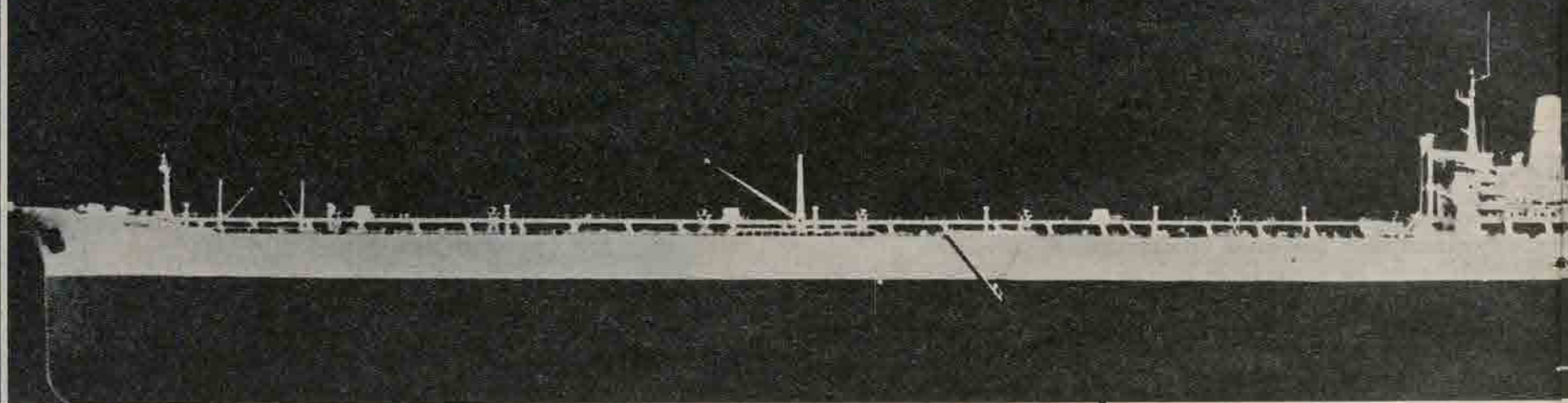
LOS BACALADEROS CORUÑESES HAN COMENZADO YA LA CAMPAÑA DE 1973

LA CORUÑA.—Salió del puerto coruñés la primera pareja de bacaladeros con destino a los caladeros de Terranova, en donde se desarrollará la campaña de 1973.

Se trata de los modernos buques «José Córñide» y «Eduardo Chao», que llevan a su bordo un total de 52 hombres, con contrato laboral de sueldo mínimo y porcentajes en los precios de las capturas.

Estos bacaladeros permanecerán en Terranova un tiempo máximo de siete meses.

EL "ARTEAGA", MAYOR BUQUE DEL MUNDO CONSTRUIDO



Junto a la maqueta del buque-tanque «Arteaga», así de pequeño —como muestra la fotografía—, aparece el edificio de la Compañía Telefónica de Madrid. La comparación nos da la idea de las enormes dimensiones de dicho buque, que con sus 323.000 toneladas de peso muerto ostenta el record de ser el mayor del mundo construido en gradas.

Botado en el pasado mes de abril, en ceremonia de la que fue madrina doña Carmen Polo de Franco, esposa del Jefe del Estado, fue entregado por Astano el pasado día 16 de diciembre a la compañía Petronor.

Su excelente construcción y buen equipamiento hubo de demostrarlo inesperadamente en las pruebas de mar que se encontraba realizando cuando le sorprendió el fuerte temporal que en aquellas fechas azotó las costas gallegas, con olas de hasta 20 metros de altu-

ra. Tanto fue así, que hubo de variar su ruta, prevista de pasar por el puerto de La Coruña, y alejarse hasta Vigo.

Destinado a traer petróleo del golfo Pérsico a la nueva refinería que se está construyendo en Bilbao, al «Arteaga» se le ha presentado el inconveniente en su rentabilidad de que los puertos españoles no reúnen, debido a su enorme tamaño, las condiciones necesarias para recibirle. De aquí que se verá obligado a transportar su carga lo más cerca posible de las costas españolas del Norte a otros petroleros que puedan acceder a esos puertos donde tenga su destino la carga que transporte.

Además de la tripulación normal en estos barcos, el «Arteaga» lleva a bordo un equipo especial de técnicos para comprobar el funcionamiento de sus motores y maquinaria, de nacionalidad sueca, noruega y japonesa.

Perspectivas de des

TARIFA (Cádiz).—Ante los anunciados propósitos de la Comisaría del Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar en torno a la promoción turística y pesquera de tarifa durante 1973, en los círculos competentes de esta ciudad se considera que, efectivamente, en ambas actividades puede centrarse el desarrollo de Tarifa y la mejora de su nivel de vida.

Se señala en tales círculos que la conversión del histórico castillo de Guzmán el Bueno en un Parador Nacional de Turismo podría ser una de las primeras empresas a acometer, dado que el castillo,

● PESCA DESEMBARCADA EN LA CORUÑA

LA CORUÑA.—A 30.688 toneladas, por un valor de 836.405.000 pesetas, asciende la pesca desembarcada en el puerto de La Coruña durante los meses de septiembre, octubre y noviembre del pasado año, según informa la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.

● CERCA DE DIEZ MILLONES DE KILOS DE PESCADO VENDIDO EN SANTOÑA DURANTE 1972

SANTONA (Santander).—Un total de 9.181.232 kilos de pescado fueron vendidos durante 1972 en la lonja de Santoña, por un valor de 120.715.878 pesetas, según datos facilitados al corresponsal de CIFRA, por la Cofradía Sindical de Pescadores.

La especie que más dinero reportó fue la anchoa, con más de 47 millones de pesetas. Pese a lo cual, se considera que este pasado año ha habido una gran escasez de esta especie, de la que se capturaron algo más de 1.100 toneladas, cantidad inferior a la de años anteriores.

Las capturas de chicharro alcanzaron 4.272.369 kilos, con un precio medio por kilo de poco más de dos pesetas. La mayor parte de los chicharos, así como de las caballas —que se capturaron 1.606.710 kilos, por un valor de algo más de 10 millones de pesetas— fueron destinadas a las fábricas de harinas de pescado.

