

hoja del mar

Número 108

AÑO X • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • OCTUBRE 1974

- 
- LANGOSTINOS DEL MAR MENOR.
 - CUDILLERO: MAR Y MONTAÑA.
 - CONCHAS TROPICALES.
 - EL MARISCO DE LA REGION SUDATLANTICA.

LA MAR Y SUS SELLOS



EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE OCTUBRE

Este año se cumple el primer centenario de la Unión Postal Universal, organismo supranacional que se ocupa de todo lo relacionado con el correo y el tráfico postal entre los países. Su eficacia no merece la menor duda, pues incluso en épocas de crisis mundiales, como, por ejemplo, guerras, el correo ha seguido circulando. Hoy día forma parte del cuadro de las Naciones Unidas y es uno de sus organismos técnicos especializados, cuya sede está en la ciudad suiza de Berna, ya que el protocolo que sirvió para crear la Unión Postal Universal se firmó en dicha población de la Confederación Helvética. España fue uno de los miembros fundadores de dicho organismo, y precisamente su VII Congreso tuvo lugar en Madrid, haciendo en dicha ocasión una emisión en donde figura el Palacio de Comunicaciones inaugurado para tal reunión.

Todos los países del mundo hacen sellos dedicados a este centenario y, naturalmente, nuestras autoridades postales han dispuesto que el día 9 de octubre se pongan a la venta y circulación dos sellos con dibujos de tipo alegórico, con valores de dos y ocho pesetas y tiradas de 10.000.000, estampados en huecograbado multicolor.

La segunda serie de este mes es la ya permanente dedicada a la Hispanidad, y la de este año es en honor de la República Argentina. La misma se forma así: una peseta, casa del virrey Sobremonte, en la ciudad de Córdoba; dos pesetas, el Cabildo de Buenos Aires, según una estampa de 1829 (es decir, a poco de haber conseguido Argentina su independencia); cinco pesetas, ruinas de la misión de San Ignacio de Miní, regentada por los jesuitas y magnífico edificio del siglo XVIII, aunque hoy esté en estado lamentable, y diez pesetas, Martín Fierro, el arquetipo del gaucho ar-

gentino y personaje central de la más grande obra de la literatura argentina. La realización es también en huecograbado multicolor y para cada una de las tasas se hace una tirada de 8.000.000 de unidades.

LA EXPOSICIÓN ESPAÑA '75

Las distintas Comisiones encargadas de la organización de esta exposición de carácter internacional, y que tendrá lugar en Madrid en el mes de abril del año próximo, están centrando sus cometidos, y así, aquella encargada de la selección de las personalidades que han de componer el Jurado que discriña los galardones de dicha muestra mundial ya ha dado los nombres de los componentes. Son en total cuarenta y ocho los elegidos, con la particularidad de que se ha dado una amplia representación a los países hispanoamericanos, pues hay nueve jurados entre los nombrados. España también dispone del mismo número y el resto corresponde a veintiún países de Europa y Asia y, además, otros cuatro son directivos de la Federación Internacional de Filatelia, bajo cuyo patrocinio se celebra la exposición, la cual, por su parte, tiene el refrendo oficial del Gobierno de la nación.

Por su parte, la Comisión de Propaganda lleva una gran actividad, pues bien se sabe que hoy día una promoción cara al público es totalmente indispensable, con el fin de atraer a éste. Esta Comisión ha organizado que un día saldrá de la ciudad italiana de Bérgamo una diligencia que, recorriendo una ruta a través de Italia, Austria, Alemania, Bélgica, Francia y España, llegue a Madrid el día de la inauguración de la exposición. La razón de esta diligencia es un homenaje a la familia Taxis, que eran los

correos imperiales organizados por Carlos I de España y V de Alemania.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

PRINCIPADO DE MONACO.—En amplio grupo, reproduciendo cuadros, hay dos sellos de uno y dos francos, en donde figuran éstos: Inundación de «Port Marly», de Sisley, y «Sol sobre las aguas», de Monet. Este segundo, del más puro estilo impresionista, se hace por cumplirse en este año el centenario del comienzo de esta celebrada y tan admirada escuela pictórica.

ISLAS COMORES.—Vista de la playa de Moya, los acantilados de Chiconi y el puerto de Mamutzu, figuran, respectivamente, en 20, 35 y 90 francos CFA.

NUEVA CALEDONIA.—Con ocasión del segundo centenario del descubrimiento de estas islas, hay una serie de 20, 25, 28, 30 y 36 francos CFP., en donde figuran: el capitán de Navío Cook, La Perouse, el marinero francés del siglo XVIII, D'Entrecasteaux, y Dumont d'Urville. Junto a las efigies de estos marinos están los buques de su mando.

NUEVAS HEBRIDAS.—El segundo centenario del descubrimiento de este archipiélago significa una banda de 3,35 céntimos y un efecto de 1,15 francos-oro, llevando, como puede observarse por la ilustración, cada ejemplar un dibujo distinto.

GABON.—En un nuevo valor de la vigente serie general y que es de 30 francos CFA, figura una embarcación indígena, una piragua navegando por el río Ogooué.

NIGER.—En grupo dedicado al centenario de la Unión Postal Universal figuran distintos medios de transporte, y en el de 150 francos CFA, está un buque de carga y pasaje.

GUERNSEY.—Cuatro cuadros de Renoir figuran, respectivamente, en 3, 5 1/2, 8 y 10 peniques, siendo los tres primeros dedicados a la mar, pues están los acantilados de Cradle Rock, la bahía de Moulin-Huet y «Mujer sentada al borde de la mar».

MALTA.—Su serie relativa al centenario de la U.P.U. es de 1,3, 5, 7,5 y 50 céntimos, figurando en el segundo un buque mixto de vapor y vela.

ISLA DE MAN.—Con tasa de 3 1/2, 4 1/2, 8 y 10 peniques, se recuerdan pasajes de su Historia, y, claro es, se trata de las invasiones de los vikingos.

FALKLAND ISLANDS.—Sobre el centenario de la U.P.U. se han hecho efectos de 2, 5, 8 y 16 peniques, mostrando el dibujo de éste un buque de vapor, y en el 5 d., una goleta.

GILBERT Y ELLICE.—Ya esta Administración anuncia su serie navideña, y es de 4, 10, 25 y 35 centavos. En todos va una embarcación indígena a vela.

SAMOA.—También tiene su emisión sobre la U.P.U., y es de 8, 20, 22 y 50 sene. En el segundo hay un buque de carga atracado al puerto de la capital de este Estado.

ISLAS VIRGENES.—Cristóbal Colón, Walter Raleigh, Martin Forbisher y Francis Drake muestran sus efigies en 5, 10, 25 y 40 centavos.

«ROL» DE FILATELISTAS DE «HOJA DEL MAR»

Ya nos han llegado numerosos boletines de filatelistas lectores de nuestra revista y empezamos, por lo tanto, su publicación, que seguirá en números sucesivos.

Torres Rebajes, Luis: Relosillas, 2, 5.^o, 1.^o Málaga. Colecciona España.

Solino Regueira, Manuel: E. Vicente, 50, 3.^o Bueu (Pontevedra). Mundial.

Gea Castel, Carlos: Concepción Arenal, número 124, 3.^o, 3.^o. Barcelona-16. España.

Seijo León, Nancy: Avda. de América, número 4, 1.^o-D. Cartagena (Murcia). España. Grecia. Estados Unidos.

Briones Berridy, Urbano: Durantes. Villagarcía de Arosa (Pontevedra). España. Francia. Gran Bretaña. Alemania. Italia. Estados Unidos.

Andréu Martínez, Alberto: Junta del Puerto. Tarragona. Buques.

Ulecia Mascias, Javier: Paseo de la Concepción, 5. Pozuelo de Alarcón (Madrid). Buques.

Argüelles Fernández, Germán: Instituto Social de la Marina. Gijón (Oviedo). España y tema Europa.

Macías Martínez, Manuel: Café Martínez Navia (Oviedo). Buques y tema sobre la mar. ■ LUIS MARÍA LORENTE.



COMUNICADOS DE «HOJA DEL MAR»

Correspondencia.—Toda correspondencia dirigida a «Hoja del Mar», para cualquiera de sus secciones, debe enviarse a esta dirección: Génova, 24. Madrid-4.

Para poder efectuar una más correcta distribución de la correspondencia a las distintas secciones de la revista, rogamos que en el sobre se indique claramente a cuál de ellas afecta. Así, debajo de «Director de "Hoja del Mar"», debe reseñarse «Para la sección filatélica», o «Para Administración», o «Para Redacción», o «Para cartas del director», o «Para publicidad», o «Para Suscripciones», etc.

Suscripciones y cambios de domicilio.—Una vez más

hemos de advertir que cuando un suscriptor cambie de domicilio, si desea seguir recibiendo la revista debe indicarnos su nueva dirección para la correspondiente alta, pero también la antigua, para que podamos dar la baja de la misma.

Por otra parte, recordamos que la suscripción a «Hoja del Mar» para nuevas altas está cerrada.

Colaboración espontánea.—«Hoja del Mar» no se compromete a publicar las colaboraciones de cualquier tipo que no hayan sido solicitadas, ni mantendrá correspondencia sobre las mismas.

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

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
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irízar. Cádiz: Cristina Chillida. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Valencia: Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Míguez. Düsseldorf: Ángel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Coury Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Ángel Sánchez Harguindegay.

Publicidad: Jorge Jiménez Smedou.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Carmen Llorca Giménez.

Director:

Joaquín Vidal

hoja del mar

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5

Depósito legal, M. 16.516-1963

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

Madrid.—A propuesta de la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, el Consejo General del Organismo ha acordado conceder las siguientes medallas al Mérito Social Marítimo:

Doña Ana Aguado Escámez.—Medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata. Su esposo y dos hijos perecieron en accidente de trabajo al hundirse la embarcación "Galdeano Joya", de la que eran tripulantes. Se le concede también una ayuda económica.

Don José Luis Vilas Miranda.—Categoría de plata. Cuenta con sesenta y nueve años de edad y su profesión ha sido y es la de pescador, no obstante haberse amputado los dos pies en 1956. Se le concede también ayuda económica.

Don Felipe Fontanet Roure.—Categoría de plata. Patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Denia, gracias a su actuación, con riesgo de su vida, salvó a la embarcación "Damián Blasco".

Don Paulino Cordero Alonso.—Categoría de bronce. Tiene ochenta y tres años de edad y cuenta con sesenta y ocho de navegación. Se le concede también ayuda económica.

Don Laureano Rodríguez Moro.—Categoría de bronce. Comenzó a trabajar en el buque "Vizcaya" en 1908 y simultaneó su trabajo con estudios, jubilándose de maquinista naval. Se le concede también una ayuda económica.

Don Enrique Reguero Rentería.—Categoría de bronce. Desde 1928 ha prestado servicios ininterrumpidos en la compañía Ybarra, permaneciendo, por tanto, en la misma empresa cuarenta y un años. Se le concede también una ayuda económica.

Don Vicente Zaragoza Martínez.—Categoría de bronce. Es el pensionista de mayor edad en el régimen especial del mar de la Seguridad Social. Nació en agosto de 1878, y no fue dado de baja por enfermedad en ninguna ocasión. Se le concede también una ayuda económica.

Cooperativa de Viviendas Estrella del Mar.—Categoría de bronce. Ha construido en el puerto de Santa María 176 viviendas para pescadores e instalaciones sociales. Se le concede también una ayuda económica.

Asimismo, y a propuesta del presidente del ISM, el Consejo General acordó conceder la medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata a los siguientes funcionarios del Organismo, por los relevantes méritos que en ellos concurren:

Don Manuel Pérez de la Barreda.—Fue delegado provincial del Organismo en Tenerife, en 1948 se le designó delegado regional de Canarias, y en 1965, delegado provincial de Las Palmas. De la mis-

HAN SIDO CONCEDIDAS POR EL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.

MEDALLA DE PLATA A DOÑA ANA AGUADO, QUE PERDIÓ A SU ESPOSO Y DOS HIJOS EN UN NAUFRAGIO, Y MEDALLAS DE PLATA O BRONCE A DIVERSOS TRABAJADORES DEL MAR.

ma provincia, y desde 1971 a enero de 1974, secretario general del ISM.

Don Hermanegildo Baylos Corroza.—En enero de 1944 fue nombrado jefe de Servicio, y creada en diciembre del mismo año la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, integrada en el ISM, fue designado director de la misma, cargo que desempeñó ininterrumpidamente hasta 1970. En aquel año se le nombró director de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y en 1971, con la desaparición de las entidades integradas en el Instituto, pasa a ocupar la jefatura de la Asesoría Jurídica del mismo, que ha ejercido hasta su reciente jubilación.

Don José Garay Barberán (a título póstumo).—En 1924 fue nombrado médico de accidentes de trabajo del pósito de pescadores El Progreso, de Valencia, y en 1927 se le asigna el mismo cometido en el pósito María Auxiliante. Posteriormente se le nombra médico de socorros mutuos de la Cofradía de Pescadores de Valencia y de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y en 1942, inspector médico de esta entidad. Con carácter voluntario y gratuito se hizo cargo de la organización de la asistencia sanitaria a los pescadores de la provincia, y en 1947 consolida su situación como médico del Seguro de Enfermedad en el ISM. Falleció en 1968.

(Más información, en la página 5.)

VACACIONES PARA TRABAJADORES DEL MAR Y SUS FAMILIAS

MADRID.—Por el Instituto Social de la Marina se van a celebrar unas jornadas de descanso para trabajadores del mar y sus familias, con la colaboración de los Sindicatos de Pesca y Marina Mercante.

La Organización Sindical ha cedido la residencia de la Obra Sindical de Educación y Descanso de San Lorenzo de El Escorial al Instituto Social de la Marina, para que este organismo pueda celebrar en

ella turnos de descanso para todos los trabajadores del mar y también para sus familias.

Parece ser que habrá varios turnos, el primero de los cuales se proyecta para la primera quincena del próximo mes de diciembre. Los trabajadores del mar y familiares que les acompañen podrán disfrutar de unos días de descanso en El Escorial, y asimismo de un programa de visitas y excursiones a los lugares de mayor interés de la zona.

No se conocen más detalles al respecto, pues en estos momentos se efectúan los trabajos preparatorios para fijar fechas y actividades, pero se sabe que ya está plenamente decidida la celebración de estas vacaciones. Oportunamente se darán a conocer todas las particularidades sobre la inscripción, duración de los turnos, estancias, etcétera.

FURUNO®

**Contribuimos
a la modernización de
la flota pesquera española**



FURUNO le resuelve todas sus necesidades pesqueras ayudándole a conseguir más capturas en menos tiempo, haciendo además, su navegación más segura y rápida. **FURUNO** «todo • en equipos electrónicos marinos para todo tipo de barcos y necesidades.

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.

Medallas al Mérito Social Marítimo

RECOMPENSA AL TRABAJO Y A LA ABNEGACION DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

Doña Ana Aguado Escámez

★ EN EL NAUFRAGIO DEL "GALDEANO JOYA" PERECIERON SU ESPOSO Y DOS DE SUS HIJOS



Doña Ana Aguado Escámez, medalla de plata al Mérito Social Marítimo, perdió en la mar a su esposo y sus dos hijos mayores el 15 de noviembre de 1968, al chocar a la altura de Tarifa la embarcación "Galdeano Joya". En dicha embarcación se encontraba su esposo —que era el armador— y los dos hijos, que ayudaban a su padre en las faenas pesqueras.

La embarcación siniestrada se dedicaba a la pesca marrajera, cuando en aquel fatídico 15 de noviembre le sorprendieron un impresionante temporal e intensa niebla, que la obligaron a ir en busca de refugio. Desgraciadamente, no lo logró, y cuando navegaba rumbo a Barbate de Franco chocó con un arrecife y se hundió, pereciendo en el naufragio sus nueve tripulantes.

Desde entonces, la viuda de Galdeano, doña Ana Aguado, no vive sino para sacar adelante a sus otros cuatro hijos pequeños, de los que dos cursan estudios, en régimen de internado, en el colegio El Picacho, del ISM. Representa esta mujer la angustia de las esposas y madres de tantos hombres de la mar que viven la cotidiana zozobra de la partida hacia un trabajo que es, sin lugar a dudas, una aventura y un riesgo permanentes.

Don José Luis Vilas

★ DURANTE DIECIOCHO AÑOS SE DEDICO A LA PESCA, PESE A FALTARLE LOS DOS PIES

Don José Luis Vilas Miranda, medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata, nació en Cespón-Bolívar en el año 1905. De pequeño padeció un proceso neoplásico en ambos pies, que se agravó, por lo que en 1956 le fueron amputados. Pese a padecer dicha enfer-



medad, desde muy joven fue con su padre a la mar, dedicándose a las faenas de pesca y marisqueo con la continuidad que su enfermedad le permitía.

A pesar de la amputación de sus pies, ha ido siempre a la mar, en un barco de su propiedad, de 5,50 metros de eslora, en el que era patrón y motorista, y con un solo hombre como marinero. En esta actividad ha permanecido hasta ahora, en que a la edad de sesenta y nueve años ha solicitado su jubilación.

El señor Vilas Miranda es hombre que goza entre sus amigos y compañeros de fama de trabajador excepcional y buen profesional, de honrado y hombre de bien.

Don Felipe Fontanet Roure

★ CON RIESGO DE SU VIDA, SALVO DEL NAUFRAGIO A UN PESQUERO



Don Felipe Fontanet Roure, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Denia, medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata. Gracias a su actuación, con riesgo de su vida, salvó de un seguro naufragio la embarcación "Damián Blasco".

En el mes de noviembre de 1972 se produjo un fortísimo temporal en toda la costa de Levante, con olas que barrian totalmente el puerto y los muelles de Denia. Por tales circunstancias, la embarcación "Damián Blasco", que se encontraba amarrada al muelle pesquero, rompió las amarras de proa y las olas hicieron que el casco del barco golpeara fuertemente contra las piedras. En esos momentos pasó por allí, camino de su domicilio, don Felipe Fontanet, que

se percató rápidamente de lo que estaba sucediendo. Sin perder un instante, sirviéndose de las luces del coche —que se dirigía su esposa—, subió a bordo de la embarcación, con grave riesgo de su vida, para intentar amarrarla nuevamente, mientras su hija avisaba por teléfono al armador, de tal forma que cuando éste pudo acudir al lugar del suceso ya llevaba el señor Fontanet una hora a bordo, luchando con todas sus fuerzas para salvar el barco en medio de la tempestad. Acudieron después diversos tripulantes, que con la ayuda de don Felipe Fontanet pudieron subir la embarcación, poner en marcha el motor y atravesar el estrecho canal de salida del muelle hasta refugiarla en el rincón Sudeste del puerto.

Como consecuencia del esfuerzo realizado, el señor Fontanet tuvo que guardar cama durante un mes.

Don Laureano Rodríguez Moro

★ DECANO DE LOS TRABAJADORES DEL MAR JUBILADOS



Don Laureano Rodríguez Moro, medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de bronce, nació en Gijón en 1888. Es en Asturias el decano de los pensionistas del Régimen Especial del Mar. Jubilado en enero de 1952, tiene el título número 77 de beneficiario del extinguido Montepío Marítimo Nacional, del que casi se podría decir que es uno de sus "socios fundadores".

Empezó a navegar como ayudante de máquinas. Compaginó su trabajo con el estudio y en seguida se hizo segundo maquinista naval. Posteriormente llegó a jefe de máquinas.

Pasó apuros en la mar, entre los que destaca el que le sucedió con el "Aurrerá" en el Mediterráneo: Dicho barco navegaba a la altura de Córcega, con cargamento de carbón, el 23 de mayo de 1916, cuando fue detenido por un submarino beligerante, que, emergiendo a poca distancia, disparó un cañonazo por la proa para que pararan la máquina. El comandante del submarino les ordenó lanzar un bote al agua y el capitán y unos marineros se acercaron al submarino, cuyo comandante, al saber la carga, su procedencia y destino, les comunicó a abandonar el barco en un

plazo de quince minutos. Así lo hicieron, en los botes de a bordo. Inmediatamente, el "Aurrerá" fue echado a pique a cañonazos. El submarino remolcó los botes durante un par de horas, rumbo a tierra, pero finalmente cortó amarras. Después de unas veinte horas remando, achicando agua de los viejos botes salvavidas, llegaron a Córcega. En tal situación don Laureano demostró para con sus compañeros un ejemplar comportamiento.

Don Vicente Zaragoza Martínez

★ EL PENSIONISTA DE MAS EDAD DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR



Don Vicente Zaragoza Martínez, medalla de bronce al Mérito Social Marítimo, nació en Altea (Alicante) en 1878. En la actualidad vive en Barcelona. Trabajó desde los catorce años en la Marina Mercante, navegando en once buques, con varios viajes a Hispanoamérica. Ha sido marinero de cubierta, pañolero y contramaestre.

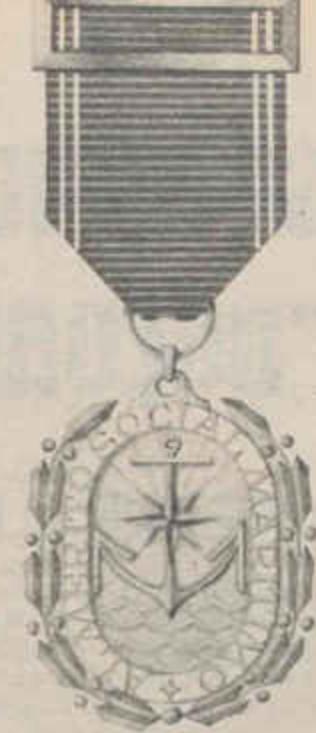
Se jubiló en el mes de enero de 1942. Es el pensionista de más edad del régimen especial de la Seguridad Social de los Trabajadores de la Mar.

Don Enrique Requero Rentería

★ CUARENTA Y UN AÑOS DE SERVICIO EN LA COMPAÑIA IBARRA

Don Enrique Requero Rentería, medalla de bronce al Mérito Social Marítimo, nació en Baquio (Vizcaya) en 1901. Su primer embarque lo realizó en 1928 como carpintero.

En el año 1937 naufragó, siendo carpintero del transatlántico "Cabo Santo Tomé", de la compañía Ybarra, que fue hundido a la altura de Bona como consecuencia de un cañoneo por una escuadrilla militar. En diciembre de 1939 naufragó nuevamente como consecuencia del incendio ocurrido a bordo



del transatlántico "Cabo San Antonio", el cual se hundió a la altura del puerto de Dakar.

Es un hombre extraordinariamente trabajador, y durante los cuarenta y un años que ha permanecido en la misma empresa su comportamiento ha sido ejemplar.

Al iniciar el "Cabo San Roque" su primer viaje, en el año 1957, Enrique Requero ocupa el cargo de primer carpintero, y en él continuó trabajando hasta su jubilación.

Don Paulino Cordero Alonso

★ A LOS OCHENTA Y TRES AÑOS SIGUE PESCADOR, Y LLEVA SESENTA Y OCHO DE NAVEGACIÓN



Don Paulino Cordero Alonso, medalla de bronce al Mérito Social Marítimo, nació en Vigo en el año 1891. Tiene, por tanto, ochenta y tres años de edad, de los que sesenta y ocho estuvo navegando. Está considerado como el más viejo marinero en activo de Europa. Fue jinetear mayor del "Nautilus", primer buque-escuela de la Marina española. Después se dedicó a la pesca con anzuelo por las costas gallegas y portuguesas.

En sus muchos años de navegación sufrió dos naufragios. El primero fue hace unos diecisiete años y el segundo hace catorce. En uno fue salvado en una balsa y en el otro lo arrastraron hasta el barco salvador por medio de un cabo.

En la actualidad trabaja en un palometro que pesca en aguas africanas: Agadir, Safir, Sur de Canarias... Cuando se le habla de por qué sale a la mar, el señor Cordero Alonso contesta: "Ya viudo, sin familia que me retenga en tierra, ¿por qué voy a dejar la mar?". Sólo por su vocación se entrega aún a las faenas de la pesca. También llama la atención, en la vida de este anciano pescador que jamás ha estado enfermo ni de un simple catarro que le hiciese pedir la baja en el trabajo.

SE HUNDIO EL PESQUERO "DOLORES Y FRANCISCO"

★ SUS TREINTA Y TRES TRIPULANTES PUDIERON SALVARSE

BARBATE DE FRANCO (CÁDIZ).—Noticias llegadas a este puerto confirman el hundimiento del pesquero barbateño, matriculado en Ceuta, "Dolores y Francisco", al entrar en colisión con otra embarcación de pesca cuando navegaba por una zona del Atlántico situada al Sur de las islas Canarias.

Igualmente se confirma que toda la tripulación del "Dolores y Francisco", compuesta por treinta y cinco personas, ha sido puesta a salvo y a bordo del "Josefa Santos", el barco al que abordó por causa de la niebla, se dirige ahora al puerto de Arrecife de Lanzarote.

