

hoja del mar

NÚMERO 93 •

AÑO IX • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JULIO 1973





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	CENTRO 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 22.000 suscriptores y se distribuye en las Casas del Mar, empresas navieras, armadores de buques de pesca, cooperativas, uniones y federaciones de armadores, Cofradías de Pescadores, Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Orientación Marítima, consignatarios, astilleros, industriales, delegaciones del ISM, organismos y entidades relacionados con la mar, etcétera.

hoja del mar

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

Director:
Joaquín Vidal

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

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

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

EXENCION DE IMPUESTO PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

A nadie se le ocultan las peculiarísimas condiciones del trabajo en la mar, que se traducen en unas circunstancias y una dureza específicas del sector, impensables en otras actividades laborales. Teniéndolo en cuenta, el Consejo General del Instituto Social de la Marina ha propuesto al Ministerio de Trabajo que recabe cerca del de Hacienda la exención del Impuesto sobre el Rendimiento del Trabajo Personal en las primeras doscientas mil pesetas de los salarios de los trabajadores del mar.

Efectivamente, la actividad laboral marítimo-pesquera a bordo se caracteriza por su manifiesta peligrosidad, aislamiento de la familia y de la sociedad, dificultades de socorro o auxilio inmediatos; a veces se desarrolla en jurisdicciones extranjeras, cuando el trabajo termina, la vida continúa a bordo, etcétera.

Sin duda, estas circunstancias merecen una

contrapartida por parte de la comunidad, que se beneficia de las capturas que los hombres de mar realizan, y parece justo que tal contrapartida comience por esa exención de impuesto que propone el Consejo General del ISM.

Pero además, en opinión de algún consejero, el hecho de que el impuesto exista es causa de absentismo laboral en algunos de nuestros puertos, donde los pescadores prefieren dedicarse a otra actividad precisamente porque, impuesto por impuesto, encuentran más razonable el que se les aplica en tierra, donde aquellas circunstancias de peligrosidad y alejamiento familiar no existen.

No es esta una hora en la que puedan permitirse las bajas en las tripulaciones. La actividad marítimo-pesquera necesita hombres. Y para contar con hombres suficientes, habrá que dotarles de formación profesional, habrá que fomentar su vocación marinera cierta y habrá que hacerles llegar logros, incentivos y mejoras de todo orden. ■

RESPECTO A LA LEY

CONFLICTIVA se ha presentado para los pescadores del Cantábrico la presente campaña bonitera.

En los pasados días se recibía en las Redacciones de todos los periódicos del país la noticia del amarre de los barcos bilbaínos, santanderinos, asturianos y lucenses hasta tanto las autoridades competentes no investigasen el incumplimiento, por parte de los guipuzcoanos, de la Norma del Ministerio de Comercio de 1 de junio pasado, por la que se prohíbe la pesca del bonito con «cebo vivo» en la presente campaña. Se llegaba con ello a un punto álgido en la divergencia de opiniones que en sistemas de pesca tienen las distintas zonas del litoral cantábrico.

UNA RAZON QUE SE PIERDE

Como en todo conflicto, la razón no suele estar de forma absoluta en una de las partes. Es obvio que los guipuzcoanos han de tener poderosas razones para «saltarse a la torera» —lo que es muy serio— una Orden ministerial que fue promovida por los acuerdos de la Asamblea del Plan General Pesquero del Cantábrico y en la que los guipuzcoanos tuvieron activa participa-

ción. Concretamente en este asunto ya mostraron su disconformidad con el resto de las zonas e intentaron convencer a sus compañeros de las ventajas de sus proposiciones. No lo lograron, y por mayoría ellos tuvieron que aceptar lo que pensaban era contrario a sus intereses. En tal momento ya se vio las posibilidades de incumplimiento, y, por tanto, la Orden que regulase el acuerdo, con la garantía de la autoridad, se hizo necesaria.

Ahora bien: ¿en qué basan sus razones? Fundamentalmente en dos puntos: primero, en que la captura de «cebo vivo» no perjudica a la anchoa ni es el motivo de su esquilmación, y segundo, en que sus vecinos franceses lo usan con toda libertad y, por tanto, no les parece necesario que ellos guarden una norma que, al no obligar a todos los de la zona, ha de resultar ineficaz.

Como se ve, razones tienen, pero, ¿tendrán razón?. No es nuestro objetivo ser jueces, y menos en esta materia; y por tanto, la contestación al interrogante queda en el aire, pero sí conviene revisar a fondo —científicamente— las razones de los guipuzcoanos y ver si la ineficacia aludida de la norma

es real o no. Si no lo es, parece claro que han de arbitrarse las medidas necesarias para su cumplimiento; si lo es, parecerá lógica su derogación.

Con ser lo anteriormente citado el verdadero problema planteado en el Cantábrico, no es menos grave la situación creada por los pescadores guipuzcoanos, al infringir deliberadamente una Orden ministerial. Con ello, todas sus razones se pierden. La ley es ley para todos, y además todos debemos estar vigilantes para su cumplimiento. El amarre de los barcos de bilbaínos, asturianos, santanderinos y lucenses para que así ocurra, es un aldabonazo que ha de hacer pensar a quien corresponda.

En el momento de entrar «Hoya del Mar» en imprenta, el problema continúa. El paro subsiste, y, por tanto, la actividad de la campaña ha quedado muerta, con las tristes consecuencias económicas que ello acarreará a todos los pescadores del Cantábrico y a la economía del país. Esperemos que cuando estas líneas vean la luz, el asunto se haya encauzado convenientemente. Armonía y cordura son la mejor receta, en ambas posiciones, para lograr resultados positivos.

«TODO» en equipos electrónicos marinos.



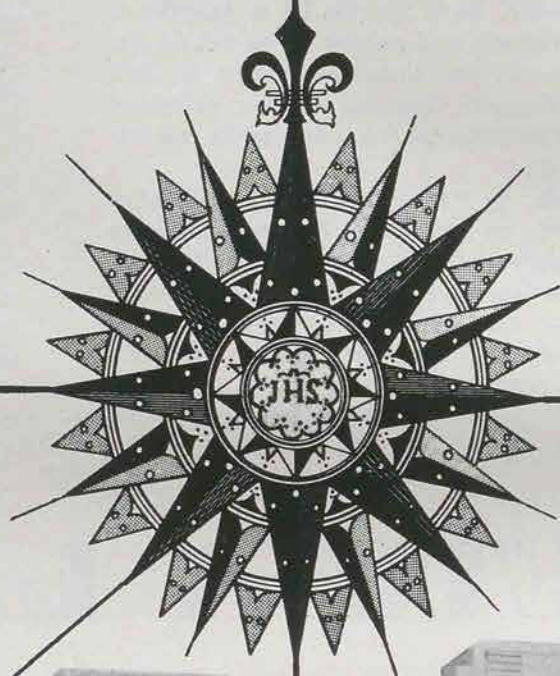
RADARES

La amplia gama de radares **FURUNO** va desde el más compacto para yates y barcos pequeños (FRS-24/48), hasta el de 100 millas de alcance y 50 Kws. de potencia de salida (FRD-50).



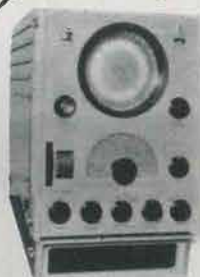
SONAR

Una ayuda indispensable para la pesca al cerco y de arrastre, el SONAR FH-203 detecta bancos de peces hasta 4.000 mts. delante del barco y los sigue hasta su captura.



RECEPTORES LORAN

Ayuda indispensable para la navegación de todo tipo de barcos, los receptores LORAN determinan la posición del barco en cualquier momento y en un tiempo mínimo.



RADIOGONIOMETROS

Los Radiogoniómetros **FURUNO** significan seguridad en su barco, como indicadores de posición y radioguías, pudiendo emplearse en la pesca como localizadores de red.



SONDAS

10 modelos distintos de sondas **FURUNO** que pueden emplearse como detectores de bancos de pesca a distintas profundidades, como detectores de profundidad, o como sondadores de red.

Desde hace más de 25 años **FURUNO** viene trabajando en la electrónica marina, siendo la primera firma japonesa y una de las primeras del mundo en este campo, gracias a un continuo

desarrollo de nuevas ideas y tecnologías. Por eso, **FURUNO** tiene "Todo" en equipos electrónicos marinos.



FURUNO®

navegación y pesca seguras

Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 TELEX 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.



**MAS DE 20.000 ESPECIALISTAS
EN PESCA MARITIMA DE TODO
EL MUNDO ESTARAN PRESENTES
EN VIGO PARA ASISTIR A LA
FERIA**

EXPOSICION MUNDIAL DE LA PESCA

(12 al 19 de septiembre)

WORLD FISHING EXHIBITION

WHEN it was first announced that the sixth international World Fishing Exhibition would be staged in the port of Vigo, Spain in September 1973, the local reaction was one of keen interest and enthusiasm. Since then, this has spread to many other fishing countries throughout the world, and, with the official blessing of the Spanish Ministry of Commerce, it has really caught the imagination of the Spanish people, from government official and industrialist to fishermen and shipyard workers. All of these see the exhibition as a unique opportunity to display to the world the international standing of Vigo's—and many other ports'—major industry.

The first World Fishing Exhibition was held in London in 1963 and its success immediately established it as the major international event in world fisheries. It has maintained this reputation, as a biennial event, ever since, and is still organised by the publishers of the international fisheries monthly, World Fishing; Commercial Exhibitions & Publications Ltd.

In 1971, the exhibition moved out of Britain for the first time, to be held in Dublin, Ireland, at the invitation of the Irish Sea Fisheries Board (An Bord Iascaigh Mhara). It attracted exhibitors from nearly 20 countries and visitors from over 80 and it was generally acclaimed as an outstanding success. On this occasion, as in the past, a fisheries conference was organised concurrently by a separate technical body.

Two years ago, the gap left by aking the World Fishing Exhibition on «world tour» was filled by the first Scottish Fisheries Exhibition, mounted at Aberdeen by the same organisers. Its success was such that this, too, promises to be a biennial event in alternate years, and the second Scottish Fisheries Exhibition takes place again at Aberdeen, in September 1972.

Admission to the first World Fishing Exhibition was confined to those who had interests and connections with fishing and its associated industries—marine engineers, shipowners, fishermen, processors, scientists, etc. This was made necessary by the nature of London as a venue. When the event moved to a seaport, where the public are widely involved with the maritime world, provision was made for them to attend, and the public was admitted during the weekend. A similar arrangement will be in force at Vigo, where a number of other events and activities will be arranged during the eight days openin, some of them calculated to stimulate general interest in the sea and its produce.

One possibility is a meeting of the Congreso Nacional de Pesca (National Fishing Congress), which last met in 1945 and now, in view of the spectacular development of Spanish fisheries, long overdue for another meeting. The same applies to the Conferencia Nacional de Pesca (National Fishing Conference), which met last in 1954.

Vigo's position in relation to other European fishing ports, and in relation to others in the Iberian Peninsula, makes it a logical choice for an international fisheries exhibition. Not only is the premier fishing port of Spain, but the major fishing port of Western Europe.

Annual landings of fish and fish products reach 200.000 tons, while large quantities are landed elsewhere in Spain, or overseas, by Vigo-based vessels. In other respects, too, the port holds a leading position, having a highly diversified fish industry which lands fish, salted, sea-frozen and sea-processed fish a variety of shellfish, octopus, cuttlefish and so on. On shore, some of Europe's biggest processing plants transform these into a very wide variety of canned and frozen products already exported to world markets, but still eager for new ones. Spanish trawlers, both deep sea and pelagic are fishing in many oceans—off Newfoundland, West Africa, Argentina and South Africa for hake, cod, squid and other species.

Supporting the Vigo fleet is a complex of shipyards and factories which constitute an industry in their own right. In less than 15 years, high quality of building and design, plus competitive prices and good delivery have won Vigo many export orders and have been instrumental in raising Spanish fishing vessel builders to the top of the export league. Other industries producing rope, nets, deck gear and machinery have also grown to international status in the export field, with a vigour

and growth-rate which is the envy of many European nations.

The organisers of the World Fishing Exhibition believe that it should always be sited near the sea. At Vigo, it could be no nearer, for it will actually be on the quays of Bouzas which provide 18.000 sq. m. of exhibition area, with extensive mooring facilities alongside. No better facilities could exist for the display of the end product the fishing vessel itself. Such an opportunity has not existed since the Leningrad Exhibition of 1968, when the display of fishing vessels and of 15.000 tons, factory ships helped to make this event a memorable one. It is hoped that this opportunity will not be overlooked by export-conscious shipbuilders.

It can be seen, then, that Vigo offers the ideal combination of a large market for the supplier and an equally large shop-window for the buyer of fish products, fishing vessels and certain types of machinery. With so many international customers expected, the Spanish industry looks upon this event as vital to its economic growth and as a result, it will enjoy the support of the community on both local and national level. Spain has, through its own efforts, risen to the position of fifth fishing nation in the world by value of landings and eight by tonnage; a record of which it is justly proud.

Finally, it is interesting to note that the idea of a fisheries exhibition is no new thing to Vigo. It was under discussion as long ago as 1908, and again in 1912, while later, under the regime of General Primo de Rivera, plans were actually drawn up, but never realised. In 1945 and 1946, however, the Exhibition of Sea Industries, originally held at San Sebastian in 1928/29, was celebrated at Vigo.

Now, once again Vigo will be the centre of world fisheries for eight memorable days—but this time on an international scale undreamed of when a Vigo exhibition was first proposed 64 years ago.



VIGO, SEPTIEMBRE: LA EXPOSICION

Vigo será escenario de la Exposición Mundial de la Pesca (World Fishing Exhibition) en 1973. El certamen abrirá sus puertas el día 12 y será clausurado el 19 de septiembre.

En el título de tal acontecimiento internacional están expresadas su trascendencia y dimensiones. Se trata, en su especialidad, de la más importante manifestación comercial de todos los países.

LA EXPOSICION TIENE SU HISTORIA

La World Fishing Exhibition tiene su historia. Ha sido fundada en Inglaterra, con periodicidad bienal, en 1963. Las cuatro primeras ediciones se celebraron en los famosos palacios de exposiciones Earls Court y Olimpia Mall de Londres.

Desde la quinta edición, la sede del certamen fue trasladada a otros países pesqueros. Aquella, en 1971, se celebró en Dublín, palacio de la Royal Dublin Society, bajo los auspicios del Gobierno de Irlanda. Al año 1973 corresponde la sexta edición, para escenario de la cual se ha dado preferencia a Vigo, entre otros puertos de Europa que aspiraban a la misma distinción.

Tal elección no constituye solamente un honor para el gran puerto gallego del Atlántico. Supone un alto galardón para España, que ha sabido conquistar en pocos años un puesto de primer rango en la escala mundial de los países pesqueros.

Desde 1963 a 1973, la Exposición Mundial de la Pesca ha incrementado su importancia.

Es de esperar que la edición de Vigo, bajo uno y otro ángulo de

visión, supere a las anteriores. No sólo por lo que pudiéramos considerar como el crecimiento natural de la muestra, sino por las ventajas que su nueva localización ofrece.

Después del Japón y la URSS, España arma la flota pesquera más importante del mundo, tanto por el número de las unidades que la componen como por el tonelaje y grado de desarrollo técnico de las mismas. El foco industrial y empresarial de tal apogeo, principalmente de la década de los sesenta y en los años transcurridos de la actual, en Vigo reside.

A la par del desarrollo y crecimiento de la flota pesquera, aquí se ha desarrollado y crecido la construcción naval. El mayor número de buques pesqueros, desde modernos camareros a factorías-congeladores, pasando por los grandes harineros, se han construido o se están construyendo en astilleros de la ría de Vigo. Hasta tal punto la actividad de fabricación naval ha adquirido potencialidad y nivel técnico, que hoy, tanto como para atender la demanda interior, los astilleros de la ría de Vigo trabajan para la exportación.

Durante los últimos años, copiosas series de buques pesqueros especializados han sido exportados a numerosos países extranjeros, especialmente de Iberoamérica y África. Bastará citar entre los primeros a Cuba, Brasil, Chile..., y entre los segundos, a Egipto, Túnez, Argel, Camerún, Sudáfrica...

Este nivel de desarrollo naval-pesquero, que tiene en Vigo su centro, acarrió la creación de numerosas industrias complementarias: motores marinos, redes, cables, ma-

quinillas de pesca, bombas, haladores hidráulicos, aceros moldeados, pinturas marinas, instalaciones frigoríficas, etcétera.

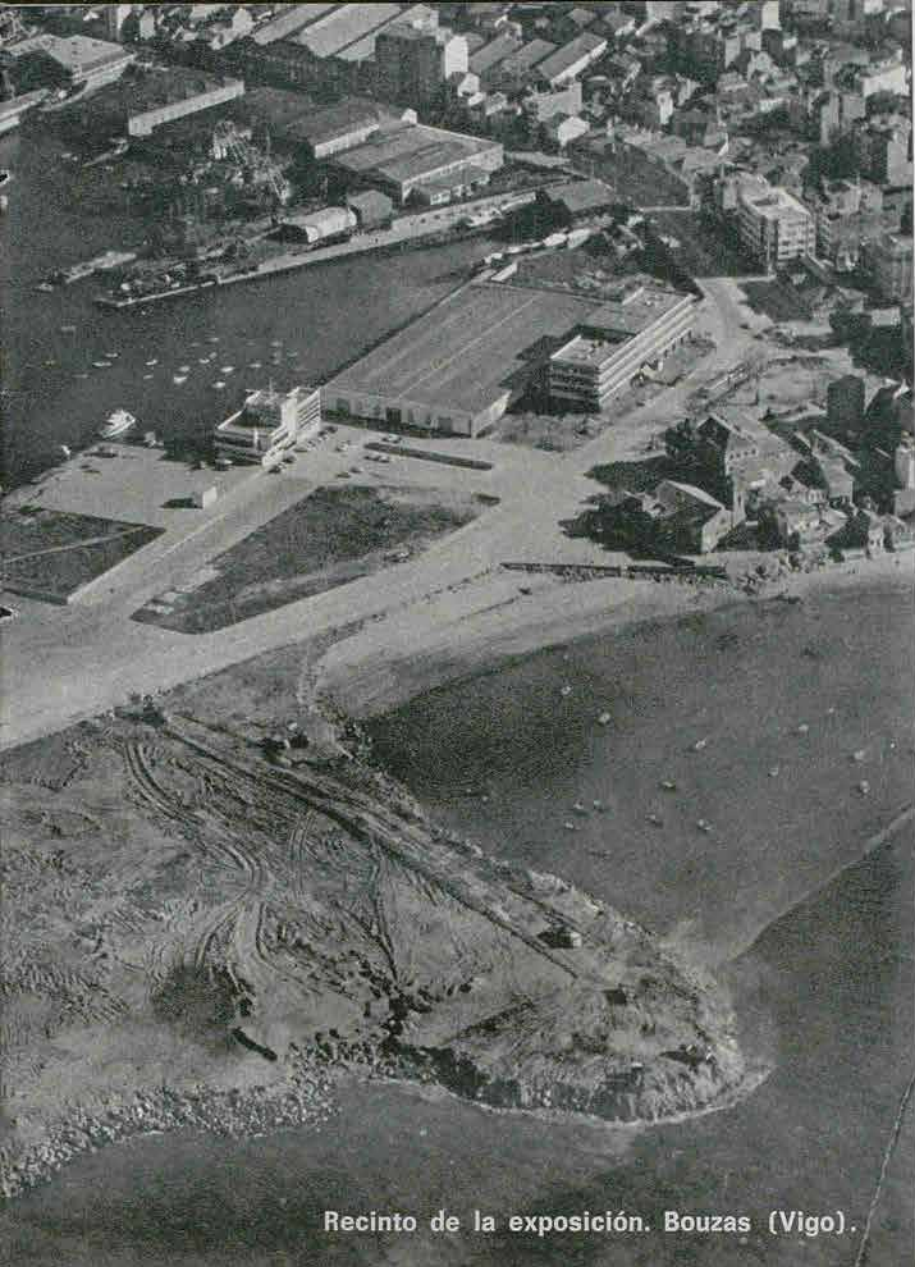
No es necesario inventariar otros rasgos de la expansión industrial pesquera localizada en Vigo para comprender los motivos determinantes de su elección como sede de la VI Exposición Mundial de la Pesca. Las mismas razones resultan plenamente convincentes para augurar al certamen que se anuncia un nivel de superación de todos los anteriores, tanto en orden a la importancia y número de expositores como a la afluencia de visitantes interesados en conocer una manifestación comercial especializada, que con tales antecedentes se convoca.