Los 768.318 kilos de bonito capturado fueron vendidos a un promedio de 50,73 pesetas el kilo.

En general, la campaña para los pescadores de Santoña, no ha sido tan fructífera como la de años anteriores.

● MUERTO POR LA EXPLOSION DE UN YATE

DENIA (Alicante).—El patrón del yate deportivo «Maruja», del Club

Náutico de Denia, José Manuel Morera Faus, falleció al estallar el motor de la embarcación, cuando se hallaba pescando a unas tres millas de este puerto.

En el barco navegaba también la señora y una hermana de la víctima, el doctor Oliete y el señor Bordehore, todos los cuales sufrieron heridas leves.

EN BENICARLO (Castellón)

● MILLARES DE LANGOSTINOS Y GAMBAS ESTROPEADOS POR EL TEMPORAL

Cientos de miles de langostinos y gambas, del tamaño de una uña, y casi inapreciables a simple vista, fueron encontrados entre la última capa de grava sacada de la carretera que une a Benicarló con Peñíscola.

Dicha carretera había quedado interceptada a consecuencia de los recientes temporales, y hoy, con los

trabajos de la brigada de Obras Públicas, se encuentra ya completamente habilitada al tráfico. La última capa sacada de encima de la calzada alcanzó un espesor de casi metro y medio.

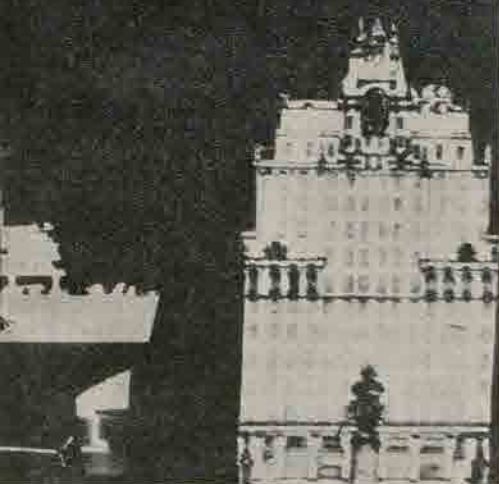
● LLEGA A LA CORUÑA EL CADAVER DE UN MARINERO MUERTO EN ROTTERDAM

El cadáver del marinero José Folgar Hermo, de treinta y cuatro años, casado y padre de tres hijos, natural de Aguiño, llegó a Santa Eugenia de Ribeira, procedente de Rotterdam.

Al parecer, José Folgar se cayó al mar cuando intentaba pasar a tierra, para echar en Correos una postal de Navidad, y pereció ahogado.

El traslado del cadáver fue realizado en avión, hasta el aeropuerto de La Bacolla en Santiago de Compostela, y después en una ambulancia hasta el domicilio familiar de Aguiño.

EN GRADAS



NEGOCIACION DE UNA CASA ARMADORA GRIEGA CON PESCADORES LUCENSES PARA RESCATAR UN REMOLCADOR QUE SE ENCUENTRA EN BURELA

BURELA (Lugo).—Parece ser que la casa armadora del remolcador griego «Atromhitos», rescatado hace un año por los tripulantes del pesquero «Quintanero», están dispuestos a llegar a un arreglo con los pescadores y rescatar el remolcador, que se encuentra en el muelle de Burela desde los primeros días de enero del pasado año.

Los patrones del «Quintanero», don Romualdo Sierra Fontán y don Nilo Santos Testao, están esperando la confirmación oficial de que la casa armadora pagará millón y medio de pesetas por el rescate, más los gastos habidos en el mantenimiento del buque desde el día de su rescate por el «Quintanero» hasta estos días.

arrollo turístico y pesquero de Tarifa

convertido en establecimiento turístico, sin duda alguna serviría de atracción a muchos turistas españoles y extranjeros.

Se habla, además, de instalar en el castillo-parador el proyectado Museo Arqueológico de Tarifa, otro aliciente que incrementaría la corriente turística que en la actualidad afluye a esta zona de la provincia gaditana.

En cuanto a la promoción pesquera, se considera de la máxima importancia el dotar al puerto tarifeño de una fábrica de hielo que en grado sumo favorecería las actividades de las embarcaciones que

arriban al mismo. Otra medida de cara al desarrollo de la ciudad, se dice en los círculos mencionados, consistiría en una autorización por tiempo indefinido para efectuar ventas de pescados en el puerto en jornadas dominicales y festivas.

Recién comenzado el nuevo año, los sectores económicos y sociales de Tarifa esperan con interés el pronto anuncio de las iniciativas de promoción que adopte la Comisaría del Plan de Desarrollo del campo gibraltareño, continuando la acertada labor que este organismo viene desplegando en toda la zona de su influencia.

RECTIFICACION A LA CRONICA DE ALICANTE
PUBLICADA EN EL NUMERO 84-85 DE HOJA DEL MAR

NO HAN EXISTIDO REUNIONES DONDE SE DICTAMINARA LA ORDENANZA LABORAL DEL MAR

En relación con la crónica de Alicante, publicada en el número de noviembre de HOJA DEL MAR, dentro de la amplia información sobre el posible problema que plantearía la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes, el propio autor de la referida crónica, don José Luis Camarasa Monge, nos envía, con ruego de publi-

cación, la carta que aquí insertamos. Como podrá verse, aclara un párrafo que se prestaba a equívoca interpretación, respecto a los órganos consultivos de la Organización Sindical. De la lectura de la carta, como se verá, se desprende que no hubo —como en la repetida crónica se decía— reuniones donde se dictaminara el proyecto de Ordenanza Laboral del Mar.

Alicante, 23 de enero de 1973.
Señor don Joaquín Vidal Vizcarro,
Director de HOJA DEL MAR,
Madrid.