El "Dolores y Francisco" fue construido en 1962. Su casco es de madera, tiene 86 toneladas de desplazamiento y era propiedad de los armadores ceutíes Miguel Cantón Ramírez y Hermanos.

La tripulación la formaban el patrón de altura, natural de Barbate de Franco, Antonio González Vero, y como técnico de pesca iba a bordo el también patrón de altura Manuel Rubio Moreno. El resto de la dotación la integran tres motoristas y treinta marineros. La mayoría de Barbate de Franco y los demás naturales de Conil y Zahara de los Atunes, igualmente pueblos de la provincia gaditana.

El "Dolores y Francisco" estaba dedicado a la

pesca de la sardina en aguas próximas a la costa occidental africana, vendiendo sus capturas a fabricantes de conservas de pescados de las islas Canarias.

LLEGADA A LAS PALMAS

Los treinta y tres naufragos del pesquero "Dolores y Francisco" se encuentran alojados en la Casa del Marino de esta ciudad.

Dicho barco se hundió al chocar con el también pesquero "Josefa Santos", de la flota lanzaroteña. Todos los tripulantes se encuentran sin novedad y comentan que, afortunadamente, hubo mucha suerte, porque el buen estado de la mar facilitó las tareas de salvamento.

En cuanto al accidente, dicen que fue debido a la intensa niebla reinante, lo cual dio lugar a la fuerte colisión, al abordar el "Dolores y Francisco", con su proa, por la banda de babor en su parte media, al "Josefa Santos". La vía de agua se produjo por debajo de la línea de flotación, y aunque se trabajó intensamente para taponarla resultó imposible, porque en cuatro horas el "Dolores y Francisco" se hundió de proa.

Este barco llevaba a bordo 1.800 cajas de sardinas, y esperaba completar el cargamento para regresar al Puerto de La Luz, con el fin de descargarlo.

Está previsto que pronto puedan regresar los naufragos, por vía aérea, a sus respectivos hogares.



FUNERAL EN VIGO POR LAS VICTIMAS

VIGO (De nuestro corresponsal).—En el salón de actos-capilla de la Casa del Mar de esta ciudad se celebró una Misa de funeral en memoria de los dieciocho tripulantes fallecidos a bordo del buque frigorífico "Quo Vadis", de la matrícula de Vigo, que se hundió a causa del fuerte oleaje, en la madrugada del día 31 de julio, cuando navegaba frente al cabo Leven, al Norte de Villa Cisneros. Ofició la ceremonia religiosa el obispo de la

diócesis de Tuy-Vigo, don José Delgado Baeza, y ocupaban la presidencia, con los familiares de los ocho víctimas que tenían su residencia en esta provincia marítima, el almirante Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina; el gobernador civil de la provincia, don Fernando Pedrosa Roldán; general gobernador militar de la Plaza, don Manuel Fernández Posse; alcalde accidental de la ciudad, don Tomás Massó Bolívar; delegado

★ EMBARRANCA EL "RIO PALMA"

ARRECIFE DE LANZAROTE (CANARIAS).—El pesquero "Río Palma", de la flota de Lanzarote, ha embarrancado a causa de la marea baja existente entre el castillo San Gabriel y el primitivo muelle comercial, sufriendo una vía de agua en el casco.

Los motopesqueros "Playa Palmones" y "Juan Ginés" acudieron en su ayuda y lo remolcaron hasta el recinto portuario, donde quedó a salvo.

No hubo que lamentar desgracias personales.

★ MARINERO MUERTO A BORDO

CÁDIZ.—El buque carguero "Pilaruca", que había zarpado de Cádiz con rumbo a Vigo, hubo de regresar al puerto gaditano al descubrirse que uno de sus tripulantes, el contramaestre Severo Alfonsín Insúa, había fallecido en su camarote, al parecer por causas naturales.

El "Pilaruca", que llevaba para Vigo un cargamento de sal, navegaba ya a la altura de cabo San Vicente cuando fue encontrado muerto el contramaestre, por lo que el patrón ordenó de inmediato el regreso a Cádiz para dar cuenta del fallecimiento a las autoridades de marina.

El marinero muerto tenía cincuenta y ocho años, y era natural de Noya (La Coruña). Tras la práctica de la autopsia se determinó que el fallecimiento fue debido a una dolencia de tipo hepático del señor Alfonsín Insúa, cuyo cadáver, convenientemente embalsamado, ha sido trasladado ya a la localidad natal del fallecido.

DIEZ TRIPULANTES ESPAÑOLES MURIERON EN EL NAUFRAGIO

MADRID.—Han muerto los diez marineros españoles que, junto con varios hombres de color, componían la tripulación del pesquero "Harvest Pluto", hundido a cincuenta millas de la Ciudad del Cabo, tras chocar con un mercante griego.

En relación con el hundimiento del pesquero, la dirección de la empresa Pescanova, S. A., en una rueda de prensa celebrada en Vigo, ha facilitado la siguiente nota informativa:

El buque pesquero "Harvest Pluto", perteneciente a la empresa sudafricana Sea Harvest Corporation, filial de nuestra compañía, fue hundido por abordaje del mercante de bandera liberiana "Pearl Merchant".

El buque hundido se encontraba en el momento del abordaje en faenas de arrastre con su pareja el "Harvest Meteor". El capitán inspector de Sea Harvest Corporation, Benjamín Ullán Patiño, dio cuenta telefónicamente del siniestro, informando que las noticias que había recibido indicaban que el buque se hundió pocos momentos después del abordaje, y que desconocía en aquel momento si existían supervivientes.

BUEN MAR

Las condiciones de mar y visibilidad cuando ocurrió el siniestro eran muy buenas. El buque hundido y su pareja arrastraban en aquel momento en dirección Norte-Sur, entre Saldaña Pate y Keat Down. El mercante "Pearl Merchant" navegaba con rumbo contrario, y había salido pocas horas antes de Keat Down.

★ EL BARCO ERA DE UNA EMPRESA SUDAFRICANA FILIAL DE PESCANOVA, Y FUE ABORDADO POR UN MERCANTE LIBERIANO EN LAS CERCANIAS DE CAPETOWN

Añadió en esta primera información que el buque mercante autor del abordaje se encontraba en aquel momento, en unión de otros doce buques de Sea Harvest Corporation, recorriendo la zona del accidente. Colaboraban también en los trabajos de rescate de los tripulantes desaparecidos unidades navales y aéreas de la Armada sudafricana.

UN CADAVER RECUPERADO

En esta comunicación informan que se ha recuperado el cadáver del segundo motorista, Carlos Guillén Ereza.

Durante toda la noche se ha mantenido constante contacto con Sea Harvest Corporation, para conocer nuevas noticias en relación con los trabajos de rescate de los desaparecidos.

Se nos informa que el buque "Harvest Orion" y la pareja del siniestrado, "Harvest Meteor", entraron en su base de Saldaña. El primero de los buques llevaba la balsa salvavidas de la unidad hundida y el segundo el cadáver del motorista, señor Guillén Ereza, que será trasladado a España.

Estas nuevas informaciones, recibidas también telefónicamente del capitán Patiño,

señalan que permanecen siete buques de la compañía Sea Harvest Corporation sobre la zona del siniestro, tratando de recuperar los tripulantes desaparecidos.

Por otra parte, de Sea Harvest Corporation se ha incoado el oportuno expediente ante los Tribunales marítimos sudafricanos, en demanda de las responsabilidades civiles y económicas que del esclarecimiento de los hechos se deriven.

LOS TRIPULANTES

Esta versión telefónica es confirmada por un telex, que se recibe pocos momentos después, en el que se indica que, hasta el momento, no hay supervivientes. A última hora de la tarde, se recibe un nuevo telex, informando que de los catorce tripulantes del buque siniestrado, los diez que a continuación se reseñan eran de nacionalidad española:

Manuel Farina Villares, patrón del pesca, de Ares (La Coruña). Ricardo Rivas Paz, primer motorista, de Riveira (La Coruña). Carlos Guillén Ereza, segundo motorista, de Zaragoza. Francisco Barros Muñoz, cocinero, de Puente Candelas (Pontevedra). Ramón Lojo Martínez, engrasador, de Boiro (La Coruña). José Ferrán Barreiro, marinero,

NUEVA COOPERATIVA PESQUERA EN CATALUÑA

BARCELONA (Especial para "Hoja del Mar"). Ha entrado en servicio en Villanueva y Geltrú la primera embarcación de la Sociedad Cooperativa Pesquera (SOCOPE).

Para celebrar el acontecimiento se reunieron los socios cooperativistas, acompañados de sus esposas, en una visita colectiva a la embarcación y posteriormente en una cena de hermandad. Asistieron también el delegado provincial del ISM y del Crédito Social Pesquero, don Enrique Serra Navarro; delegado sindical comarcal, don Ángel Martínez Alonso; director provincial de la O. S. Cooperación, don Joaquín Fernández Fernández; patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don Eusebio Ferrer Nolla, y delegado local del ISM, don Pablo Palau Cabeza, entre otros invitados.

El presidente de la Cooperativa, señor Álvarez, dio las gracias a todos por la ayuda recibida de entidades y organismos, brindándose por la prosperidad y el éxito de SOCOPE. La embarcación, denominada "La Sardana", de casco de acero, mide 28 metros de eslora y 6,40 de manga, registro bruto de 130 toneladas, equipo propulsor de 800 HP. y una velocidad de 12 millas. La financiación ha sido resuelta en porcentaje importante con préstamos del Crédito Social Pesquero y del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. La tripulación está integrada por socios de la entidad de Villanueva y Geltrú, que hasta ahora trabajaban en otras embarcaciones.

Con ésta son ya dos las cooperativas indus-

★ DENOMINADA "SOCOPE", Y CON SEDE EN VILLANUEVA Y GELTRÚ, HA PUESTO EN SERVICIO SU PRIMER BUQUE, "LA SARDANA", QUE TRIPULAN LOS PROPIOS SOCIOS



triales del mar en Cataluña, siendo la otra la llamada Reyes Católicos, con dos embarcaciones, "Fernando" e "Isabel", y con base en Arenys de Mar, que lleva varios años de actividad y una vida próspera. Ambas han sido impulsadas por la Delegación Provincial del ISM.

HA FALLECIDO MANOLO LEBRÓN

HUELVA.—A consecuencia de un accidente de automóvil ocurrido el domingo 22 de septiembre, falleció en el Hospital Provincial de Huelva don Manuel Díaz González, conocido en la ciudad por el apelativo de Manolo Lebrón. Era funcionario del Instituto Social de la Marina de aquella localidad y gran aficionado al fútbol (en el momento del fallecimiento entrenaba al C. D. Moguer). Su esposa, doña Magdalena Gómez Gutiérrez, que le acompañaba en el vehículo, se encuentra herida de gravedad. Descanse en paz el inolvidable compañero Manolo Lebrón.

DISPOSICIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES PESQUEROS

MADRID.—Se establece la obligatoriedad de aportar bajas en la tercera lista para acceder a la construcción de buques pesqueros.

Para que la Subsecretaría de la Marina Mercante autorice la construcción de buques destinados a la pesca marítima será preceptiva dicha baja de buques o embarcaciones en la cuantía y condiciones que se determine.

Los expedientes de construcción de buques

pesqueros que hayan tenido entrada en la Subsecretaría de la Marina Mercante y Comandancias Militares de Marina con anterioridad a la fecha de vigencia de esta disposición, se tramitarán con arreglo a la legislación que ha regulado la materia hasta ahora.

Así lo dispone un Decreto del Ministerio de Comercio publicado en el "Boletín Oficial del Estado".

EMPEZO LA ZAFRA DE LA CORVINA

ARRECIFE DE LANZAROTE (Canarias).—Cerca de treinta barcos de la flota pesquera de Lanzarote han zarpado de Arrecife con rumbo a la costa africana, y con el objeto de iniciar la captura de la corvina y otras especies en las aguas mauritanas mediante el convenio establecido entre dicho país y España.

Las perspectivas de la referida costera son

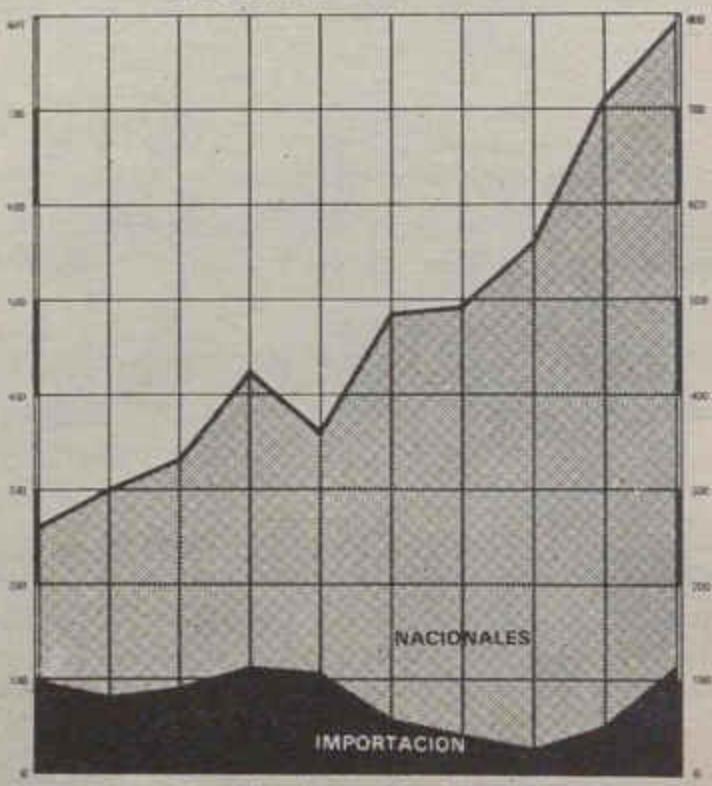
poco favorables debido a los bajos precios que se pagan por las capturas en la capital mauritana, donde se les exige vender según estipula el convenio, mientras que el despacho de las embarcaciones ocasiona cuantiosos gastos.

AUMENTA LA FABRICACIÓN DE MOTORES MARINOS

Dentro de la industria auxiliar de la construcción naval, la fabricación de motores propulsores ha adquirido especial relevancia. De los 222 barcos entregados en el pasado ejercicio, 137 estaban dotados de motores nacionales y 85 con otros tantos procedentes del extranjero; aquéllos con una potencia global de 679.285 bhp, éstos con 112.675, lo que significa que la participación española alcanzó el 85,8 por ciento.

El suministro de motores propios es mayor en los de gran potencia. Hasta 2.000 bhp, de los 149 instalados, 80 llegaron del exterior y 69 de las fábricas nacionales. De 2.001 hasta 23.100 bhp, 73 eran de factura española y sólo cinco importados. Esto significa que el sector está cubriendo perfectamente una demanda que en los últimos años se ha mostrado expansiva. ■ (De "Noticias del Banco de Bilbao".)

EVOLUCIÓN DE LOS MOTORES PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES ENTREGADOS EN CADA AÑO



DEL "QUO VADIS"

accidental de Trabajo, don Ignacio Díaz Rodríguez; comandante militar de Marina, don Guillermo Díaz del Río; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Bruno Otero Deus; delegado provincial de Sindicatos, señor Palacios Hernández; procurador familiar por la provincia, señor Pérez Puga, y otras personalidades, así como numerosos fieles, que llenaban el salón de actos-capilla de la Casa del Mar viguesa. ■ J. R.

EL "HARVEST PLUTO"

de Cangas (Pontevedra), Víctor Peso Peso, marinero, de Puerto Candelas (Pontevedra). José Manuel Peleteiro Castro, marinero, de Bayona (Pontevedra). Enrique Peleteiro Castro, hermano del anterior, marinero.

Los cuatro tripulantes restantes eran tres de nacionalidad sudafricana, cuya filiación no nos ha sido facilitada, y el cuarto, Gerardo Andrade Camones, patrón de costa, de Casma (Perú).



A PUNTO DE ESTRELLARSE

Los tripulantes del pesquero "Agon Countaville", de Cherburgo (Francia), saltan del barco auxiliados por numerosas personas, poco antes de que éste se estrellara contra las rocas en medio de una fuerte tormenta que azotó el canal de la Mancha.

VIVIENDAS POR EL I.

EN LUANCO

GIJON (De nuestro corresponsal).—Se celebró en Luanco el acto de bendición e inauguración de un grupo de veinte viviendas de protección oficial para pescadores, construido por el ISM. Mediante las cuotas de amortización establecidas, asequibles a unas economías modestas, estas espléndidas viviendas pasarán a la plena propiedad de sus beneficiarios. Consta cada una de salón-comedor, tres habitaciones, amplia cocina y cuarto de baño; todos estos huecos dan al exterior, a un exterior dentro de la más atractiva urbanía, residencial, de esta vieja pero cuidadosamente esmerada villa marinera.

Para el acto de bendición e inauguración oficial de estas viviendas había llegado a Luanco en la misma mañana del citado domingo el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, acompañado de su esposa, procedente de Santander. En su presencia, así como de la del comandante militar de Marina de Asturias y esposa, de los delegados provinciales de la Vivienda y del ISM, jefe del Servicio de Fomento Social y presidente del Consejo Provincial del mismo Instituto, alcalde de la villa, secretario del Sindicato Provincial de la Pesca y otras autoridades, los futuros moradores y numeroso público, el cura párroco cumplió la ceremonia de la bendición.

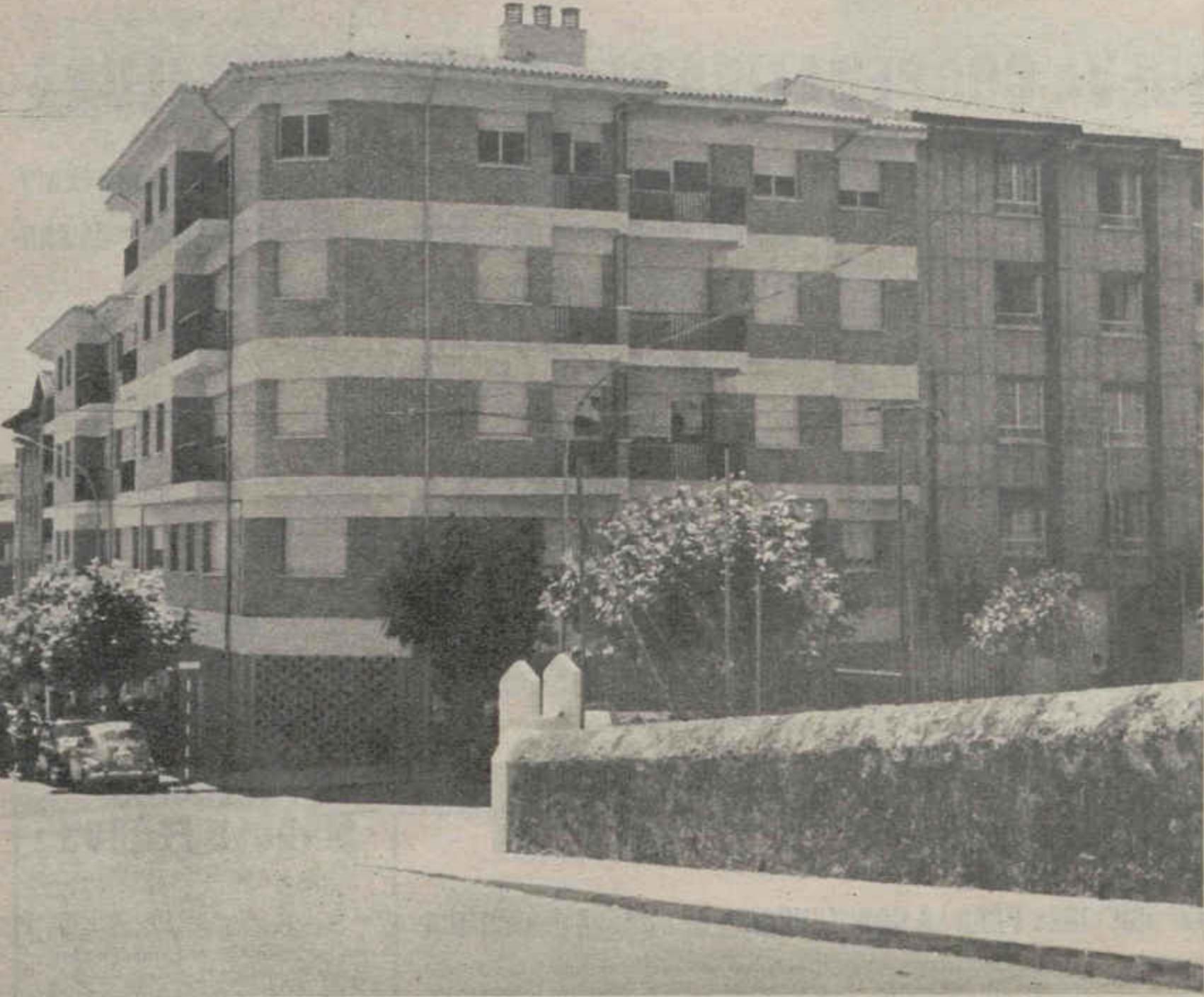
PROYECTOS

El presidente de la Cofradía, don Ángel Lázaro García, hizo los honores a los ilustres visitantes, quienes examinaron con detenimiento los interiores de estas nuevas viviendas, comprobando la perfección de la obra y la aprovechada distribución. En una de éstas, el citado presidente de la Cofradía se dirigió al almirante Fontán Lobé para, en nombre de todos los pescadores y marineros de la villa, expresarle su agradecimiento, tanto por su presencia en el acto como por la constante colaboración que ha hecho posible la solución a la necesidad de viviendas dignas, que se suman a las realizadas en períodos anteriores. Expuso otros proyectos que la Cofradía quiere llevar a cabo con la decisiva ayuda del Instituto Social de la Marina, destacando por el que se pretende la reconstrucción y ampliación del edificio de su patrimonio, que alberga hoy solamente la oficina y lonja, para mejorar estos servicios y disponer en él de un centro, casino o club para los veteranos de la mar, así como ir cubriendo la demanda de nuevas viviendas, "considerando la Cofradía que el mejor servicio a sus asociados y al resto de la marinilla local, raíz del antiguo Gremio de Mareantes y origen de la entidad de hoy, es el de colaborar sin estrechez de miras a su consecución".

El presidente del ISM contestó con emotivas palabras, asegurando que con la colaboración e identificación de esta Cofradía con el Instituto para ese quehacer expuesto, como queda evidenciada con lo hasta ahora realizado, es posible todo, tan justo y necesario para el hombre de mar, y si bien en nuestro extenso litoral queda todavía mucha labor que demanda soluciones rápidas y efectivas en este campo, es indudable que se acortaría el tiempo de aquéllas con tal que se extendiera, como alguna más de Asturias, la ejemplar colaboración de la Cofradía Sindical de Pescadores de Luanco, magníficamente representada por don Ángel Lázaro García.

Después de los actos celebrados, y tras cambiar impresiones con las autoridades, y en un clima lleno de cordialidad y simpatía con las gentes de mar que le rodeaban, el presidente del Instituto Social de la Marina continuó viaje a Ribadeo, donde al siguiente día asistiría también a otra inauguración de viviendas para pescadores de aquel puerto. ■ R. R. M.

Las fotografías que ilustran estas dos páginas corresponden a las viviendas recién construidas en Luanco y al acto de la inauguración. Junto a estas líneas pueden verse dos aspectos de estas viviendas. Y en la página contigua al almirante Fontán Lobé, que presidió el acto, acompañado de su esposa, doña Blanca Suances de Fontán, durante el discurso que pronunció el patron mayor de la Cofradía de Pescadores, don Ángel Lázaro García, el cual expuso los proyectos sociales que tiene la entidad que preside para un futuro inmediato. En la próxima edición esperamos poder ofrecer a nuestros lectores la información gráfica referente a los actos de Ribadeo, material este que no había llegado a la Redacción en el momento de cerrar el número.



PARA PESCADORES CONSTRUIDAS S. M. EN ASTURIAS Y LUGO

LOS ACTOS DE RIBADEO

LUGO (De nuestra Delegación).—En el puerto de Ribadeo se inauguró un grupo de catorce viviendas para trabajadores del mar.

Presidió el acto el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado del jefe del Servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro, y asistieron al mismo el gobernador civil accidental de Lugo, don José de la Torre Moreira; el delegado provincial de Trabajo, don Eduardo García Rodríguez; el delegado provincial del Ministerio de la Vivienda, don Eugenio Basanta Curbera; el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Lugo, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y demás autoridades provinciales y locales.

A continuación, el almirante Fontán pasó

a visitar todas las viviendas inauguradas, interesándose por todos los aspectos de las mismas. A continuación, el presidente del Instituto y demás autoridades se trasladaron al salón de actos de la Cofradía, en donde el presidente del ISM procedió a la entrega de diplomas a los alumnos que aprobaron el curso de rederes, a cuya terminación dirigió unas emotivas palabras a todos los allí congregados, resaltando las virtudes marineras de la provincia de Lugo y en particular las de Ribadeo, haciendo votos para que dicha localidad siguiera su marcha ascendente y dentro del concierto nacional. Ribadeo ocupase siempre el lugar que merece. Terminado el acto de entrega de diplomas, a todos los asistentes les fue ofrecida una copa de vino español.