LA MAGNITUD DEL CERTAMEN

Con un año de antelación a la fecha de apertura ya se poseen datos suficientes para asegurar que la exposición constituirá un magnífico alarde industrial y comercial. He aquí los principales antecedentes que justifican tal vaticinio:

A) El recinto ferial se sitúa en los muelles de Bouzas, ocupando un pabellón permanente de la Junta del Puerto y Ría de Vigo, con una capacidad de 5.000 metros cuadrados, más otros pabellones portátiles que ocuparán otros 15.000 ó 20.000. Puede predecirse que todo el espacio disponible para instalación de «stands» será ocupado, pues el 70 por 100 del mismo está contratado ya. En curso de negociación existen solicitudes que cubrirán holgadamente el resto.

B) España estará copiosamente representada en el certamen, pero



Recinto de la exposición. Bouzas (Vigo).

SE ESPERAN MAS DE 20.000 ESPECIALISTAS DE TODO EL MUNDO

EL CERTAMEN ESTARA CERRADO AL PUBLICO, SALVO UN FIN DE SEMANA

Entrevista con don Alfonso Paz Andrade

Existen dos datos fundamentales para comprender por qué Vigo será la sede de la VI Exposición Mundial de la Pesca del 12 al 19 de septiembre: España es la tercera potencia mundial, tras Japón y la Unión Soviética, en flota pesquera, y Vigo es el puerto más importante, en cuanto a descarga y capturas, del Atlántico. De ahí el que esta exposición, que con carácter bianual se celebra desde el año 63, haya decidido exhibirse por primera vez fuera del área británica. Está promovida y patrocinada por una revista inglesa en colaboración con la FAO y la White Fishg Authority británica.

El secretario general del Comité Ejecutivo, don Alfonso Paz Andrade, responde a nuestras preguntas.

—¿Esta exposición es únicamente de carácter comercial, o persigue trascender lo meramente económico, ocupándose de los aspectos sociales de la pesca?

—No, es totalmente comercial. Desde la primera exposición en mil novecientos sesenta y tres, en Londres, tuvo el carácter estrictamente comercial. Es una muestra bienal dedicada única y exclusivamente a la industria pesquera y a las industrias auxiliares de la pesca. En realidad, podríamos decir que es como un seminario para especialistas.

—¿Tendrá entonces posibilidad el público en general de acceder a la misma?

—Hasta ahora se dedicaba sólo a los profesionales. El hecho de que viniera a Vigo, saliendo de su marco habitual, provocará, sin duda, la curiosidad del hombre de la calle, lo que no ocurría en Londres por ser una ciudad grande en la que se celebran constantemente exposiciones de todo tipo; por ello, y de modo especial, en Vigo estará abierta al público el fin de semana (quince y dieciséis de septiembre). En esos dos días no tendrá un carácter exclusivamente comercial.

ter exclusivamente comercial.

—Al margen de la exposición, ¿se van a celebrar otros actos?

—Independientemente de la exposición, se celebrarán los siguientes actos: la Convención de Armadores de Buques de Pesca de Europa, que estaba previsto realizarla en Escocia, pero que, dado que en Vigo se celebra la Exposición Mundial, han decidido trasladarla aquí durante esas fechas. Por otra parte, el Instituto de Investigaciones Pesqueras inaugurará su nuevo edificio, uno de los más modernos de Europa, a la vez que se celebrará un Congreso sobre agricultura, al que están invitados biólogos y científicos de doce países. La Asociación de Ingenieros Navales de España celebrará, por su parte, una reunión, y la Asociación de Protección de Comunicaciones de Cables Submarinos celebrará otra en colaboración con la Empresa Nacional Telefónica.

—Hablemos ahora de datos concretos de la exposición. ¿Se puede saber, aproximadamente, el volumen total de las transacciones que se realizarán?

—Es muy difícil saber el valor de las transacciones, porque muchas no se efectúan durante la exposición, y aun aquellas que se efectúan, no se suelen decir. Lo cierto es que el valor de lo expuesto se aproxima a los mil ochocientos millones de pesetas, y claro, esto no se mueve gratuitamente. Por lo que se refiere a metros cuadrados, la superficie disponible es de cincuenta y seis mil seiscientos setenta y dos, cedidos por la Junta del Puerto y la Ría de Vigo. De ellos, catorce mil seiscientos setenta y dos estarán cubiertos. Unos diez mil se dedicarán a «stands», y cerca de ocho mil, al atraque de buques, que completarán el material de exhibición.

—En lo que respecta a alojamientos y viajes se moverá una cifra de más de seiscientos millones de pesetas. Creo



que el alojamiento será un problema importante. Están previstos unos veinte mil visitantes; ahora bien, creo que dicha cifra puede llegar a ser rebasada en un cien por cien.

—¿Cuántos «stands» hay contratados?

—Ciento noventa, y diez pendientes de confirmación; es decir, los doscientos inicialmente previstos, que quizá haya que ampliar en cincuenta más. Corresponden a diecinueve países.

—¿Se pueden adelantar algunas de las novedades que se presentarán en septiembre?

—Bueno, hay una firma japonesa que piensa lanzar un nuevo motor marino. Hay probabilidad de que venga el barco de investigación pesquera más moderno del mundo, el «Profesor Siedlecki», de Polonia. Es un barco en el que todo, absolutamente todo, desde la sala de máquinas a la más pequeña maquinilla de cubierta, funciona mediante computadoras. Con todo, las novedades que presentarán las firmas comerciales las mantienen en secreto con objeto de lanzarlas al mercado durante la exposición y ante especialistas de todo el mundo.

Con estas palabras finalizamos esta entrevista con don Alfonso Paz Andrade, en la que Vigo y la próxima Exposición Mundial de la Pesca fueron sus temas. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

MUNDIAL DE LA PESCA

será numerosa y selecta la concurrencia de expositores extranjeros. Las principales firmas suministradoras de maquinaria, aparatos, dispositivos y materiales para la industria pesquera de todo el mundo se darán cita en el recinto ferial de Vigo. Actualmente se cuenta ya con la asistencia de expositores de trece países extranjeros: Gran Bretaña, Francia, Noruega, Dinamarca, Suecia, Irlanda, Alemania Occidental, Alemania Oriental, Holanda, Polonia, Portugal, Estados Unidos, Japón...

C) También se cuenta con la instalación de pabellones oficiales de varios países. Tienen confirmada su participación los Gobiernos de Estados Unidos, Inglaterra, Noruega, Polonia y Alemania Oriental. Se sostienen negociaciones con los Gobiernos de otros países, entre los que figuran Dinamarca y la URSS, con análoga finalidad.

Dada la expectación que el certamen despierta en todo el mundo, puede darse por descontada la concurrencia de visitantes del resto de Europa, América, Asia y África. La industria pesquera de los demás continentes, y especialmente su progreso tecnológico, está siempre ligada y pendiente de cuantos avances se registran en el nuestro.

EXHIBICION A FLOTE

El complemento obligado en esta clase de manifestaciones comerciales lo constituye la exhibición de buques. Se avecina, por tanto, una oportunidad única para que la industria naval-pesquera española pueda exhibir ante la clientela potencial de todo el mundo sus más modernas creaciones.

Independientemente de esta contribución, que será sin duda numerosa, se espera que buques modernos de la flota de otras naciones permanezcan atracados a los muelles de Bouzas durante los días de la exposición. También se gestiona que algunas unidades de investigación oceanográfica y pesquera participen del mismo en tan magna manifestación.

De esta manera, el certamen proporcionará una visión completa del mundo de la mar, a cuya explotación está cada día más ligada la subsistencia de la población de la Tierra.

Ante la magnitud y la inmediatez de un acontecimiento excepcional como es el que en estas líneas se anuncia, Vigo espera la cooperación de todos, personas u organismos, cuya actuación pueda redundar en la mayor brillantez del certamen.

Es sabido que su celebración en España constituye un gran paso hacia el futuro. El país, por tanto, debe tener la visión de cuanto se juega en esta oportunidad y tratar de aprovecharla al máximo. Pero tiene que comenzar a afrontar la resolución de los problemas colaterales que una magna movilización de recursos, bienes y gentes provoca, procurándoles a tiempo la oportuna solución.

España debía aspirar a la consagración que en el terreno internacional y como país pesquero se le va a proporcionar. Pero una conquista de prestigio tan positivo exige del país un comportamiento a la altura de las circunstancias. Un comportamiento al que todos estamos obligados.



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

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

Precios de las habitaciones	Dobles con baño completo	250 pesetas
	Dobles con ducha	200 pesetas



Formación profesional y social del ISM y Escuelas de Orientación Marítima, en la provincia de Pontevedra

Cursos para
titulaciones mayores



id. menores.....



Escuelas de
Orientación Marítima.....

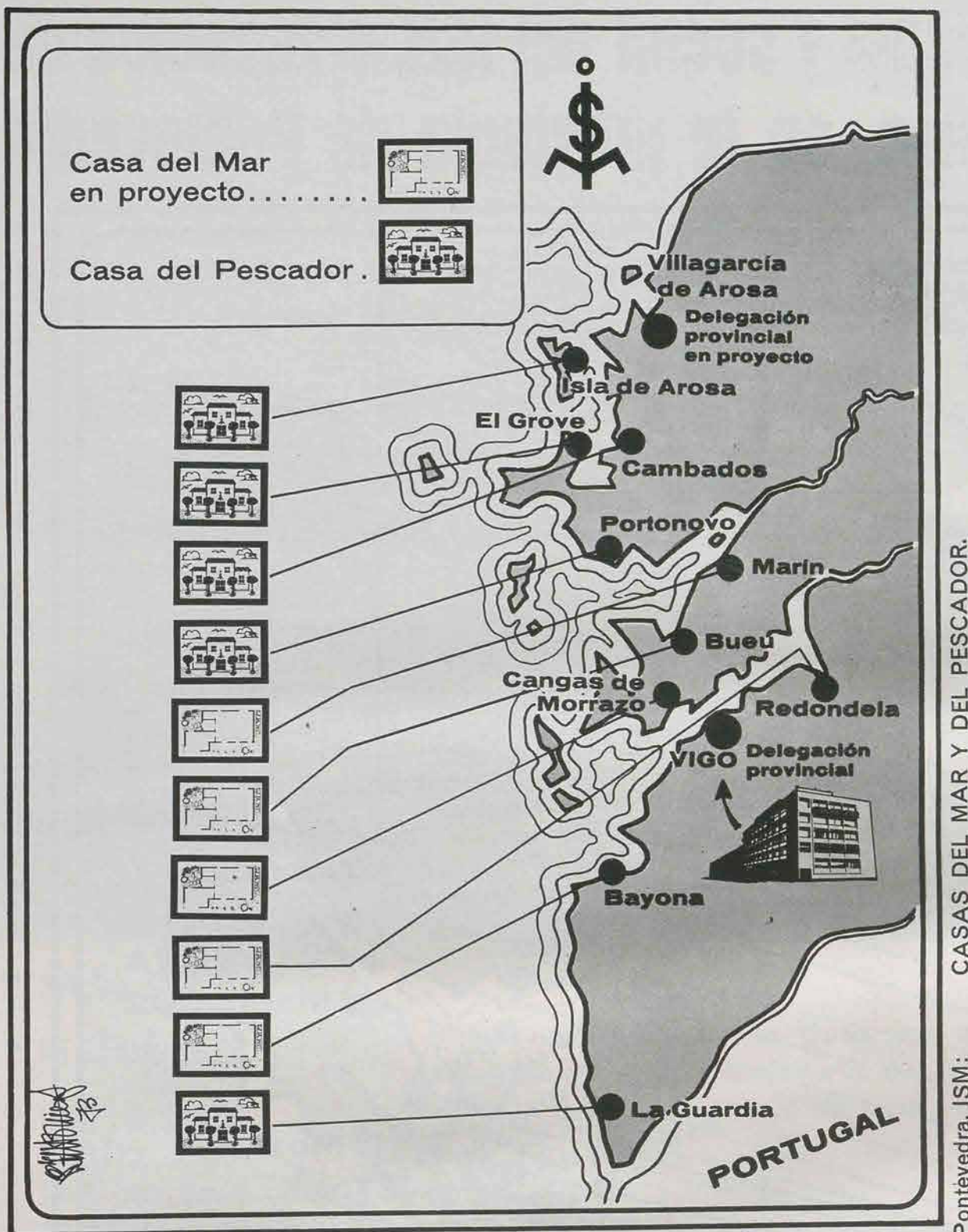


Promoción social
de la mujer.....



1	1	1	
1	1	1	
1	1	1	1
1	4	1	1
1	1	1	
2	1	1	
			1
	1		
	3		1
	3		
		1	1
3	1	2	1
	1		
	1		
	1		
	1		
	1		
	2		1
	1		
	1		
	6		
	1		
	1		
2	1	1	1
1	2	1	1





Pontevedra. ISM: CASAS DEL MAR Y DEL PESCADOR.

Viviendas
construidas y entregadas...

id. en construcción...

id. en proyecto...

40	
31	
102	
50	
30	
106	
314	
102	

EL PUERTO DE VIGO

Según extendida teoría científica, los orígenes de la vida se encuentran en la mar. Nada más cierto con respecto a Vigo, que nace a orillas del Atlántico en perfecta simbiosis con las aguas de la ría que lleva su nombre. La historia de nuestra ciudad, con sus anhelos y esfuerzos de progreso, es la historia de fe y de esperanza de los hombres que surcan los duros caminos de la mar.

Vigo ha nacido de la mar, y, justo es decirlo, en ella ha encontrado siempre la generosidad de una madre. El camino del progreso está, pues, trazado y la singladura sigue siendo la misma: la proyección de la ciudad hacia la mar.

Gran acierto es que la Exposi-

ción Mundial de la Pesca abra aquí sus puertas a empresarios, trabajadores y visitantes, porque de esta manera se hará pregón al mundo de la imagen y faz de nuestra ciudad. Gran ocasión también para la Exposición Mundial de la Pesca, porque no podría encontrar otra de más honda raigambre y vocación marinera.

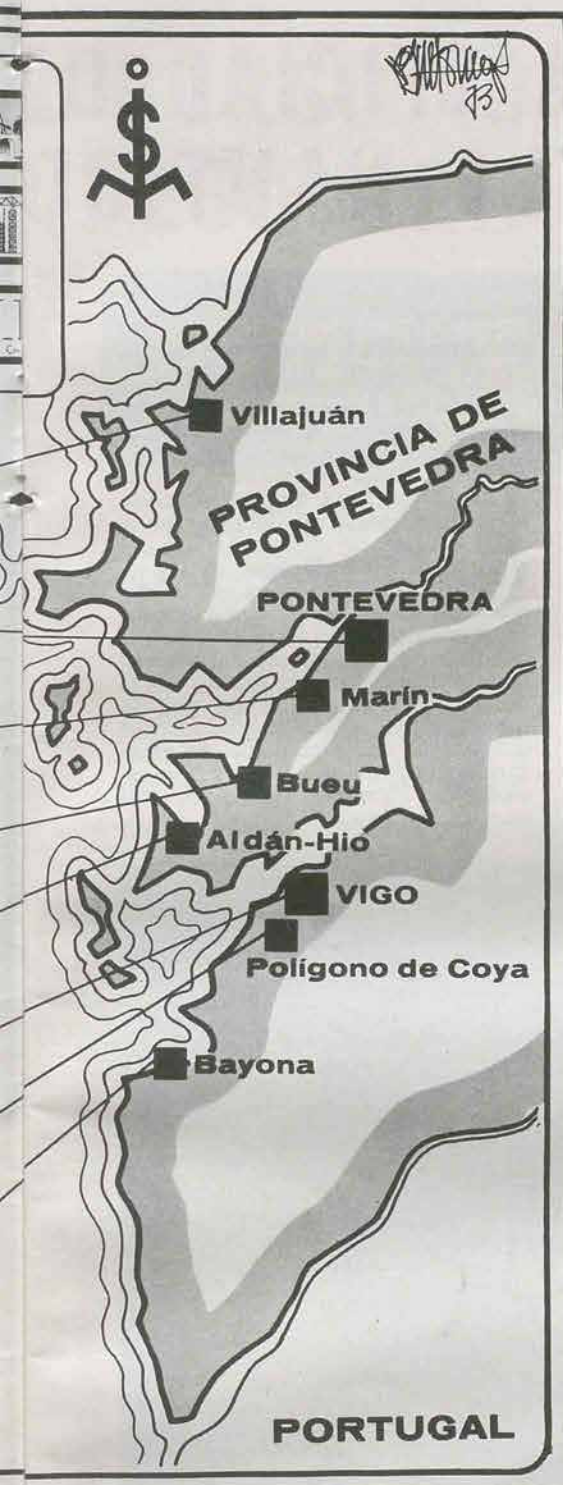
Nuestros trabajadores del mar tendrán ocasión de ver el avance de la moderna tecnología en materia de pesca, y ello —qué duda cabe— es de suma importancia para su formación profesional, que, por otra parte, desempeña un señalado papel en el sector de la pesca marítima por su destacada incidencia sobre rendimientos y productividad. Es pre-

ciso elevar el nivel cultural y profesional de la población que actualmente trabaja en las actividades marítimo-pesqueras, o que en un futuro puedan incorporarse a esta actividad, y dotarlas de la suficiente capacidad para asimilar e incorporar los modernos descubrimientos científicos y técnicos. Es, pues, necesario partir de una instrucción básica para alcanzar una formación profesional específica. El Instituto Social de la Marina está enteramente entregado a tan ardua e importante labor a través de los Cursos de Formación Profesional, en donde el hombre, cada hombre, es lo más importante, porque el desarrollo económico ha de ser integral para ser auténtico, y, por lo tanto, debe de atender primor-