Mi querido amigo:

En el número 84-85 de nuestra publicación, HOJA DEL MAR, correspondiente a octubre-noviembre del pasado año 1972, y en su página 44, aparece una crónica de Alicante firmada por mí, en la que se vierten conceptos que no son exactos, y soy el primero a quien interesa ampliar y matizar. Me refiero al título de la crónica, que dice: No satisfacen los informes sindicales relacionados con el proyecto de Ordenanza Laboral del Mar, y más adelante, el párrafo siguiente: Al parecer, ha sido informado en perjuicio de los trabajadores en las reuniones celebradas en el seno de los órganos consultivos provinciales de la Organización Sindical.

En realidad, lo que se intentaba recoger era el ambiente de inquietud que desde sus respectivos puntos de vista existe tanto entre los trabajadores como entre los armadores, ambiente que se había captado de una forma particular, ya que no han existido reuniones donde se haya dictaminado la Ordenanza Laboral del Mar, tanto en los organismos consultivos de la Organización Sindical como en los del Sindicato Provincial de la Pesca, por lo que no se puede afirmar que haya acuerdo formal en el seno del Sindicato sobre tal materia.

Esperando publiques esta rectificación en el próximo número de HOJA DEL MAR, recibo un fuerte abrazo de tu buen amigo.—JOSE LUIS CAMARASA MONGE.



UN BAÑADOR «SALVAVIDAS»

Se celebra estos días en Ginebra el I Salón de las Invenciones, con participación de 500 expositores de 21 países. He aquí una de las novedades que pueden admirarse en él: un bañador a la última hora, con un sistema de salvavidas incorporado al cinturón. En uno de los costados lleva un dispositivo que puede accionarse manualmente en las situaciones de peligro para inflar una especie de neumático alrededor de la cintura. ■ FOTOFIEL.

UNA PLANTA PILOTO PARA EL CULTIVO DE LANGOSTINOS EN ESPAÑA

Un proyecto de la mayor importancia, tanto en el aspecto científico como en los medios económicos necesarios, dedicado a la investigación sobre acuicultura se está desarrollando en el Grao de Castellón.

La dirección está a cargo del colaborador científico don José María San Felú Lozano, del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

El objetivo es la cría del langostino y de otras especies marinas, tanto para la repoblación de las aguas de la zona, que tienen en las costas del delta del Ebro su hábitat óptimo, como para la obtención que podríamos llamar a escala industrial. «Investigación Pesquera», del Consejo Superior de Investigaciones Científicas Patronato Juan de la Cierva, editada por el Instituto de Investigaciones Pesqueras, ha publicado, recientemente, trabajos del señor San Felú sobre tan sugestivo tema.

El cultivo de moluscos, crustáceos y peces es cuestión a la que los científicos dedican especial interés ante el previsible desarrollo en un futuro próximo. La FAO ocupa a un grupo de investigadores en el seno del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, cuya última sesión se celebró en Atenas en marzo de 1972. Entre ellos, por España figura el señor San Felú. Las especies que acaparan la atención en la actualidad en el Consejo son la lisa, dorada, lubina, lenguado, mejillón, ostra, langostino. También merece atención la cría de la anguila, langosta, a partir de estados juveniles obtenidos en su medio natural.

En otras latitudes, Japón y costas orientales de Asia, Australia, Inglaterra, etcétera,

EL SEÑOR SAN FELÚ LOZANO INFORMA SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA CRÍA DEL LANGOSTINO EN ESPAÑA.

se siguen técnicas muy avanzadas en especies como el langostino y lenguado, principalmente. En el Mediterráneo, como países más interesados en esta cuestión citaríamos, aparte de España, a Francia, Italia, Chipre, Israel y Egipto.

Visitamos al señor San Felú en el edificio actual del Laboratorio, calle Monturiol, número 2, del Grao de Castellón, cuyas instalaciones han quedado desbordadas por la importancia y volumen de los trabajos que se llevan a cabo. Para HOJA DEL MAR tiene la amabilidad de informar:

—Señor San Felú, ¿cuál es el estado actual de la construcción de la planta piloto de acuicultura?

—Una instalación del tipo de la proyectada es muy compleja, y ha requerido una atención especial por parte del arquitecto que la ha planificado. El proyecto se encuentra prácticamente terminado, y posiblemente se iniciarán las obras dentro de unos meses.

—¿Cuáles son sus principales dependencias?

—Podemos citar la planta de laboratorios, con los de Química, Fisiología, Microbiología, Plancton, Experiencias a pequeña escala, el de Cultivos de fitoplancton termorregulado y con luz especial, la nave de tanques de cultivo y cría, la sala de compresores y la de calderas.

—¿Se adapta la superficie de los tanques a las necesidades previstas?

—Sí, por supuesto, ya que uno de los objetivos de esta planta piloto de acuicultura es la puesta a punto de los métodos necesarios para la cría de diversas especies marinas y además producir millones de estados poslarvarios del langostino y otras especies, con el fin de emplear una parte de la producción en repoblaciones marinas y otra parte destinada a los industriales que deseen continuar su cría.

—Los tanques proyectados permiten llevar a cabo estos programas.

—¿Cuál es su importe total?

—Se comprende fácilmente que una planta de esta envergadura tenga un elevado pre-

supuesto, que asciende a más de diecisiete millones de pesetas.

—¿Qué organismos la patrocinan?

—La Excelentísima Diputación Provincial de Castellón y el Patronato Juan de la Cierva, de Investigación Técnica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

—¿Qué personal científico ocupará?

—De momento serán cinco científicos, pero cabe suponer que su número aumentará a medida que lo requieran las experiencias realizadas.

—Nos han informado que hay becas para la formación de personal científico; ¿cuántas y qué organismos las subvencionan?

—La Excelentísima Diputación Provincial de Castellón patrocina dos becas de ciento cuarenta y cuatro mil pesetas anuales cada una, y el Ministerio de Educación y Ciencia concede anualmente numerosas becas.

—¿Han surgido nuevas experiencias sobre supervivencia, alimentación u otras desde nuestra última entrevista, en diciembre de mil novecientos setenta, para HOJA DEL MAR?

—Las experiencias en estos campos continúan, y gracias a ellas podemos introducir mejoras en las técnicas de cría que repercuten en un sustancial aumento de la supervivencia y el crecimiento. Como nuevas experiencias podemos añadir que hemos iniciado el cultivo y cría del camarón *palaemon serratus*, con resultados francamente esperanzadores.