LOS CARGADORES DEL PUERTO DE GIJON SE NIEGAN A HACER HORAS EXTRAORDINARIAS

GIJON.—Los maquinistas de las grúas de la Junta del Puerto de El Musel se han negado, desde el pasado lunes día 16, a realizar horas extraordinarias fuera de su jornada laboral de trabajo, sin que se sepan las causas de tal determinación, ya que los citados productores no han presentado reivindicación laboral alguna.

★ BASE PESQUERA CUBANA EN VIGO

VIGO.—La compañía Flota Cubana de pesca ha decidido trasladar sus oficinas a Vigo, según fuentes dignas de crédito.

Los buques cubanos que faenan cerca de las costas gallegas, e incluso otros que operan en litorales más lejanos, recalzarán en el puerto vigués para efectuar operaciones de reparación y aprovisionamiento de útiles de pesca y víveres.

La compañía Flota Cubana tenía en principio sus oficinas generales en Las Palmas, posteriormente las trasladó a Bilbao y ahora las ubicará en Vigo.

★ 643 MILLONES DE PESETAS PARA OBRAS EN EL PUERTO DE GIJON

MADRID.—Las obras de defensa interior del rendiello y muelle adosado y las obras de nuevos muelles de La Osa, en el puerto de Gijón, salen a concurso-subasta entre empresas nacionales, cuyos presupuestos ascienden, el primero, a 173.083.141 pesetas, y el segundo, a 470.056.516 pesetas; el plazo fijado es de treinta meses contados desde el comienzo de ellas.

Las proposiciones se presentarán en las oficinas de la Junta del Puerto de Gijón, Claudio Alvergonzález, 32, hasta las trece horas del día hábil siguiente al que se cumplan los veinte a partir de hoy.

Las presentes resoluciones del Ministerio de Obras Públicas aparecen publicadas en el

día de la fecha en el "Boletín Oficial del Estado".

★ EN VINAROZ SE CONSTRUJERA UNA CASA DEL MAR

VINAROZ (Castellón).—Una nueva Casa del Mar será construida sobre terrenos cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento, colindantes a los también cedidos en 1967 para construcción de un centro de enseñanza de patrones y maquinistas de pesca.

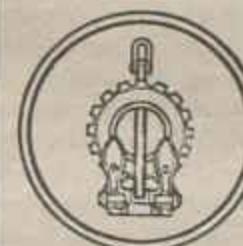
El Ayuntamiento, en sesión plenaria, acordó renunciar durante dos años más al derecho de reversión que el municipio tiene sobre tales terrenos.

★ EL PESQUERO DE LA CORUÑA "CIUDAD DE CRISTAL" LO MANDARA UN CAPITAN FRANCES

LA CORUÑA.—El pesquero coruñés "Ciudad de Cristal", que hace unos días realizó las pruebas oficiales de mar, estará al mando de Louis-Marie Bourgoin, francés, natural de Boulogne Sur Mer, de cuarenta y tres años de edad.

El "Ciudad de Cristal" pertenece a la casa armadora coruñesa Adela y Salvador Correa Meirama, tiene una eslora de 48 metros y un registro bruto de 499 toneladas; el motor principal es de 1.200 HP., y va equipado con los más modernos sistemas para navegación y pesca. Lleva lavandería, planta depuradora de agua, con una capacidad de 1.5 toneladas al día; parque de pesca mecanizado y automatizado; con desvisceradora, descabezadora, abridora y lavadora, así como cintas de transporte. Cuenta con sistema de aire acondicionado y también con sistema para congelación con capacidad para 12 toneladas diarias para el caso de que opere en los mares del Sur de África.

Puede llevar hasta 27 tripulantes, aunque ahora solamente cuenta con 22. Su primera salida será al Gran Sol y a cerca de Noruega.



ASTILLEROS DE HUELVA, S.A.

**Varadas
Reparaciones
Construcciones de buques**

Glorieta Norte, s/n
Teléfonos 21 44 00. Centralita
21 38 28
21 46 51

HUELVA

SATISFACCION EN LOS MEDIOS SINDICALES GADITANOS POR EL PLAN DE EXPLOTACION MARISQUERA DE LA REGION SUDATLANTICA

★ LA PRODUCCION NO PODIA INCREMENTARSE POR PROCEDIMIENTOS NATURALES.

CADIZ (De nuestro corresponsal).—Al aparecer en el "Boletín Oficial del Estado" del día 16 de septiembre el Decreto del Ministerio de Comercio aprobando el Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica (Cádiz-Huelva), grande ha sido la satisfacción en los medios sindicales de la provincia al haber logrado que el Estado aprobara este importante plan sobre el que tanto habían trabajado y en el que habían puesto tanta ilusión y empeño.

La Organización Sindical, por medio del Consejo Económico-Social Sindical de Cádiz, elaboró las "bases para un plan de ordenación y explotación marisquera de la provincia de Cádiz". Magnífico trabajo, que explica de una forma clara y concisa la necesidad de la explotación racionalizada del marisco en este trozo del litoral andaluz, pues es evidente que la evolución económico-social experimentada en la provincia con la elevación del nivel de vida de los últimos años ha roto el equilibrio que había anteriormente entre los factores oferta y demanda, dando lugar a una exhaustiva explotación de los bancos naturales, con riesgo evidente de extinción.

Se han realizado estudios que demuestran que tratar de incrementar la producción por los medios naturales y libres hasta ahora en uso era totalmente inoperante y desfasado. Por ello se hacía preciso racionalizar e industrializar de forma progresiva los actuales yacimientos naturales, pero recurriendo a las más modernas técnicas de cultivo artificial y a la creación de parques y viveros de nueva planta, dirigidos y explotados científicamente y con mano de obra especializada.

La riqueza de mariscos en esta zona es inmensa, pero se estaba perdiendo de modo lamentable al matar las crías por el ansia de sacar más y más, ante la gran demanda. Esta zona sudatlántica es de las menos desarrolladas de España, por eso era un crimen perder una de las positivas riquezas que posee, ya que esta riqueza puede considerarse como uno de los recursos básicos para su desarrollo, pues al incrementarse el nivel de vida de los pescadores llevará aparejado también un mayor nivel técnico, cultural y profesional, así como una disminución de la emigración que tan alto porcentaje produce toda esta zona.

TEXTO INTEGRAL DEL DECRETO

Por necesidades de ajuste, el texto integral del Decreto por el que se aprueba el Plan de Explotación Marisquera y Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica, se publica en la página 13 de la presente edición.

PREOCUPA EN EL MUNDO EL DESARROLLO DE LAS FLOTAS PESQUERAS

PORQUE, NO EXISTIENDO VEDAS EFECTIVAS SOBRE LAS CAPTURAS, SE ESTAN EXTINGUIENDO LAS ESPECIES

Manifestaciones del presidente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca.

Entre los armadores de buques de pesca de todo el mundo existe una honda preocupación, pues el desarrollo experimentado por las flotas pesqueras no tiene, proporcionalmente, relación con los aumentos de capturas, notablemente inferiores. "Aunque cuantitativamente todos los países, o casi todos, han superado las cifras de años anteriores", ha manifestado a la agencia Logos don Domingo Rodríguez Moreno, presidente de la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca y presidente hasta hace unos días de la Federación Europea de Pesca de Europa occidental que ha celebrado recientemente en Estocolmo su veinticinco aniversario, pasando la presidencia a Mister Oberg, representante de Suecia en la Federación Europea.

"NUESTRAS COSTAS SON NULAS"

Otro tema de especial interés tratado en la reunión de Estocolmo fue el referido a las aguas jurisdiccionales, subrayándose el frecaso de la Conferencia de Caracas ante el egoísmo de quienes disponen de bancos de pesca dentro de sus aguas, frente a los que carecen de ellas. Concretándose en España, manifestó que nuestras costas son casi nulas, aun dentro de las 200 millas, lo que obliga a nuestros pescadores a buscar recursos en otras aguas, especialmente en el banco sahariano, que, como se sabe, han de compartir con embarcaciones de otros países.

IDEAL: 12 MILLAS Y 186 CON CANON

"Para nosotros sería una suerte que prosperara la idea apuntada en la Conferencia de Caracas de establecer aguas jurisdiccionales sobre 12 millas y las 186 millas restantes, pagando un canon al país al que le corresponden, pues ello garantizaría la posibilidad de poder pescar. Pero esta idea no

cumplió, por lo que habrá que esperar a la Conferencia de Ginebra, a celebrar próximamente, para ver si llega a acuerdos concretos y definitivos".

MAS AYUDA

El señor Rodríguez Moreno, que estuvo presente en la reunión de Estocolmo, acompañado de los señores Castab Suárez, presidente del grupo de Cádiz, y del asesor señor Bragado, manifestó que el costo de los materiales y el crecimiento del precio del gas-oil fue otro de los temas de preocupación y estudio por parte de los reunidos. Refiriéndose a España, recordó la necesidad de disponer de más ayudas que tiene la flota pesquera. "En estos momentos —afirmó—, ser armador de buques es una desgracia indecible. Es de titanes permanecer al frente de una empresa pesquera, porque hay muchos intereses creados y son muchos los inconvenientes que existen para prosperar". Afirmó que el 80 por 100 de los casos, la pesca no es negocio, y que el 60 por 100 de nuestra flota pesquera está en venta. ■ LOGOS.

INCREMENTO EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—La actividad del mercado internacional de fletes se ha visto moderadamente incrementada por la aparición de Ordenes del Gobierno de la India para comenzar su programa de importaciones de granos de los Estados Unidos, según informa Fletamar.

Asimismo, los chinos han fletado algún tonelaje y siguen abiertos para nuevos embarques, todo lo cual contribuirá, sin duda, a estabilizar primero y mejorar después el índice medio de fletes en este sector del Atlántico Norte, que por lo demás registra algunas operaciones de interés, como son un buque de 17.000 toneladas, con grano, desde los Grandes Lagos al Norte de España. También desde Sudamérica se registra alguna operación, como la de un buque de 21.000 toneladas con grano pesado desde Paranagua al Continente.

Estos fletes denotan una estabilidad del mercado, lo que mantiene la esperanza de una recuperación sustancial a partir del próximo otoño, con excepción de los petroleros, que siguen afrontando una crisis acusadísima.

sus experiencias de cría del langostino, que se han ampliado estos últimos años con las de cría del camarón.

Dada la producción de langostinos obtenida, y ante la imposibilidad de mantener en las pequeñas instalaciones del Laboratorio el total de dicha producción, se han soltado al mar, en el lugar denominado "La Casilla", entre Castellón y Benicasim, un millar de jóvenes langostinos de tallas comprendidas entre 8 y 10 centímetros.

Con la construcción en Torresal de una gran planta de acuicultura, según contrato establecido entre la Diputación Provincial y el Instituto de Investigaciones Pesqueras del Patronato Juan de la Cierva, se espera aumentar con mucho el número de langostinos utilizados en la repoblación de las zonas costeras.

NUEVO CONGELADOR

HUELVA.—Con destino a la flota pesquera de la costa del Sur ha sido botado el mayor buque congelador de los construidos hasta ahora en la factoría de Astilleros de Huelva.

Se trata del "Seo Yang", cuyas principales características son éstas: eslora, 64 metros, y capacidad para 840 toneladas de peso muerto.

Una vez bendecido el nuevo buque congelador, en un acto al que asistieron las autoridades de Marina, fue lanzado al agua.

★ CASTELLON: REPOBLACION DEL MAR CON LANGOSTINOS

CASTELLON.—El Laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de nuestro Grao sigue

TITULOS PROFESIONALES DE LA MARINA MERCANTE Y PESQUERA

• POR DECRETO DEL MINISTERIO DE COMERCIO, SE ESTABLECEN LOS NUEVOS TITULOS, ATRIBUCIONES Y CONDICIONES PARA SU OBTENCION.

El «Boletín Oficial del Estado» del pasado 16 de septiembre publicó un importante Decreto sobre las titulaciones profesionales de Marina Mercante y Pesca, y atribuciones (en muchos casos, ampliadas), con expresión en condiciones para cada uno de los aludidos títulos, cuyo texto íntegro reproducimos a continuación:

El tiempo transcurrido desde la promulgación del Decreto seiscientos veintinueve mil novecientos sesenta y tres, de catorce de marzo, sobre títulos profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, el progresivo aumento de tonelaje de los buques, así como el correspondiente incremento en las potencias de sus equipos propulsores y evolución de los mismos, aconsejan reconsiderar los títulos por aquél establecidos, sus atribuciones y las condiciones preceptivas para su obtención, acomodando todo ello a las características de los buques que hoy realizan similares tráficos o navegaciones que las señaladas en el referido Decreto, modificando por otra parte la designación de tonelajes y potencias de acuerdo con las denominaciones internacionales aceptadas.

La ampliación de atribuciones que para algu-

nos títulos se establecen en este Decreto se justifican por una parte en función de la mejora de los elementos de navegación de que disponen los buques; por otra, por las exigencias del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como por la mayor eficacia de los equipos propulsores que para potencias iguales o mayores que las establecidas actualmente se han reducido, y simplificado su manejo.

En su virtud, en uso de la atribución señalada en la Primera Disposición Final de la Ley ciento cuarenta y cuatro mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre a propuesta del Ministerio de Comercio, de acuerdo con el dictamen de la Junta de Enseñanzas Náuticas y de Formación Profesional Nauticopesquera, y del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, y previa deliberación del Con-

sejo de Ministros en su reunión del día nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro.

DISPONGO:

Artículo primero.—Los Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca serán los siguientes:

Uno. Capitán de la Marina Mercante.
Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.
Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante.
Patrón Mayor de Cabotaje.
Patrón de Cabotaje.
Dos. Capitán de Pesca.
Patrón de Pesca de Altura.
Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral.
Patrón de Segunda Clase de Pesca Litoral.
Tres. Maquinista Naval Jefe.
Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.
Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante.

Mecánico Naval Mayor.

Mecánico Naval de Primera Clase.

Mecánico Naval de Segunda Clase.

Artículo segundo.—Las atribuciones que confieren los títulos para Cargos de Mando, de Puente o Cubierta, en los buques mercantes de carga o pasaje, y las condiciones para obtenerlos, serán las siguientes:

Uno. Capitán de la Marina Mercante.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques mercantes dedicados a cualquier clase de navegación, sin limitación de tonelaje.

b) Enrolarse como Oficial, en sus diferentes categorías, en cualquier clase de buque mercante y de navegación.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.

b) Haber cumplido seiscientos días de embarque; de éstos, trescientos en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Dos. Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques mercantes dedicados a cualquier clase de navegación, hasta mil quinientos noventa T. R. B. (Toneladas de Registro Bruto).

b) Enrolarse como Oficial, en sus diferentes categorías; en cualquier clase de buque mercante y de navegación.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante.

b) Haber cumplido doscientos cincuenta días de embarque en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

Tres. Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante.

A. Atribuciones.

a) Enrolarse como Oficial, en sus diferentes categorías, en buques mercantes dedicados a cualquier clase de navegación, con excepción de la de Primer Oficial en aquellos cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante.

b) Enrolarse como Primer Oficial en buques mercantes dedicados a cualquier clase de navegación, cuyo mando corresponda a Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.

B. Condiciones.

a) Haber aprobado los cursos de la carrera de Náutica, Sección de Puente, realizado las prácticas de mar integrantes de la misma y superado el examen correspondiente.

Cuatro. Patrón Mayor de Cabotaje.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje, hasta setecientas T. R. B., cuando conduzca menos pasajeros que dotación, dentro de la zona comprendida entre los paralelos sesenta grados Norte y treinta y cinco grados Sur, incluido el golfo de Botnia, y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este.

b) Mando de buques hasta doscientas T. R. B. dedicados al transporte de pasajeros con un aforo máximo de doscientos cincuenta, dentro de la zona señalada en las atribuciones del Patrón de Cabotaje, siempre que navegue en todo momento a menos de tres millas de la costa y en períodos restringidos.

(Se entiende por navegación en períodos restringidos las que se efectúan entre los límites siguientes:

Primero.—Desde uno de abril hasta treinta y uno de octubre, ambos inclusive.

Segundo.—Desde una hora antes del orto del Sol hasta una hora después del ocaso.)

c) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques cuyo mando corresponda a Patrón Mayor de Cabotaje.

d) Enrolarse como Auxiliar de Puente en buques mercante mandado por Capitán o Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Patrón de Cabotaje.

b) Haber cumplido trescientos días de embarque en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Cinco. Patrón de Cabotaje.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje hasta doscientas T. R. B., cuando conduzcan menos pasajeros que dotación, dentro de la zona comprendida entre los paralelos cincuenta y dos grados Norte y veinte grados Norte y los meridianos veinte grados Oeste y diez grados Este.

b) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques cuyo mando corresponda a Patrón Mayor de Cabotaje o Patrón de Cabotaje.

NUEVO PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I.S.M. EN LUGO

● EL VICESECRETARIO GENERAL DEL ORGANISMO DIO POSESIÓN DEL CARGO A DON CARLOS FIGUEROA DORREGO.



El señor Figueroa pronuncia la fórmula del juramento.



Don Gerardo Harguindeguy, durante el discurso que pronunció en el acto de toma de posesión del nuevo presidente del Consejo Provincial del ISM en Lugo.

Tras el acto de juramento y toma de posesión del nuevo presidente, el señor Harguindeguy se reunió con los representantes de las Cofradías de Pescadores lúncenses, con los miembros del Consejo, autoridades y representaciones de los diversos organismos provinciales que habían llegado a la capital de la provincia para asistir a la toma de posesión del señor Figueroa Dorrego. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

(Pasa a la pág. siguiente)

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, EN LA BAZAN

El presidente y ministros del Gobierno durante la visita que realizaron en El Ferrol del Caudillo a las instalaciones de la empresa nacional Bazán. En la fotografía, ante la maqueta, donde puede contemplarse una panorámica general de dichas instalaciones. (Foto: EUROPA PRESS.)



(Viene de la pág. anterior)

c) Enrolarse como Auxiliar de Puente en buques mercantes mandados por Capitán o Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante.

(Para desempeñar el mando o enrolarse como Auxiliar de Puente es condición indispensable haber cumplido en plaza de Patrón Subalterno en buque nacional doscientos cincuenta días de embarco.)

B. Condiciones.

a) Estar inscrito en Marina.
b) Haber cumplido cuatrocientos días de embarco.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

Artículo tercero.—Las atribuciones que confieren los títulos para cargos de mando en los buques y embarcaciones dedicadas a las faenas de pesca, y las condiciones para obtenerlos serán las siguientes:

Uno. Capitán de Pesca.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques pesqueros dedicados a cualquier clase de pesca, sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa.

b) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques pesqueros dedicados a cualquier clase de pesca.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Patrón de Pesca de Altura.

b) Haber cumplido seiscientos días de embarco; de éstos, trescientos como mínimo en buque pesquero nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Dos. Patrón de Pesca de Altura.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques pesqueros hasta setecientas T. R. B., dedicados a la pesca litoral o a la de altura dentro de la zona comprendida entre los paralelos sesenta grados Norte y treinta y cinco grados Sur y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este.

b) Mando del segundo barco de pareja en Pesca de Gran Altura, siempre que no rebase las setecientas T. R. B.

c) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques dedicados a cualquier clase de pesca.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral.

b) Haber cumplido trescientos días de embarco en buque de pesca nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Tres. Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques pesqueros hasta doscientas T. R. B., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de la zona comprendida entre los paralelos cincuenta y dos grados Norte y veinte grados Norte y los meridianos veinte grados Oeste y diez grados Este.

(Para desempeñar este mando es condición indispensable haber cumplido en plaza de Patrón Subalterno un mínimo de doscientos cincuenta días de embarco en buque pesquero nacional.)

b) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques dedicados a la Pesca de Altura o de Litoral.

B. Condiciones.

a) Estar inscrito en Marina.

b) Haber cumplido cuatrocientos días de embarco en buque de pesca.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

(Los candidatos que estén en posesión del título de Patrón de Segunda Clase de Pesca Litoral no necesitarán más condición que haber aprobado el examen correspondiente.)

Cuatro. Patrón de Segunda Clase de Pesca Litoral.

A. Atribuciones.

a) Mando de buques pesqueros hasta setenta y cinco T. R. B., dentro de una de las regiones pesqueras siguientes y a una distancia de la costa que no excederá en ningún caso de las sesenta millas.

1. Región Cantábrica.—La zona litoral comprendida entre los paralelos cuarenta y cinco grados Norte y treinta y nueve grados Norte.

2. Región Atlántica.—La zona litoral comprendida entre los paralelos cuarenta y cinco grados Norte y treinta y nueve grados Norte.

TITULOS PROFESIONALES DE LA MARINA MERCANTE Y PESQUERA

dida entre los paralelos treinta y nueve grados Norte, veintiún grados Norte y el meridiano de Punta Europa, y la de las islas Canarias.

3. Región Mediterránea.—La zona litoral comprendida entre el estrecho de Gibraltar (meridiano de Punta Europa) y el meridiano seis grados Este, y la de las islas Baleares.

(Para desempeñar este mando es condición indispensable haber cumplido en plaza de Patrón Subalterno trescientos días de embarco en buque de pesca nacional.)

b) Enrolarse como Patrón Subalterno en buques dedicados a la pesca litoral.

B. Condiciones.

a) Estar inscrito en Marina.

b) Haber cumplido cuatrocientos días de embarco en buque de pesca.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

Artículo cuarto.—Las atribuciones que confieren los títulos del personal de máquinas en los buques y embarcaciones mercantes y de pesca y las condiciones para obtenerlos serán las siguientes:

Uno. Maquinista Naval Jefe.

A. Atribuciones.

a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en cualquier clase de buque mercante o de pesca, sin limitación de potencia.

b) Enrolarse como Oficial de Máquinas en sus diferentes categorías en buques mercantes o de pesca, sin limitación de potencia.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.

b) Haber cumplido seiscientos días de embarco; de éstos trescientos como mínimo en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Dos. Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.

A. Atribuciones.

a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques mercantes o de pesca, de potencia hasta cuatro mil CV.

b) Enrolarse como Oficial de Máquinas, en sus diferentes categorías, en buques mercantes o de pesca, sin limitación de potencia.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante.

b) Haber cumplido doscientos cincuenta días de embarco en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

Tres. Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante.

A. Atribuciones.

a) Enrolarse como Oficial de Máquinas, en sus distintas categorías, en buques mercantes o de pesca, sin limitación de potencia.

B. Condiciones.

a) Haber aprobado los cursos de la carrera de Náutica, Sección de Máquinas, realizados las prácticas de mar integrantes en la misma y superado el examen correspondiente.

Cuatro. Mecánico Naval Mayor.

A. Atribuciones.

a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión, de potencia hasta dos mil CV., a excepción de los buques cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante.

(Para poder desempeñar este cargo es condición indispensable haber cumplido, en plaza de

Mecánico Naval de Primera Clase o Mecánico Naval Mayor, un mínimo de ciento cincuenta días de embarco en buques del mismo sistema de propulsión —vapor o motor— al de aquél a cuyo cargo de Jefe de Máquinas se aspire.)

b) Enrolarse como Mecánico en buques de cualquier sistema de propulsión cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor.

c) Enrolarse como Auxiliar de Máquinas en buques cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Maquinista Naval Jefe, u Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Primera Clase.

b) Haber cumplido trescientos días de embarco en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Cinco. Mecánico Naval de Primera Clase.

A. Atribuciones.

a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión de potencia hasta novecientos CV., a excepción de aquellos cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante.

(Para poder desempeñar este cargo es condición indispensable haber cumplido en plaza de Mecánico Naval de Primera o Segunda Clase un mínimo de doscientos cincuenta días de embarco en buque nacional del mismo sistema de propulsión —vapor o motor— al de aquél a cuyo cargo de Jefe de Máquinas se aspire.)

b) Enrolarse como Mecánico en buques de cualquier sistema de propulsión, cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor o Mecánico Naval de Primera Clase.

c) Enrolarse como Auxiliar de Máquinas en buques cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Maquinista Naval Jefe u Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.

(Para desempeñar este cargo es condición indispensable haber cumplido en plaza de Mecánico Subalterno en buque nacional un mínimo de doscientos cincuenta días de embarco.)

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Segunda Clase.

b) Haber cumplido trescientos días de embarco en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

Seis. Mecánico Naval de Segunda Clase.

A. Atribuciones.

a) Desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en buques mercantes o de pesca de cualquier sistema de propulsión de potencia hasta doscientos noventa CV.