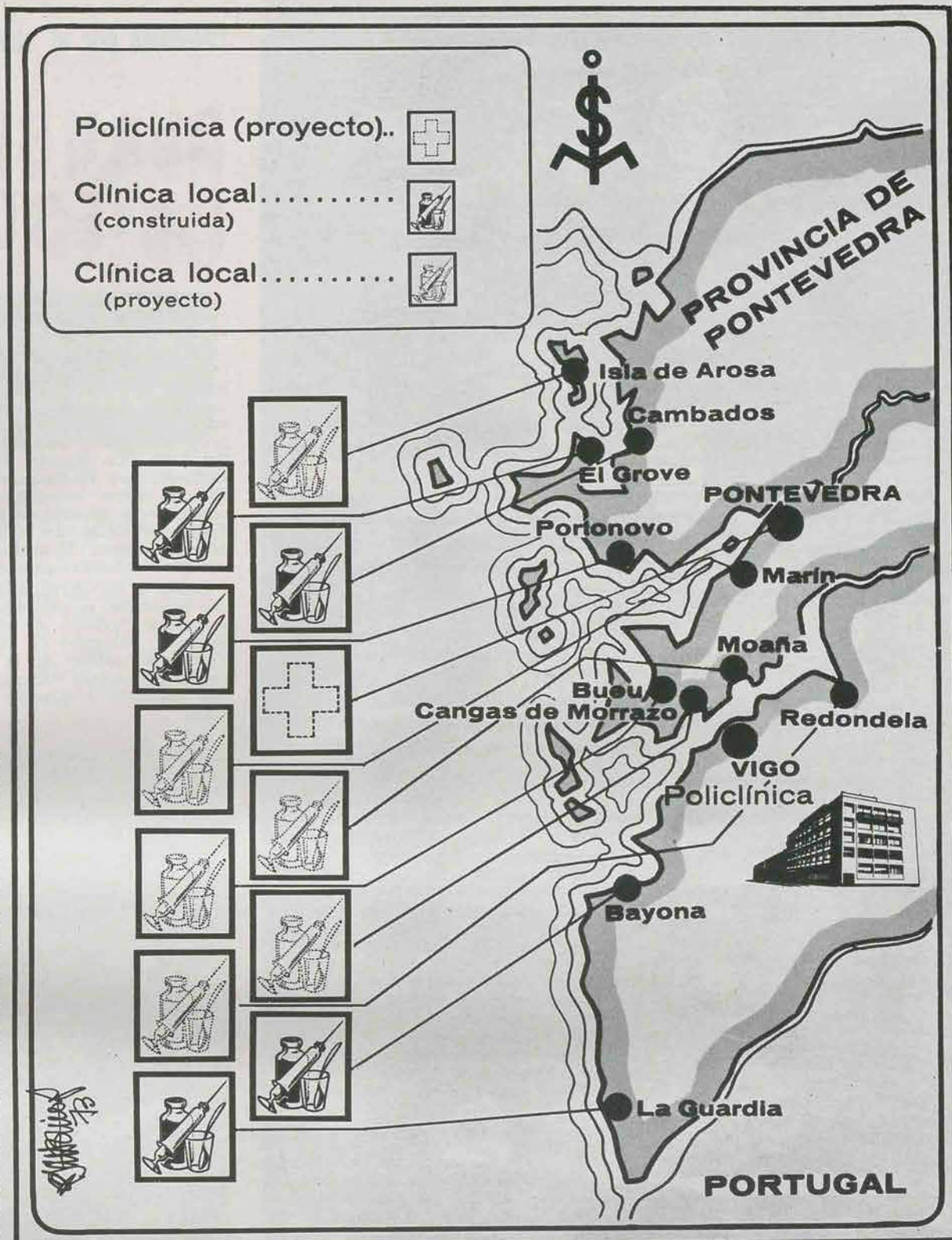
dialmente al cultivo y desarrollo de su personalidad, a fin de que pueda sentirse solidario con los valores de nuestra sociedad y así cooperar eficazmente al crecimiento económico.

Pero si el hombre —protagonista de la Historia— es la base fundamental y piedra angular de todo desarrollo económico, no es menos cierto que la industrialización, necesaria para el crecimiento económico y para el progreso humano, es factor trascendente del mismo. Por ello es necesario establecer un adecuado equilibrio entre servicios y necesidades.

En el año 1972, la pesca desembarcada en el puerto de Vigo ascendió a 187.021.968 kilogra-



Pontevedra. ISM: ASISTENCIA SANITARIA.



Y LA MAR

Por José Bruno Otero Deus,
delegado provincial del ISM.

mos, distribuida en la forma siguiente:

PESCA FRESCA:

	Kilogramos
Peces	50.118.583
Crustáceos	494.997
Moluscos	23.129.582
Mamíferos	1.762.550
Total pesca fresca.	75.505.712

PESCA CONGELADA:

	Kilogramos
Peces	76.905.565
Crustáceos	2.896.441
Moluscos	16.915.339
Total pesca cong.	96.717.345

DERIVADOS DE LA

PESCA	3.510.505
BACALAO VERDE ...	11.288.406

Un puerto como Vigo, cuya cantidad de pesca desembarcada lo sitúa entre los primeros de Europa, requiere, indudablemente, una adecuada acción coordinadora en una doble faceta:

A) Reestructuración y, en su caso, concentración de empresas pesqueras.

De ella podría derivarse una política pesquera coordinada que permitiese centrar el esfuerzo inversor en las flotas de altura y costera, sin olvidar la necesidad de prestar atención a la flota artesana en cuanto a la modernización de todo su equipo; construir embarcaciones polivalentes, y

muy principalmente, adquirir, en general, nuevas y modernas artes y equipos de pesca.

B) Desarrollar todo un programa logístico en tierra.

El puerto pesquero es un importantísimo eslabón en la cadena de la producción y el consumo. Sus instalaciones han de cubrir todas las necesidades que demanda no sólo la flota pesquera propia, sino también aquellas que lo frecuentan.

No podemos olvidar que a fin de obtener el máximo rendimiento de la producción pesquera, es preciso resolver los múltiples problemas que presenta la comercialización de la pesca. Para ello, y debido a las industrias pesqueras aquí radicadas, ningún

otro puerto más indicado que Vigo, sin perjuicio, claro está, de su realización a bordo de aquellos buques que puedan capacitarse para tal fin.

Flota y puerto son las bases fundamentales de la producción pesquera, con una interdependencia trascendental.

Con la apertura de la Exposición Mundial de la Pesca en Vigo el próximo día 12 de septiembre, nos encontramos ante una inmejorable situación para estudiar la moderna tecnología en materia de pesca. Es preciso aprovechar cumplidamente la ocasión en beneficio del puerto de Vigo, de nuestros trabajadores del mar y, en definitiva, de la producción del sector de pesca marítima. ■



Presidencia del acto de clausura.

CLAUSURA DE CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER, EN ADRA

El lunes día 11 de los corrientes se celebró el acto de clausura del Curso de Promoción de la Mujer que, para esposas e hijas de trabajadores del mar, se ha venido desarrollando en Adra durante cuatro meses, organizado por el Instituto Social de la Marina a través de su Servicio de Fomento Social.

Bajo la presidencia del ilustrísimo señor delegado provincial de Trabajo, con asistencia del ilustrísimo señor presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Almería, don Antonio Andújar Rodríguez; el jefe del Servicio de Fomento Social del citado organismo, don Gregorio Ramos Charro; el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Alfonso de Eguizabal Serena; patrón mayor y secretario de la Cofradía de Pescadores de Adra y otras autoridades y representaciones, así como numerosos trabajadores y todas las asistentes al curso.

Abierto el acto por el ilustrísimo señor delegado de Trabajo, tomó la palabra el señor Ramos Charro, quien después de agradecer la presencia de todos los asistentes, hizo constar la profunda preocupación del Instituto Social

de la Marina por el perfeccionamiento espiritual y físico de los trabajadores del mar y de sus familias. Continuó diciendo que la influencia de la mujer en la sociedad, a través del hogar, era fundamental para un armónico desarrollo de la vida, y que para que esta influencia fuera todo lo beneficiosa que el Estado español desea, había que poner al alcance de esa mujer los medios necesarios para que adquiriera una preparación integral. Que no bastaba con impartirle unas enseñanzas de cocina, corte y confección, de economía doméstica, etcétera, si no se complementaban con otras de cultura general y de formación humana, que las permitiera desenvolverse en la vida con más libertad y con mejores conocimientos.

Terminó transmitiendo el cariñoso saludo del excelentísimo señor almirante, don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, y del ilustrísimo señor secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda, quienes le habían comunicado su sentimiento por no poder asistir a este acto, debido a sus múltiples ocupaciones.

El ilustrísimo señor don Diego Arenas Gamo, delegado provincial de Trabajo, cerró el acto con unas breves y claras palabras en las que puso de manifiesto su satisfacción al comprobar cómo el Instituto Social de la Marina, realizaba las consignas recibidas del excelentísimo señor ministro de Trabajo, sobre la formación y promoción de los trabajadores españoles y de sus familias.

Dijo que esta promoción se realizaba a través de distintos organismos y por procedimientos diferentes, ya que es necesario adaptarse a las necesidades y circunstancias de cada uno de los sectores de la vida laboral española. Claro ejemplo de esta diversificación, añadió, es la existencia de los cursos FIP, de los PPT, de estos que monta el Instituto Social de la Marina, etcétera.

Terminó felicitando al Instituto por estos logros, y a todas las asistentes al curso, por el aprovechamiento que han obtenido del mismo y que estaba bien patente por la exposición de los trabajos realizados a lo largo de estos cuatro meses.



Algunos de los trabajos realizados por las cursillistas.

Presidida por el secretario general del ISM

CLAUSURA OFICIAL DE LA ESCUELA NAUTICA

GIJON (De nuestro enviado especial).—En solemne acto, celebrado el pasado día 3 de julio, ha tenido lugar la clausura oficial del curso 1972-1973 en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina en esta ciudad. Dicho acto fue presidido por el secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda, que se desplazó a Gijón con tal motivo acompañado del vicesecretario general y el jefe de Fomento Social del mismo organismo, señores Harguindey Banet y Ramos Charro, respectivamente.

Junto a las personalidades citadas ocuparon la presidencia el comandante militar de Marina de Asturias, delegado de Trabajo, comandante militar de la plaza, teniente de alcalde, delegado provincial del ISM y director de la escuela.

Oviedo, en orden al estudio de diversos aspectos marinos.

CONFERENCIA SOBRE EL PUERTO DE EL MUSEL

Finalizada la lectura de la Memoria, se concedió la palabra a don Celestino Moliner, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, para que pronunciase la lección magistral de clausura y que habría de versar sobre el «Puerto de Gijón-Musel».

Comenzó señalando el señor Moliner las características evolutivas, estructurales y de toda índole que debe reunir un puerto, destacando que lo básico en un puerto es el muelle de atraque en su sentido funcional y operativo. Se refirió después al equilibrio que es necesario mantener para lograr una explotación racional y eficiente del puerto, señalando que en la actual-



MEMORIA DEL CURSO: NOTABLE INCREMENTO DE ALUMNADO

Se inició el acto con la lectura de la Memoria de actividades desarrolladas durante el curso, por parte del subdirector del centro, don José María Rivas, destacando en la misma los siguientes datos: Se impartieron nueve cursos de enseñanzas náutico-pesqueras y seis de náutica, con una matrícula total de 350 alumnos, de los que 176 eran de náutica y el resto de formación profesional náutico-pesquera; doscientos cuarenta y cuatro alumnos siguieron cursos menores en las diferentes localidades asturianas. Novedad importante de este año académico en la escuela, ha sido la implantación del curso previo de acceso al COU. Por otra parte, se celebraron también reuniones con los padres de los alumnos, con un 80 por 100 de asistencia; actividades culturales, con visitas a museos, y a la celebración de una serie de conferencias sobre los problemas de la pesca; también un grupo de alumnos de la escuela asistieron a un curso de Formación Social y Humana, celebrado en la Universidad Hispanoamericana de Santa María de la Rábida. Asimismo se mantuvieron interesantes contactos con la Facultad de Biológicas de la Universidad de

lidad se ve esta actuación limitada por múltiples motivos, entre los que destaca el aspecto financiero, que es y ha sido siempre auténtico y verdadero motor de la vida de los puertos.

En una segunda parte de su lección, el conferenciante estudió el desarrollo del puerto gijonés de El Musel en la última década y problemática actual del mismo. Con sus palabras puso de relieve la insuficiencia de líneas de atraque, así como la falta de accesos terrestres y la necesidad de nuevas disponibilidades de la zona de tierra, ya que el puerto va de año en año adquiriendo mayor importancia y el notable incremento de su volumen de mercancías (se espera rebasar este año los diez millones de toneladas), así lo aconsejan.

Finalizada la conferencia del señor Moliner, que fue muy aplaudida, pronunció unas palabras el secretario general del Instituto Social de la Marina.

LLAMADA A LA CONCIENCIA MARITIMA DEL PAIS

Comenzó el señor Pérez de la Barreda transmitiendo a todos los profesores, alumnos y familiares, presentes en el acto, el saludo del ministro de Trabajo y del nuevo subsecretario del Departamento, don Vicente Toro, quien dijo, guarda

EL CURSO 1972-1973 EN PESQUERA DE GIJÓN

LECCION MAGISTRAL SOBRE EL PUERTO DE EL MUSEL A CARGO DEL DIRECTOR DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO.

CERCA DE SEISCIENTOS ALUMNOS SE HAN BENEFICIADO DE SUS ENSEÑANZAS.



un imborrable recuerdo de sus años de estancia en Asturias. Asimismo, transmitió a todos el saludo del almirante Fontán, presidente del Instituto Social de la Marina.

Al felicitar al señor Pérez de la Barreda a los alumnos y profesores por el éxito obtenido en su trabajo, les anunció la grata noticia de que muy pronto Gijón contará con una nueva y más moderna Escuela de Náutica, instalada en la futura (e inmediata) Casa del Mar

de la ciudad. El ISM —continuó el secretario general— tiene la decidida voluntad de darse cada día más a los hombres del mar y quiere levantar una voz apasionada en defensa de la conciencia marítima del país, que se encuentra en una encrucijada vital de pleno desarrollo en todos los órdenes.

Señaló a continuación don Manuel Pérez, las cifras del tráfico marítimo y pesquero del último año, y que se pueden resumir en

las siguientes: Pesca. Cien mil hombres con capturas de más de un millón y medio de toneladas, cuyo importe en primera venta se elevó a más de 37.000 millones de pesetas. El consumo nacional de pescado se cifró en 23 kilos por persona y año, siendo la cifra ascendente, por lo que, conforme al Plan de Desarrollo, en 1976 habrá alcanzado los 25 kilos por persona y año.

En cuanto a la Marina Mercante, recordó que se dedican a esta actividad profesional treinta mil hombres, y que nuestra flota actualmente tiene un total de cuatro millones de toneladas. Informó a

continuación que por mar nos llegan el 96 por 100 de las importaciones y salen de España el 87 por 100 de las exportaciones. «El transporte marítimo —destacó— se efectúa en proporciones poco conocidas del gran público», y sus consecuencias económicas, de gran importancia, como lo demuestra el hecho de que el pasado año el total de los fletes ha rebasado los 29.000 millones de pesetas.

Tras las palabras del secretario general del ISM, se dio por clausurado el curso y se procedió a la entrega de los certificados académicos a los alumnos. ■ MAURO RODRIGUEZ SANCHEZ. Fotos: PERLINES.

BALANCE DEL CURSO 1972-1973 EN LOS CENTROS EDUCATIVOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Ha pasado un año académico más. Con él la función educativa que realiza el Instituto Social de la Marina a través de sus Colegios y Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera sigue su camino en pro de la formación y promoción de los trabajadores del mar. Escuetamente, y con cifras así —como a continuación se indica—, se desarrolló el curso 1972-1973.

ESCUELA RECONOCIDA DE NAUTICA DE GIJÓN

1.º PUENTE	Matriculados	Aprobados	No presentados	Suspensos
Astronomía náutica	68	27	11	30
Construcción naval	52	26	7	19
Electricidad	52	31	4	17
Derecho marítimo	43	29	2	12
Inglés	49	26	5	18
Religión	36	33	3	—
FEN	36	33	3	—
Educación física	35	28	7	—
Economía	43	33	2	8
Dibujo	43	29	6	8
TOTAL	457	295	50	112

2.º PUENTE	Matriculados	Aprobados	No presentados	Suspensos
Meteorología	26	23	—	3
Dibujo	25	18	—	7
Inglés	25	14	—	11
Máquinas marinas	27	27	—	—
Electrónica	26	18	2	6
Navegación	30	15	10	4
Derecho	27	21	—	6
Religión	26	26	—	—
FEN	26	26	—	—
Natación	26	26	—	—
Maniobra	26	18	1	7
Economía	26	23	—	3
TOTAL	316	255	13	47

1.º MÁQUINAS	Matriculados	Aprobados	No presentados	Suspensos
Dibujo	15	9	3	3
Taller	16	11	2	3
FEN	13	10	3	—
Natación	14	11	3	—
Metalurgia	18	7	4	7
Religión	13	10	3	—
Inglés	18	14	3	1
Construcción naval	18	11	4	3
Vapor	15	9	2	4
Mecánica	21	12	4	5
Termodinámica	19	9	3	7
Electricidad	18	12	2	4
TOTAL	198	125	36	37

2.º MÁQUINAS	Matriculados	Aprobados	No presentados	Suspensos
Inglés	11	9	—	2
Higiene naval	12	12	—	—
Dibujo	13	11	—	2
Motores	12	10	—	2
Natación	11	11	—	—
FEN	11	11	—	—
Religión	11	11	—	—
Electricidad	12	12	—	—
Ensayos de combustibles	13	13	—	—
Taller	14	13	—	1
Vapor	12	9	—	3
TOTAL	132	122	—	10

RESUMEN

1.º Tanto por ciento de aprobados sobre presentados.		
1.º Puente	295	407 = 72
2.º Puente	255	303 = 84
1.º Máquinas	125	162 = 77
2.º Máquinas	122	132 = 92

2.º Alumnos que pasan el curso completo.

1.º Puente ... 11

1.º Máquinas ... 4

3.º Alumnos que terminan los estudios y salen de agregados.

1.º Puente ... 16

1.º Máquinas ... 9

4.º Pre-COU.

Alumnos presentados ... 11

Alumnos aprobados ... 9

Alumnos suspensos ... 2

ESCUELA RECONOCIDA DE NAUTICA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Cursos	Matriculados	Aprobados	Aprobados parciales	Suspensos	Bajas
Patrón de cabotaje	37	16	2	—	19
Patrón pesca lit., 1.ª clase.	37	9	4	—	24
Mecánico naval mayor	5	1	—	—	4
Mecánico naval motor, 1.ª cl.	15	5	2	3	5
Mecánico naval motor, 2.ª cl.	56	14	6	9	27
Mecánico naval vapor, 2.ª cl.	18	6	—	1	11
Frigorista naval	24	4	—	4	16
Radiotelefonista naval	11	1	—	7	3
Preparatorio COU	14	5	2	2	5
TOTAL	217	71	16	26	114

ESCUELA RECONOCIDA DE NAUTICA DE ALMERIA

	Presentados	Aprobados
Patrón pesca litoral, 1.ª clase	12	8
Patrón cabotaje	12	8
Mecánico naval motor, 2.ª clase	8	6
TOTAL	32	22

RESULTADOS DE LOS EXAMENES REALIZADOS POR LAS ALUMNAS INTERNAS EN EL COLEGIO RESIDENCIA CARMEN POLO DE FRANCO DE MOSTEIRON-SADA

	Número de alumnas	Aprobaron curso completo	Una asignatura pendiente	Dos asignaturas pendientes	Tres asignaturas pendientes	Más de 4 asignaturas pendientes
1.º Ens. Gral. Básica.	6	—	1	—	1	4
2.º Ens. Gral. Básica.	13	9	2	—	2	—
3.º Ens. Gral. Básica.	27	18	3	—	4	2
4.º Ens. Gral. Básica.	41	16	5	5	7	8
5.º Ens. Gral. Básica.	47	26	7	5	4	5
6.º Ens. Gral. Básica.	34	10	8	3	10	3
3.º Bachillerato	19	2	1	4	1	11
4.º Bachillerato	15	4	1	1	1	8
5.º Bachillerato	17	7	5	3	—	2
TOTAL	219	92	33	21	30	43

RESULTADO DE LOS EXAMENES REALIZADOS POR LOS ALUMNOS INTERNOS EN EL COLEGIO DE EL PICACHO, DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

	Número de alumnos	Aprobaron curso completo	Una asignatura pendiente	Dos asignaturas pendientes	Tres asignaturas pendientes	Más de 4 asignaturas pendientes
1.º Ens. Gral. Básica.	23	15	—	8	—	—
2.º Ens. Gral. Básica.	31	24	—	2	4	1
3.º Ens. Gral. Básica.	25	20	—	—	3	2
4.º Ens. Gral. Básica.	26	26	—	—	—	—
5.º Ens. Gral. Básica.	27	27	—	—	—	—
6.º Ens. Gral. Básica.	28	14	4	5	1	4
3.º Bachillerato	27	11	4	3	4	5
4.º Bachillerato	19	4	1	3	3	8
5.º Bachillerato	9	—	4	1	3	1
6.º Bachillerato	15	7	1	3	2	2
TOTAL	230	148	14	25	20	23

NOTA: Los siete alumnos que han hecho la Reválida de sexto han aprobado la totalidad de las asignaturas cuatro de ellos, quedándoles a los tres restantes una asignatura pendiente.