—Por desgracia estas experiencias, aun marchando a un buen ritmo, no avanzan con la rapidez que deseáramos, debido a las grandes interferencias que nos ocasiona la creciente contaminación de las aguas marinas litorales, sobre todo por los vertidos a las zonas semicerradas.

—¿Cuál es la supervivencia estimada de los langostinos criados en el laboratorio y lanzados al mar últimamente?

—Como usted ya sabe, venimos lanzando al mar ejemplares juveniles de langostino de unas tallas comprendidas entre cuatro y seis centímetros, pero no hemos realizado experiencias de marcaje, y por tanto no podemos conocer los resultados; aunque, según los datos que poseemos de otros países, estas repoblaciones tienen un elevado interés. Por ejemplo, en el Japón, el centro de producción de Tamana soltó al mar ciento cuarenta millones de pequeños langos-

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 - Teiguise - Tinajo - Santa Coloma - Isla de la Graciosa - Yalza.

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

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

AFRICA OCCIDENTAL

Azián - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poe - Bata - Güera.

Vda. de

Francisco Pérez Vilela

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA - CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n. (Barriada de Puntales). Teléfonos 23 11 73-23 72 39 y 23 38 28.

CADIZ



Joven langostino criado en las instalaciones del laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras del Grao, de Castellón.

tinios de la especie *penaeus japonicus*, y el de la Prefectura de Yamaguchi, quinientos millones.

«Tanto el Gobierno nacional como los de las Prefecturas apoyan estas actividades, y las cooperativas de pescadores han tomado la iniciativa en estas operaciones de repoblación.

«En los centros citados se estudia la supervivencia de los langostinos liberados al mar, y aunque existen considerables dificultades para determinar con exactitud esta supervivencia, según las últimas noticias, las experiencias de marcado han dado una supervivencia del veinte por ciento. Este valor indica que con sólo la repoblación efectuada por dichos centros se han producido, en teoría, algo más de cuatro millones de kilogramos de langostinos, cifra más de diez veces superior a la captura total de esta especie en nuestro país.

—¿Cómo ve la cría del langostino a escala industrial?

—Con mucho optimismo, ya que en nuestro litoral existen zonas muy adecuadas para ello; basta citar las inmejorables condiciones que reúnen el delta del Ebro y muchas zonas de la región sudatlántica, aunque todo ello a condición de que evitemos la contaminación de las aguas marinas, y más teniendo en cuenta lo sensible que son las larvas de los crustáceos a la contaminación. Creo que si meditamos un poco las cifras anteriores, la Humanidad debe hacer todo lo posible para salvaguardar la enorme fuente de recursos que nos puede proporcionar el mar.

—¿Hay capital interesado en cultivos marinos?

—Han sido numerosos los industriales que se han dirigido al Instituto de Investigaciones Pesqueras solicitando información sobre cultivos marinos.

—Al parecer, los científicos franceses estuvieron interesados en conocer cómo se desarrolla el langostino en nuestras costas para su adaptación en aquel país. ¿Podría informarnos sobre el estado actual de esta cuestión en Francia?

—En los laboratorios franceses, tanto estatales como privados, se están llevando a cabo numerosas investigaciones sobre diferentes especies de animales marinos no sólo en las costas mediterráneas, sino también en las atlánticas. Trabajan con diversas especies de moluscos, peces y crustáceos, y

para citar algunas podemos anotar: anguila, dorada, lubina, langostino, camarón, bogavante, ostra, etcétera. Han obtenido resultados prometedores, como la puesta inducida en la dorada, y sus investigaciones avanzan a buen ritmo, ya que últimamente han vendido ejemplares juveniles de langostino a otros países. Como es lógico suponer, estas investigaciones requieren gran número de personal, tanto científico como técnico, y en sus granjas de acuicultura disponen, al igual que las instalaciones japonesas, de tanques de cría cuya superficie se mide por hectáreas.

—Parece que las costas del delta del Ebro y la influencia del río sobre una amplia zona de pesca son objeto de un renovado interés. ¿Qué opina sobre el establecimiento de cultivos marinos en dichas costas y los lagos del delta?

—El interés de las costas del delta del Ebro ha quedado bien patente en el reciente informe emitido por distinto personal científico del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

«El delta del río Ebro tiene tres zonas claramente definidas: las lagunas de la parte Sur del delta, los golfos de los Alfaques y del Fangar y el litoral exterior. Las dos primeras zonas son las que reúnen las condiciones más adecuadas para el establecimiento de granjas de acuicultura, tanto de peces como de crustáceos y moluscos, por su condición de aguas semicerradas, su considerable extensión, su extraordinaria riqueza y elevada capacidad de producción y por la existencia de poblaciones naturales de muchas de las especies con las que se pueden realizar cultivos marinos. No obstante, y para un conocimiento pleno de las condiciones de hábitat, sería necesario ampliar a las otras áreas los estudios que viene realizando el Instituto de Investigaciones Pesqueras en el fondeadero del Fangar y, sobre todo, evitar cualquier tipo de contaminación de sus aguas, ya sea por pesticidas, detergentes, vertidos industriales o aguas residuales sin depurar.

—¿Qué especies y sus cultivos son hoy objeto de estudio en los medios españoles?

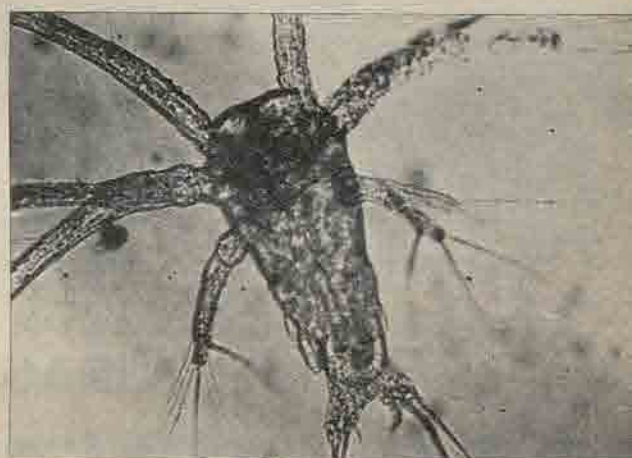
—Los estudios sobre cultivos marinos en nuestro país son recientes; no obstante, se viene prestando atención preferente a numerosas especies, entre las que podemos citar: mejillón, ostra, ostión, cañailla, anguila, camarón, langostino, etcétera, y también se trabaja intensamente en los problemas de

la puesta inducida, con el fin de obtener larvas en cualquier época del año sin estar supeditados a los ciclos naturales de reproducción de las especies.