(Para ejercer esta Jefatura es condición indispensable haber cumplido en plaza de Mecánico Subalterno un mínimo de doscientos cincuenta días de embarco en buques nacionales del mismo sistema de propulsión —vapor o motor— el de aquél a cuyo cargo de Jefe de Máquinas se aspire.)

b) Enrolarse como Mecánico en los buques de cualquier sistema de propulsión cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor, de Primera o de Segunda Clase.

B. Condiciones.

a) Estar inscrito en Marina.

b) Haber cumplido doscientos cincuenta días de embarco.

c) Haber cumplido dieciocho años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

Artículo quinto.—Las atribuciones del Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante y del Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante, así como la de los Auxiliares de Puen-

to o Máquinas, señaladas en los artículos segundo-tres A) y cuarto-tres-A), respectivamente, quedarán ampliadas en el caso de tener que realizarse una sucesión de mando en la mar, ostentando el cargo del superior sustituido, a todos los efectos, desde el momento de producirse hasta la llegada del buque a puerto.

Artículo sexto.—A los efectos de estas titulaciones se entiende por:

Uno. Registro Bruto.—Es el tonelaje que figura en el certificado de Arqueo del buque.

Dos. Potencia.—A efectos de este Decreto se entenderá por potencia la del equipo propulsor, o sea, la que figura en la documentación oficial del buque, expresada en CV. métricos.

Tres. Tiempo de Embarco.—Es el número de días reglamentarios cumplidos a bordo para la obtención de los títulos profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, habrán de cumplirse en su totalidad en navegación, con excepción del personal de máquinas, que podrá acreditar una cuarta parte del tiempo de embarco, que para cada título se exige, durante la permanencia de su buque en puerto, siempre que éste se encuentre en situación de servicio activo.

Cuatro. Navegación de Cabotaje.—Se entiende por navegación de Cabotaje la que se realiza a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de sesenta millas paralela a la misma.

Cinco. Pesca costera o Litoral.—La que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de sesenta millas paralela al mismo.

Seis. Pesca de Altura.—La que se lleva a efecto fuera de la expresada línea de sesenta millas de la costa y en la zona comprendida entre los paralelos sesenta grados Norte y treinta y cinco grados Sur y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este.

Siete. Pesca de Gran Altura.—La que se ejerce sin limitación de mares ni distancia a la costa, fuera de la zona comprendida anteriormente.

Ocho. Auxiliares de Puente o Máquinas.—Se entiende por Auxiliares de Puente o Máquinas aquél titulado de la Formación Profesional Náutico-Pesquera que, en uso de las atribuciones conferidas en este Decreto, puede embarcar como tal en buques cuyo mando corresponda a Capitán o Mecánico Naval de Primera Clase.

c) Enrolarse como Auxiliar de Máquinas en buques cuya Jefatura de Máquinas corresponda a Maquinista Naval Jefe u Oficial de Máquinas de Primera Clase de la Marina Mercante.

(Para desempeñar este cargo es condición indispensable haber cumplido en plaza de Mecánico Subalterno en buque nacional un mínimo de doscientos cincuenta días de embarco.)

B. Condiciones.

a) Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Segunda Clase.

b) Haber cumplido trescientos días de embarco en buque nacional con posterioridad a la fecha de obtención de dicho título.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente.

Seis.

PLAN DE EXPLOTACION MARISQUERA DE LA REGION SUDATLANTICA

El «Boletín Oficial del Estado» del día 16 de septiembre último publica el Decreto del Ministerio de Comercio por el que se aprueba el Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica, y se declaran zonas de interés para tales cultivos las incluidas en el mismo.

Dado el interés que para los trabajadores del mar, especialmente para los de la zona referida, tiene esta disposición, la reproducimos íntegra, con el anexo al Decreto en el que se especifican las zonas concretas de interés marisquero:

La disminución progresiva de los yacimientos marisqueros de la región sudatlántica evidencia la necesidad de racionalizar e industrializar su explotación para incrementar su rendimiento e influir positivamente en la elevación del nivel social y económico de la población afectada. Simultáneamente, teniendo en cuenta los avances que han experimentado los cultivos marinos, tanto de especies vertebradas como invertebradas, y las favorables condiciones ecológicas y de infraestructura de la zona, interesa, con los mismos fines de aumento de riqueza, impulsar tal actividad pesquera.

De acuerdo con los estudios realizados en su día por la Organización Sindical, y al objeto de otorgar una protección especial a las zonas comprendidas en el Plan regional, es aconsejable hacer uso por el Gobierno de la facultad que le confiere el artículo cinco de la Ley cincuenta y nueve mil novecientos sesenta y nueve, de treinta de junio, de declararlas de interés marisquero dadas sus condiciones óptimas para la producción y el cultivo de especies marinas en general.

En su virtud, a propuesta del ministro de Comercio y de acuerdo con lo informado por el Sindicato Nacional de la Pesca y el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pescas Marítima, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo primero.—De conformidad con lo previsto en el artículo catorce de la Ley número cincuenta y nueve mil novecientos sesenta y nueve de treinta de junio, el Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica se ajustará a los preceptos establecidos en este Decreto.

Artículo segundo.—El Plan tendrá una duración de diez años, si bien el Ministerio de Comercio podrá prorrogar su vigencia por el tiempo que lo estime necesario cuando las circunstancias lo aconsejen.

Artículo tercero.—A los efectos del artículo quinto de la Ley cincuenta y nueve mil novecientos sesenta y nueve, de treinta de junio, se declaran zonas de interés marisquero las incluidas en el anexo de este Decreto.

Artículo cuarto.—El Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica tendrá por fines:

a) El fomento de la producción en los yacimientos que deben ser protegidos o recuperados en las zonas de nueva creación.

b) La explotación racional de crustáceos y moluscos en bancos naturales cultivados.

c) Crear e impulsar instalaciones de cultivo de vertebrados e invertebrados marinos, así como criaderos de puesta inducida para tales especies.

d) Impulsar la investigación para la implantación de mejoras técnicas en los cultivos marinos.

e) Realizar los estudios de los rendimientos productivos y económicos de los establecimientos de cultivos, así como de los mercados pertinentes para una mejor explotación y comercialización.

f) La capacitación profesional y, consecuentemente, la elevación del nivel social y económico de la población de la región dedicada a cultivos marinos.

Artículo quinto.—Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el presente Decreto se crea una Comisión de Dirección, una Comisión Ejecutiva y una Gerencia.

Artículo sexto.—La Comisión de Dirección estará integrada por los siguientes miembros:

Presidente

El director general de Pesca Marítima.

Presidente adjunto

El presidente del Sindicato Nacional de la Pesca.

Vicepresidente

Un comandante de Marina de la Región Sudatlántica.

Vocales

Un representante del Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante).

Un representante del Ministerio de Planificación del Desarrollo.

Un representante del Sindicato Nacional de la Pesca.

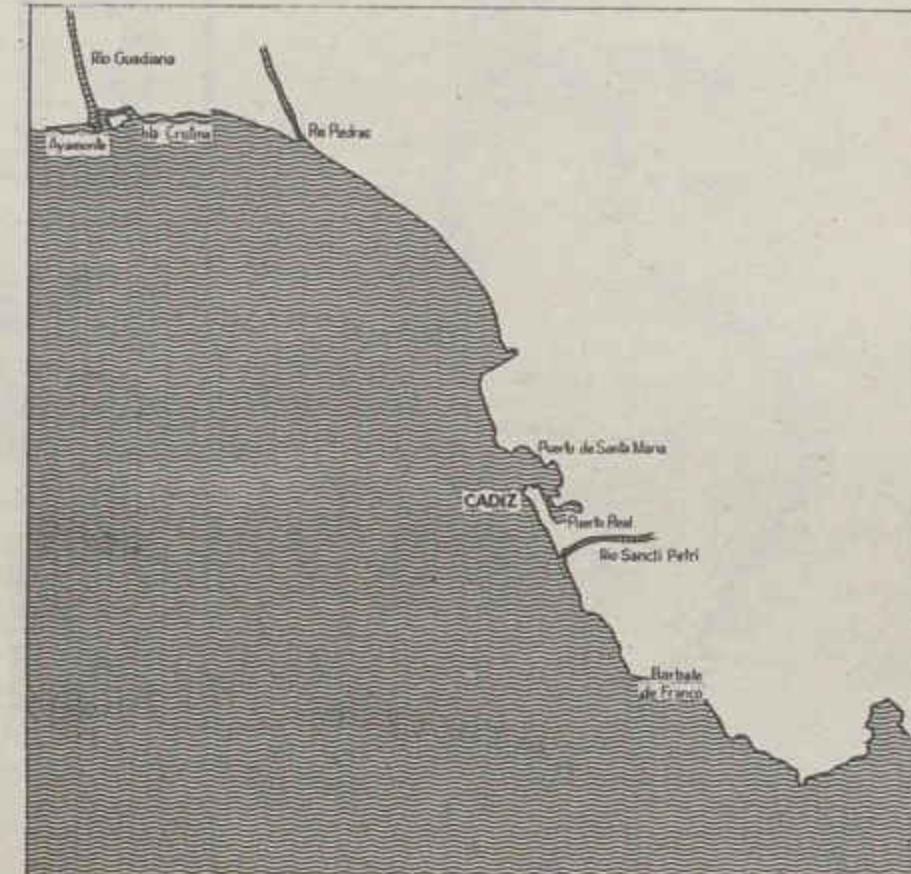
Un representante por cada Sindicato Provincial de la Pesca de las provincias de Huelva y Cádiz.

Un representante por cada uno de los Consejos Económicos Sindicales Provinciales de Huelva y Cádiz.

Un representante del Ministerio de Obras Públicas (Dirección General de Puertos y Señales Marítimas).

Un representante de cada una de las Comandancias de Marina de Huelva, Cádiz y Sevilla.

Un representante del Instituto Social de la Marina.



OBJETIVOS

- Fomento de la producción en los yacimientos.
- Explotación racional de crustáceos y moluscos en bancos naturales cultivados.
- Investigación para mejorar las técnicas.
- Estudio de rendimientos y mercados.
- Capacitación profesional y promoción social de los mariscadores.

i) Asesorar en materia técnico-científica y auxiliar a las entidades y personas acogidas al Plan, dentro de las limitaciones de éste, para llevar sus explotaciones al óptimo de producción.

j) Vigilar el cumplimiento de las normas dictadas para cada zona.

k) Estar en relación constante con las autoridades para colaborar con ellas en el cumplimiento de las disposiciones oficiales y recabar su colaboración en beneficio del Plan.

l) Cualesquier otras funciones relacionadas con la ejecución del Plan, ateniéndose siempre a las instrucciones de la Comisión de Dirección.

Artículo decimosegundo.—Los subgerentes cumplirán las misiones específicas que dentro del ámbito del Plan les dicte el gerente, ante el que serán responsables de su actuación en sus provincias respectivas.

Artículo decimotercero.—La financiación del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica, hasta que el mismo pueda autofinanciarse o cese en su actividad, se realizará con cargo a las consignaciones presupuestarias que para el sector pesca figuran en el programa de inversiones públicas del Plan Nacional de Desarrollo, cuya distribución anual se fijará por acuerdo del Gobierno.

Artículo decimocuarto.—Para el mejor desarrollo del presente Decreto se dictará por la Subsecretaría de la Marina Mercante (Dirección General de Pesca Marítima) un Reglamento de Régimen Interior del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro.

JUAN CARLOS DE BORDON
Príncipe de España

El ministro de Comercio,
NEMESIO FERNANDEZ-CUESTA E ILLANA

ANEXO AL DECRETO

Zonas de interés marisquero

Provincia de Cádiz

- Barbate de Franco. Desembocadura del río Barbate en donde sean sensibles las mareas y sus marismas.
- Zona salinera comprendida entre Puerto Real y Sancti Petri.
- Zonas salineras de Puerto de Santa María.
- Río San Pedro, en donde sean sensibles las mareas.
- Caño Sancti Petri, esteros, caños afluentes y sus marismas.
- Fondo de la bahía de Cádiz, al Sur del puente, exceptuando el istmo hasta Matagorda.

Provincia de Huelva

- Zona marítima terrestre de la margen española del río Guadiana hasta Ayamonte.
- Río Carreras, esteros, caños afluentes y sus marismas, exceptuando desde Punta del Caimán e isla del Moral hacia el mar.
- Zonas salineras de Isla Cristina y Ayamonte.
- Río Piedras, esteros, caños afluentes y sus marismas, exceptuando desde isla Vinagre hacia el mar.

Zonas de interés marisquero para captación de larvas de moluscos

Provincia de Cádiz

- Zonas rocosas entre Punta Canarón y Punta Cuba.
- Barra del Guadalquivir.



EL LANGOSTINO DEL MAR MENOR

CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS, BIOLOGICAS E HIDROLOGICAS ★ BIOLOGIA, PESCA, PRODUCCION Y CULTIVO

I.—CARACTERISTICAS GENERALES DEL MAR MENOR

a) Geográficas:

El mar Menor es una extensa laguna litoral situada al Sudeste de la Península, en la provincia de Murcia. Ocupa una superficie de 17.000 hectáreas, y su profundidad máxima es de unos ocho metros, siendo su fondo fundamentalmente arenoso.

La laguna comunica con el mar Mediterráneo por cinco canales o goles por donde se produce el intercambio de agua entre los dos mares y que son aprovechados para realizar la pesca mediante el sistema de encañadas. Este sistema consiste en colocar en las goles barreras de cañas e impedir así que los peces del mar Menor escapen al Mediterráneo en otoño. Las barreras de cañas se levantan en invierno para permitir la entrada de alevines y peces a la laguna.

Estas cinco encañadas están situadas en una estrecha restinga arenosa denominada La Manga y sus nombres son: El Ventorrillo, La Torre, El Charco, El Estacio y La Constancia o Marchamalo.

b) Hidrológicas:

La región donde está situada la laguna es muy árida, y en ella no existe curso fluvial alguno, por lo que puede afirmarse que no hay ningún aporte continuo de agua dulce a la laguna procedente de su periferia.

Hasta hace algunos años se pensaba en la posibilidad de que existiera por el fondo de la laguna algún afloamiento de agua dulce, pero un trabajo realizado por el Departamento de Química del Instituto Español de Oceanografía demostró que el agua del mar Menor procede únicamente de las capas superficiales del Mediterráneo, encontrándose más concentrada debido a las condiciones climatológicas de la zona (temperaturas elevadas y pocas precipitaciones).

La salinidad del mar Menor es muy alta. Presenta variaciones anuales, pero sus valores oscilan entre 48 por 1.000 en invierno y 52 por 1.000 en verano. (Recuérdese que la salinidad del Mediterráneo varía alrededor de un 38 por 1.000.)

La temperatura del agua varía también, siendo sus valores extremos unos 10 grados centígrados en enero y 30 grados centígrados en julio-agosto.

c) Biológicas:

Las características biológicas del mar Menor vienen definidas por las características físico-químicas de

sus aguas. De estas últimas, las más importantes son la salinidad y la temperatura.

Como se ha dicho antes, la salinidad es muy alta durante todo el año y las oscilaciones térmicas anuales son muy elevadas. Las especies capaces de vivir en estas condiciones corresponden a las categorías de euriéteras y eurihalinas.

Las especies comercialmente más importantes del mar Menor, son, dentro de los peces, la dorada, el mújol, la herra, la lubina, la anguila, el rascallón, el chirrete, el lenguado y el salmonete. Entre los crustáceos, el más importante, sin lugar a dudas, es el langostino.

II.—EL LANGOSTINO DEL MAR MENOR

a) Biología:

Sobre la biología del langostino se han realizado varios trabajos en el mar Mediterráneo, pero no se ha llevado a cabo ninguno en el mar Menor. Sin embargo, la falta de estos trabajos no impide hacer ciertas suposiciones sin grandes riesgos de error.

Puede afirmarse con seguridad que el langostino no se reproduce en el mar Menor ya que, aunque se han observado hembras fecundadas, nunca se han visto hembras ovígeras (portadoras de huevos). Esto quiere decir que el langostino del mar Menor procede en su totalidad del mar Mediterráneo y que entra en el mar Menor por las encañadas en estados juveniles alimentándose y creciendo en la laguna hasta otoño, época en que probablemente migre de nuevo al Mediterráneo.

b) Pesca:

El langostino se pesca en el mar Menor por medio de unos artes fijos de red denominados «langostineras» o «charanitas». Estas artes tienen una travesía longitudinal de unos 100 metros de largo y en uno de sus extremos se coloca la moruna. La moruna consta de dos alas, que se colocan en forma de caracol (una a cada lado de la travesía) y un copo en posición central que queda enfrente del extremo de la travesía. De esta forma, el langostino que entra en el copo, permanece vivo hasta que es tomado por el pescador.

La comercialización del langostino del mar Menor es fundamentalmente regional, siendo consumido prácticamente en su totalidad en la zona costera del mar Menor y en Murcia y Cartagena. Este langostino es muy apreciado en toda la zona, y prueba de ello es

que, en el presente año, se ha llegado a pagar en lonja a 2.000 pesetas el kilo.

c) Producción:

Las capturas del langostino en el mar Menor durante los años 1967 a 1974, junto con el producto de su venta en lonja, queda reflejado en el siguiente cuadro:

Año	Kilos	Pesetas
1967	562	284.263
1968	6.021	2.866.023
1969	1.363	944.061
1970	9.548	3.522.875
1971	10.053	4.598.170
1972	8.301	5.715.741
1973	5.431	4.729.479
1974 (1)	9.000	—

(1) Cifra previsible basada en las capturas realizadas desde el 1 de enero hasta el 10 de septiembre.

Como puede verse, la producción en kilos es variable y no puede decirse que presente ninguna tendencia clara en los últimos años. Aunque en la mente de todas las personas relacionadas con la pesca en la laguna flota la idea de que pronto comenzará un gran declive de las capturas de langostino, debido a la sobrepesca en el mar Menor, con los pocos datos de que se dispone es muy difícil apoyar esta idea.

Actualmente, y esto es innegable, el esfuerzo de pesca ejercido sobre el langostino es muy superior al que se ejercía años atrás. Sin embargo, el hecho de que este esfuerzo se aplique solamente sobre una fracción de la población (la que entra al mar Menor que, en principio, hay que suponer pequeña) no permite aceptar sin reservas la hipótesis de que un aumento excesivo del esfuerzo de pesca en el mar Menor produciría una disminución en las capturas del langostino en dicho mar.

Ahora bien, un aumento en el esfuerzo de pesca sobre el langostino del mar Menor puede originar que retornen menos langostinos al Mediterráneo, pero este número, en buena lógica, no puede ser considerado más que como una pequeña fracción frente al total de la población reproductora de la que proceden.

d) Cultivo:

El langostino del mar Menor tiene, además de su producción pesquera, una perspectiva prometedora: su cultivo.

En el mar Menor, el Instituto Español de Oceanografía está terminando de construir una planta experimental de cultivos, de la que el cultivo del langostino será una de sus metas.

Para conseguir este cultivo será necesario determinar:

1.º Las condiciones para inducir la puesta del langostino en cautividad.

2.º Las condiciones para conseguir una buena supervivencia en el período larvario, subcultivando para la alimentación de las larvas el fitoplancton y zoopláncton necesarios.

3.º El tipo de alimentación artificial o natural para que los jóvenes langostinos alcancen en el mínimo de tiempo su tamaño comercial.

4.º Las condiciones de estabulación en corrales de red, jaulas, tanques, etcétera, así como la densidad de estabulación para la obtención de óptimos rendimientos. ■ JOSE I. ARNAL (Del Laboratorio Oceanográfico del mar Menor).



EN PRIMERA VENTA SE LLEGA A PAGAR
A 2.000 PESETAS EL KILO.
SU COMERCIALIZACION ES SOLO REGIONAL.



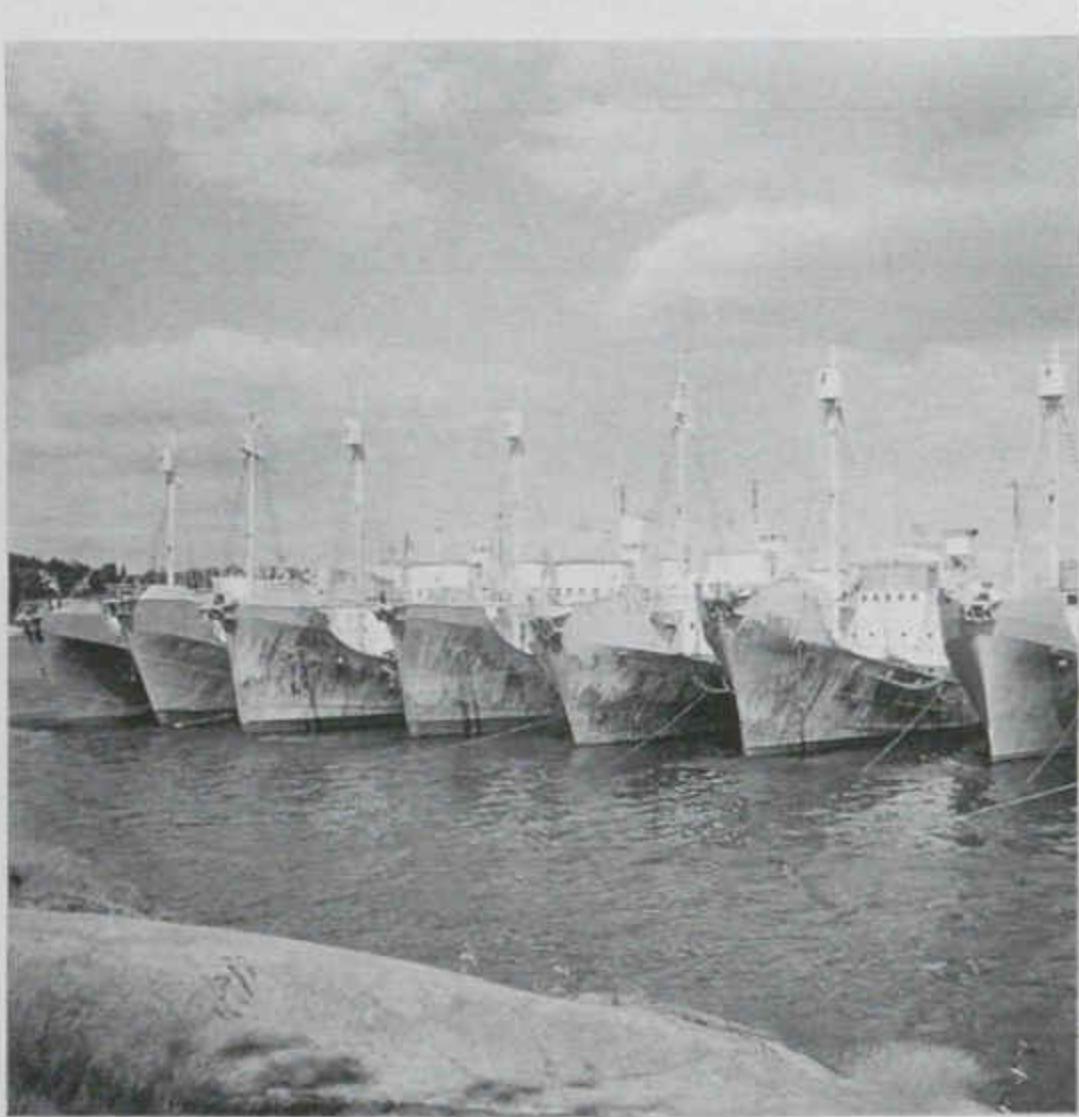
En el Museo Naval Vikingo de Oslo se expone el barco de Oseberg, del año 900, que fue descubierto en 1804. Se utilizó como tumba de una Reina.

Mercado de pescado en Bergen.

Un ángulo del puerto de Bergen.

El puerto de Oslo.

NORUEGA EL PAIS DE LOS FIORDOS, LOS LAGOS Y EL BACALAO



Parte de la flota ballenera noruega, anclada en el puerto de Sandefjord.

NORUEGA, PAÍS DE LOS FIORDOS

LA PESCA, UNA DE SUS PRINCIPALES RIQUEZAS

EN OSLO SE ENCUENTRAN LAS MAS PRECIOSAS MUESTRAS DE LA HISTORIA DE LOS VIKINGOS

Noruega es un maravilloso país lleno de zonas montañosas, con valles estrechos que rodean a los fiordos y los lagos. En este país nórdico existen muchas zonas sin cultivar. Los bosques noruegos son los recursos más importantes del país, lugares donde se respira la serenidad. Muchos de ellos son los más indicados para la salud, hasta el punto de que la vida media de los noruegos es superior a la de la mayoría de los países del mundo.

Noruega es un país industrial, pero su gran riqueza básica es la madera y la pesca, y dentro de la pesca, el bacalao. El número de barcos de pesca de todo tipo de peces marinos es muy superior al de otros países de más extensión que poseen la misma superficie costera.

No debemos pasar por alto que Noruega es una de las naciones que más energía hidroeléctrica produce del mundo. Y recientemente la industria del pescado congelado se exporta a numerosos países europeos, siendo éste uno de los principales ingresos.