EN TAZONES (Asturias)

EL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M. CLAUSURA UN CURSO DE TECNICAS DEL HOGAR

- Asistieron al mismo dieciocho mujeres, esposas e hijas de pescadores.

TAZONES (De nuestro enviado especial).—Por el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, ha sido clausurado en esta bella localidad marinera de Asturias un Curso de Técnicas del Hogar, que, organizado por dicho organismo, se ha venido desarrollando los pasados meses para esposas e hijas de pescadores, y en el que participaron dieciocho mujeres.

También estuvieron presentes en el acto el vicesecretario general y el jefe de Fomento Social del

ISM, señores Harguindey y Ramos, respectivamente.

PROMOCION DE LA MUJER

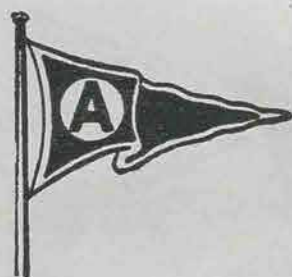
Tras unas palabras del delegado local del ISM, en las que agradeció la presencia de las altas autoridades del Instituto, se dirigió a las cursillistas el organizador del curso y jefe de Fomento Social en Gijón, don José María Rivas. En sus palabras, el señor Rivas les recordó que tuviesen siempre en cuenta



que no sólo el curso les había de servir para aprender una serie de técnicas del hogar, sino que más importante que eso es el espíritu de convivencia que hayan podido sacar del mismo.

Posteriormente tomó la palabra el secretario general del ISM para

dar por clausurado el curso y señalar el interés del Instituto en que la promoción social de las mujeres de los hombres de la mar no se detenga, para lo cual seguirán impartiendo en mayor número cursos como el que en aquel momento era clausurado. ■ MAURO R.



"AUCONA"

COMPañIA AUXILIAR DE COMERCIO Y NAVEGACION, S. A.

ALCALA, 63 - MADRID-14

Teléfonos: { 225 21 10 (9 líneas) y 276 04 03
225 51 10 (9 líneas) PASAJES

TELEX: { 27731 - 27573
23186 PASAJES
Telegramas: AUCONA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES. AGENTES GENERALES DE LA Cía. TRASMEDITERRANEA.
EXPORTACION E IMPORTACION. AGENTES LIBRES DE SEGUROS. REPRESENTACIONES AEREAS

DELEGACIONES Y AGENCIAS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE ESPAÑA



MASSO HERMANOS, S. A.

CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS

CASA CENTRAL:
VIGO. Plaza Compostela, 23
Apartado de Correos 1.503

Telegramas y cables: Massó-Vigo
Telex n.º 83078 BALEA E.
Teléfonos 21 12 04 - 05 - 06

PECES

REPORTAJE EN COLOR



ORIGEN Y EVOLUCION ACTUALES DE PECES

EN el agua viven gran número de seres distintos, desde organismos microscópicos (los componentes del plancton) hasta plantas y animales de organización superior, como son los peces y mamíferos marinos.

Los peces se han adaptado a ambientes de vida muy diferentes, viviendo en las aguas saladas de los mares, en las aguas salobres de las desembocaduras de los ríos y en todas las aguas dulces: ríos, arroyos, lagos, estanques y hasta en aguas subterráneas.

Los peces pertenecen al «phylum» de los cordados, o sea, a los seres vivientes de mayor organización, y al «subphylum» de los vertebrados. Actualmente se calcula que los cordados están formados por unas 40.000 especies, de las cuales 20.000 son peces.

Existen diferentes teorías acerca de los peces, de las cuales, una de ellas establece que los cordados provienen de las larvas trocóforas de las anélidos. Otros piensan que es a partir de nemátodos o nemertinos. Otros autores demuestran relaciones con los artrópodos. Según Sewerow, los cordados derivan de los primitivos cordados hipotéticos (acranios primitivos), de los cuales surgieron, por un lado, anélidos, y por otro lado, los antecedentes de todos los demás cordados y los por él llamados procraniata. De estos, a su vez, surgieron los ciclóstomos y los elasmobranquios, los pulmonados (dipnoos), incluyendo los crossopterigios, condrosteos y los teleosteos. Estos últimos han evolucionado hasta formas existentes hoy día. Algunos autores sostienen que los teleosteos tienen su origen en el mar, mientras que otros piensan que tienen su origen en aguas dulces.

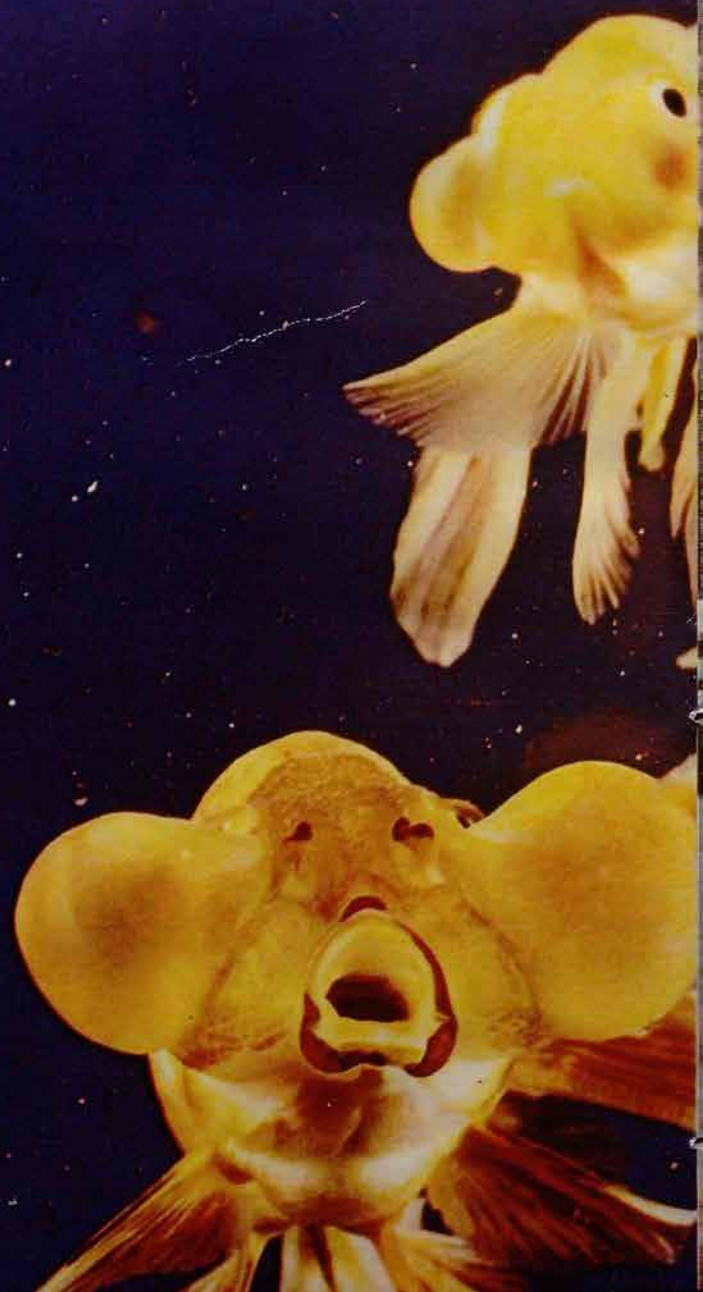
Los peces son vertebrados, cuya temperatura del cuerpo se adapta a su ambiente, es decir, a cambios de temperatura en el agua (poiquilotermos).

Los factores físicos más importantes que influyen en la distribución de los peces son: temperatura del agua y su contenido de sal, es decir, su densidad.

Los peces se pueden dividir, según el ambiente en que vivan, en peces marinos, peces de agua dulce, peces migratorios y peces de aguas salobres.

Muchas especies actuales de peces tienen una capacidad limitada de desplazarse entre agua dulce y

(Sigue en la pág. 18)



A FORMAS



Grupo de «carasius auratus», de la variedad Deme Ranchu. Son muy parecidos a la variedad Telescopio, con la diferencia de que están desprovistos de la aleta dorsal.

ORIGEN Y EVOLUCION A FORMAS ACTUALES DE PECES

(Viene de la pág. 16)

soluciones salinas como el agua de mar. Estas especies de peces osmóticamente conservadores son estenohalinas, mientras que las otras que pueden adaptarse más rápidamente a cualquier tipo de solución son eurialinas. Los eurialinos son a menudo migratorios (lamprea, salmón...) y hay muchos que ocupan estuarios y lagos internos, donde la salinidad varía considerablemente durante las distintas estaciones.

Las migraciones están asociadas a procesos de alimentación e implican desplazamientos del pez desde el mar al río y retorno al mar después de haber realizado el desove, como el salmón y la lamprea. Hay otros, como las anguilas, que viven en el río y van al océano para el desove. En el caso especial de la lamprea marina se ha perdido el hábito migratorio, pasando toda su vida en aguas marinas.

Hay muchos migratorios que no pueden pasar directamente de agua dulce a marina durante todas las etapas de su desarrollo o incluso en alguna época del año, y para poder realizar la migración se requieren varios días para ajustarse a las nuevas condiciones osmóticas. Un importante papel fisiológico de esta adaptación lo desempeñan distintas hormonas. Otros factores importantes que influyen en los peces eurialinos al pasar de un medio a otro es la transferencia de agua, que resulta ser opuesta en un caso y otro; mientras que en el mar estos peces pierden agua por ósmosis, en agua dulce la ganan. El intercambio de agua tiene lugar a través de las branquias, pero también existe un cierto intercambio a través de la piel.

La mayor cantidad de cloro y sodio acumulado por el pez en agua de mar es el resultado de la bebida a través del digestivo. Se observó que el riñón en los marinos es una vía de pérdida de sales importante, aunque mayor importancia la tienen las branquias en este proceso.

Teniendo en cuenta todos los factores que afectan directa o indirectamente a los peces, podremos mantenerlos vivos a nuestra disposición y conseguir de ellos nuevas generaciones e incluso llegar a obtener, a partir de determinadas especies, distintas variedades de gran interés, como son los peces dorados, de los que se han llegado a conseguir verdaderas maravillas.

Sin duda alguna, los peces que presentan mayor dificultad para su mantenimiento son los peces coralinos, puesto que las condiciones ambientales que caracterizan a los bancos de coral son difíciles de lograr de modo artificial.

Los bancos de coral y arrecifes están integrados por numerosas

colonias de pisos, cada uno de los cuales se compone de cientos de pólipos. Dentro de cada banco se ha creado un espacio vital que ofrece diversas posibilidades de escondate a las especies que lo habitan, así como una rica fuente de alimento. El agua, de calidad y temperatura permanente, crea, junto con los otros factores, un ambiente ideal, en el que las especies se han podido desarrollar libremente. Esto explica el por qué los peces coralinos puestos en acuarios de agua salada, es decir, en un medio ambiente distinto, resultan ser unos animales muy delicados y enfermizos. Un factor importante que asegura el equilibrio biológico es la presencia de algas, que se manifiesta al poco tiempo de haber instalado el acuario. Sin embargo, no conviene olvidar que una vegetación de algas demasiado exuberante puede determinar la muerte de las especies concurrentes.

El agua de mar se prepara artificialmente con ayuda de preparados salinos de uso comercial, cuya composición, cuidadosamente elegida y con el debido contenido de elementos, corresponde perfectamente a las condiciones naturales. La ventilación necesaria del agua, así como la corriente que se crea, son factores que proporcionan equilibrio entre el contenido de anhídrido carbónico y el oxígeno. La corriente de agua se consigue mediante una potente bomba y el aire penetra en el agua por uno o varios tubos de entrada.

La temperatura del agua más adecuada para el cuidado de los peces coralinos oscila entre los 24 y 26°. Para mantener este nivel de temperatura se emplean los mismos calentadores eléctricos de los acuarios de agua dulce, consistentes en unos cuerpos de cristal sumergidos acoplados a un termostato.

La iluminación de un acuario responde a dos finalidades completamente distintas. La primera, meramente estética, consiste en iluminar el fondo y la segunda en proporcionar una luz intensa, necesaria para el desarrollo de las algas.

Las condiciones ambientales requeridas para los peces de agua dulce son menos exigentes que para los coralinos. No obstante, en el presente reportaje mostramos distintas variedades de ciprinidos de la especie «*carasius auratus*», resultadas de cruzamientos de distintas variedades de la misma especie, y otras especies poco corrientes pertenecientes a la zonas tropicales, cuyas condiciones de vida son bastante estrictas y que deben tenerse bien presentes para el perfecto mantenimiento en los acuarios. ■ JOSE LUIS CORT BASILIO, biólogo del I. E. O.

«*Puntius tetrazona*» (barbo de Sumatra). Originario de las aguas de Sumatra y Borneo. Para resaltar su bella coloración es necesaria una temperatura de 24°-26° C.







«*Symphysodon aequifasciata axelrodi*» (pez disco pardo). Originario de aguas brasileñas. Alcanza longitudes de 12-15 centímetros. El mantenimiento y cría es muy difícil, pues son exigentes respecto a la alimentación y composición del agua.





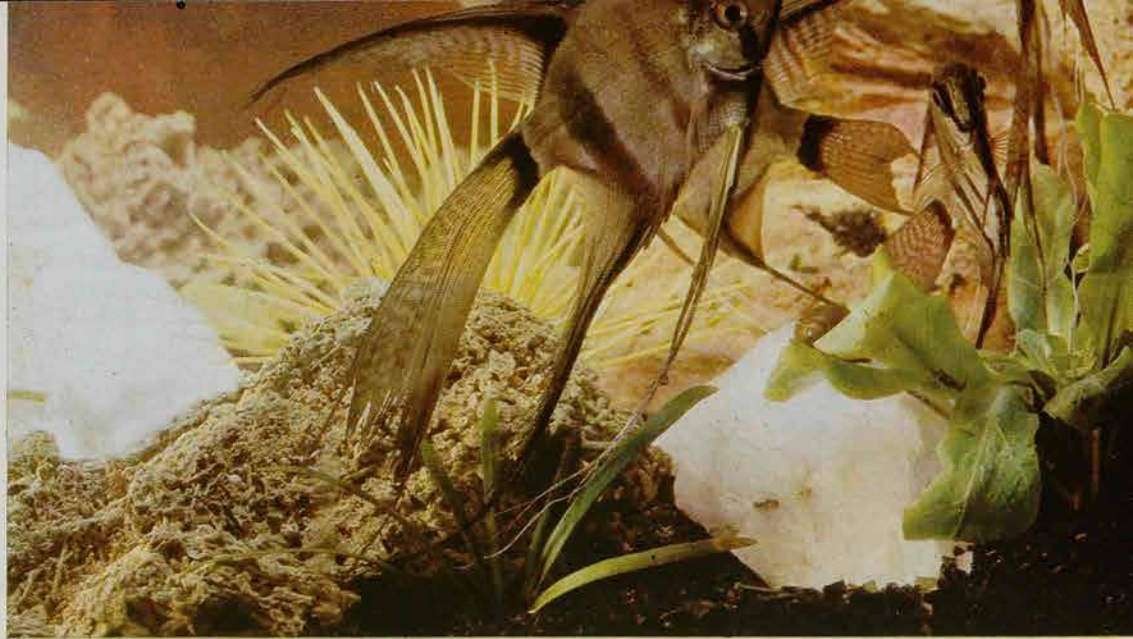
Grupo de peces de arrecifes coralinos: «*Chaetodon capistratus*» y «*Pomacantus paru*», que vive en las Antillas y Florida. ▲
Posee cinco bandas transversales amarillas.

▼ Grupo de peces de arrecifes coralinos: «*Pomacantus paru*», «*Chaetodon capistratus*» y «*Chaetodon unimaculatus*».



«Xiphophorus helleri» (espadita). Se encuentra en Guatemala y en el Sur de México, donde vive en los ríos que desembocan al océano Atlántico.





«*Pterophylum escalare*», con cola de velo (escalar o pez ángel). Es originario del curso medio del Amazonas y de sus afluentes.



«*Trichogaster trichopterus sumatranus*». Es una subespecie que habita en Sumatra, y que alcanza 30 centímetros de longitud.

Tres ejemplares de «*Carasius auratus*», variedad Deme Ranchu, en el que se observa su parecido morfológico con la variedad telescopio, pero sin aleta dorsal.





Grupo de la variedad cola de velo («*Carasius auratus*»), de distintos colores.





Grupo de peces de arrecifes coralinos. En primer plano, un bello ejemplar de «Amphiprion percula» (payaso).



Un ejemplar de «Carasius auratus», variedad telescopio. Poseen aleta dorsal y cola de velo. Lo más notable son los ojos muy salientes.



Grupo de peces de arrecifes coralinos: «Chaetodon capistratus» y «Pomacantus paru».

Grupo de «Carasius auratus», variedad cola de velo, y un ejemplar de la variedad cabeza de león.





Un ejemplar de «Carasius auratus», de la
variedad cola de velo, y un ejemplar jo-
ven de la variedad Ranchu.





Dos ejemplares de «*Carasius auratus*», variedad Shubunkin. Las aletas y cuerpo son normales. Es el pez dorado más común en América. Se pueden obtener gran variedad de colores.



Dos ejemplares de «*Carasius auratus*», de la variedad telescopio. ▲

▼ Dos ejemplares de «*Carasius auratus*», variedad Rancho, y dos «*Carasius auratus*», de la variedad Ryukin o Loochoo, llamados cola de abanico o velo.





Un ejemplar de «*Carasius auratus*», variedad telescopio (cola de velo), y dos ejemplares de la misma especie de la variedad Ranchu. No poseen aleta dorsal ni tampoco cola de velo. A los dos o tres años desarrollan una masa de nódulos en la cabeza, de ahí el nombre cabeza de león. ▲

Dos ejemplares de «*Carasius auratus*», de la variedad cabeza de león, con cola de abanico. Tienen aleta dorsal y ciertas excrecencias en la cabeza. Es una de las variedades más preciadas y buscadas del pez dorado. ▼



Condepols, S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTAS.