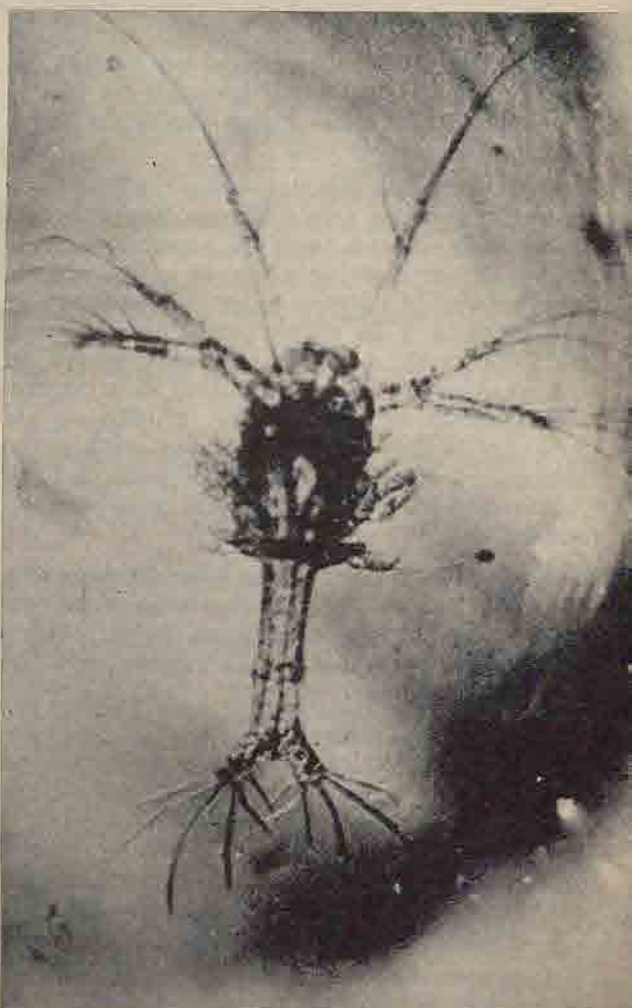
Agradecemos al señor San Felú el tiempo que nos ha dedicado (entre llamadas telefónicas y consultas urgentes del personal del laboratorio), atención que estamos seguros agradecerán los lectores de HOJA DEL MAR. ■ LUIS MILLAN ROCA.



Tanques de cría de langostino en granjas de acuicultura en Japón.



Estado «nauplio» del langostino.



Estado «protozoe» del langostino.



AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

LOS DIENTES DEL LOBO (DE MAR)

POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no acababa de entender que a los viejos capitanes se les llamara «lobos de mar».

De resultas de algunas divergencias con el anterior capitán sobre ciertos aspectos del Derecho marítimo (que no especifica claramente si, en caso de conocer a dos chicas, la bizca ha de corresponder necesariamente al agregado y la rubia guapetona al capitán), había ido a parar al «Queen Petra», un bastante sucio «candray», dedicado por razones de salud al cabotaje. Y esto de «ir a parar» es simple expresión, porque nuestro buque podía resultar lo más parecido a Fred Astaire con sólo alborotarlo una marejadilla.

No habiendo calefacción a bordo, creo que me vestí una vez la ropa de faena y me desnudé otra durante mi único viaje, coincidiendo con la salida de Tarragona y la llegada a Santander.

Los únicos momentos felices de la navegación consistían en meterse en la litera bajo ocho mantas y sentarse en la cámara para comer. El menú solía constar de una aceituna, unas lentejas a medio cocer, un huevo y una diminuta manzana carcomida, que representaban los tres platos establecidos para los oficiales.

Conocida de todos los navegantes era la natural aspiración de los mayordomos, o encargados de las provisiones de boca, a poseer

su propia casa, preferentemente de diez pisos. Y conocida también la utilidad del aceite en caso de perder el gobierno del barco en medio de un temporal. Así que no me extrañó que el huevo fuera siempre pasado por agua y no hubiera rastros de grasa ni en los delantales del cocinero y del marmitón.

El capitán engullía su ración rápidamente, sin hablar, y, nada más terminar, abandonaba a escape la mesa. He dicho sin hablar, pero también sin oír. Porque, de vez en cuando, alguien se permitía un comentario valiente:

—¡Caramba! ¡Qué suerte! ¡Hoy me han correspondido veintidós lentejas! —gritaba alborozado. Y todos le mirábamos con envidia.

—¡Los dos patitos! —comentaba alguno, añorando los guisos de ave.

—¿Sabéis que esta tarde varía la cena? En vez de lentejas habrá garbanzos —anunciaba yo, ingenuamente, vigilando las reacciones del «viejo».

Pero el capitán no se inmutaba. Sentenciaba con voz seca:

—Este es el alimento necesario para un hombre.

¿Quién, no presumiendo de otra cosa, se atrevía a contradecirle? Al acabar la manzanitina, se levantaba solemnemente y, muy tieso y muy sordo a las risitas, marchaba a encerrarse en su camarote. Entonces, maquinistas y de puente desahogábamos nuestra indignación.

—No tengo ninguna gana de comer hoy —anuncié una tarde, a los cuatro o cinco días de navegación, para asombro de mis compañeros de mesa—. Con su permiso, capitán, me retiro.

Y salí de la cámara ante los ojos incrédulos de mis compañeros.

Luego subí a toda velocidad a la cubierta de botes y abrí el camarote del «viejo» con la llave de respeto que se guardaba en el cuarto de derrota. Como suponía, sobre la mesa de trabajo había el mayordomo preparado una suculenta colección de embutidos, en compañía de jamón, queso y mermelada bien servidos.