Las bellas ciudades noruegas de la costa, que son su inmensa mayoría, tienen su especial atracción turística en los puertos y en los museos navales. Al amanecer, los pescadores extienden sus piezas ante la vista de los numerosos visitantes que reciben los puertos a diario. Allí se subasta el pescado de una forma muy particular, con increíble orden y limpieza, características muy particulares de los habitantes de estas zonas.

Oslo, la capital, posee el Museo Naval de los vikingos, donde están recogidas piezas de barcos, maquetas, armas, mapas... y demás objetos de extraordinario valor que pertenecieron a estos históricos guerreros de los mares.

El barco de Oseberg, restaurado en 1804, data del año 900 después de Cristo, y ha sido habilitado como tumba de una Reina vikinga.

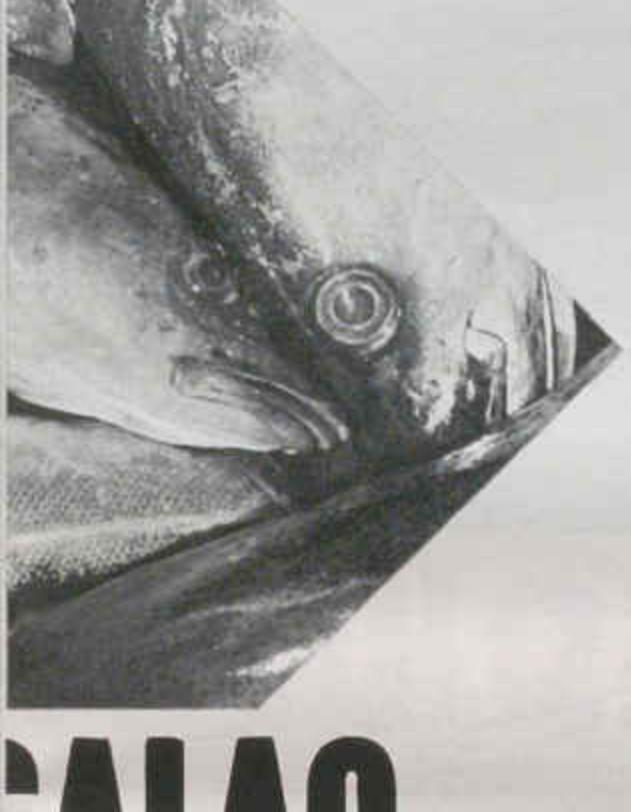
Las ciudades de Sandefjord, Bergen, Drammen, Moss, Stavanger y otras menos importantes poseen los mismos encantos que Oslo para los cada vez más numerosos turistas que las visitan. ■ Esclusiva: KEYSTONE-NEMES.



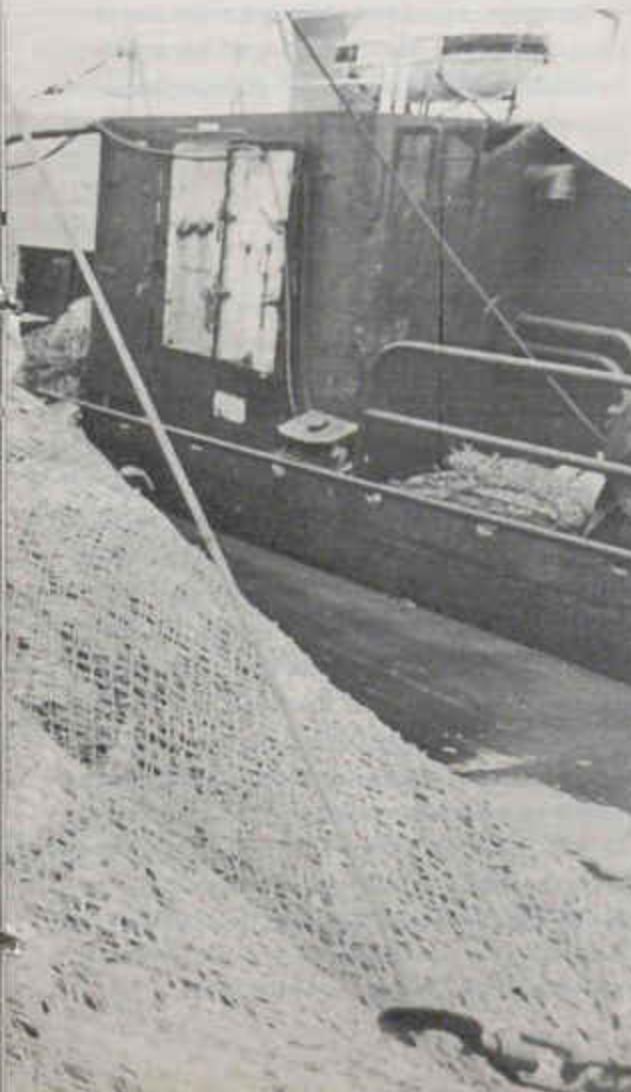
A LA CAPTURA DEL BACALAO

EN EL «STATESMAN»





BACALAO



Sobre cuestiones de calidad, son muchas (y se admiten todas) las opiniones, pero en lo que se refiere al bacalao, parece ser que el criterio más generalizado se inclina por considerar como mejor el que se encuentra en Islandia (*Gadus Cularius*). Magníficos ejemplares de una captura pueden apreciarse en este reportaje, en el que las fotografías nos muestran el momento de cobrar el arte, que llega repleto de bacalao; los pescadores recomponiendo las redes; diversos tripulantes en plena operación de desviscerado y limpieza de los ejemplares, labor que si se dan buenos lances se verifica ininterrumpidamente en las bodegas. La pesca continúa de noche. En una de las fotografías podemos ver al «Statesman», bacaladerero donde se efectuó todo el reportaje, surcando las aguas de Islandia, donde la noche nunca se cierra del todo durante el verano. Finalmente, un helicóptero deposita a bordo del «Statesman» la correspondencia destinada a los tripulantes del buque. ■ Fotos por DAVID CRAEME-BAKER. Una exclusiva EUROPA PRESS/SIPA.





Un momento del trabajo en el taller de pintura.

VACACIONES PARA 656 NIÑOS,
HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR



COLONIAS INFANTILES DE V

MADRID.—Al amor de la brisa de nuestras playas y del aire puro de nuestros montes, 656 hijos de trabajadores del mar han tenido unas vacaciones veraniegas montadas por el Instituto Social de la Marina.

Estos niños han sido atendidos por 75 monitores procedentes de todos los puntos de nuestro litoral, que han hecho posibles las colonias y que merecen, en primer lugar, nuestro recuerdo agradecido.

En anteriores años habíamos hablado ya de lo que son y quieren nuestras colonias: días de descanso en plena Naturaleza para los niños, convivencia, continuación del proceso de aprendizaje en las distintas áreas educativas de expresión y comunicación. En una palabra, formación integral del niño en un ambiente alegre, sano, libre y responsable.

Este año ha sido la cuarta edición, por decirlo de algún modo, de colonias de verano. De la inicial experiencia de la colonia del Tiemblo, celebrada en el verano de 1971, hemos podido llegar, dentro de lo mucho que falta por hacer, a este crecimiento de las colonias que desde aquellos 60 niños que participaron

● ORGANIZADAS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, SE HAN DESARROLLADO EN SANLUCAR, SADA, ENCEBRAS, MONCADA, MALLORCA Y LANZAROTE.

en la misma, hemos pasado a los 656 de este verano.

LUGAR DE CELEBRACIÓN DE LAS COLONIAS Y PROCEDENCIA DE LOS NIÑOS

En el colegio del Instituto Social de la Marina El Picacho (Sanlúcar de Barrameda, Cádiz), se celebraron dos colonias, a las que asistieron 125 niños y niñas de Huelva, Málaga, Cádiz, Ceuta, Melilla y Madrid. Dirigieron las colonias 15 monitores.

En el colegio, también del Instituto, El Mosteirón (Sada, La Coruña) se celebraron este año tres colonias, por las que pasaron 238 niños procedentes de

Guipúzcoa, Vizcaya, La Coruña, Pontevedra, Asturias, Santander y Lugo. Al frente de estas colonias actuaron 31 monitores.

En Alicante se montó otra colonia en Encebras, por la que pasaron 60 niños de Alicante, Almería y Murcia, responsabilizándose de la misma ocho monitores.

En Valencia se escogió Moncada para la organización de la colonia de verano, en la que iban a participar 60 niños de Valencia, Cartagena y Tarragona, atendiendo a la misma ocho monitores.

En Palma de Mallorca, no sin dificultades para conseguir el lugar, y durante la celebración de la colonia, se montó en Selva. En ésta tuvieron vacaciones 91 niños, procedentes de nues-

tras islas de Baleares y Barcelona. Dirigieron la misma diez monitores.

También las Islas Afortunadas tuvieron su colonia de verano en Lanzarote. Acudieron 82 niños de las diferentes islas, que fueron atendidos por once monitores.

LA VIDA EN LAS COLONIAS

La vida en las colonias es eso, vida. Se resiste a enmarcarse en un simple relato. Los niños de nuestras colonias, con sus monitores, han organizado talleres de pintura, modelado, «comics», diálogos, escayola, actividades recreativas con títeres, disfraces, maquillajes, grupos de danza, teatro y mimo. Se han mezclado con los hombres del mar o de tierra adentro, que viven en los lugares donde están enclavadas las colonias. A su aire, han hecho un trabajo sociológico, comentando con los vecinos del pueblo, dirigidos por los monitores, sobre el desenvolvimiento de la vida de la localidad, su organización y sus problemas. Han convivido el madrileño y el gaditano, el almeriense y el alicantino, el niño de Tenerife y el de Fuerteventura, Las Palmas o Lanzarote.



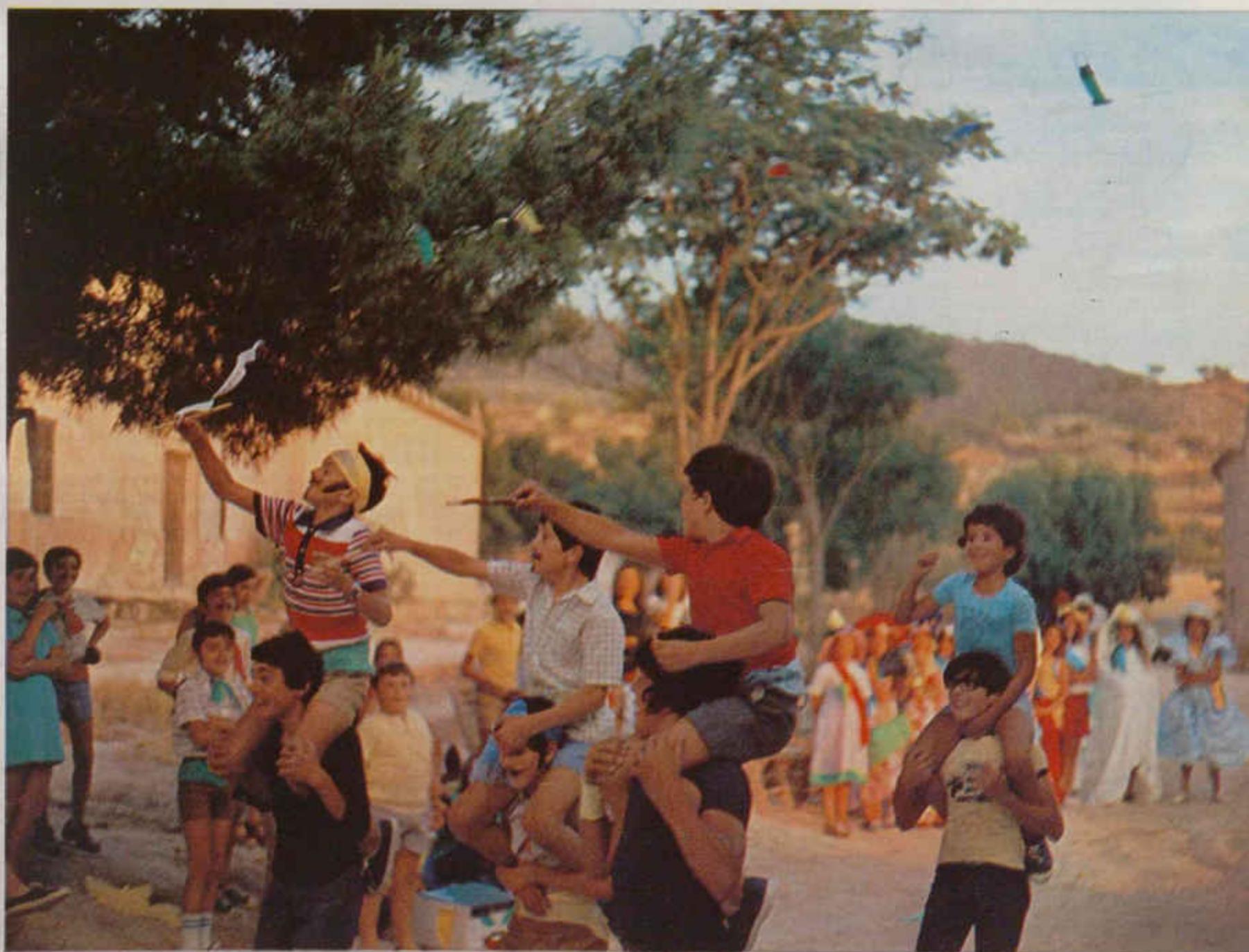
ERANO

Inconscientemente, han percibido la importancia de la responsabilidad de la acción individual del trabajo en equipo. Han gozado alegre y sanamente de la expansión de los juegos en la playa, de las excursiones en el bosque y de la fiesta del pueblo, en la que han sido protagonistas.

DESPEDIDA SIN ADIOS

Me comentaban los monitores qué, a pesar del buen tiempo en Galicia, a la hora de despedirse parecía como si la bruma gallega se hubiera apoderado de su alma, o la luz cegadora de la desembocadura del Guadalquivir se hubiera apagado en Sanlúcar de Barrameda, en las aguas mediterráneas o en las islas. Habían dejado allí mucho cariño, mucho corazón y mucho esfuerzo personal.

Pero creemos que este adiós no es una despedida, pues esperamos que los monitores puedan seguir en contacto con los niños, que han pasado por las colonias a través de los clubs de esparcimiento de las Casas del Mar. ■ GREGORIO RAMOS.



LA UNION SOVIETICA, EN BUSCA DE LAS RIQUEZAS PETROLIFERAS SUBMARINAS

El autor de este artículo es subdirector del Instituto de Oceanografía de la Academia de Ciencias de la URSS.

En los últimos diez o doce años se ha venido observando en todo el mundo un gigantesco aumento de la industria petrolera en las plataformas continentales. Si en 1960 extraían petróleo y gas de las plataformas en mares y océanos ocho países y 16 se hallaban en la fase de búsqueda y prospección, ahora ya son 28 y 75, respectivamente. Además, 45 países realizan trabajos en mar abierto, utilizando más de doscientas instalaciones perforadoras flotantes. Crece el volumen de las investigaciones científicas y de los trabajos geológicos y geofísicos en el océano mundial. Actualmente, de los yacimientos marítimos se está extrayendo casi el 20 por 100 de la producción mundial de petróleo, el doble que hace cinco años. Según cálculos, para finales del decenio se obtendrá de las plataformas, aproximadamente, la tercera parte de todo el petróleo extraído en el mundo.

La mayor zona petrolífera en la plataforma continental es la parte septentrional, poco profunda, del golfo de México. También son muy ricas las plataformas continentales norteamericanas de Alaska, Canadá y la región del archipiélago Ártico. Es muy abundante en petróleo el espacio acuático de Venezuela, cuyo yacimiento más rico —el de Bolívar— se halla bajo el fondo del golfo de Maracaibo. Del volumen total de reservas demostradas en los 142 yacimientos de Venezuela (9 millones y medio de toneladas), casi la cuarta parte le corresponde al yacimiento Bolívar, que cuenta con más de 200 bolsas.

AMPLIAS PROSPECCIONES

Entre las regiones petrolíferas marítimas se conoce el espacio del golfo Pérsico, donde en 1972 se descubrieron 34 yacimientos. En las plataformas continentales del mar del Norte, en 1973 ya se habían explorado 47 yacimientos y estructuras eficientes. Entre los países que extraen petróleo y gas del fondo marino se hallan Malasia, Indonesia y Australia. En 1974, merced a la exploración de ricos yacimientos en las plataformas continentales de esos Estados, el incremento total de la extracción en la región asiática del Pacífico ha constituido el 17,5 por ciento.

Como podemos ver, la exploración de los enormes recursos minerales de océano mundial —que ocupa alrededor del 71 por 100 de la superficie terrestre— se ha convertido en un problema de los más importantes.

Este problema también es de extraordinaria importancia económica para la Unión Soviética. Las plataformas continentales de la URSS son sumamente extensas, y gran parte de ellas, según apreciaciones geológicas generales, prometen tener petróleo y gas. Sin embargo, el declive de la plataforma continental de la URSS (en las profundidades de 200 a 3.000 metros) aún está muy poco explorado.

La Unión Soviética dispone de ricos yacimientos de diversas materias primas minerales en su recinto continental, por lo que no experimenta, como algunos otros países, una necesidad tan apremiante de explorar y explotar los recursos ocultos bajo las aguas marítimas profundas. No obstante, para los rusos también es de actualidad, sin duda, la realización de extensas investigaciones geoquímicas y geólogo-geofísicas.

POZOS DE SONDEO

La URSS ha sido una de las primeras en explotar y explorar yacimientos petrolíferos submarinos. Las investigaciones geofísicas y la perforación de pozos de sondeo en el mar Caspio se realizaron ya en los años 20. Sin embargo, hasta ahora, de hecho, todos los trabajos de perforación submarina con fines de exploración, en la URSS, se han concentrado en el espacio del Caspio meridional. Por el grado en que se ha explotado y por los positivos pronósticos demostrados, ocupa el primer lugar ahora la depresión meridional del Caspio, la zona de los escollones de Apsheron, que colindan con ella por el Norte, y el archipiélago de Bakú. En esta parte del mar se hallan todos los yacimientos de petróleo y gas explorados hasta ahora en el Caspio. En 1972, la extracción de petróleo en ellos constituyó casi doce millones de toneladas.

Las perspectivas petrolíferas y de gas en los demás espacios marítimos de la URSS sólo podrán apreciarse a base de premisas geológicas generales, cuyo análisis permita valorar con precisión en qué medida los mares internos y circundantes son ricos en petróleo y gas. Por ejemplo, las investigaciones geofísicas atestiguan que las provincias petrolíferas más importantes (por ejemplo, Siberia Occidental) se extienden también hacia el mar. En las costas árticas de la Unión Soviética están sumamente desarrolladas las estructuras de plataforma, que generalmente cubren grandes acumulaciones de petróleo y gas. En los mares del Noroeste y del Extremo Oriente existen enormes depresiones y acumulaciones sedentarias en regiones con estructura de pliegues, lo que indica la posible presencia de yacimientos petrolíferos...

AMPLIAS INVERSIONES

Para la exploración y prospección del petróleo y el gas, el Estado soviético invierte considerables recursos. Aumentar la eficiencia de esas labores será imposible sin mejorar sustancialmente la previsión científica de las perspectivas petrolíferas.

Se trata, en particular, de estudiar más a fondo los procesos que contribuyen a que se formen el petróleo y el gas, de revelar las regularidades que caracterizan en el espacio la disposición de las zonas en que se acumulan el petróleo y el gas, así como la formación de grandes yacimientos en los espacios acuáticos y en la parte continental.

Por cuanto la formación del petróleo es el primero de los procesos que motiva el surgimiento de acumulaciones de dicha sustancia, adquiere un significado enorme la creación de modelos matemáticos precisamente de ese proceso. Eso es imprescindible para pronosticar las reservas de petróleo en determinadas cuencas. En el Instituto Oceanográfico de la Academia de Ciencias de la URSS funciona un laboratorio que se dedica a estudiar las características petrolíferas de los mares. Paralelamente al estudio de varias cuestiones de carácter teórico, este laboratorio ha iniciado la investigación experimental en el modelado de los procesos que conducen a formar el petróleo, investigación que ya dio los primeros resultados interesantes.

ARTIOM GUEODEKIAN (FIEL Servicios Especiales de EFE-A. P. N.)

ITINERARIO DE SU VUELTA AL MUNDO

Barcelona-Marruecos-Canarias-Cruza el Atlántico por primera vez en treinta y cuatro días-Antillas-Panamá-Galápagos-Marquesas-Tuamotu-Tahití-Islas Cook-Nuevas Hébridas-Islas Fidji-Nueva Zelanda-Nuevas Hébridas-Nueva Guinea-Estrecho de Torres-Islas Chagos-Madagascar-Africa del Sur-Cruza el Atlántico por segunda vez en treinta y seis días-Brasil-Cruza el Atlántico por tercera vez en sesenta y un días-Lequeitio.

Estuvo cuatro años dando la vuelta al mundo

CON JULIO VILLAR, NAVEGANTE SOLITARIO

Es evidente que nadie es igual a nadie, que todos somos distintos, y ello pese a que las sociedades modernas tienden a la masificación, pese a que un desarrollo excesivo de los medios de comunicación de masas uniforma las opiniones, tendiendo a su desaparición, a la impersonalización. Las grandes ciudades caminan en tal sentido y, sin embargo, todavía existen individuos que rechazan todo esto de bloque, radicalmente, y lo hacen de forma personal, individual y pacífica. Tal es el caso de Julio Villar. Lo que hizo puede ser narrado de muchas maneras, desde una exposición de su recorrido marítimo en los cuatro años de su existencia, a una pormenorización de sus aventuras, momentos difíciles, etcétera. Con todo, creo que resulta imposible llegar a comprenderle, a entender sus sentimientos, porque una cosa es contar, transcribir, y otra muy diferente es vivirlo, asumirlo.

Pienso que los navegantes solitarios son seres especiales, en los que los conceptos tradicionales como «valor», «soledad» y algún otro no tienen la misma significación para ellos que para los demás mortales. Hacerse a la mar en un pequeño yate, completamente solo, sin grandes medios técnicos, no es un problema de valentía. Hace falta estar muy cansado de todo y de todos, hace falta tener unos grandes deseos de conocerse a sí mismo, es decir, de soledad. Hasta él me acerqué para escucharle. Estas son sus palabras:

—Salí en abril del sesenta y ocho de Barcelona. Llegué a Lequeitio el veinticinco de julio del setenta y dos. El recorrido total fue de unas treinta y siete mil millas...

—No sabía nada de náutica. Aprendí en dos meses. Me fui a Barcelona, en febrero del sesenta y ocho conseguí un barco; en marzo me fui en él a Mallorca, en abril parti. Como instrumentos llevaba un sextante, un reloj y un transistor bueno y un motor fuera borda que en Tahití ya no andaba. Lo vendí en África del Sur.

Todo es tan apasionante que no sé qué preguntarle, le pido que me cuente momentos difíciles.

—Bueno, cerca de Nueva Zelanda, habiendo salido de Nuevas Hébridas, me cogió un temporal, estuve ocho días intentando no retroceder, no me atreví a llegar a mi punto previsto y retrocedí a las islas Fidji, en total, cuarenta y un días... Después, entre África del Sur y Santa Elena pasé mucho miedo, pues tuve a varias ballenas orcas —las más peligrosas, por-



que atacan a las embarcaciones pequeñas— a mí alrededor, jugando conmigo toda una noche. Se dirigían hacia mi barco y cuando estaban muy cerca, a dos o tres metros, se hundían y aparecían por el otro costado.

Le pregunto si alguna vez temió morir.

—Morir es muy difícil... sobre todo cuando se navega en zonas con climas tropicales. Con veinte o veinticinco grados de media, es casi imposible, y yo buscaba las estaciones y zonas más propicias, por eso creo que mi viaje nunca fue una «locura»; sabía muy bien lo que quería hacer.

Le pido que me hable de la soledad, de los días, semanas y meses que pasó completamente solo; si era difícil, si tenía crisis...

—No he tenido grandes problemas con esto. La soledad es la que se va acumulando a lo largo de los años. Sesenta días de mar no te hacen nada, lo malo es no tener perspectiva de que se va a terminar, pero yo sabía que al llegar a puerto iba a encontrar amigos. Creo que es peor la soledad de la ciudad, el saber qué se va a hacer

toda la vida... Tuve baches terribles, pero al cabo de cinco o seis días los superaba, y ocurría así porque el tiempo pasa, la Luna avanza, no por tus propias razones. Pasaba varios días de una apatía tremenda y de repente, sin motivo alguno, me entraba una euforia enorme.

El lo explica con sencillez, pero la imaginación nos describe todo esto con un mayor dramatismo. La última travesía del Atlántico, de las tres que hizo, duró sesenta y un días.

—¿Qué trabajos tuviste que realizar para financiar el viaje?