REDES, CUERDAS, TEJIDOS INDUSTRIALES

DE LA CALIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS DAN FE LAS EXPORTACIONES REALIZADAS A LOS CINCO CONTINENTES

OFICINA CENTRAL:

AVDA. DE MADRID, 1

TELEFONOS 27 38 58 - 27 28 62 - 27 38 66

GRANADA

FABRICA:

CARRETERA MONTEFRIO

TELEFONO 329

ALCALA LA REAL

DEPARTAMENTO EXPORTACION:

MAUDES, 51 - 4.

EDIFICIO MINISTER

TELEFONOS 234 28 43 - 234 32 22

MADRID-3

CRONICA DE NUEVA YORK

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal). ¿Han adoptado Inglaterra y Alemania Occidental una estrategia conjunta respecto a la «guerra del bacalao» ante las costas irlandesas? Las palabras aseguran que no; los hechos, en cambio, apuntan que sí. Según las autoridades de Reykjavik, una fragata británica —el «Leopard»— amenazó con abrir fuego contra un guardacostas de aquella nacionalidad para proteger a un pesquero alemán que estaba siendo interceptado por aquél en aguas de soberanía disputada. Como saben los lectores, en una medida unilateral, los islandeses han declarado bajo su única jurisdicción pesquera una faja de 50 millas en torno a sus costas, cosa que no han reconocido los demás países, y ha dado origen a varios incidentes, así como al despacho de tres fragatas británicas a las referidas aguas, para proteger a los pesqueros ingleses que siguen en su costumbre tradicional de realizar allí sus faenas de pesca. Es, sin embargo, la primera vez que los navíos de guerra británicos protegen a pesqueros de otra nacionalidad de la suya —el servicio de guardacostas islandés subraya el hecho de que «en aquellas cercanías no se encontraba ninguna embarcación inglesa»—, y como se sabe que los comandantes de los mismos se atienen rigurosamente a las órdenes dadas desde Londres, el incidente ha dado pie a la especulación de que ingleses y alemanes se han puesto de acuerdo para afrontar conjuntamente las medidas islandesas. El Ministerio de Defensa británico, sin embargo, ha hecho público un comunicado con una versión completamente distinta de los hechos: «El «Leopard» —se dice en él— se hallaba en el área donde tuvo lugar el incidente en el que se vieron envueltos varios pesqueros alemanes occidentales y el patrullero islandés «Aegir», pero aquél no intervino, y menos aún amenazó con abrir fuego». La versión que dan los islandeses difiere diametralmente: «En el banco conocido por el nombre de Hali, frente a la costa Norte de la isla, varios pesqueros locales se hallaban efectuando sus faenas, cuando un pesquero alemán, de mayor tonelaje, trató de interponerse en ellas, para echar él sus redes. Avisado el

¿COLABORACION ANGLO-ALEMANA FRETE A ISLANDIA?

guardacostas «Aegir», éste comprobó que el gran pesquero era el «Teutonia NC-470», matriculado en Cuxhaven, al que ordenó abandonar inmediatamente aquellos parajes. Su capitán, sin embargo, se negó a ello, ante lo que el «Aegir» le disparó una salva de advertencia. Fue entonces cuando la fragata británica «Leopard», que había llegado poco antes, puso rumbo al «Aegir», y envió un mensaje a éste, advirtiéndole que dispararía contra él si abría fuego otra vez contra la embarcación alemana». Por el momento, el incidente no llegó a más, pero los personajes del mismo continúan a la expectativa en la escena a la hora que enviamos esta crónica. Se espera que el retorno del «Teutonia» a su base y la continuación del viaje de patrulla del «Leopard» por otras aguas ayude a despejar la atmósfera.

ZONA «FLEXIBLE» DE PESCA

Lo más curioso de todo es que esto ocurre cuando alemanes occidentales e islandeses han reducido sus diferencias sobre la crisis de pesca, e incluso nos aseguran que están ya lo bastante próximos para poder llegar al compromiso. El subsecretario del Exterior del Gobierno de Bonn, Hans Apel, estuvo la semana pasada en Reykjavik, sosteniendo conversaciones con aquel Gobierno, y a su vuelta declaró que su país «había propuesto una zona flexible de pesca entre las doce y las ciento treinta millas, que en principio no había sido rechazada por las autoridades islandesas». Lo difícil será precisar el concepto de «flexible». Los islandeses lo quieren lo más restringido posible —es decir, muy limitados derechos de pesca para otros países y rígido control de especies capturadas—, mientras los demás querrán seguir pescando con cierto desahogo. No va a ser fácil unir ambos puntos de vista, pero incidentes como el que ha envuelto al «Leopard», al «Aegir» y al «Teutonia» indican la necesidad de llegar cuanto antes a un acuerdo, ya que la «guerra del bacalao» puede convertirse en cualquier momento en la de los cañones. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo en Vigo

UN EXPERIMENTO VALIDO: CURSILLOS EN EL PROPIO BARCO

DURANTE el mes de junio se realizó una nueva experiencia dentro del Plan Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, protagonizada por el doctor don Manuel Varela Novo, y en cuya promoción intervino la Delegación Provincial del ISM, en colaboración con Pescanova. La experiencia consistió en dar un cursillo de formación del citado Plan en un barco pesquero, el «Gelmírez», que habitualmente faena en las costas sudafricanas. El curso tuvo lugar durante la travesía Vigo-Canarias, con tres días de duración. Con tal motivo mantuvimos una charla con el doctor Varela Novo.

—En realidad, no es el primer cursillo que se da en un barco, pero sí el primero en uno de estas características.

—¿Qué interés tiene este tipo de experiencia?

—Bueno, es interesante por varias razones: primero, por el contacto humano que supone la convivencia a bordo. En segundo lugar, porque el técnico ve toda la empresa en conjunto —en este caso el barco— y puede asesorar a los propietarios en las deficiencias observadas. En tercer lugar, porque ello supone una novedad para los tripulantes, que en el «Gelmírez» eran ochenta, es decir, rompe un poco con la monotonía del viaje.

—¿Cuál es la finalidad concreta y qué medios utilizan en estos cursillos?

—Se utilizan mucho los medios audiovisuales (películas y diapositivas) de programas especializados en temas concretos, por ejemplo, limpieza, etcétera. Llevamos también un muñeco para enseñar la respiración artificial, porque el plan fundamentalmente se orienta hacia la prevención de accidentes, pero en la mar se insiste en todo lo relacionado con salvamento, primeros auxilios, etcétera.

—¿Cuál es el nivel de preparación de los tripulantes?

—El nivel, desgraciadamente, es bajo. Ahora bien, comparativamente, no creo que sea mucho más bajo que en la industria, en tierra.

—¿Encuentran apoyo por parte de las tripulaciones para desarrollar estos cursos?

—Por parte de los marineros hay ayuda y apoyo; ahora, hace falta concienciar más a las empresas. Creo que se puede hacer en los barcos mucho más de lo que se hace desde el punto de vista empresarial, en cuanto a higiene y seguridad en el trabajo. También es cierto que el especial ritmo de trabajo (varios meses fuera de la base) condiciona un menor asesoramiento técnico; se pueden revisar o inspeccionar los barcos, con ánimo de aconsejar, en menor medida que en tierra.

• Entrevista con el Dr. Varela Novo



—¿Cuál es, en resumen, la principal ventaja de desarrollar estos cursos en el propio lugar de trabajo?

—Creo que la principal ventaja reside en que al poderse aconsejar a las empresas pequeñas mejoras, si las llevan a cabo, ello permitirá a las tripulaciones percibir el interés que las compañías tienen en mejorar la seguridad del barco.

—¿Cuál sería, pues, lo ideal?

—Pues sería dar estos cursos en todos los barcos grandes, pero, naturalmente, soy consciente de las dificultades que supone: grandes temporadas sin tocar tierra, habría que prever problemas de alojamiento y traslado de los técnicos; en fin, es una cuestión compleja.

—Por lo que atañe a la asistencia médica en los propios barcos, ¿labor que realiza habitualmente un oficial de puente, imagino que podría mejorarse; ¿de qué manera?

—Bien, hay varios aspectos en esta pregunta. En primer lugar, es muy importante el reconocimiento médico que se efectúa antes de embarcar, sobre todo en barcos que hacen campañas largas. Lo idóneo sería que los barcos llevaran un médico o un practicante a bordo, o cuando menos, que el encargado de la asistencia médica llevara una buena guía médica. A lo mejor, el barco está bien dotado de medicamentos, pero no los usan correctamente o se confunden.

—¿Sería posible el dar unos cursos de especialización en asistencia médica para estos oficiales encargados de ella?

—Bueno, el plan tiene dos niveles de cursos: básicos y para instructores. El problema real es coordinar a diversas tripulaciones de oficiales para darles el cursillo de especialización. Habría que reunir a diversos oficiales de varios barcos, y ello no resulta sencillo.

Con estas palabras, y con la afirmación del doctor Varela Novo sobre que no habría inconveniente en repetir la experiencia aquí apuntada, cerramos esta charla, incidiendo una vez más en una frase de nuestro entrevistado: «... Hace falta concienciar más a las empresas». ■ A. S. H.



Embarcación guipuzcoana «preparada con cebo vivo»: los chorros de agua que saltan al exterior la denuncian.

¿A LA COSTERA DE CON CEBO VI

BILBAO (De nuestro correspon-
sal).—Lo que se temía...

Al parecer, la reciente disposi-
ción del Ministerio de Comercio,
por la que se prohíbe el uso de

«cebo vivo» para la captura del bo-
nito, puede ser infringida.

Los pescadores, en general, se
sentían extrañados al contemplar
que algunas embarcaciones habían
pescado cebo vivo (anchoa, concre-
tamente) para iniciar su temporada
de bonito.

—¿Se nota fácilmente la presen-
cia del cebo vivo en una embarca-
ción?

—Basta observar las salidas o
chorros de agua que saltan al ex-
terior. El motor auxiliar tiene que
estar funcionando para que el «ce-
bo» no se muera y viva constante-
mente en agua que se renueva.

—También en otros puertos las
embarcaciones estaban preparadas
para salir a la temporada del bo-
nito.

—A ninguno se nos ocurre salir
con cebo vivo.

Pero se temía que algunas em-
barcaciones guipuzcoanas hicieran
caso omiso de la disposición del
Ministerio. Y la embarcación que
vimos en el puerto de Motrico lle-
vaba cebo vivo.

UN NOMBRE QUE SIGNIFICA

Más de 800 millones de capital social.
Más de 2.000 millones de facturación anual.
Más de 1.200 personas empleadas.
Más de 1.500 millones de inversión en activos fijos.
Y otros 2.000 millones de flota nueva en construcción.



ALIMENTOS

PLEAMAR

CALIDAD - GARANTIA - SERIEDAD

Y AL SERVICIO DE ESTE NOMBRE SE ENCUENTRAN LAS SOCIEDADES:

PESQUERA INDUSTRIAL GALLEGA, S. A. - VIGO
PESQUERIAS ESPAÑOLAS DE BACALAO, S. A. - LA CORUÑA
FRANCISCO BARRERAS, S. A. - Santa Eugenia de Riveira - LA CORUÑA
ALIMENTOS GALICIA, S. A. - VIGO y LA CORUÑA
COMERCIAL DE ALIMENTACION DE ASTURIAS, S. A. - OVIEDO
LEONESA DE ALIMENTACION, S. A. - LEON
ABEL GONZALEZ, S. A. - VALLADOLID
ALIMENTOS CANTABRIA, S. A. - SANTANDER
PLEAMAR ESPAÑOLA, S. A. - MADRID
TRANSFORMADOS CARNICOS, S. A. - OVIEDO
CIA. ATLANTICA DE PESCA DE ALTURA, S. A. - VIGO
ALIMENTOS DEL SUR, S. A. - CADIZ
ALIMENTOS LEVANTE, S. A. - VALENCIA
ENVASADORA AGRICOLA LEONESA, S. A. - LEON

OFICINA CENTRAL: Juan Bravo, 49-Ddo. - Telef. 275 65 50 - Madrid-6

EN SANTANDER

En la Primera Asamblea del Plan
General Pesquero del Cantábrico,
que se celebró en Santander el pa-
sado mes de febrero, se discutió
acaloradamente sobre la necesidad
urgente de proteger a la anchoa.

—No se han realizado estudios
científicos, pero al menos debemos
sacrificarnos para llevar a cabo al-
gunas experiencias que protejan a
la anchoa.

Así, la ponencia dedicada a «Pes-
ca Pelágica» aprobó, entre otras,
las siguientes conclusiones:

— Que se declare la anchoa espe-
cie protegida.

— Control riguroso de la anchoa
capturada, cuyo tamaño no podrá
ser inferior a los 12 centímetros de
la cabeza a la cola.

— Que se establezca con carácter
experimental la veda total de la
anchoa desde el 29 de junio hasta
el 10 de febrero.

— Que con anterioridad al 1 de
abril del presente año, el grupo de
trabajo formado al efecto, y que
constituyó esta ponencia, presente
una propuesta concreta sobre la
prohibición o no de la pesca de bo-
nito en épocas determinadas, con
cebo vivo, a la Dirección General
de Pesca Marítima.

— Que también con anterioridad al
1 de abril del presente año, el men-
cionado grupo de trabajo presente
a la Dirección General de Pesca Ma-
rítima una propuesta concreta so-
bre la autorización para la pesca

EL BONITO VIVO?

del chicharrillo, con destino exclusivo para ser utilizado como cebo vivo.

DISPOSICION DEL MINISTERIO DE COMERCIO

Y llegó así el mes de junio la disposición del Ministerio de Comercio, que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», por la que se prohibía, con carácter experimental, el uso de cebo vivo para la captura del bonito con toda clase de especies. No obstante, a partir del 1 de agosto podrán capturarse otras especies distintas a la anchoa, para su uso como cebo vivo durante el resto de la campaña bonitera.

En ningún momento, pues, de la costera del bonito podría utilizarse la anchoa como cebo vivo.

LAS DISENSIONES

Un diario de San Sebastián publicaba el descontento de los pescadores guipuzcoanos ante la disposición. Y venía a decir que se encontraban en inferioridad de condiciones respecto a los pescadores franceses, ya que éstos no tenían prohibición alguna para pescar con cebo vivo.

—No nos parece —nos manifestaron algunos pescadores— una razón fuerte, ya que son pocas las embarcaciones francesas que vienen a pescar el bonito en aguas gallegas.

Se podría discutir las razones de que algunos rompieran algunas conclusiones o mociones tomadas en la Asamblea de Santander, como ocurrió con la pesca de la anchoa con el procedimiento de pesca a la luz. Pero que a las primeras de cambio se eche por tierra una disposición del Ministerio de Comercio nos parece improcedente, mírese como se mire el asunto.



Embarcaciones ondarresas surtas en puerto.

No queremos prejuzgar lo que las embarcaciones que habían capturado cebo vivo iban a hacer con él, aunque los comentarios eran unánimes en el sentido de que era para salir a la pesca del bonito.

«PAN PARA HOY...»

A don José María Maíz, procurador en Cortes y presidente que ha sido de las Cofradías de Vizcaya, le hemos escuchado en más de una ocasión la necesidad urgente de planificar la pesca en el Cantábrico. Y una de sus frases preferidas era y es:

—Hay que convencerles a todos los pescadores que lo de «pan para hoy y hambre para mañana» es un disparate mayúsculo.

Y mientras se carezca de datos científicos, había que ordenar de alguna forma la pesca en nuestras costas.

Porque, por muchas circunstancias, se fueron a la historia las épocas de las «vacas gordas» para los pescadores del Cantábrico. Buena muestra es la última costera de

la anchoa, que tan sólo ha sido fructífera durante el mes de abril.

Había que tomar medidas urgentes. Algunos comentaban que un poco tarde, aunque desearíamos que fuera a tiempo.

A LA CACEA

—Los «arrantzales», por lo general, estamos ya acostumbrados a pescar el bonito con paja de maíz o a la cacea. Hasta es posible que durante los primeros días se pesque mejor con paja, aunque siempre resulta más cómodo llevar también el «cebo vivo».

Ni a los de Bermeo ni a los de Ondárroa se les había ocurrido no obedecer la disposición del Ministerio de Comercio.

—Pero temíamos que algunos comenzaran, desde el principio de la costera del bonito, a romper todas las normas. Es una pena, porque durante doce años se ha estado matando mucha anchoa y hay que dejar que descanse.

Tal nos manifestaban en Ondárroa, cuando les notificamos que algunas embarcaciones guipuzcoa-

nas estaban preparadas con el cebo vivo.

—Tenemos obligación de sacrificarlos todos y cuidar la anchoa.

MAS VIGILANCIA

Esperamos que las autoridades de Marina tomen buena nota de lo que ha comenzado a suceder. No se puede hacer la «vista gorda» a una disposición ministerial y a un acuerdo tomado por la mayoría en la Asamblea de Santander.

—Además —y lo hemos comprobado— se da pie para que los restantes pescadores que quieren ir con la ley no sepan a qué carta atenerse.

La vigilancia debe ser estrecha y los castigos ejemplares, para aquellos que hacen caso omiso de estas disposiciones y perjudican a la mayoría de sus compañeros.

La extrañeza y hasta la indignación al ver a algunas embarcaciones dispuestas a salir con cebo vivo era grande en quienes están prestos a cumplir la ley y considerar a la anchoa como «especie protegida». ■ IGNACIO IRIZAR.

ANTONIO CONDE, HIJOS

CONSIGNATARIOS

CASA FUNDADA EN 1853

CASA CENTRAL:
VIGO
PLAZA DE COMPOSTELA, 30

Correos: APARTADO 14
Telefonos: CONDE
21 12 84 (TRES LINEAS)
21 75 88 - 21 75 59
Telex n.º: 83045 CONDE E

SUCURSALES:

MADRID - BARCELONA - VALENCIA - LOGROÑO
LA CORUÑA - VILLAGARCIA.



Grupo A - Título N.º 15

VIGO



83021 EVISA E



“VIEIRASA”

“SDAD ANMA EDUARDO VIEIRA”

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

Pescados Congelados de primera calidad



OFICINA, 23 25 07 y 23 25 08*
ADMINISTRACION, 23 37 15
PARTICULAR, 21 71 93



APARTADO, 1075

ORILLAMAR, 1

VIGO

ACCIDENTES DE TRABAJO EN LA MAR

78 muertos en el primer semestre del año.

MADRID, 12 (De nuestra Redacción).—Desde el 1 de enero al 9 de julio de 1973 se han producido 78 muertes y 50 casos de incapacidad permanente.

El número de muertos se desglosa por provincias de la siguiente manera:

Baleares, 1; Barcelona, 1; Bilbao, 1; Cádiz, 25; Gijón, 4; Huelva, 5; La Coruña, 18; Las Palmas, 1; Lugo, 2; San Sebastián, 2; Santander, 1; Vigo, 10; Villagarcía de Arosa, 7.

En el año 1971, el total de muertos fue de 85. En 1972 fueron 108. Los 78 del primer semestre del año en curso parecen indicar una elevación en el número de accidentes mortales con respecto a los años anteriores.

Los meses de invierno son los que presentan mayor siniestrabilidad, clara influencia de los temporales y, en general, de las condiciones climatológicas adversas. Sin embargo, se puede asegurar que en la mayor parte de los casos las causas fueron debidas a fallos humanos, influyendo muy especialmente la doble dirección o mando que existe a bordo de los pesqueros (patrón de pesca-patrón de costa), con las consiguientes dificultades a la hora de tomar una decisión única.