Cuando el capitán entró precipitadamente, masticando aire para no interrumpir el sano ejercicio de mandíbulas iniciado con las lentejas, quedó espantado al ver su segundo menú evaporado. Pero me creí en el deber de darle alguna explicación:

—Capitán, usted ya había tomado «lo que necesita un hombre». Yo no.

Al atracar en Santander descendí a tierra antes de que la escala estuviera colocada. ¡Cómo se notaba la sobrealimentación del capitán en sus puntapiés!

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no acababa de entender que a los viejos capitanes se les llamara «lobos de mar». Aunque empezaba a vislumbrar la respuesta: por su manera de comer.

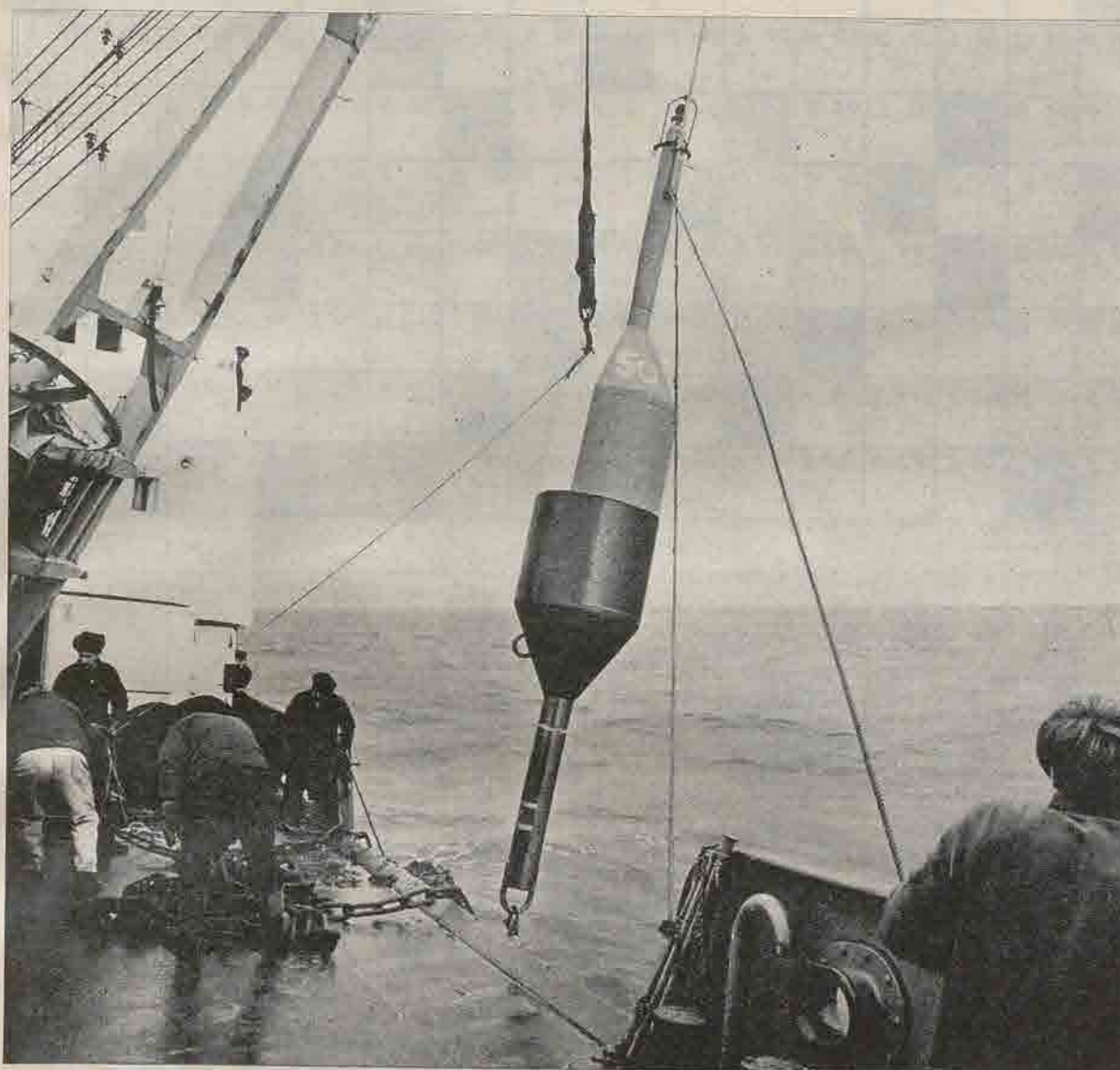
EL AGREGADO VITINOWSKY

SE INCREMENTA EL TRAFICO DE TRANS-ATLANTICOS SOVIETICOS EN LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Dentro del aumento registrado durante el pasado año en el movimiento del puerto de Las Palmas, es de destacar el creciente número de escalas que vienen realizando los transatlánticos soviéticos, que conducen a turis-

tas de diferentes países europeos en sus cruceros por aguas del Atlántico.

Concretamente, y para el actual mes de enero, tienen anunciada su llegada cinco transatlánticos, en ruta hacia diversos puertos de la costa africana.



BOYAS MARINAS PARA EL INVIERNO

El barco «Dornbusch», de la Alemania Oriental, está cambiando en las vías de navegación internacional las boyas estivales por las boyas de invierno, más estables y segu-

ras que aquéllas, en aguas del mar Báltico. Las boyas invernales están preparadas para resistir mejor las tormentas y los choques con icebergs. ■ FOTOFIEL.

Almacenes EL CASTILLO

EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO
2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

Notable aumento del Servicio Marítimo de la Compañía Telefónica Nacional

MADRID.—Durante el pasado año aumentó de forma considerable el tráfico en el Servicio Marítimo de la Compañía Telefónica Nacional de España, alcanzándose un total de 87.898 conferencias, 466.660 telegramas y 343.590 mensajes.

Este nuevo servicio de conferencias de los barcos, navegando o atracados en puerto, en cualquier teléfono de España o del extranjero, ha sido favorablemente acogido, como lo demuestra el que, durante dicho período, se facilitaron conferencias con 2.520 barcos nacionales y 4.240 extranjeros.