—De Panamá a Tahití tardé nueve meses y gasté unas cuatro mil pesetas; como verás, no necesitaba mucho dinero. Paraba en muchas islas a pescar, a coger frutas, etcétera. En Tahití trabajé unos tres meses en un barco que paseaba a turistas. En Nuevas Hébridas lo hice en una granja que, por cierto, era de un español; me trató muy bien y estuve unos cuatro meses. En Nueva Zelanda descargué barcos durante un mes y medio, pero siempre procuraba trabajar lo indispensable, hasta reunir el dinero que calculaba suficiente.



Julio Villar.

- RECORRIÓ 37.000 MILLAS EN UN BARCO DE SIETE METROS DE ESLORA.
- «MORIR ES MUY DIFÍCIL...».

Háblame de tus experiencias de convivencia, puesto que visitaste islas con tribus primitivas de lenguas desconocidas. ¿Era difícil entenderse con ellos? ¿fueron hospitalarios?

—En las islas Tuamotu (Polinesia) convivió dos meses con los nativos. Me entendía con el francés, algo de inglés y si no con gestos. Fueron siempre y en todas partes muy hospitalarios, sin esperar nada a cambio, porque sí, porque así lo sentían. La verdad es que al llegar a ciudades de civilización occidental, después de estar con indígenas de civilizaciones primitivas, la sensación siempre era decepcionante... Mira, en Polinesia, la música y la danza eran lo más importante. Cantaban siempre, al ir al trabajo, a todas horas. Hasta el criado más pequeño sabe los acordes elementales de sus guitarras... Me ha dolido el dejar tierras o gentes a las que he querido, pero estaba siempre donde creía que debía estar.

Le pregunto ahora por la alimentación, por el barco, por la forma de navegar.

—Comía mucho arroz, algunas conservas —sobre todo, carne—, aunque también salaba la carne de los animales que cazaba en las islas; huevos, no tenía nevera, pero me duraban un mes recubriendo los vasos con vaselina o hirviéndolos uno o dos segundos al día. Llevaba fruta, cebollas, naranjas. Pescaba bonitos y dorados con sedal y alguna barracuda. No tuve problemas de escasez de agua: tenía un depósito de unos ciento sesenta litros, lo que me permitía consumir por lo menos de dos a dos litros y medio por

día... Navegaba con el sol y a veces con las estrellas. El barco era lo más importante para mí, y lo cuidé muy bien, hasta el punto de que nunca perdí un ancla, pese haber fondeado cientos de veces... La radio-transistor era muy importante, porque te permite conocer con exactitud la hora, un error de un minuto supone quince millas de error; en Nueva Zelanda me compré otra, para mayor seguridad. No tenía electricidad, cocinaba con petróleo, me iluminaba también con él.

—¿Qué encuentros tuviste en la mar?

—En África del Sur me encontré con una flotilla de pesqueros españoles, gallegos sobre todo. Se portaron muy bien conmigo, me regalaron víveres... Al final, cuando regresaba a España, a unas novecientas millas de San Sebastián, a unas seiscientas de Finisterre, me encontré el «Iru Anayak», pesquero de San Sebastián; bueno, había otros de Colindres, de Foz, etcétera. Fue muy bonito, llevaba cuarenta y tres días de navegación y de repente me encontré metido en una flotilla de pesqueros españoles, estuvimos charlando.

Ya, para terminar, le pregunto si piensa volver a la mar, si todo esto le fue positivo.

—La verdad es que todavía no sé con seguridad si volveré o no; posiblemente, sí, no sé... Para mí fue positivo. Después de esto le coges más confianza a la vida, te conoces mejor a ti mismo.

Y todo ello en el «Mistral», un barco de siete metros de eslora, 2,25 de manga y 1.200 kilos de peso. ■ A. S. H.

CONCHAS TROPICALES

SOLO UNA PEQUEÑA CANTIDAD DE LAS CIEN MIL VARIEDADES CONOCIDAS LLEGA A LAS PLAYAS

En las playas de todo el mundo las conchas yacen a la orilla de las olas. Cada concha albergó una vez un ser viviente..., un molusco. Cuando estaban vivas moraban en los trópicos, las regiones polares, los oscuros y profundos valles submarinos y las superficiales aguas de la costa.

De las cien mil diferentes clases ya descubiertas y nombradas por los científicos, sólo una pequeña proporción llega a las playas. Es entonces, no obstante, cuando su asombrosa variedad de colorido y forma atrae a los coleccionistas.

Los colores y formas son producidos por el molusco, que elabora su propia concha segregando carbonato de calcio y concholin por una serie de glándulas extendidas por el cuerpo, y que es conocida como capa. Esto lo pueden demostrar las líneas y franjas paralelas al borde de la concha, representando el tiempo tardado en su elaboración.

Los colores de las conchas proceden de los pigmentos obtenidos del alimento del molusco, concentrándose en grupos de celdillas al borde de la capa. Algunas conchas son de una sola tonalidad, pero la mayoría son complicados ejemplos de franjas rectas y onduladas, triángulos, puntos, círculos y cuadrados. Un examen más

detenido nos revela que esos modelos son de una gran exactitud matemática.

Aunque a primera vista parece haber una gran variedad de conchas, no es éste el caso. Muchas de ellas son conchas de una sola pieza que está retorcida en espiral en diversas direcciones, y a estas primitivas espirales se les ha ido añadiendo una diversidad de espinas, rugosidades, granulaciones y descascaramientos. Esta es la exquisita escultura que da a las conchas marinas su verdadera fascinación.

Alguna vez las largas espinas, por ejemplo, se forman cuando la parte superior de la capa se divide en dos pequeñas secciones y la concha alcanza entonces este «espínoso» modelo de capa.

Algunas de las conchas proceden de los pigmentos obtenidos del alimento del molusco, concentrándose en grupos de celdillas al borde de la capa. Algunas conchas son de una sola tonalidad, pero la mayoría son complicados ejemplos de franjas rectas y onduladas, triángulos, puntos, círculos y cuadrados. Un examen más

REPORTAJE EN COLOR

LAS CONCHAS, EN SU ESTADO NATURAL Y A TRAVÉS DE LOS RAYOS X

En las dos páginas siguientes ofrecemos un reportaje en color, verdaderamente fascinante, sobre algunas de las conchas tropicales más características. Las fotografías obtenidas a través de los rayos X facilitan una versión bellísima de las conchas, pero son admirables también la tonalidad y relieve que adquieren otras en su estado original.

Las diez fotografías que ilustran el reportaje corresponden a las siguientes variedades:

Placa de rayos X de la especie mürice. La forma espiral del interior de la concha puede ser vista ahora. Todas estas tonalidades fueron tomadas por medio de rayos X, y después tratadas por un proceso fotográfico para realizar su belleza y presentar su vistoso interior tan bien como su exterior.

«Penion dilatatus». Esta es un voraz devorador que se encuentra en las aguas calientes de Nueva Zelanda, y no tiene tanta variedad de color como sus próximos parentes tropicales.

«Murex erythostoma». Esta es otra atractiva especie de concha mürice, que, como varias otras, devora a otros bivalvos (de su misma especie), que aprisiona introduciendo una de sus afiladas puntas entre la concha de su

presa, después succiona el cuerpo de la misma.

Placa de rayos X de la concha-araña.

Placa de rayos X de una cauri, coloreada por efecto fotográfico.

«Architectonica nobilis». Se encuentra en el Caribe, en las costas occidentales de México y Perú. La concha de esta especie muestra una cantidad fantástica de detalles en la que la forma y la simetría se repiten una y otra vez en cada espiral.

«Ovula ovum». Cauris tienen una concha de suave cristal o nácar y son probablemente las más conocidas del mundo de las conchas. En el pasado fueron muy apreciadas por tribus nativas como símbolo de fertilidad. Se

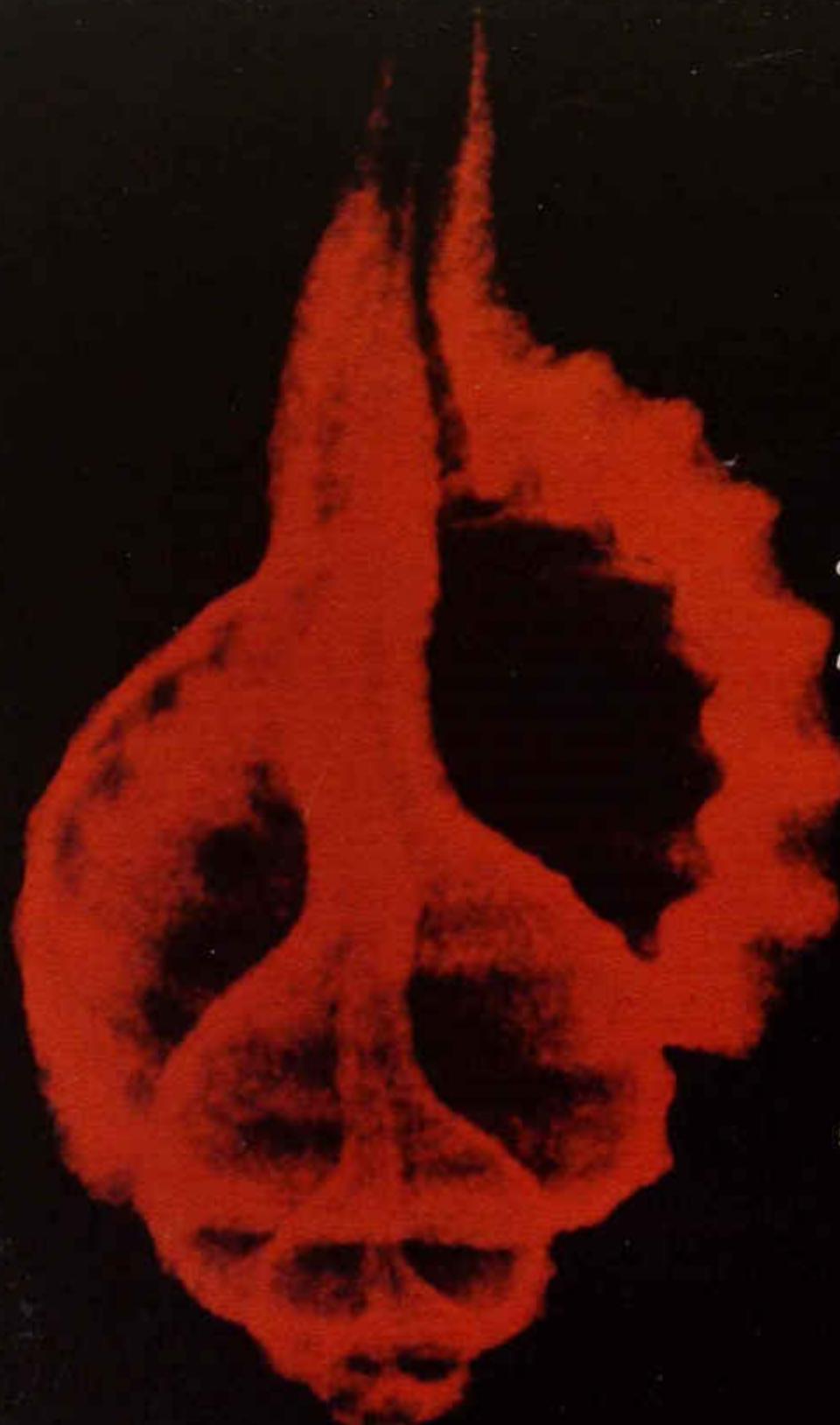
encuentran en los océanos Índico y Pacífico, siendo muy cotizadas por los coleccionistas, y en tiempos primitivos utilizadas como moneda.

Placa de rayos X de «Buccinum undatum». El caracol común inglés, normalmente tomado como alimento y todavía vendido en las lonjas, revela su estructura interna en espiral una vez expuesto a los rayos X.

«Turbo sarmaticus». Los tonos oscuros colores de la madreperla, tal como puede apreciarse en esta concha, no son debidos a los pigmentos actuales, sino más bien a la forma en que la luz se refleja a través de las varias capas de calcita. Hay alrededor de quinientas especies que se encuentran desde Florida y las Indias Occidentales hasta todo el océano Pacífico.

«Murex triremus». Peine de Venus. Se encuentra en el Pacífico y es la más espesa de las conchas tropicales. En consecuencia, está protegida de cualquier pez voraz.

CONCHAS TROPICALES

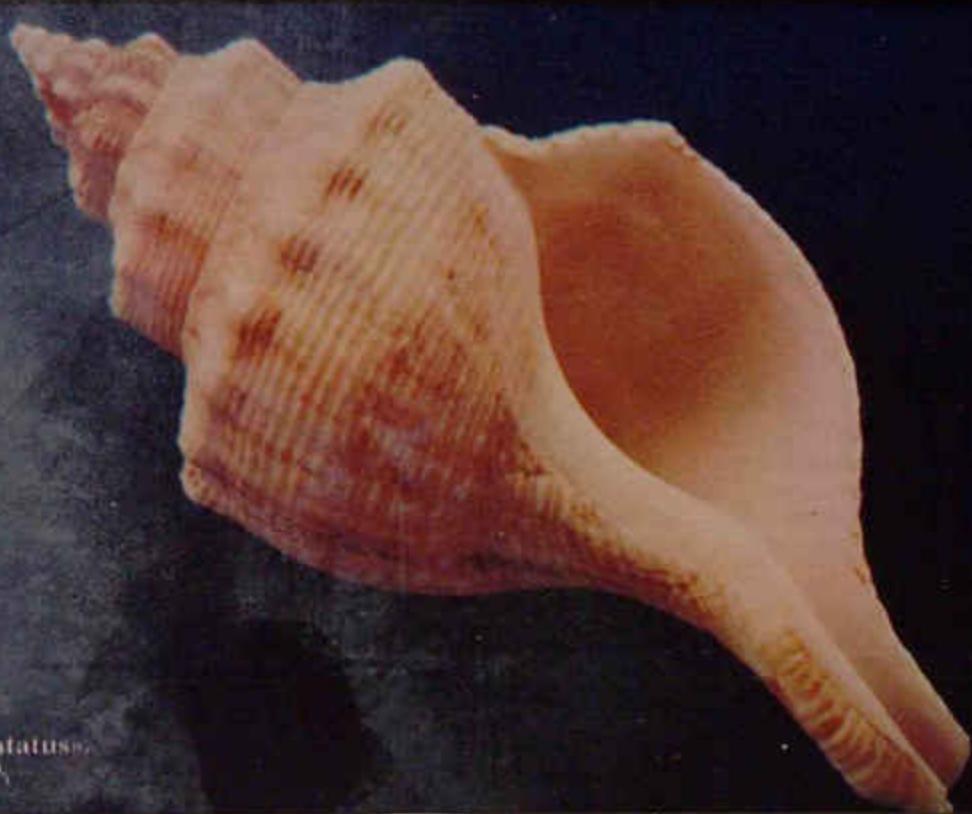


Aunque a primera vista parece haber una gran variedad de conchas, no es éste el caso. Muchas de ellas son conchas de una sola pieza que está retorcida en espiral en diversas direcciones y a estas primitivas espirales se les han ido añadiendo una diversidad de espinas, rugosidades, granulaciones y descascamientos. Esta es la exquisita escultura que da a las conchas marinas su verdadera fascinación.

Cauri.



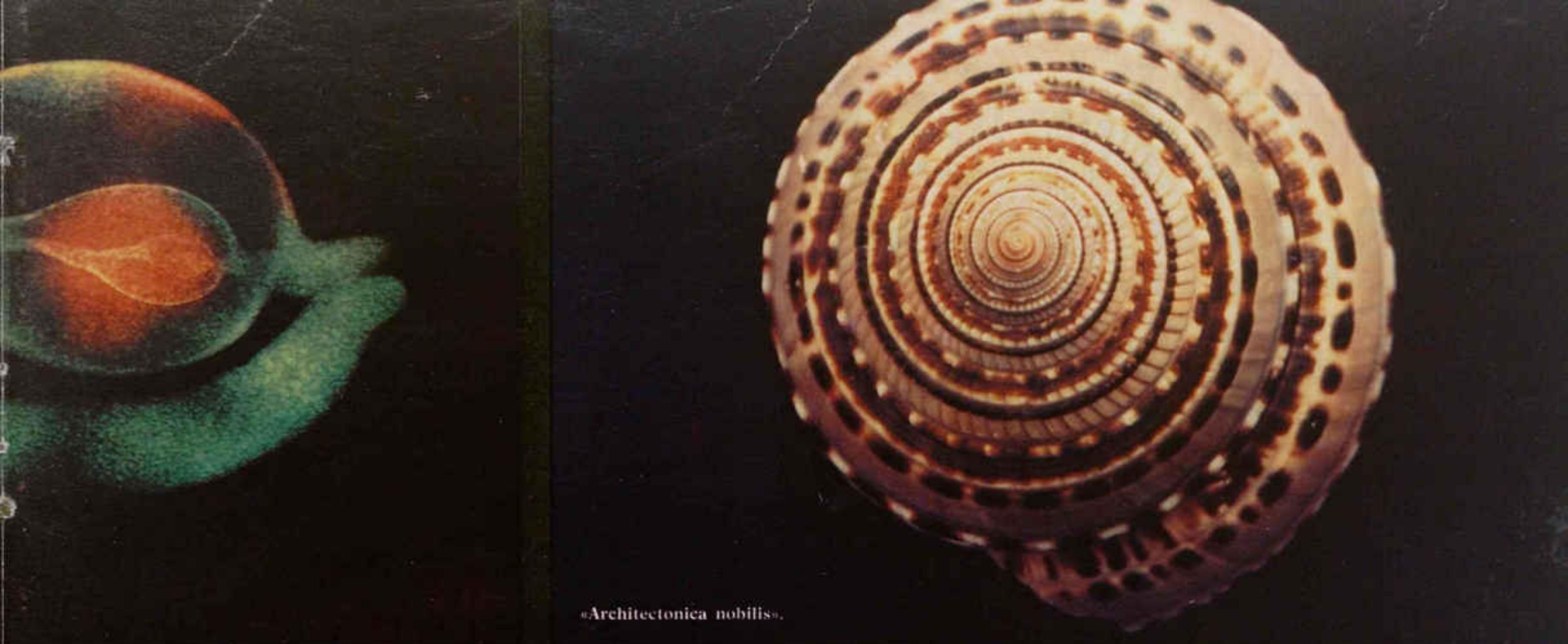
Concha-araña.



Texto:
LESLIE JACKMAN
Fotografías:
JOAN CLAYTON



«Murex erythrostoma».



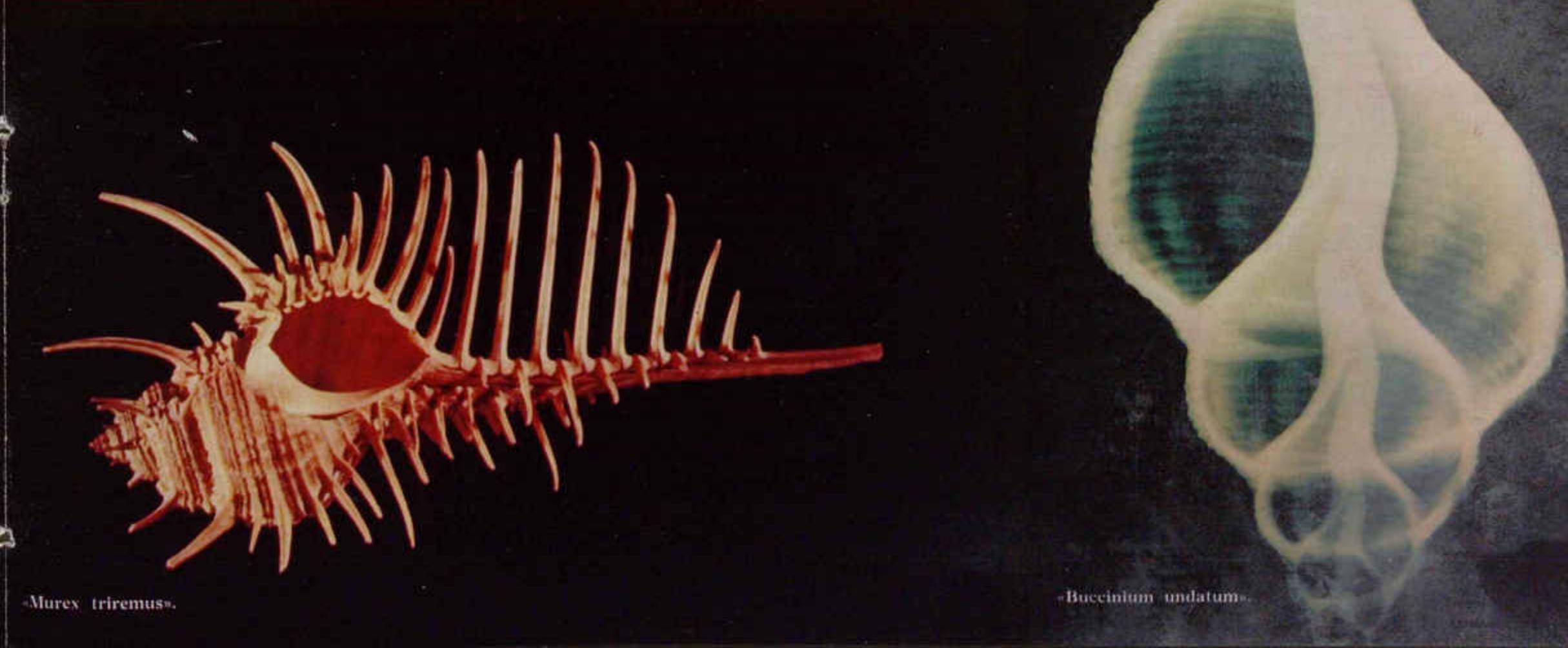
«Architectonica nobilis».



«Turbo sarmaticos».

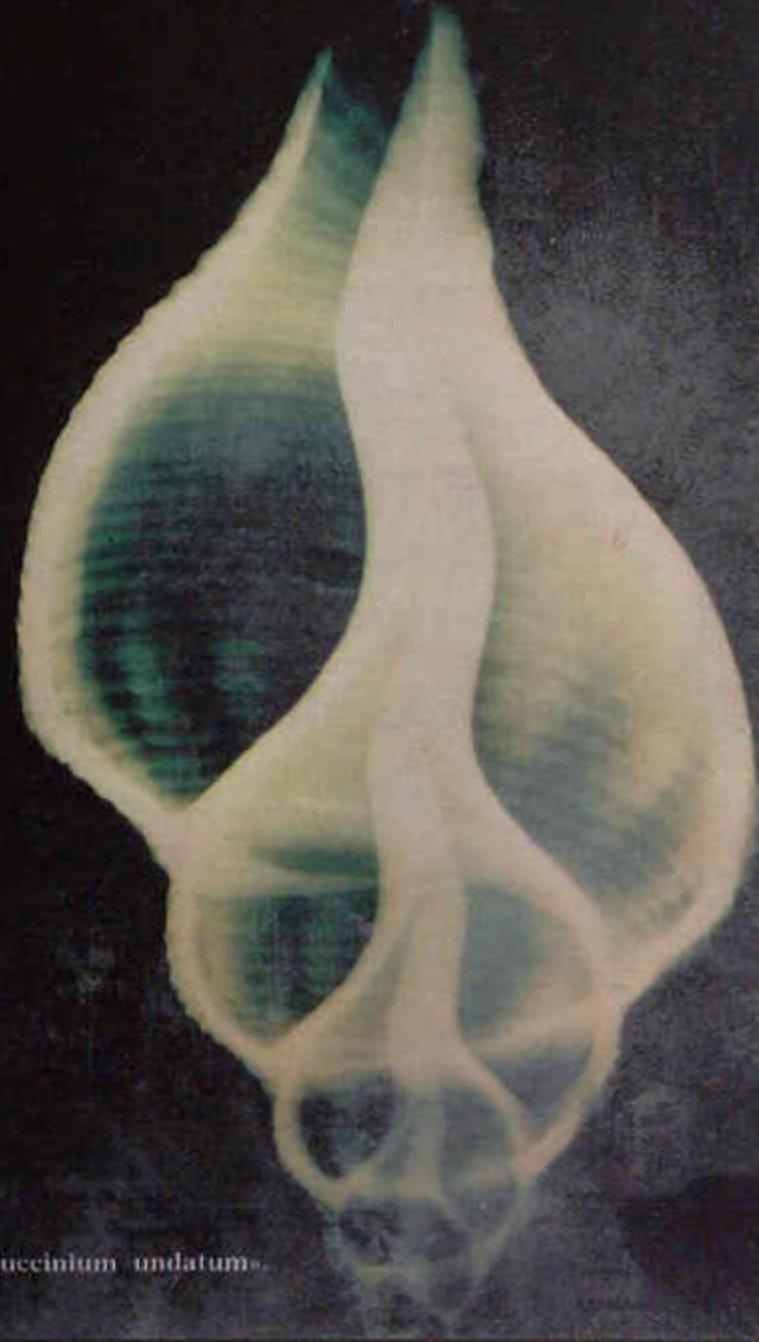


«Ovula ovum».