Resulta preciso mentalizar a las tripulaciones y empresas sobre estos problemas y sobre todo aquello que favorezca la seguridad a bordo.

MIGUEL SOCORRO GARCIA

AGENTE DE ADUANAS

Teléfonos 26 48 33 - 26 00 68

Edificio Puerto 5.º

PUERTO DE LA LUZ

(Las Palmas de Gran Canaria)

COLONIALES



SUMINISTRO DE VIVERES A LOS BUQUES

TEOFILO CENICEROS MARAÑON

VENTAS AL MAYOR Y DETALL

SAN FRANCISCO, 43 - 45 - TELEFONO 23 28 66

VIGO

PAPELERIA Y LIBRERIA

RAFAEL RODRIGUEZ

MATERIAL DE OFICINA

SELLOS DE CAUCHO

Y

TRABAJOS DE IMPRENTA

LIBROS Y MATERIAL DE NAUTICA

Plaza de la Colegiata, 14

Teléfonos 21 21 87 y 21 67 94

VIGO

**ESTANISLAO DURAN
E HIJOS, S. A.**

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE I. A. T. A.

PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

CARGA



Avenida de Cánovas del Castillo, 22

VIGO

Construcciones Navales

SANTO DOMINGO

CONSTRUCCIONES

Y

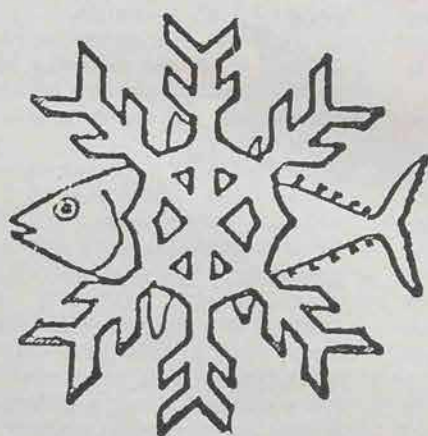
REPARACIONES

DE

BUQUES

AVENIDA ORILLAMAR, s/n.

VIGO



FRIGOTEN

Industrias del Frio de Tenerife, S.A.

DARSENA PESQUERA

P.O. Box, 755

SANTA CRUZ DE TENERIFE Canary Islands

cables:-frigoten.tenerife-telex:92282

Spain

Cámaras frigoríficas a -25°C = 9.300 metros cúbicos

Cámaras frigoríficas a 0° y -25°C = 1.550 metros cúbicos

Cámara de conservación de hielo, con capacidad 350 Tm.

Producción de HIELO, 100 Tm/día

Congelación rápida en TUNELES a -45°C , capacidad 35 Tm.

Preparación de pescados y productos congelados

Salas de manipulación, con 1.000 metros cuadrados

Importación y exportación de productos congelados

EL MOTOBUQUE «SATRÚSTEGUI», DESTRUIDO POR UN INCENDIO EN EL PUERTO DE BARCELONA

- Estaba siendo acondicionado para cubrir el servicio de la Trasmediterránea con Baleares.



Un aspecto del incendio que ha destruido casi totalmente al «Satrustegui».



Ardió inesperadamente cuando se encontraba en el dique seco Vulcano del puerto de Barcelona.

BARCELONA.—El «Satrustegui», paquebote de la Compañía Trasmediterránea, ha sido prácticamente destruido por un incendio declarado cuando el barco estaba sometido a obras de reacondicionamiento para su nuevo servicio Península-Baleares, en uno de los muelles de la factoría Nuevo Vulcano, del puerto de Barcelona.

Afortunadamente no se produjeron desgracias personales, ya que todos los operarios que trabajaban en el interior del navío pudieron ponerse a salvo. Sin embargo, también son unánimes los comentarios que aseguran que la pérdida del «Satrustegui» es total.

El camarero Juan Pacheco Cabanas pudo ser rescatado por los bomberos cuando se encontraba inconsciente a bordo del barco en llamas en un camarote junto al lugar por donde progresaban las llamas.

El accidentado fue trasladado rápidamente en una ambulancia desde los astilleros Vulcano hasta el Servicio Quirúrgico Municipal de Urgencias, en donde el médico le apreció una «intoxicación de pronóstico reservado»; no obstante, a las pocas horas de estar internado reaccionó favorablemente a los cuidados clínicos.

NO PODRÁ SER RECUPERADO

El fuego se inició, por causas desconocidas, alrededor de las siete de la mañana, y no pudo ser dominado hasta tres horas más tarde con

el esfuerzo de quince coches de bomberos y sus respectivas dotaciones. A última hora de la tarde todavía quedaba en el muelle un retén de bomberos del Parque Central, en prevención de cualquier rebrote de las llamas. Varios remolcadores-bomba de los servicios del puerto colaboraron asimismo en el sofoco del voraz incendio.

La gran cantidad de agua que fue preciso volcar para sofocar las llamas hizo peligrar la estabilidad del buque, que se inclinó peligrosamente, lo que obligó a los bomberos a practicar un boquete en la parte inferior del casco.

La nave tenía una tripulación de 32 hombres, que colaboraron en todo momento con los bomberos hasta la total extinción del fuego.

No han sido evaluadas por el momento las pérdidas, aunque un portavoz de la naviera ha calificado de desastrosas las consecuencias del siniestro, así como la imposibilidad de recuperar el «Satrustegui» para la navegación.

SE PENSABA DESTINARLE A LA LINEA CON BALEARES

El «Satrustegui», ex «Explorador Iradier», había sido construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia, en 1948, por encargo de la E. N. Elcano, de la Marina Mercante. Medía 121 metros de eslora máxima por 16,78 de manga y 8,85 de puntal de construcción. El arqueo bruto era de 6.518 toneladas, y el desplazamiento a plena carga, de 9.230 métricas. Accionado por dos motores Diesel de 8.000 HP. de potencia global, podía alcanzar, en sus buenos tiempos, una velocidad de 18,50 nudos, aunque actualmente no superaba los 16.

Gemelo suyo es el «Virginia de Churruca», ex «Conde de Argelejos», que también fue construido en Valencia en la misma época.

Durante una veintena de años, los dos motobuques prestaron inestimables servicios, bajo la contraseña de la Trasatlántica, en las líneas del Caribe y Tierra Firme. Hace unos pocos meses, los dos navíos fueron vendidos a la Trasmediterránea, que los amarró en nuestro puerto para ser sometidos a las labores de transformación interna para hacerlos más idóneos para el servicio Península-Baleares, al que iban a ser adscritos. Y en tal período de readaptación, un voraz incendio ha truncado la veterana carrera del «Satrustegui», cuyo nombre, por cierto, iba a ser cambiado por el de «Isla de Formentera».

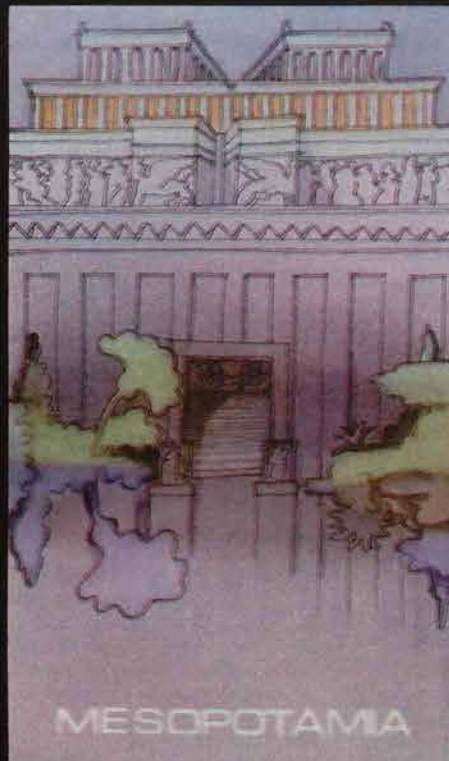
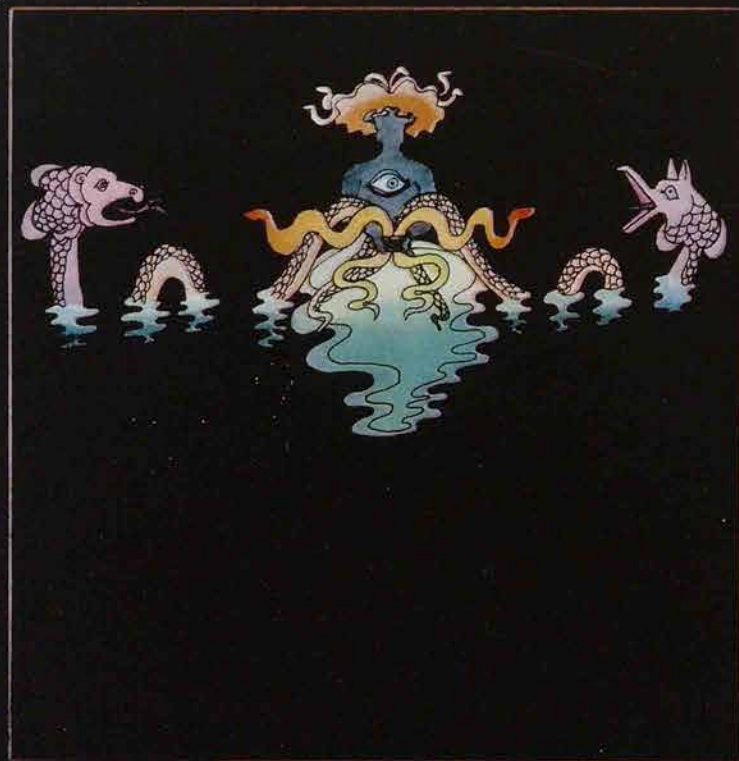
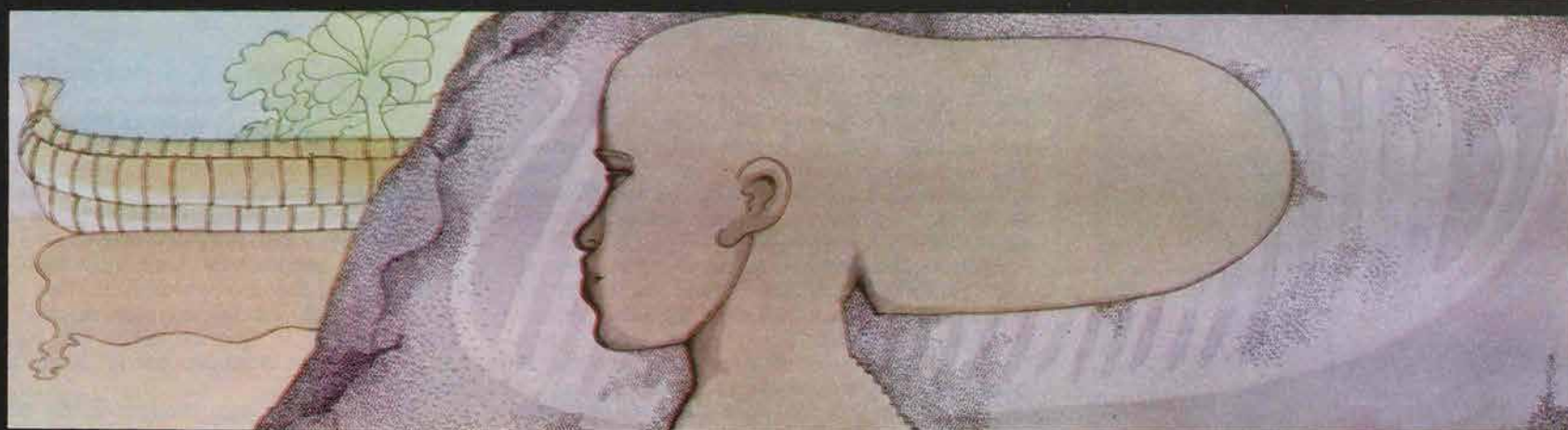
Pescados TROULO

VENEDORES Y EXPORTADORES

Avenida Orillamar, 41-43

VIGO

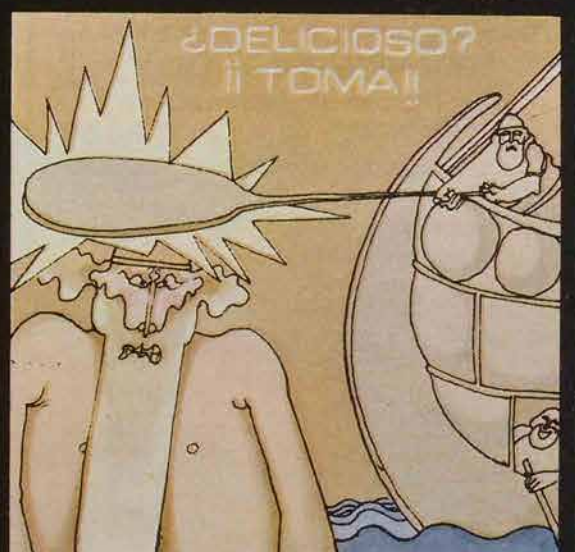
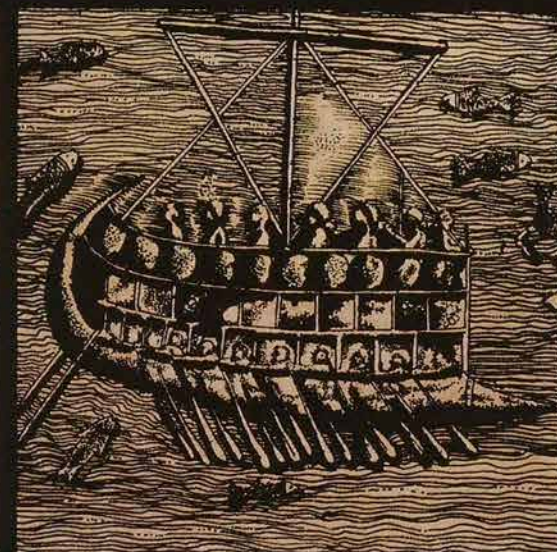
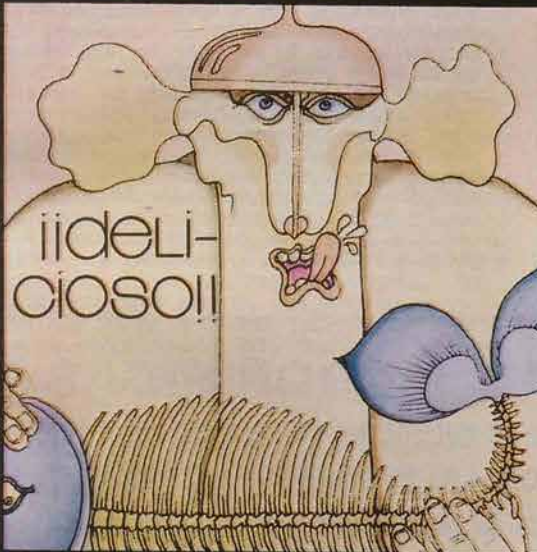
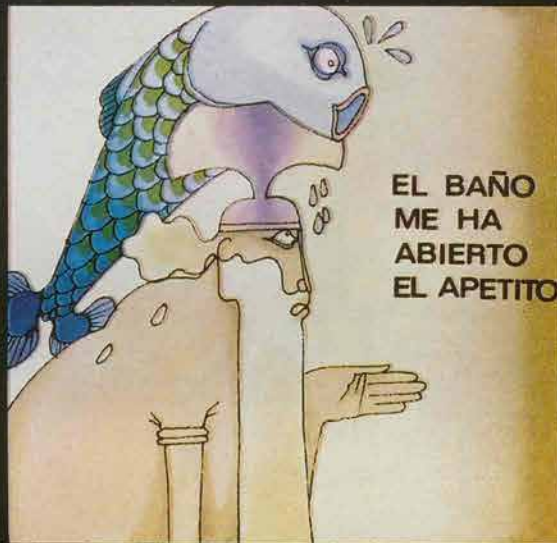
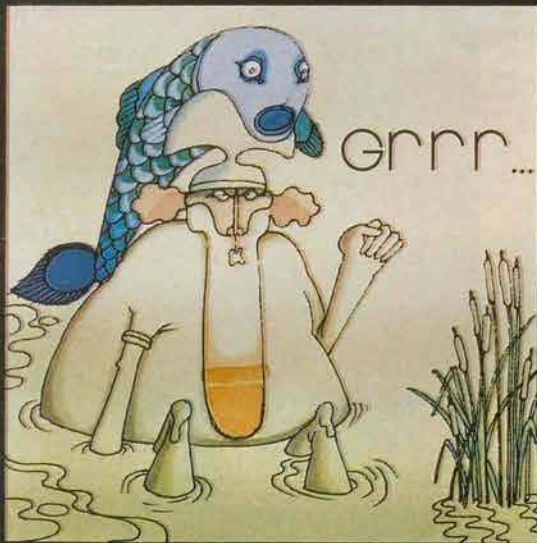
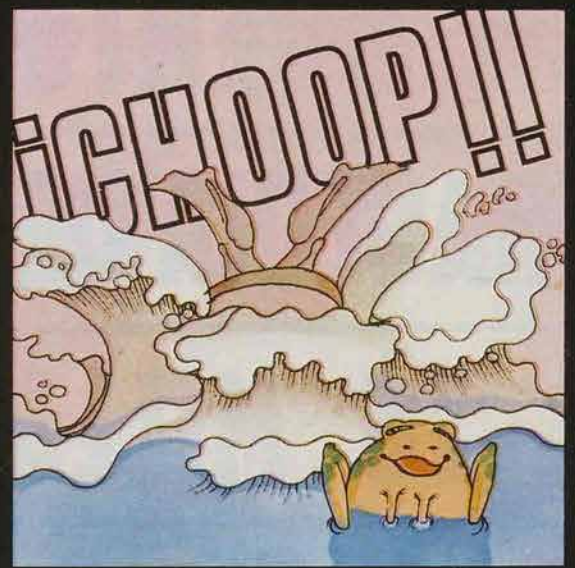
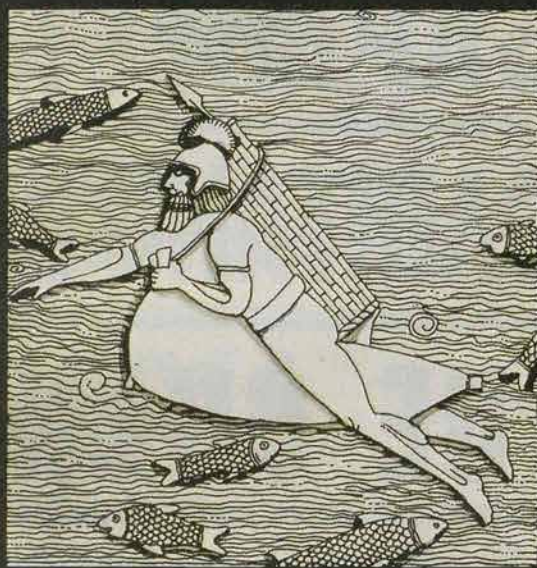
LA NAVEGACIÓN



1 Los mamíferos siempre han acompañado a su idiosincrasia una enorme afición exploratoria, debido, en parte, a su índice de curiosidad o necesidad. Indudablemente, nuestro hombre primitivo tuvo que analizar los distintos sistemas que le llevasen a un mejor conocimiento del paso que suponía el hecho de flotar sobre el agua al complejo proceso de navegar.

En la antigua cultura mesopotámica, el Tigris y el Eufrates, con sus afluentes y canales de riego, promocionaron estas actividades. Allí, las embarcaciones fluviales, parecidas a cestos (cuffas) y recubiertas de pez, fueron las más utilizadas, aunque, según la opinión más generalizada, los barcos primitivos fueron troncos huecos, a los que más tarde se les dio forma fina a proa y popa con el fin de darles mayor velocidad, a la vez que ofrecían menor resistencia.