De estos últimos, encabezan la lista, en orden al mayor número de conferencias establecidas, los buques de pabellón ruso, con un total de 511, seguidos por los liberianos, ingleses, noruegos y alemanes.

LENTA, PERO PROGRESIVA RECUPERACION DEL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—Pasadas las fiestas navideñas, la tónica del mercado internacional de fletes seguirá siendo favorable para los navieros, según informa Fletamar.

En los últimos días de 1972 hay que destacar un aumento de medio dólar en los fletes de granos desde los Estados Unidos a Japón, que han alcanzado para embarques en febrero 10,50 dólares, con diez días en total para 40.000 toneladas.

Desde el mismo sector a La Coruña y Sevilla, un buque de 20.000 toneladas consiguió para febrero 10,35 dólares con planchas de 3.000 toneladas a descargar en La Coruña y 2.000 en Sevilla.

Los fletes de «crudos» desde el golfo Pérsico siguen rozando el promedio «Worlscal» 100 y desde el Caribe «w» 135, observándose buena demanda de tonelaje para enero.

SOLICITUD DE DISTINCION TURISTICA PARA LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El diario «La Tarde», de Santa Cruz de Tenerife, se ha unido a la iniciativa del periódico «Sur», de Málaga, en solicitud de la concesión de la placa de oro al Mérito Turístico a favor de la Compañía Trasmediterránea y de su director, don Eusebio Lafuente Hernández.

El periódico tinerfeño apoya esta solicitud dados los relevantes méritos contraídos por la mencionada entidad y su dirección en cuanto a la promoción del turismo hacia estas islas.

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

1 K	2 R	3 L	4 V	5 S	6 G	7 E	8 B	9 J	10 I	11 N	12 D	13 A	14 L	15 U	16 G	17 K	18 R	19 J	20 A
21 K	22 Q	23 L	24 D	25 S	26 E	27 F	28 R	29 J	30 B	31 K	32 T	33 L	34 O	35 R	36 V	37 P	38 D	39 N	40 A
41 K	42 Q	43 I	44 N	45 O	46 G	47 C	48 J	49 E	50 A	51 U	52 T	53 L	54 E	55 S	56 F	57 I	58 B	59 J	60 A
61 F	62 R	63 L	64 K	65 U	66 N	67 I	68 B	69 J	70 L	71 D	72 A	73 R	74 P	75 T	76 G	77 J	78 T	79 N	80 O
81 K	82 N	83 R	84 F	85 O	86 V	87 K	88 J	89 O	90 A	91 L	92 T	93 M	94 V	95 S	96 N	97 I	98 U	99 J	100 A
101 H	102 D	103 I	104 V	105 O	106 L	107 F	108 R	109 N	110 J	111 C	112 Q	113 H	114 V	115 O	116 E	117 P	118 R	119 J	120 P
121 C	122 L	123 H	124 S	125 O	126 G	127 F	128 B	129 J	130 A	131 Q	132 L	133 H	134 M	135 I	136 G	137 F	138 B	139 D	
140 A	141 C	142 Q	143 D	144 M	145 S	146 H	147 E	148 R	149 C	150 U	151 K	152 Q	153 T	154 N	155 C	156 G	157 F	158 R	159 D
160 A	161 K	162 T	163 J	164 V	165 S	166 E	167 K	168 F	169 T	170 A	171 F	172 Q	173 P	174 V	175 S	176 M	177 G	178 B	
179 D	180 U	181 K	182 Q	183 H	184 G	185 S	186 E	187 P	188 B	189 N	190 U	191 H	192 J	193 M					

DEFINICIONES

A. Imperio de los mares (plural).

20 160 90 100 40 60 72

130 13 140 170 90

B. Conjunto de víveres destinados a los buques.

188 128 8 68 30 58 178

138

C. Ojetes que se hacen en puntos determinados de las velas y toldos para hacer pasar los cabos que sirven para sujetarlos.

121 111 141 155 149 47

D. Trozo de cabo, de un metro de longitud aproximadamente, que se empleaba a bordo antiguamente para castigos corporales (plural).

38 179 139 71 159 12 143

102 24

E. Observar desde una torre, construida generalmente en un lugar alto, que descubre una gran porción de mar.

147 54 7 26 49 116 186

166

F. Sitio donde roza el remo en la regala de un bote (plural).

61 84 168 137 107 171 157

127 27 56

G. Navegación de un buque con el viento en popa. Por regla general se entiende que el viento sopla con bastante fuerza (plural).

76 184 6 46 16 177 156

126 136

H. Corriera el viento, dejándose sentir.

101 191 113 133 123 146 183

I. Al revés, protección en las bordas de los buques de guerra, hecha con las ropas y camas de la dotación, para resguardarse del fuego enemigo.

119 103 10 67 135 43 97

57

J. Mezclara, confundiera, revolviera, pusiera en desorden ciertos objetos.

88 110 19 9 77 59 29

69 48 99 129 192 163

K. Capitán pirata (plural).

181 17 64 1 167 41 87

81 21 31 151 161

L. Navegante griego que, junto con Nearco, completó la labor exploradora de los actuales mares Rojo y Omán, preparando la obra conquistadora de Alejandro Magno.

53 106 91 122 23 33 70

14 3 132 63

M. Tocar la mar blandamente las playas o las costas.

93 193 134 144 176

N. Conjunto de palos, masteleros, vergas y perchas de un buque.

82 96 79 39 11 189 109

154 66 44

O. Tempestad, tormenta, mal tiempo, abundante en lluvias y nubosidad, con la mar muy agitada.

85 80 34 125 89 105 115

45

P. Mar del océano Glacial del Sur, situado al Este de la península antártica llamada Tierra de Graham.

173 117 187 74 37 120

Q. Bancos de arena o tierra que suelen formarse a la desembocadura de los ríos. Se diferencian de la «barra» en que penetran más en la mar.

112 22 182 42 142 131 172

152

R. Viento duro del Noroeste (plural).

83 62 158 2 18 118 28

35 148 73 108

S. Embarcaciones de transporte usadas en la Edad Media. Tenían las bordas bajas, a veces iban armadas, y se sabe que se emplearon en conducir caballos.