«Murex triremus».

«Buccinum undatum».



EL HOMBRE QUE DEBIA DE HABER MUERTO MIL VECES

Un hombre originario de Siracusa, en la costa Sudeste de Sicilia, es el ser humano que más se parece a un pez. Se zambulle en las aguas a una profundidad a la que nadie ha llegado antes que él: 71,93 metros, sin equipo de oxígeno, solamente contando con el poder de sus pulmones. Protegido por un traje de gruesa goma y moviendo sus aletas es arrastrado al fondo por un peso de casi veintitrés kilos. Así se sumergió a una profundidad de 71,93 metros, saliendo después vivo a la superficie, dejando perplejos a todos los médicos expertos.

Según el fisiólogo de Colonia profesor Jürgen Stegemann, Enzo Maiorca no es un ser humano; sencillamente porque no puede serlo. «¿Qué es lo que le diferencia del individuo, que creyéndose un Hans Hass, se zambulle en una piscina de tres metros y medio de profundidad para recoger un botón del fondo?».

Los pulmones de Maiorca tienen capacidad para la mayor cantidad de aire que se ha medido jamás en los pulmones de un hombre: 8,2 litros. Incluso cuando exhala el aire guarda todavía en sus pulmones 2,2 litros. A una persona normal le basta un total de 4 a 5 litros, y le queda cerca de un litro de reserva. A los 71,93 metros de profundidad, la presión atmosférica de 8,2 comprime los pulmones como si



fueran una esponja escurrida con la mano hasta dejarla en una octava parte de su capacidad. A Maiorca le queda un poco más de un litro. Los médicos dicen que el volumen mínimo no debe ser menor de un litro, porque de lo contrario la sangre que se encuentra en la cavidad abdominal se alza hasta los pulmones, y esto significa la muerte. Sumergiéndose a una profundidad de 71,93 metros, Maiorca alcanzó casi este mínimo. En unos ejercicios de prueba que realizó logró descender hasta una profundidad de 73,15 metros, saliendo después a la superficie con vida.

El audaz hombre-pez está al tanto de todos esos peligros, pero hace caso omiso de ellos y dice: «Si no estuviera seguro de que iba a salir, no me sumergiría». Maiorca realiza sus zambullidas cerca del cabo Ognina, exactamente al Sur de Siracusa. Allí, dos amigos suyos sufrieron accidentes mortales.

Maiorca permanece sereno cuando intenta batir algún record. A él solamente le preocupan los problemas técnicos. Primero se empieza por la hiperventilación («sumérjase antes de que le ataque la ceguera momentánea»). El peso que lleva en su mano izquierda se sumerge atado a un cable que le arrastra a él («no olvide la regularización de la presión»). Luego, presionando con la mano izquierda los orificios de la nariz, hace 15 movimientos

espasmódicos con la garganta. A los 40 metros hay un tope de seguridad con un buzo, que lleva un depósito de oxígeno («Da la señal de que todo va bien, o, de lo contrario, Filippo me izará a la superficie»).

A los 71,93 metros —todo un record— se envía una señal al buzo, que está preparado para caso de necesidad («mantén los ojos bien abiertos, Nuccio»). Entonces se arrastra hacia arriba lo que parece la presión de un enorme puño cerrado («esta es la parte más dura»). A los 39,62 metros, los pulmones de Maiorca están tan hinchados que le convierten en una especie de boyo izada hasta la superficie. Otros 9,14 metros («el aire es lo más importante»), y Maiorca sale del agua («lo he logrado»).

Durante diez años, Maiorca ha estado sumergiéndose a una media de cien días al año. Podría haber muerto un millar de veces.

(AGENCIA ZARDOYA)

Texto por THOMAS HUTH
Fotografías por LARSSON/
BAUMGARTNER

FABRICA DE HIELO
SANTA MARIA DEL MAR
DE LA
COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES
DE
ALMERIA

PUERTO PESQUERO

Teléfonos:
21 59 27
21 47 73
21 25 62
21 25 62 Oficinas
 Fábrica

CAMARAS FRIGORIFICAS
FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE
OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.
Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex: 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA



Treinta o cuarenta años trabajando en la mar.
Ahora descansa en una barca.

ASTURIAS

CUDILLERO: UN ENCUENTRO DE LA MAR Y LA MONTAÑA

En algunas casas,
las paredes nos hablan
de sus antepasados
nobles.

Cudillero: 3.000 habitantes, de los cuales 600 son pescadores en activo y 226 los jubilados. Si a ello se le añaden las seis fábricas de conservas que tuvo el pueblo, se comprenderá que la pesca es la mayor fuente de riqueza y trabajo.

Cudillero es también uno de los pueblos más bellos del Norte de España, pues en su fisonomía arquitectónica intervienen dos componentes fundamentales y grandiosos: el mar y la montaña. Cae el pueblo como desparpriendose por la montaña para confluir en el puerto natural, convirtiéndose éste en centro vital del lugar. Allí se encuentra la Lonja, auténtica bolsa de valores; los restaurantes, las tascas, en las que todos, tras la faena, gustan del vino y la charla. Allí es frecuente ver, sobre todo en verano, a turistas de tierra adentro con sus máquinas de fotos intentando captar lo imposible, pues Cudillero, y todos los pueblos pesqueros, poseen algo que ningún aparato mecánico pueden retener: el ambiente, los ruidos, las voces, el olor característico, el trasiego cotidiano tras la jornada que forma un microcosmos sugerente y atractivo. El turista observa perplejo

la vida marinera, que posee sus propias estructuras, su problemática particular y, mal que pese, queda distante de ese mundo que observa tan próximo. La mar y sus gentes son para el hombre de tierra adentro un gran enigma, unos grandes desconocidos, sobre todo porque de la mar y su trabajo sólo conoce el retorno, la descarga de las capturas, su venta, una parte importante del trabajo —incluso demasiado importante—, pero en la que no se ve la dureza de la faena, los malos tiempos, la falta de pescado, etc.

Y a la vez Cudillero, como casi todos los pueblos pesqueros de España, tiene unos problemas que le son propios, y cuya resolución anhelan sus gentes. El puerto, con ser hermoso, resulta pequeño. Las embarcaciones mayores de 12 toneladas, que se elevan a 36, tienen que ir al puerto de Avilés. Las menores de dicho tonelaje, un total de 118, se quedan aquí, pero en malas condiciones, pues tienen que subirlas o bajarlas por las empinadas rampas. Se aprobó en su tiem-

po un presupuesto para la ampliación y mejora del puerto, haciéndose pública la subasta de las obras. Mas como la construcción experimentó una considerable alza de costes, dicho presupuesto quedó insuficiente. Ahora están a la espera de una ampliación presupuestaria a fin de que Cudillero pueda albergar a todas sus embarcaciones. En verdad que faenar toda la noche, o noches, y después tener que ir a descargar y vender a Avilés resulta incómodo, agravando la ya de por sí dura faena.

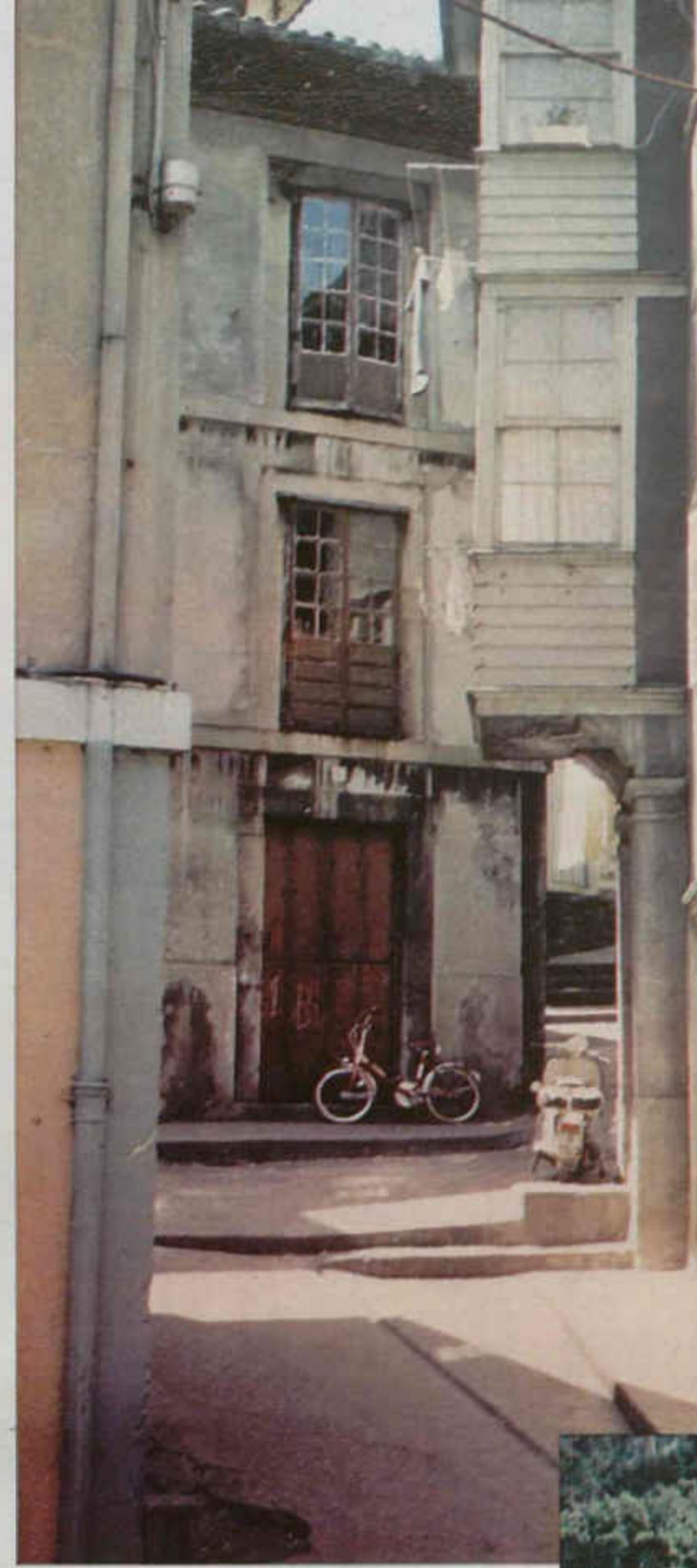
Otro problema que preocupa a los pescadores del lugar es la posible instalación en la Concha de Artedo, a unos cuatro kilómetros, de una central nuclear. No existe, de momento, ninguna notificación oficial, pero el tema preocupa a los pescadores como preocupa en el resto de las zonas donde se han previsto instalaciones similares. Lo cierto es que dichas centrales han de superar una serie de controles de seguridad en su instalación que hacen difícil, por no decir imposible, la posibilidad de un acci-

dente. Sin embargo, las preocupaciones son legítimas, pues estos pueblos sólo viven de, por y para la mar. Quizá fuese conveniente y oportuno una divulgación amplia y clara sobre las ventajas o desventajas de dichas centrales, pues resulta evidente que donde se informa desaparecen los celos y desconfianzas.

La población pesquera de Cudillero tiene una ligera tendencia a disminuir, fenómeno que resulta constante y actual en toda la costa; sin embargo, las diferencias no son espectaculares, pues si ahora son 600 los pescadores en activo, hace ocho años era 750. Más grave es la situación de las fábricas de conserva, que pasaron de seis a una, por lo que se refiere a una actividad continuada, siendo tres las que trabajan por temporadas.

Cudillero es uno de los pueblos más hermosos. Posee una vida, y por tanto unos problemas, fundamentalmente pesquera, y por su plaza, con perloricidad veraniega, ve pasar a los turistas perplejos. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY. (Texto y fotos.)

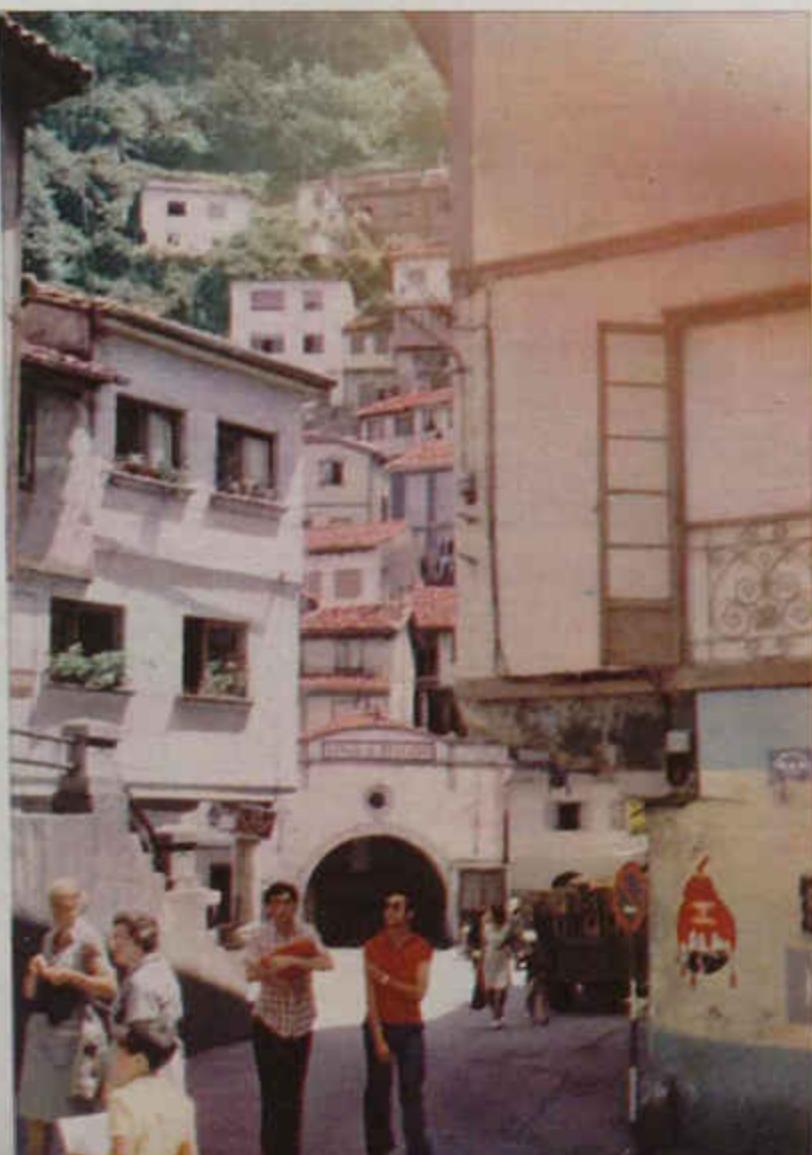




La mar entronca con la montaña,
y el resultado es uno de los pueblos
más hermosos del Cantábrico.
Desde cualquier lugar de Cudillero
se puede contemplar
la grandeza de estos dos componentes.

CUDILLERO: MAR Y MONTAÑA

La plaza de Cudillero es el centro vital.
Allí se encuentra la lonja de pescado,
auténtica Bolsa de valores,
en donde cotidianamente se toma el pulso
a la rentabilidad de la faena.



Rincones silenciosos, tranquilos,
sin la presencia de extraños,
sólo ven interrumpida su placidez
cuando retornan las embarcaciones.



Las casas trepan por el monte,
arracimadas,
sin perder de vista la mar,
pues de ella y para ella
trabajan sus gentes.



A BORDO DEL "MALLADAS"

DE TARRAGONA A AMBERES, CON MINERAL

(Y unas cervezas para desengrasar)

A BORDO DEL «MALLADAS» (De nuestro corresponsal).—El día 11 de junio embarqué en el puerto de Tarragona, sólo por un viaje, puesto que a petición del jefe de Personal y motivado por el desembarque de dos maquinistas y pequeñas incidencias de orden técnico, el buque tendría que demorar unos días para realizar las reparaciones en el motor auxiliar. Después de trabajar toda la noche junto con el personal de máquinas, amanecimos dia 12, y el buque seguía realizando las operaciones de descarga, estando previsto que terminarían sobre las 22.00 horas, y para entonces los problemas técnicos quedaron solucionados, pudiendo partir hacia Marbella.

Se da el caso curioso de que en este cargadero no se hacían operaciones desde hacía un año. Si tenemos en cuenta la historia que precede por la carga del mineral en este puerto, huelga decir la preocupación que teníamos todos. La travesía desde Tarragona se realizó perfectamente, llegando a Marbella el viernes dia 14, por la tarde, y después de fondear, los jóvenes, que somos la mayoría de la tripulación de este barco, con permiso del capitán, arrimamos el bote al agua y decidimos saltar a tierra para poder llamar por teléfono y contemplar un poco Marbella la «nuit», pero, para colmo de males, se puso a llover como no lo había hecho hacia tiempo por aquellas latitudes, siendo nuestra preocupación no el mojarnos para regresar al barco, sino que el mineral mojado supone un peligro. Para terminar de temblarnos los nervios, siguió lloviendo durante todo el sábado y domingo que terminamos de cargar. Después de consultar con el señor Tellado, oficial del barco y gran compañero, éste nos tranquilizó, diciendo que la carga estaba en buenas condiciones. Sentimos gran alivio, pues es una persona muy competente y hombre de mar.

El domingo dia 16 zarpamos para Avilés. Todos teníamos durante el camino un excelente humor, dado que la inmensa mayoría de la tripulación es asturiana y residente en Gijón.

El 19 llegamos al puerto asturiano después de comer y, por la noche, todos pudimos «pegarnos una escapadita» a casa para ver a la familia. A las ocho de la mañana del dia 20 salimos de Avilés con destino a Amberes, puesto que tenemos línea regular con Tarragona desde este puerto para llevar arena de sílice. En Avilés desembarcó el señor Tellado para disfrutar de las merecidas vacaciones, sustituyéndole el señor «Bertino», muy conocido también en la compañía.

El viaje se desarrolló con una mar en calma, y así llegamos a Quesant en poco tiempo, puesto que la velocidad media fue de 12,5 nudos.

La tripulación estaba jovial y contenta por haber estado en sus casas y visto a sus respectivas familias, que hacía tiempo no lo hacían debido a que este buque era la primera vez que entraba en Avilés.

En la mar, los que están libres de guardia se dedican a lavar la ropa y charlar de cómo lo habían pasado en el puerto anterior. Después de la comida se acuestan, quedando el alumno (Pablo) y yo escuchando en su flamante «cassette» cintas de los Beatles y otros grupos, mientras consumimos unos whiskies que él siempre tiene en reserva. Y así, con música de fondo, charlamos de cosas del barco y hacemos cálculos de llegada, abreviando las operaciones con su máquina calculadora electrónica que compró en Amberes por 3.000 pesetas.

Seguimos navegando así hasta después de la cena, que viene la partida fuerte de tute, siendo el mozo de cubierta y yo aliados contra el cocinero y camarero, que hasta ahora la ronda de cerveza que jugamos nos hemos librado de pagar.

Así, en el transcurso de dos días y medio, llegamos a Amberes, después de subir río arriba y cambiado tres veces de práctico, contando el que nos lleva de la esclusa hasta el «dock».

Atracamos el 25, sábado, a las doce y media de la noche y, como allí es una hora menos, decidimos tomar unas cervezas. Estando ya por la estación central, era frecuente escuchar asturianadas y rianseiras que salían de las cervecerías, y que sólo pueden entender los que sabemos el castellano y el gallego.

El domingo, Pablo y yo decidimos dar una vuelta por la ciudad para conocerla mejor, y como Amberes es enorme en extensión, pienso que recorrimos diez kilómetros y aún quedamos cortos. Visitamos la catedral, que es preciosa, así como el barrio «hippy», y después fuimos al Stela Maris, donde encontramos muchos españoles siempre. El Stela Maris es pequeño y, a mi juicio, existe clientela para uno mayor y mejor montado, pues Amberes puerto se lo merece.

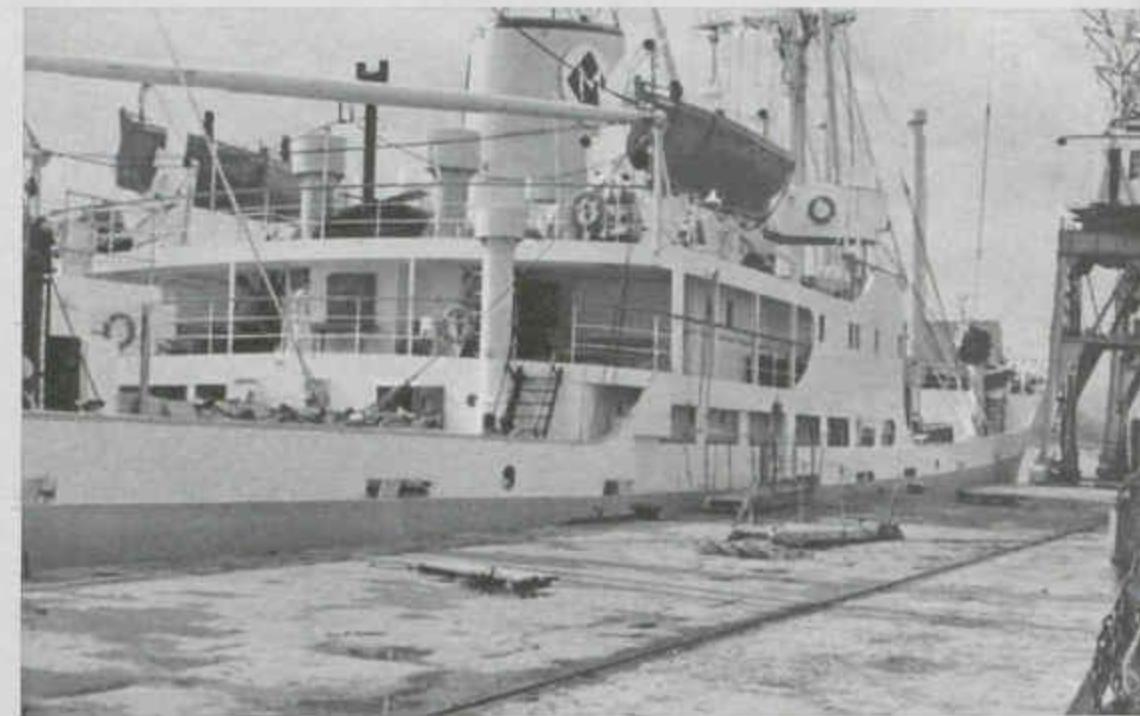
Después de esto nos fuimos al barrio español, donde nos tomamos bastantes cervezas, y allí escuchamos las muchas y variadas historias, siempre tristes, de aquellos trabajadores deseosos de volver a España y, a poder ser, quedarse para siempre.

El lunes llegó, y a las 14.00 horas empezó la carga. Dos horas y media después estaban a bordo las 1.800 toneladas. Ya pueden imaginarse la velocidad de la carga. Este mismo día salimos todos contentos de haber podido pasar el domingo y la noche del sábado en puerto. Después de repartir el «entrepot», todos fumamos rubio y bebemos whisky, y entre partida y partida de tute, chistes y demás, van pasando los días monótonos. Hoy, 27, pasamos Finisterre a las 20.00 horas y hay mar de SO, que nos quita velocidad, pero esperemos que amaine.

Ya estamos cerca de Tarragona, estamos a 1 de julio y con un calor sofocante. Por fin, el tiempo siguió hasta San Vicente mal, dandonos una buena paliza, pero al doblar Sagres se convirtió en un estanque, recuperando todo lo perdido gracias a la corriente. Desde entonces podemos por las tardes tomar el sol en la magistral, con unas cervezas, pasando los días más rápido. Los más valientes cogen cubos de agua de la mar y se los echan por encima. Por la noche vemos los partidos de televisión o las películas, ya que hasta el estrecho no se podía coger bien, haciendo las singladuras más cortas por lo interesante que están resultando los partidos internacionales.

Pasadas las Columbretes, el capitán habló con Tarragona, y ya nos han dicho que hasta el martes no comienza la descarga, con lo que a las seis de la tarde estaremos otra vez todos reunidos, pero en la Telefónica, para hablar con la familia. Después ya se dará una vuelta por Tarragona, olvidando por un rato las preocupaciones del barco y reponiéndose para un nuevo viaje.

Aprovechamos ésta para enviar un saludo a don Javier Aguado, oficial del buque «La Rioja», y le animamos para que siga escribiendo con la misma sagacidad y entusiasmo como lo viene haciendo. ■ PABLO EIRIZ y M. J. FERNANDEZ ROUCO.



EL CARGUERO «LA RIOJA» EN SANTANDER

SANTANDER (Especial para "Hoja del Mar").—Nos apresuramos para llegar pronto a Santander, en cuyo puerto va a hacer escala, seguramente de muy pocas horas, el barco "La Rioja", de cuyas singladuras e incidencias nos da cuenta, en una crónica mensual, su tercer piloto. Sin embargo, nuestra rapidez ha sido superada por la del barco, que arriba a puerto con antelación al horario previsto. Cuando llegamos al muelle le vemos atracado, y aunque es domingo, se efectúan las labores de descarga: una enorme grúa está subiendo fardos desde la bodega, que ha abierto sus puertas y parece enseñar las entrañas de su interior. En primer plano, un grupo de cargadores —quizá marineros— posan para el informador.