Entendiendo todo hecho, ya sea humano o histórico, como consecuencia de una necesidad económica y, por lo tanto, social, tendríamos que analizar la navegación desde un ángulo tal que nos aclarase aquellos tiempos: el comercio, que entonces se resumiría a un puro intercambio, se vería fuertemente impulsado con este nuevo sistema.



2 El famoso Código de Hammurabi, primer código de leyes que conoce la Historia, no dejó sin regulación aspectos tan importantes como el tráfico, tanto terrestre como fluvial. Para estos dos, el descubrimiento de la rueda y de la vela (invento de los sumerios) fue decisivo.

La necesidad de comunicación de estos pueblos con otros, como el Kurdistán, de donde importar materias primas hace necesario el desarrollo de toda técnica de transporte.

La madera, escasa en Mesopotamia (actual Irak), tenía que ser bajada hasta los incipientes e improvisados astilleros, donde los expertos se encargaban de diseñar y construir los tipos de embarcación exigidos para cada tarea.

El tráfico naval favorecía el desarrollo de las colonias, que con fines económicos o militares mantenían los debidos contactos con Mesopotamia.

Gracias al desarrollo de las comunicaciones marítimas y fluviales podía realizarse el intercambio de cereales por cobre, oro e incluso incienso, con los que halagar a los dioses de tan importante y reciente actividad.

UN MUERTO Y DIEZ DESAPARECIDOS

TRAGEDIA DEL PESQUERO GADITANO «EL PIONERO»

A 18 MILLAS AL SUR DE GRAN CANARIA



Los marinos rescatados con vida asistiendo a una Misa celebrada por sus compañeros fallecidos.

- **SOLO HUBO OCHO SUPERVIVIENTES, QUE FUERON RESCATADOS POR UN CARGUERO FRANCES.**
- **EL ACCIDENTE SE PRODUJO A CAUSA DE UN GOLPE DE MAR POR EL LADO DE ESTRIBOR, QUE ANEGO LA POPA HASTA HUNDIR EL PESQUERO.**



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-Badajoz»	5.208
«SAC-Alicante»	4.109

MOTONAVES	Toneladas peso muerto
«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.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Cuando aún está presente la tragedia del pesquero «Domenech de Varó», ocurrida el pasado 6 de febrero al embarrancar en la costa oriental de Lanzarote, con la pérdida de un total de diez tripulantes, he aquí que el drama y el dolor se ha vuelto a producir de nuevo en las aguas de Canarias, toda vez que en la madrugada del pasado día 3 de julio, once hombres han vuelto a entregar su vida a 18 millas al Sur de Maspalomas, en la isla de Gran Canaria, tras el naufragio y posterior hundimiento del pesquero gaditano «El Pionero», cuando navegaba camino de las aguas de Senegal para dedicarse a la pesca del marisco.

Todo empezó, según nos han contado los ocho supervivientes de esta tragedia, porque el barco recibió un golpe de mar por el lado de estribor que forzó una de las puertas estanco, haciendo saltar una de las pestañas de seguridad, recibiendo abundante cantidad de agua en la zona de popa que le fue escorando en cosa de tres minutos, hasta levantar la proa hacia el aire y hundirse definitivamente.

LA TRAGEDIA

Nos han contado estos hombres, mientras descansaban en la Casa del Marino de nuestra ciudad,

donde el Instituto Social de la Marina les dispensó desde el primer momento toda clase de atenciones, que fue algo tan dramático que transcurrió en un abrir y cerrar de ojos. Eran aproximadamente la 1,15 horas y de guardia sólo iban cuatro hombres, habiendo sobrevivido entre ellos únicamente el engrasador. El barco, de pronto, se escoró peligrosamente, y los que estaban durmiendo se levantaron todos sorprendidos. No dio tiempo para nada. Solamente cabía una posibilidad: salvarse como se pudiera. El patrón de pesca, Pedro Martínez Blanco, en unión de otro compañero, logró soltar el botón de seguridad de una balsa. El primer mecánico, Vicente Zuaste, ya con el agua hasta las rodillas, consiguió cortar una cuerda que sujetaba el único bote de plástico que había caído en sus manos, con la ayuda de un cuchillo milagroso que le había alcanzado de una forma inverosímil un compañero. Ya todos en el agua, unos con chaleco salvavidas y otros sin él, fueron luchando por agarrarse donde pudieran. Así, el patrón de pesca, que estaba en la balsa en unión del marmitón, trataba por todos los medios de ir rescatando gente del agua. Otro tanto ocurría con el primer mecánico y el segundo patrón, que iban en el bote, los cuales ayudaron a dos compañeros para que se agarraran a la embarcación,

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.

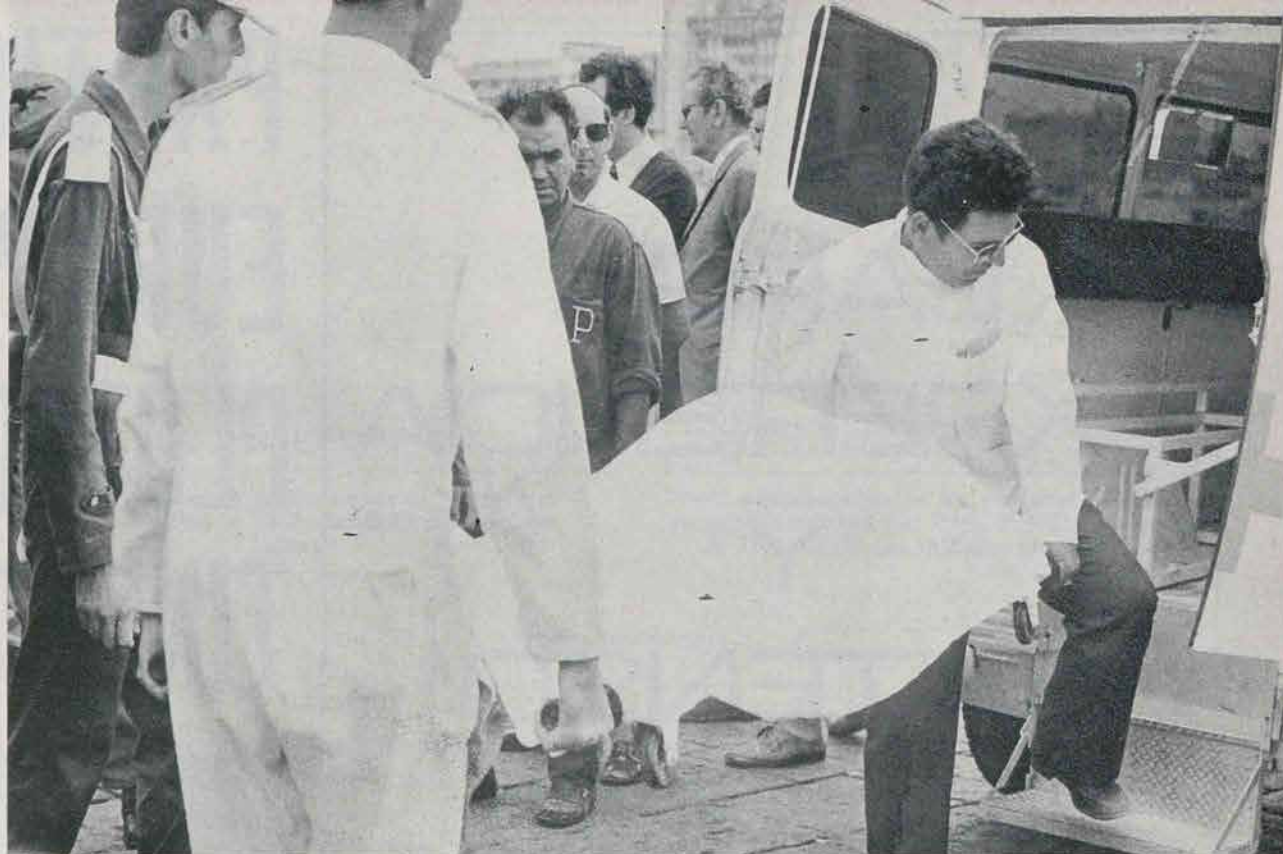
Fidiz

DIRECCION TELEGRAFICA:

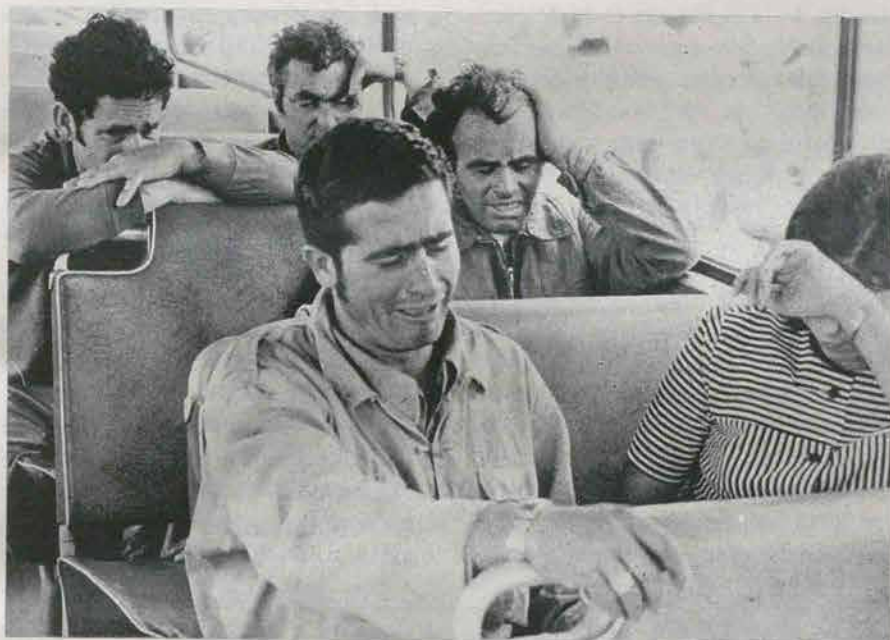
FRICOISA

S EN LA PIONERO» ANARIA

mientras se alejaban de «El Pionero» para evitar que les cogiera el remolino del agua al hundirse el barco. Poco a poco, estos cuatro hombres del bote consiguieron llegar hasta donde estaba la balsa con los otros dos compañeros, subiendo a bordo de la misma, con lo cual ya se habían reunido seis de los supervivientes. Luego, diseminados en la oscuridad de la noche, se suponía que había otros hombres, pero era imposible llegar hasta ellos. Inmediatamente de estar en la balsa, y desde la misma, se consiguió lanzar la primera bengala, con tan buena suerte que fue divisada por el mercante francés «Tigre»,



El cuerpo del infortunado Juan Ibáñez Rodríguez es introducido en una ambulancia para su traslado al Instituto Anatómico Forense.



Cuatro de los supervivientes, acompañados por la asistente social del Instituto Social de la Marina, camino de la Casa del Marino.

que acertó a pasar por las inmediaciones, pero a dos horas de distancia, ya que tardó ese tiempo en llegar junto a la balsa. Habían pasado ya casi tres horas del siniestro cuando esos seis supervivientes lograron ponerse a salvo de una forma definitiva. Luego vino la llamada de socorro, el desesperado S. O. S. que lanzó el barco francés, ya que a los hombres de «El Pionero» les fue imposible hacerlo. Dicha llamada fue captada por la Estación Costera EAL, de Las Palmas, que inmediatamente se encargó del tráfico de socorro, a cuya llamada acudieron desde el puerto de Las Palmas los remolcadores «Tamarán» y «RA-2», mientras desde la base aérea de Gando despegaba un avión Gruman de reconocimiento, y desde el puerto de La Luz salía un helicóptero de la empresa Helicisa, que está dedicado a prestar ayuda a la navegación en esta zona del Atlántico. Mientras tanto, el barco «Tigre», con los seis primeros hombres que había rescatado, continuaba rastreando la zona buscando los trece pescadores que aún faltaban. A los pocos minutos se localizó al tripulante Juan Ibáñez Rodríguez, que, nadando, se acercó hasta la red o escalera que le habían tendido desde a bordo. Se agarró fuertemente a ella, pero ya no tenía más fuerzas, su corazón empezaba a fallar y no fue capaz de conseguir por sus propios medios meterse en el saco que le había bajado con una de las plumas para izarse a bordo. Ante la gravedad de la situación se lanzó al agua el marmitón, que lo enganchó por una pierna, subiéndolo a bordo. A pesar de estar haciéndole la respiración artificial durante tres horas, el infortunado Juan Ibáñez dejó de existir. Luego, el barco consiguió divisar a otros dos hombres más, que vendrían a completar el número de ocho, que sería el definitivo de supervivientes. Estaban en el agua con unos salvavidas. Se les rescató, y a bordo se supo nuevamente la tragedia y la lucha de otros compañeros que no pudieron sobrevivir. Así el segundo mecánico, que estaba con el engrasador de guardia en el momento del naufragio, ya en el agua elevó las manos y se le cayó el salvavidas, desapareciendo luego bajo la superficie, ante la desesperación de su compañero, que no pudo hacer nada por salvarlo. Otro marinero que no sabía nadar pidió a gritos a otro que sabía ha-

cerlo un salvavidas, y logró salvarse. Esto es, más o menos, el resumen de unos momentos trágicos vividos por los hombres de «El Pionero», un barco que había llegado al puerto de Las Palmas, procedente de Cádiz, con el fin de reparar el radar y que se había hecho a la mar, con destino a la pesca, en la tarde del pasado 2 de julio.

DIEZ DESAPARECIDOS Y UN MUERTO

El triste balance de este accidente arrojó al final el resultado de un muerto y diez desaparecidos, porque la búsqueda incesante del mercante «Tigre» y de los medios de salvamento que acudieron posteriormente para rastrear toda la zona del naufragio resultó infructuosa. Sólo habían conseguido sobrevivir ocho hombres, cuyos nombres son los siguientes: Pedro Martínez Blanco, Vicente Zuaste Turiyas, Zaccarias Martínez Hermo, Antonio Díaz Castelló, Manuel Bao Fuentes, Manuel Caramé Martínez, Juan Mateo López y Ricardo Pérez Álvarez.

La lista de los diez desaparecidos fue ésta: José Agrefojo Martín, que era el patrón; Gabino Álvarez Danas, Manuel Pérez Álvarez, Manuel Romero Capalla, Cándido Jurado Vice, Francisco Orta Banga, José Luis Septien Díaz, Juan González Vega, Miguel Fernández Junquera y Diego Blanco Pérez. A ellos hay que unir a Juan Ibáñez Rodríguez, que resultó muerto y cuyo cuerpo fue desembarcado en el puerto de Las Palmas, hasta donde lo llevó posteriormente el carguero francés «Tigre», en compañía de sus ocho compañeros supervivientes. A la llegada de los naufragos estaban presentes el capitán de Navío y comandante militar de Las Palmas, don Marcial Sánchez Barcáiztegui, que dirigió todo el salvamento; delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González; capellán de la Casa del Marino, padre José Hernández Francés, que rezó un responso antes de ser desembarcado el cadáver, así como otras representaciones, entre las cuales figuraban varios funcionarios de la Casa del Marino, donde se alojaron los ocho supervivientes durante su breve estancia en nuestra ciudad. ■ JUAN F. FONTE OJEDA. Fotos: Cortesía del diario «La Provincia».

A 25 millas al Sur de Agadir:

SE HUNDIO EL PESQUERO «PAGEL», CON BASE EN HUELVA NO HUBO QUE LAMENTAR VICTIMAS

ARRECIFE DE LANZAROTE, 30.—Se hundió en el Atlántico, a 25 millas al Sur de Agadir, el pesquero español «Pagel», con base en Huelva. Todos sus tripulantes fueron recogidos por el también pesquero «Navijosa», que los condujo al citado puerto marroquí.

A las 2,25 de la pasada madrugada el patrón del «Pagel» lanzó un mensaje de socorro, captado por la costera de Arrecife, en el que se comunicaba que se hallaba en difícil situación

por sufrir una vía de agua, con inminente peligro de hundimiento.

Diez de los tripulantes fueron recogidos por el «Navijosa», mientras que otros tres quedaron a bordo para que el hundimiento no se produjera en la playa, evitando así perjuicios a otros muchos barcos que trabajan en aquella zona. Posteriormente estos tres tripulantes pasaron a bordo del «Navijosa». El pesquero hundido es del armador onubense Antonio Toscano Sánchez, que lo adquirió recientemente.

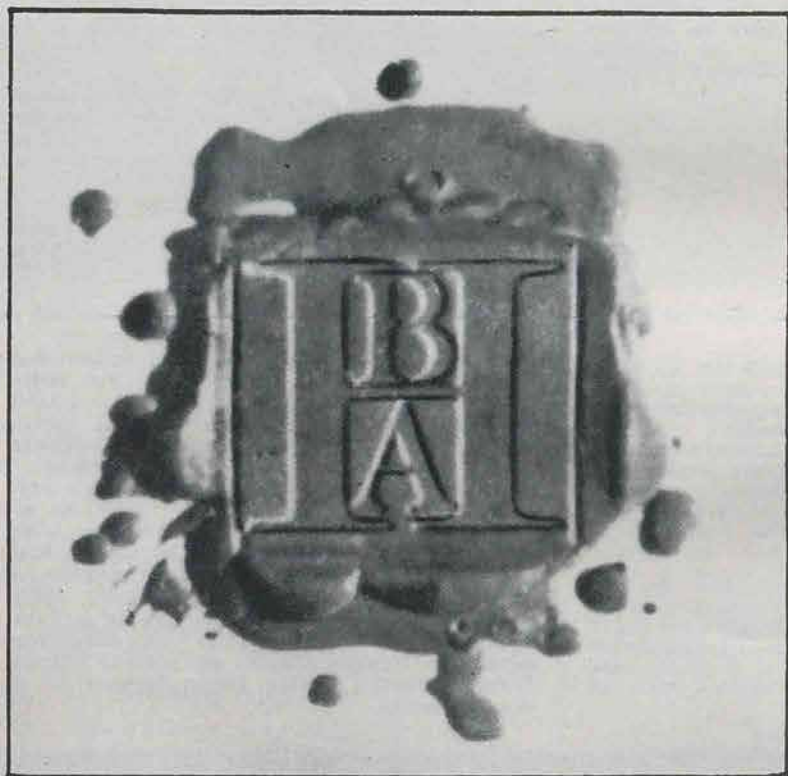
MARINERO MUERTO AL SALTAR AL BARCO

CORCUBION (La Coruña), 9.—Un marinero ha resultado muerto al caerse al mar cuando intentaba subir a bordo de un pesquero en la ría de Corcubión.

Se trata de José Román Canturizo, de cuarenta y nueve años, casado.

La víctima pertenecía a la dotación del pesquero «Portuondo». Abandonó el barco de madrugada, con intención de dar un paseo por el pueblo. A la media hora retornó al muelle donde estaba atracado el «Portuondo», y cuando intentaba saltar al barco cayó al mar, golpeándose contra el costado del buque. El cadáver fue encontrado a las dos y media de la madrugada flotando sobre las aguas.