145 185 25 175 5 55 124

165 95

T. Campo de hielo (voz inglesa).

169 153 32 52 78 92 162

75

U. Interrupción en la fuerza del viento o de las olas.

98 51 150 180 65 190 15

V. Al revés, paraje del mar, cuyo lugar conocen bien los pescadores, más a propósito para echar las redes fructuosamente.

4 86 104 36 94 114 174

164

SUSCRIPCION A «HOJA DEL MAR»

● «Hoja del Mar» es una publicación gratuita. Si usted desea suscribirse, basta con que nos lo comuniqué por escrito, especificando claramente (mejor, en caracteres de imprenta) su nombre y apellidos, dirección completa (calle o plaza, número, población, provincia) y su actividad profesional. Si su profesión no está relacionada directamente con la mar, pero pertenece a un club náutico, o federación deportiva relacionada con la mar, o sim-

plemente practica algún deporte náutico, hágalo constar así.

● Estos datos han de remitirlos a «Hoja del Mar». Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina. Génova, 24. Madrid-4 (España).

● Le recordamos los datos que nos interesan: Nombre completo. Dirección completa. Profesión, esté o no relacionada con la mar. En su caso, socio de club o federación náuticos. Práctica de deportes

náuticos. (Aunque no tuviera relación alguna con la mar, igualmente recibirá la revista, si así lo desea.)

● Todos los meses recibirá gratuitamente «Hoja del Mar» en su domicilio, o en la dirección que nos indique.

● Esta oferta sólo tendrá efecto durante un mes. A partir del próximo 28 de febrero, a las veinticuatro horas, no se admitirá ninguna nueva suscripción.

Pleamar Española, S. A.

ORGANIZACION COMERCIAL PARA
LA VENTA DE LOS PRODUCTOS DE LA
S. A. PESQUERA INDUSTRIAL GALLEGA

Especialidades:

*Merluza congelada • Mariscos •
Conservas de pescado marcas
Santa Teresa y Pleamar*



Oficinas: Juan Bravo, 49 duplicado - MADRID-6
Teléfono: 275 65 50

En VIGO: Avda. de las Camelias, 58
Teléfonos 21 02 04 - 23 52 03/04

En CADIZ: Muelle de Levante
Teléfono 23 32 68

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

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

FRICOISA

frio comercial e industrial. s. a.



DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

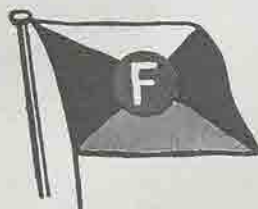
DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELS. { TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES
SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE LAS MARCAS:
BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STORK.
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS.

CADIZ



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

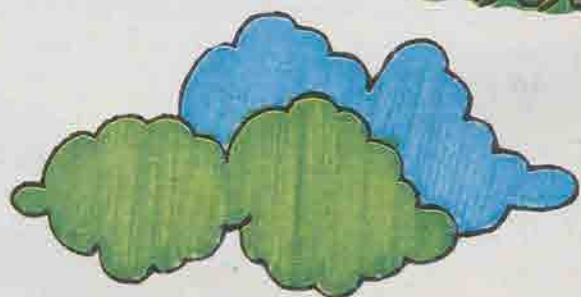
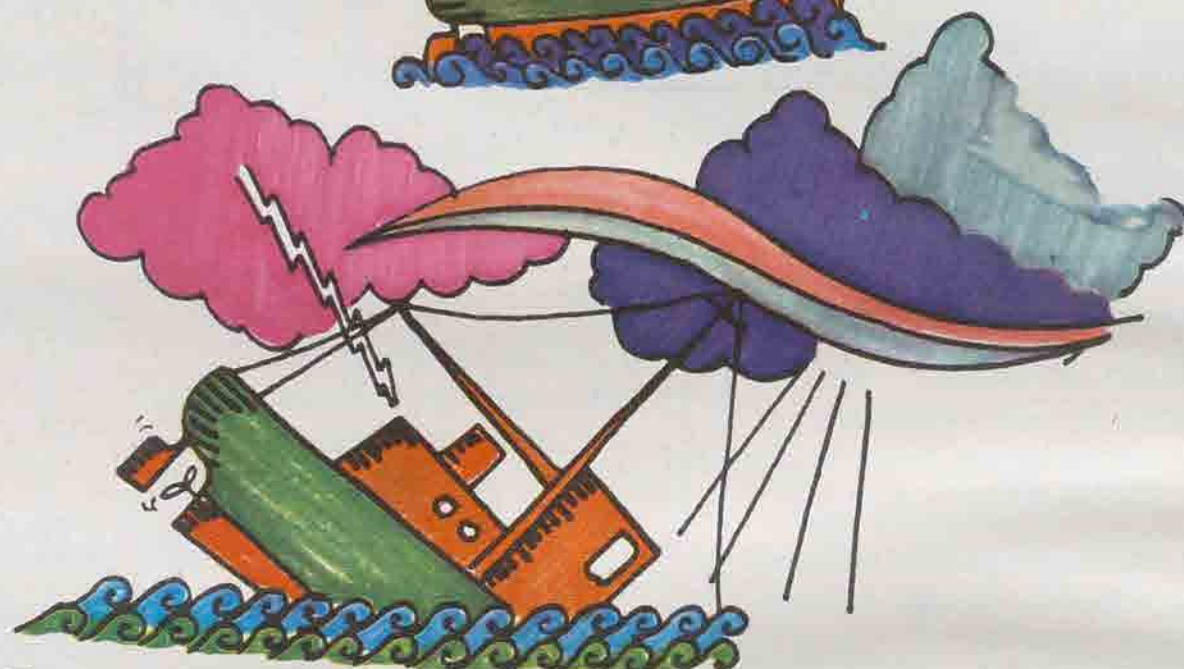
MARINA, 18
Edificio CACITSA, 2.º
Apartado 327
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

¡DICHOSO AQUEL QUE TIENE SU CASA A FLOTE!



Pero...



**ASEGURELA EN LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO
del Instituto Social de la Marina**