LARGA
EXPERIENCIA
Y
EXTENSO
SERVICIO



BANCO
HISPANO
AMERICANO

Aprobado por el Banco de España con el n. 8.552

PARTICIPACION DE LA EUROPA SEPTENTRIONAL EN LA EXPLOTACION DE LA PLATA DEL OCEANO ATLANTICO DEL NOROCCIDENTAL

Nuestros lectores, al menos desde la última guerra mundial, son probablemente los que han estado mejor informados de la evolución de la pesca en el Africa atlántica. Ni que decir tiene que en nuestras colonias, siempre en primer lugar, se han realizado los pronósticos sobre las potencialidades y el porvenir tanto de la pesca de superficie como de la de fondo.

La era de las prospecciones y de las estimaciones se ha terminado para lo sucesivo. Se han pasado brutalmente en una decena de años a la explotación, e incluso a la sobreexplotación.

Según las estadísticas de la FAO, la región comprendida entre los 36° Norte y los 6° 0'5, que se extienden a lo largo de Afri-

ca Occidental hasta los 30° 00'W, han producido en 1971 2.380.000 toneladas de pescado. Cuarenta y un países han participado en esta explotación, entre los cuales cinco países del Norte de Europa han desempeñado un papel especialmente notable: Francia, Alemania del Este, Polonia, Noruega y la URSS.

Las figuras 1 y 2 muestran las fluctuaciones de las capturas de estos cinco países en el transcurso de los años 1964-1970. El alza reciente de Noruega es espectacular. Ello se debe a la puesta en marcha de una flota de barcos con artes de cerco que avitualla a dos barcos-fábrica (antiguos balleneros transformados). Esta flota trabaja a base de los «stocks» de sardina del Atlántico centro-orien-

POR LAS DIFICULTADES MARROQUÍES A SU PESCA

PARO EN LA FLOTA PESQUERA DE MELILLA

Se teme que en un futuro próximo, la flota se destine al desguace por falta de actividad

MADRID, 11 (De nuestra Redacción).—Se encuentra en paro la flota pesquera de Melilla, como consecuencia de la prohibición de pescar en aguas jurisdiccionales marroquíes.

El pasado día 2, lanchas patrulleras marroquíes apresaron el pesquero con base en Melilla «Cuarto Mandamiento», reteniéndolo hasta el día 6 y apoderándose de las artes y la pesca capturada que llevaba a bordo.

Hasta que se produjo este incidente, los pesqueros melillenses venían operando con relativa normalidad como consecuencia de un acuerdo privado entre la Cofradía de Pescadores y las autoridades de Nador. Sin embargo, se produjo la captura del «Cuarto Mandamiento» y seguidamente la estrecha vigilancia de la zona de Melilla por parte de las patrulleras marroquíes. Esta vigilancia aún continúa en el día de hoy.

La flota melillense se compone de 48 buques, todos de madera y ninguno superior a las 150 TRB; de los cuales 23 son de arrastre; 16 de cerco y los demás de diversas modalidades, con una tripulación total de 489 hombres, de los cuales 287 son españoles, y marroquíes los restantes. Por otra parte, hay con base en Melilla 49 buques marroquíes, con tripulación asimismo marroquí en su totalidad, y efectúan sus ventas de pescado y se aprovisionan de carburante y hielo en las mismas condiciones que los barcos españoles.

El ambiente que hay en Melilla dentro del sector afectado, y por lo que respecta a la pesca, es de pesimismo. Se piensa que en un futuro relativamente próximo, la flota se destinará al desguace por falta de actividad. ■

LOS PAISES DE NAL EN LA EX- AFORMA CON- STE AFRICANO

ARTICULO PUBLICADO EN LA REVISTA FRANCESA
«LA PÊCHE MARITIME» DE 20 DE ENERO DE 1973

tal, y a este fin utiliza como base intermedia las islas Canarias.

La pesca de otras especies que no son el atún se concentra en la plataforma continental que se extiende desde cabo Verde (15° Norte) al cabo Espartel, 36° Norte (figura 3). Las regiones consideradas más ricas se encuentran situadas entre 14° Norte y 26° Norte. Las profundidades de pesca se hallan corrientemente entre los 100 y los 300 metros y excepcionalmente, entre 25 y 60 metros en la región del banco de Arguín.

El Noreste de Africa se caracteriza por las temperaturas elevadas del aire y del agua. Incluso en invierno, las temperaturas del aire pueden alcanzar entre 20° y 27° C., y las de las aguas de superficie entre 17° y 22° C. (1).

La naturaleza de los fondos no es uniforme, y las formaciones coralinas son numerosas (2). El arrastre se ejerce generalmente entre cabo Juby y el banco de Arguín, y al Sur del cabo Timiris entre los 10° y 20° Norte y los 18° 50' Norte.

Las principales especies capturadas son jurel (género «Trachurus»), caballa («Scomber cotias»), dorada (familia de los Espáridae), mero (género «Epinephelus»), merluza (género «Merluccius»),

(1) Simplificación sin duda un poco esquemática. Climática e hidrológicamente, el Noroeste africano es, en efecto, una región complicada y heterogénea. Los frentes térmicos y los afloramientos juegan en la mar un papel fundamental.

(2) Atención: No se trata de formaciones coralinas clásicas, es decir, costeras. Estas no existen prácticamente. Los corales a los cuales se hace alusión son corales profundos, del género de los que se encuentran en el golfo de Vizcaya («Lophohelia», «dendrophyllia», etcétera).

anjova («Pomatomus saltatrix»), anchoa (familia de los engraulidae).

Las mayores cantidades de caballa se capturan entre cabo Verde y los 26° Norte durante los meses de invierno. El jurel se esperece por toda la región, pero los fondos más productivos se extienden entre los 19° y los 25° Norte, y la temporada más fructífera comprende el período de agosto-febrero.

El dentón («Dentex macrophthalmus») es la especie más abundante entre los espáridos. Se encuentra por todas partes entre 50 y 250 milímetros. La talla media, de 16 a 24 centímetros, es pequeña para la dorada, al menos para el mercado francés.

La anchoa, el lirio («Lichivadi-go» (3), la anjova se concentran especialmente alrededor de cabo Timiris. Los primeros se aglomeran durante el día en bancos que pueden alcanzar una centena de metros de longitud. Debido a su fragilidad, por el momento no pueden utilizarse más que para la fabricación de harina. El lirio y la anjova son predadores de la anchoa. El lirio (talla de 40 a 60 centímetros, peso de 0,5 a 2 kilogramos), a veces representa hasta el 45 por 100 del volumen total de las capturas.

La mayor parte de los bancos soviéticos y polacos trabajan en flotillas. Son aprovisionados en la mar por unidades especialmente preparadas y descargan sus capturas en unidades igualmente preparadas de manera especial (bar-

(3) Como el jurel, el lirio pertenece a la familia de los «carangidae».

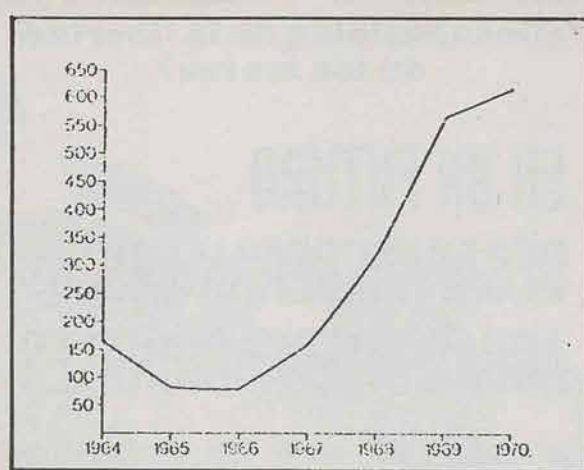


Fig. 1.—Fluctuación de las capturas hechas por la URSS de 1964 a 1970 (en millares de toneladas).

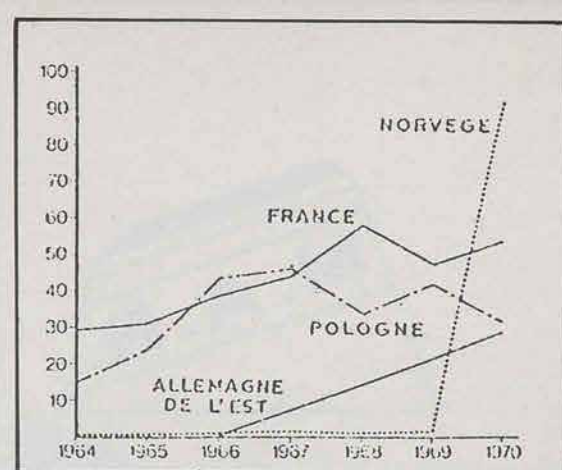


Fig. 2.—Fluctuación de las capturas hechas por Francia, Alemania del Este, Polonia y Noruega de 1964 a 1970 (en millares de toneladas).

cos-fábrica o transportes frigoríficos).

Los barcos de arrastre soviético más pequeños son de tipo mayak (sigla SRTM), que trabajan por el costado. Los otros son de los tipos tropik (sigla RTM) y mayakovskij (sigla BMRT); estos tipos trabajan por la popa y son congeladores.

Bajo el punto de vista técnico, los soviéticos y los polacos han comprobado que un almacenaje en hielo en espera de la congelación no era satisfactorio. Por el contrario, el empleo del agua del mar refrigerada a 5° C. permite la conservación del pescado durante diez o quince horas sin signo de deterioro alguno.

Los polacos emplean arrastres del tipo albakora (sigla B.23) y del tipo foka. Trabajan por la popa, siendo también congeladores.

Las características de estos diversos arrastreros se resumen en los cuadros 1 y 2.



Fig. 3.—La región cap Spartel/cap Vert.

CUADRO 1

CARACTERÍSTICAS DE LOS BOUS SOVIETICOS EMPLEADOS EN EL NOROESTE DE AFRICA

	BMRT	RTM	SRTM
Eslora de fuera a fuera (m.)	874	797	54,07
Manga total (m.)	14	13,2	9,3
Puntal (m.)	7,5	7	7
Desplazamiento a plena carga (Tm.)	3.658	3.325	902
Capacidad de las bodegas (m³)	1.330	825	355
Potencia de propulsión del motor (CV.)	2.000	1.690	800
Velocidad máxima (nudos)	13	12	11,7
Autonomía (días)	80	60	50
Potencia de la maquinilla eléctrica (kW)	146	225	65
Velocidad de viraje de los cables (m/minuto)	60	60	60

CUADRO 2

CARACTERÍSTICAS DE LOS BOUS POLACOS EMPLEADOS EN EL NOROESTE DE AFRICA

	B.23	B.18
Eslora de fuera a fuera (m.)	69,20	87,25
Manga total (m.)	11	14,14
Puntal (m.)	7,55	9,75
Capacidad de las bodegas (Tdw)	600	1.300
Potencia de propulsión del motor (CV.)	1.620	2.250
Velocidad máxima (nudos)	14	12,5
Autonomía (días)	50	75



M. A. R.

- Explotación buques pesca.

CORDELERIAS M. A. R., S. A.

- Fábrica de redes, cuerdas, cables, etcétera.

FACTORIA M. A. R., S. A.

- Cámaras frigoríficas.
- Exportación bacalao, pescado congelado, etcétera.

**MUTUA
ARMADORES REUNIDOS**

- Seguro marítimo de buques de pesca.



Apartado 1.534

Teléfonos 21 35 13 y 27 15 07

VIGO

¿Desaparición de la libertad de los mares?

EN UN FUTURO DESAPARECERAN LAS AGUAS INTERNACIONALES

- Conferencia en el ISM de don José Luis Azcárraga, presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

MADRID, 12 (De nuestra Redacción).—«Me siento muy poco optimista al pensar en la posibilidad de que tras la Conferencia Internacional del Mar, que se celebrará el próximo año en Santiago de Chile, se siga respetando la libertad de los mares», ha manifestado don José Luis Azcárraga Bustamante, presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante y catedrático de Derecho Internacional de la Universidad de Santiago de Compostela, en el coloquio mantenido tras una conferencia que ha pronunciado en la mañana de hoy en el Instituto Social de la Marina, sobre «Medicina y Derecho Internacional».

«En realidad —puntualizó el señor Azcárraga—, mi escaso optimismo está fundamentado en la complejidad de los problemas marítimos que actualmente tiene planteados el mundo, y en que tanto los países grandes como los del tercer mundo son amigos de una futura «regionalización» de los mares, por lo que no es aventurado pensar en una futura muerte total de la libertad de los mares, por la desaparición de las aguas internacionales».

LOS ESPACIOS MARITIMOS

Inició su disertación el conferenciante esbozando muy documentadamente la historia del derecho internacional marítimo y explicando los diferentes espacios marítimos que las normas internacionales señalan: las aguas interiores, que son las de los puertos, bahías, abras, etcétera; el mar territorial, que comienza donde terminan las aguas interiores y que por sentencia del Tribunal de La Haya, en 1951, se puede medir sobre «líneas de base recta» y que no queda limitado en su extensión, aunque hasta el momento la costumbre internacional la cifraba en un máximo de 12 millas; la zona contigua al mar territorial es zona aduanera y nunca —según su definición— podría superar las doce millas; y alta mar, en el que se reconoce, por



parte de todos los Estados, el derecho a la libre navegación, pesca, comunicación, etcétera.

Pasó a explicar después el señor Azcárraga los problemas que presentan también en estos momentos el suelo y subsuelo marino. «Ha pasado ya el tiempo en que se miraba a la mar de forma romántica. Ahora prima sobre ella, de forma determinante, el interés económico».

LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Señaló a continuación el conferenciante que los problemas sobre el derecho de propiedad del suelo y subsuelo marino comienzan a partir del espacio marítimo de la «zona contigua al mar territorial», lo que se suscitó a raíz de la declaración del Presidente americano Truman, en la que afirmaba «el derecho de control de los Estados sobre los recursos de sus plataformas continentales». Sobre dicha teoría de la plataforma continental se apoyan las actuales medidas unilaterales de muy diversos países para ampliar a extraordinarios límites sus aguas jurisdiccionales.

Finalizó el señor Azcárraga Bustamante señalando los planes sanitarios, y la reglamentación en este terreno, de los diversos organismos internacionales.

Esta conferencia del presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante es la primera de una serie que ha organizado el Instituto Social de la Marina para profesionales de la Medicina al servicio del organismo, que se encuentran en Madrid celebrando un curso de coordinación. ■ M. R.

SOLIDARIDAD DE LOS ARMADORES ESPAÑOLES CON EL SENEGAL

El embajador de España en Dakar, don José Luis Ochoa Ochoa, ha hecho entrega en la Secretaría General de la Presidencia de la República del Senegal de un cheque de un millón de francos CFA, que los armadores españoles del Grupo de Atuneros Congeladores de Bermeo y Grupo Sindical Autónomo de Buques Congeladores de Huelva han enviado como prueba de solidaridad y con destino al Fondo Nacional de Ayuda a los siniestrados por la sequía. La entrega tuvo lugar el 4 de mayo de 1973.



Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACION

SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

Toda clase de equipos
electrónicos para buques

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

Radiomar
Significa Garantía

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

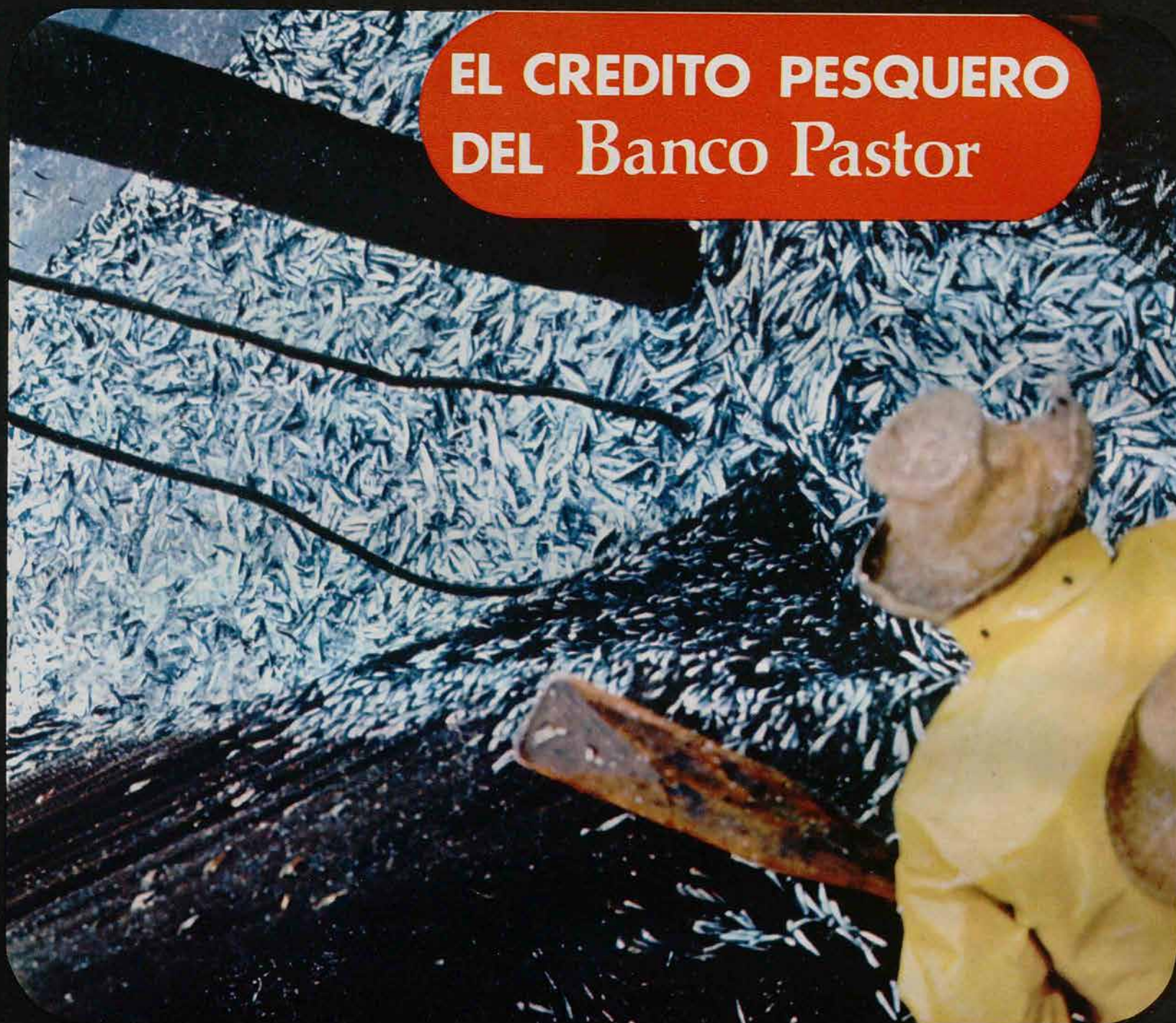
RADIOMAR

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

destinado a los hombres que trabajan en el mar



EL CREDITO PESQUERO DEL Banco Pastor



Destinado a todos los hombres de la Galicia costera, EL BANCO PASTOR tiene establecido el CREDITO PESQUERO para ayudarles a resolver cualquier problema de su trabajo en el mar. Reparación de embarcaciones, modernización y compra de aparejos de pesca, motores, etc. Por eso el BANCO PASTOR como ayer, hoy y mañana, pone al servicio de los hombres del mar EL CREDITO PESQUERO, con **TRAMITE EN 48 HORAS, AMORTIZABLE HASTA 36 MESES, MEDIANTE PAGOS TRIMESTRALES Y POR LA CUOTA QUE LE RESULTE MAS COMODA.**



Banco Pastor

con Galicia hacia el futuro

Aprobado por el Banco de España n.º 9.388/3