"La Rioja" nos ha traído aires de trópico y rememores de singladuras que los de tierra adentro nos imaginamos propias para aventuras, viajes dignos de envidiar, escalas en lugares lejanos —Luanda, Lobito, Matadi, Freetown—, cuyos nombres siempre nos parecieron sugerentes. Hasta la carga: café, sisal, cobre, palmíferos, nos parece exótica y curiosa. "La Rioja", por el que paseamos, escudriñando aquí y allá, subiendo al puente, deambulando por sus pasillos, comedores, salas de máquinas, etcétera, no es, sin embargo, un lugar apropiado para soñar, sino un ingenio marinero, que está hecho para el trabajo, para transportar mercancías de un lado a otro del mundo, acondicionado para la carga y descarga, estudiado para el transporte y la navegación, dentro de una simbiosis de eficacia y seguridad. Naturalmente que no se descuida la comodidad, que se procura tener a la medida de lo posible, ya que la navegación es la larga, en lugares de diferente clima y estación —verano en Santander e invierno en Lobito—, y es preciso estar preparado para muchos días de mar o largas escalas en espera de turno de descarga.

«LA RIOJA»

Ya dijimos que el barco era todo un ingenio, que en el puerto y en plena actividad de descarga da la sensación de confusión, sensación que una vez en el barco desaparece, ya que se hace realidad aquello de un sitio para cada cosa y cada cosa en su sitio. En "La Rioja", suponemos que como en todos los demás barcos, existe una distribución de trabajo, una serie de servicios, totalmente normalizados: desde la llamada a comer, a una hora insólita para los de tierra, hasta los letreros en los camarotes, indicando cuál es la misión principal del ocupante, en caso de peligro. Es de suponer que los turnos de guardias, disposiciones de navegación, regímenes alimenticios, distribución de



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS - CONSIGNATARIOS
FLETADORES-ESTIBADORES

FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 " "

Cádiz

Avda. Generalísimo, 2
Tels. 27 46 50 - 27 46 54
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

Puerto Santa María

Muelle comercial, s/n.
Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA



«LA RIOJA» HIZO ESCALA

Eslora, 108,27 mts. - Manga máxima, 14,73 mts. - Bodegas, 5 - Toneladas de carga, 3.500

las horas de asueto, etcétera, estén perfectamente programados, ya que un barco que recorre muchas millas por el mar tiene que ser como un mundo, en donde cada cual sepa y cumpla con su misión.

Visto desde el puerto, «La Rioja» es un barco pintado en gris y blanco, con una chimenea amarilla y muchos puentes —que luego nos enteramos que navegando se recogen— pintados también de amarillo. En la cubierta superior, y más o menos a la altura de la chimenea, destacan dos botes salvavidas, de color naranja, y completamente inmóvil, la antena del radar. Antes de subir a bordo nos hacemos apuestas —los profanos— de la posible longitud del barco. Calculamos unos cincuenta metros, y naturalmente caemos en el error más supino. Su eslora máxima es de 108,27 metros, y la manga también máxima, de 14,73 metros. Es decir, que tiene una longitud y anchura perfectamente proporcionadas. «La Rioja» posee cinco bodegas, con una capacidad de carga de 3.500 toneladas. El tonelaje bruto del barco es de 2.848,49 toneladas, y el neto alcanza las 1.355,71 toneladas. Da la impresión de ser un barco seguro, y es airoso de linea, aunque quizás no resulte excesivamente rápido.

Por dentro, «La Rioja» tiene más capacidad de la que cabría pensar. Vemos el camarote del tercer oficial, que está compuesto por una cabina bastante amplia, con una cama, un sofá-cama, una mesa de trabajo, estanterías para libros, un armario y dos amplios ventanales que dan a la obra muerta. Una puerta dentro de la cabina da paso al cuarto de baño. Suponemos que los demás camarotes de los oficiales serán más o menos. En «La Rioja», los oficiales pueden viajar con sus esposas, y realmente en el camarote hay sitio sobrado para una convivencia de dos personas.

El comedor de oficiales es amplio. Está puesto en color rojo y tiene cabida para seis u ocho mesas. A su lado hay una especie de «office» y la cocina. Es obvio que lleva cámaras frigoríficas, bar, salón de recreo, etcétera; es decir, todo aquello que puede proporcionar las comodidades de que antes hablábamos.

La estancia de «La Rioja» en el puerto de Santander es corta: solamente de horas. Nuestra visita acaba ya. Mientras se han terminado las labores de descarga y se han tendido dos pasarelas sobre el muelle. En la sala de máquinas se hacen los engrases y revisiones pertinentes. Al marcharnos oímos la llamada a cenar: son las seis de la tarde. Abajo, en el muelle, pasean los carabineros con mirada inquisitiva. «La Rioja» entra ya en su turno de noche; abandonamos el barco. Pronto todo ese mundo empezará a palpitar con los latidos de los motores. Una vez más, «La Rioja» se hace rumbo a la mar, en busca de otras latitudes, en un viaje que a los de tierra adentro nos parece como una bella aventura. ■ JOSE LUIS AGUADO.

AUXILIAR MARITIMA DEL PUERTO DE BILBAO, S. A. «AUMABISA»

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores. Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33718

BILBAO

A BORDO DE "LA RIOJA"

EMOTIVA ARRIBADA A VIGO

A BORDO DE «LA RIOJA» (De nuestro corresponsal).—El día del Carmen, nuestra Patrona, lo pasamos en la mar. Nos hubiese gustado más pasarlo en cualquier puerto, pero las fechas, al igual que la navegación, son inalterables. La tarde anterior recibimos a bordo un telegrama de la compañía felicitándonos e invitándonos a una comida especial. El mayordomo se tuvo que forzar al máximo para poder ofrecernos algo distinto a los demás días, pues es realmente difícil, después de ocho días de navegación y dos meses de hacer la provisión imprescindible —por falta de confianza a los puertos africanos— encontrar algo fresco en la gamba. Nos hizo por fin la comida a base de marisco embarcado en Angola, con bastantes días de frigorífico encima, y abundantemente regada con buenos vinos y champán. En la cámara de oficiales reinaba un ambiente festivo y alegre que se prolongó hasta bien entrada la tarde, en que por razones de servicio se tuvo que disolver.

NOS VAMOS DE FREETOWN

La salida de Freetown, ya con la carga completa a bordo, fue, como la entrada, verdaderamente difícil. Se encuentra el puerto en la ribera del río Sierra Leona, y la desembocadura es arenosa y repleta de peligrosos bajos para la navegación hasta unas cuarenta millas mar adentro. Solamente hay un estrecho canal de entrada, pero faltó de toda señalización o baliza. Las únicas ayudas de que disponemos son, prácticamente, la carta de navegación y la sonda.

A la hora de la salida, la corriente del río era viciosa, es decir, que la marea estaba bajando y arrastraba con fuerza impetu las aguas del río, dificultando mucho la maniobra de desamarre que, aun contando con la ayuda de un remolcador que sujetaba la popa, resultó muy laboriosa. Una vez en el centro del río, el práctico desembarcó, dando por terminada su misión, pero hasta vernos libres de una costa tan «sucia» quedaba mucho. Tocando solamente el avante poco y el popa a popa, y con la sonda permanentemente encendida señalando la distancia al fondo, pusimos, sin más contratiempos y a una prudente distancia de Freetown, rumbo directo a recalcar en Cabo Verde.

NAUFRAGIO

Rebasado Cabo Verde, y estando yo de guardia, vió hasta la derrota el oficial radiotelegrafista con un parte de socorro en la mano, preguntándome a qué distancia nos encontrábamos de un barco que acababa de naufragar a la altura de Cabo Blanco, y que había pedido ayuda. Nos acercamos a la carta y, después de situarlo y situarnos, llegamos a la conclusión de que tardaríamos unas veinticuatro horas en llegar a su posición, así que, después de comunicárselo al capitán, lo archivamos.

El día siguiente amaneció con una espesa calima, típica en estas aguas por la proximidad del desierto del Sahara. El primer oficial, de guardia en ese momento, divisó entre la bruma, abierto por estribor, una extraña cosa a la deriva. Al acercarnos más nos dimos cuenta que se trataba de la parte de proa de un barco medio sumergido en posición vertical. Avisamos al capitán, que puso rumbo al buque naufragado en busca de la posible ayuda que pudiera ofrecer, pero después de dar un par de vueltas por los alrededores, nos convencimos que en la zona no había nadie ni nadie, absolutamente, con vida; solamente medio casco ennegrecido sobresaliendo de la mar que, en conjunción con la bruma, ofrecía un aspecto un tanto siniestro.

ESPAÑA

A Las Palmas llegamos a las tres de la madrugada y salimos a las ocho de la mañana, con gran disgusto de toda la tripulación que ni tan siquiera pudieron acercarse a Teléfonos a llamar a sus familias, después de tantos días fuera de España. Acostumbrados como están a que pasen estas cosas en los barcos, pronto

"ENTRE LA CALIMA, PROXIMOS AL SAHARA, DIVISAMOS LA PROA DE UN BARCO MEDIO SUMERGIDO..."

se resignaron, pues, al fin y al cabo, volviamos y... «si no es en este puerto, será en el siguiente», estábamos en casa.

De Las Palmas a Cádiz, primer puerto de descarga. Para aquí traímos café, que salió rápidamente, y planchas de cobre. El primer día tuvimos que trabajar sin grúas, solamente con los medios de a bordo, mucho más lento. Las planchas de cobre que, por su enorme peso, fueron imposibles de estibar de una forma tal que facilitara la descarga, nos causaron algún quebradero de cabeza, que se resolvió con un poco de buena voluntad. El segundo día, ya con la grúa de tierra, salieron como la seda, estando listos el tercer día para salir hacia el próximo puerto de descarga: Vigo.

ENTRAÑABLE RECEPCION

La mayoría de la tripulación, descontando los oficiales, está compuesta de gallegos, nostálgicos por naturaleza. Ya en Angora recibieron con gran alboroto la noticia de que teníamos carga para Vigo, y los nervios de estos hombres fueron en aumento según nos acercábamos a España, y a Vigo en particular, cosa de lo más normal para aquellos que están largos períodos de tiempo alejados de sus familias.

La entrada en la ría de Vigo es de una belleza que impresiona; lo hicimos por el canal del Sur, entre las islas Cies y Baiona, todavía a unas cuantas millas del puerto, y ya entonces estaba por cubierta el personal subalterno casi en pleno, tratando de atisbar con prismáticos o simplemente a ojo, el muelle de atraque, y en él a sus respectivos familiares. Según nos acercábamos íbamos viendo con más claridad una pequeña muchedumbre congregada a la sombra de las grúas del muelle, pues el día era de lo más caluroso, que con entusiasmo nos saludaba con gritos y pañuelos.

La maniobra de atraque, tanto a popa, que llevaba yo, como supongo que también a proa, fue una pequeña lucha con los marineros que teniendo tan cerca a sus familiares no se preocupaban mucho por dar remolques o cabos, sino más bien pedir a voces las noticias más urgentes.

TERMINA LA DESCARGA, EMPIEZA LA CARGA

El siguiente día, dejando de lado todo sentimentalismo, sí que trabajaron. Empezaron bien temprano a descargar la cátetera y el sisal consignados para este puerto y, al anochecer, sólo quedaba a bordo un poco más de carga, para Santander y Bilbao.

Una pertinaz y molesta niebla fue nuestra más fiel compañera durante todo el viaje hasta Santander, pero no causó ninguna anomalía en la singladura, de manera que la llegada fue a la hora prevista, la una de la madrugada. También en este puerto estuvimos dos días descargando, en los que prácticamente no tuvimos ningún problema que se saliera de los habituales. De Santander fuimos a Bilbao, cuatro horas de navegación y último puerto de descarga y, por tanto, del viaje redondo. Aquí tuvimos que fondear unas cuantas horas en espera de que desocuparan el muelle que teníamos destinado, cosa que ocurrió a las tres de la madrugada. La maniobra de atraque fue a las cuatro, hora muy poco grata para todos, pero, según nos dijeron, la única posible. A las ocho de la mañana empezaron a trabajar, y cuando terminaron la descarga empezaron con la carga. Unas cuantas toneladas nada más, que marcan el principio de un nuevo viaje a África, después de completar la carga en los puertos de Málaga, Barcelona y Valencia, que es donde nos dirigimos ahora. ■ JAVIER AGUADO.



Una plataforma petrolífera parte de Graythorpe, rumbo al mar del Norte, donde será instalada para la búsqueda y extracción del petróleo. (Foto: EUROPA PRESS.)

REGATA INTERNACIONAL

Más de sesenta veleros se reunieron recientemente en la bahía de Copenhague, para participar en una regata internacional. En la foto, los marineros del buque soviético «Tovarisch», situados en los mástiles del barco, rinden honores al yate «Dannebrog» de la familia real danesa. (Foto: EUROPA PRESS.)



MUJERES GUARDACOSTAS

Oficiales guardacostas femeninas ayudan ahora a los guardacostas regulares en el estrecho de Dover. Realizan comunicaciones por radio con barcos y las estaciones costeras francesas, así como operaciones de telex y radar. La estación costera del estrecho de Dover, el más transitado del mundo (400 a 500 barcos lo atraviesan diariamente), controla el cumplimiento del nuevo sistema marítimo de un camino. En la foto, el oficial Neil Hatton con las nuevas guardacostas femeninas. (FOTO-FIEL.)



FRUCASA

CONSIGNATARIOS • AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES • ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o
Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA
Apartado 2053
Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.^o C. CALVO SOTELO, I

Teléfonos 259 43 61-457 65 71
Telegramas: FRUCASA
Telex: 23114 FRUCA E
MADRID-16

Teléfono 81 07 16
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95333 FRUCA E
ARRECIFE (LANZAROTE)

Declaraciones del ministro de Trabajo durante su estancia en Galicia.

"EL IDEAL SERIA QUE LA HUELGA NO FUERE NUNCA NECESARIA"

Durante su reciente visita a Galicia, el vicepresidente del Gobierno y ministro de Trabajo, don Liciño de la Fuente, hizo declaraciones a los diarios de La Coruña «La Voz de Galicia» y «El Ideal Gallego», las cuales, dada la indudable importancia de su contenido, extracamos conjuntamente:

DESCONGELACION SALARIAL

—Hasta qué punto tendrá incidencia en la economía española el haberse suprimido las limitaciones de los convenios colectivos?

—Las limitaciones que contenía el Decreto Ley de treinta de noviembre estaban realmente rebasadas por la realidad de la evolución de los precios y salarios en relación con los presupuestos sobre los que se establecieron, consecuencia de las presiones inflacionistas que a lo largo del año se han operado en todo el mundo; por otra parte, esas limitaciones tenían como fecha límite de vigencia el treinta de noviembre. Por ello su supresión, tres meses antes, no puede incidir de forma importante en la situación económica y, sin embargo, se facilitará una negociación colectiva que en este periodo de tres meses finales podía enrarecerse y dificultarse ante la proximidad de la fecha de caducidad de las limitaciones. Por otra parte, la negociación salarial será más «realista», porque este tipo de limitaciones legales al cabo de cierto tiempo tienden a convertirse en puras limitaciones artificiales al margen de la efectiva realidad. Hemos dicho, por otra parte, en otra ocasión que, aparte motivaciones esenciales de justicia social, incluso razones económicas aconsejan que la política salarial sea congruente con los objetivos de crecimiento económico, porque si el poder adquisitivo de los salarios no creciera suficientemente, al frenar la parte fundamental de la capacidad de consumo, se frenaría el crecimiento económico con sus secuelas de desempleo, encarecimiento de costos, etcétera.

—Qué medidas tomará o ha tomado su Departamento, en colaboración con otros Departamentos, para evitar que el alza de los salarios motive necesariamente un alza de precios que convierte aquella en prácticamente inútil?

—El salario es factor determinante de los costes, efectivamente; pero no el único, ni siquiera el de mayor alcance alcista, en la actual situación. Nosotros, junto con la Organización Sindical, seguiremos muy de cerca el desarrollo de la negociación colectiva y procuraremos evitar desviaciones y enormidades. Pero la política de precios depende de otros muchos factores y requiere medidas de diverso alcance, tanto monetarias como comerciales, de organización de la producción, etcétera. Cada uno de los Departamentos está, por supuesto procurando en lo posible disminuir las alzas de precios en unas circunstancias mundiales ciertamente desfavorables. La incidencia del encarecimiento y escasez de materias primas y otros factores están provocando desde hace un año unas alzas de precios de las que sería injusto culpar a los salarios. Precisamente a lo que nos obligan es a unas alzas de salarios que permitan a los trabajadores mantener e incluso incrementar dentro de lo posible su poder adquisitivo y su nivel de vida, pues éste es un objetivo político de primer orden.

—A qué se deba que el mayor número de conflictos laborales se den en el país vasco?

—Los conflictos laborales aparecen, en buena medida, como algo connatural con el desarrollo industrial. A mayor industrialización, normalmente aumenta la conflictividad. Es una vieja ley perfectamente determinada por la sociología y la economía laborales. En las provincias que usted alude, como en otras de parecidas circunstancias, se vienen dando desde hace tiempo ambos factores con sus naturales consecuencias. De ahí también que, a medida que esas circunstancias económicas y sociales aparecen en otras zonas o ciudades, se cumpla esa ley recordada. Por ejemplo, en Galicia, en Vigo o en El Ferrol y, en general, en todos los puntos de mayor industrialización suele haber más conflictos que en las otras zonas. Influyen, por otra parte, en la conflictividad laboral circunstancias políticas y sociológicas que son distintas en unas zonas que en otras. Y después de todo esto quiero decirle que no siempre las provincias vascas dan el mayor índice de conflictividad. Hay trimestres en que otras provincias se sitúan por delante.

EL IDEAL SOBRE LA HUELGA

—Se admite ya la palabra huelga. ¿Existe ahora una mayor posibilidad que antes de que se regule su existencia? ¿Lo considera usted un derecho?

—El ideal respecto a la huelga, que es un hecho, porque la conflictividad surge casi inevitablemente en las relaciones laborales; el ideal, repito, sería conseguir que la huelga no fuera nunca necesaria. El Ministerio de Trabajo, las disposiciones del Gobierno tienden, en este aspecto, a aminorar la conflictividad abriendo los más amplios cauces al diálogo. A ellos tiende, entre otras disposiciones, la reciente Ley de Convenios Colectivos, que, como usted sabe, da una mayor responsabilidad a las partes dialogantes. Y las modificaciones que en su día introdujimos en las normas sobre conflictos. Y las que puedan darse en el futuro.

—Está prevista la aglutinación al mundo del trabajo de los emigrantes que puedan regresar en los próximos meses y años? ¿Cómo se atenderá la afluencia al país de emigrantes que sean rechazados por otros países, norteafricanos, por ejemplo?

—En relación con la primera parte de su pregunta, el Instituto Español de Emigración ayuda al trabajador retornado tanto o más que en el momento de su salida al extranjero. Precisamente, en Orense, desde hace un año, y en Vigo, en la Casa de América desde hace muchos, se dan cursos de formación profesional en régimen de interno para esos casos. Pero aquí tenemos un problema que compete tanto al Estado como a la propia sociedad. He dicho alguna vez que tenemos que liberarnos del fácil recurso del paternalismo estatal y esperarlo todo del Gobierno. La creación de puestos de trabajo, de medios de desarrollo es una cuestión social que la sociedad tiene que afrontar por sí misma en buena medida, con las ayudas y estímulos estatales, cuantos más amplios, mejor, pero no exclusivos. Estos días he podido ver, precisamente en las

páginas de este periódico, entrevistas con emigrantes retornados que afrontan abiertamente la constitución de empresas, a veces en régimen cooperativo con dichas ayudas. Respecto a la segunda cuestión que usted me plantea, me remito a lo que he dicho en otras entrevistas recientes. Hay una legislación laboral española para el extranjero que quiere trabajar en España que puede dar solución al tema si llegase a producirse en términos crecientes. Vigilar que se cumpla esta legislación es importante en momentos como los actuales, y en ellos estamos los Ministerios afectados.

El ministro de Trabajo, don Liciño de la Fuente, ha tenido la amabilidad de concederme una entrevista. Además de agradecer esta concesión, creo de justicia manifestar que el ministro no ha rehusado ni una sola de las preguntas formuladas, y ha aceptado con amplitud y generosidad el afán inte-

- LAS ACTUALES DISPOSICIONES DEL GOBIERNO TIENDEN A AMINORAR LOS CONFLICTOS Y A ABRIR MÁS LOS CAUCES DEL DIALOGO.
- NUESTRO PAÍS GOZA DE BUENA SALUD POLÍTICA.

rogador del periodista. He aquí la charla sostenida con don Liciño.

TRABAJADORES DEL MAR

—¿Quiere usted ampliar mi concepto de regulación de la Seguridad Social para los trabajadores del mar?

—Supongo que se refiere usted al texto refundido de la Seguridad Social del Mar, aprobado por el Consejo de Ministros. Como su nombre indica, hemos procurado refundir en un solo texto la legislación sobre Seguridad Social del Mar, que estaba contenida en distintas disposiciones legales; con ella la regulación es mucho más clara y precisa. Pero como tal vez usted quiera referirse también al fondo de la cuestión, quiero manifestarle que la última Ley de Seguridad Social del Mar, aprobada hace cuatro años, ha supuesto avances muy importantes para este sector laboral, como los que pone de manifiesto, por ejemplo, el hecho de que las prestaciones pagadas por el Instituto Social de la Marina en Galicia se haya multiplicado por tres en los últimos cuatro años, es decir, que la Seguridad Social del Mar va a pagar en prestaciones a los trabajadores gallegos este año una cantidad mayor, tres veces superior a la que pagó en mil novecientos setenta.

—Dentro de la Seguridad Social del Mar han mejorado especialmente las pensiones y la prestación familiar, sin perjuicio de que consideremos que tenemos que seguir avanzando porque estas prestaciones todavía deben ser mejoradas. También hemos procurado ampliar considerablemente la red asistencial no sólo en las Casas del Mar, sino también mediante consultorios y dispensarios por toda la costa.



de mejora que se han traducido en unas cuotas de mayor bienestar social y estabilidad política. Y pienso que debemos seguir avanzando en esta línea, a lo cual contribuirá sin duda una política social que haga nuestra sociedad más igualitaria y coherente, y un desarrollo político que estimule la participación y la integración del pueblo español a todos los niveles y en todas las instituciones.

EL «OTOÑO CALIENTE»

—Ya se habla de un «otoño caliente» en materia de huelgas. ¿Podrá el Ministerio de Trabajo evitar ciertos conflictos de este orden y cómo?

—El Ministerio de Trabajo, desde luego, hará lo que pueda, como lo hará también la Organización Sindical, para evitar esa anunciada mayor conflictividad, y unas veces lo conseguirá y otras veces no, porque la conflictividad es en cierto modo inevitable en la organización de las relaciones laborales; es decir, es muchas veces inevitable una posición de discrepancia entre las tesis de los trabajadores y de los empresarios sobre las retribuciones, primas, jornadas, horarios, etcétera. La mejor forma de evitar que esas inevitables diferencias y tensiones lleguen a conflicto abierto es una actitud dialogante, abierta y responsable por parte de todos, empresarios y trabajadores. Y haremos lo posible para fomentar este clima.

—Vamos bien en materia de convenios colectivos y de cooperativismo?

—Pues creo que vamos bien. En lo que va de año se han aprobado más convenios colectivos, incluyendo mayor número de trabajadores, que los que se aprobaron en igual periodo de años anteriores. Y por lo que se refiere al cooperativismo, cada día nacen nuevas cooperativas, y, por otra parte, el movimiento en sí se está depurando y fortaleciendo.

En este punto, y para conseguir una mayor fortaleza y autenticación del cooperativismo, creo que será muy importante la nueva Ley de Cooperativas si las Cortes dictan que, efectivamente, se convierta en Ley el proyecto que ahora está en trámite y cuya discusión creo que empezará en el próximo otoño.

PREMIO ANUAL EDUARDO DATO

● DOTADO CON 100.000 PESETAS, LO HA CONVOCADO EL MINISTERIO DE TRABAJO SOBRE EL TEMA "LA REGULACION DE LOS CONFLICTOS COLECTIVOS DE TRABAJO EN EL DERECHO COMPARADO".

La Orden del Ministerio de Trabajo de 1 de mayo de 1970, con el fin de conmemorar la creación del Ministerio de Trabajo en 8 de mayo de 1920, siendo a la sazón presidente del Consejo de Ministros el excelentísimo señor don Eduardo Dato, y al mismo tiempo recompensar el trabajo de investigación de temas relacionados con la competencia de este Departamento ministerial, consideró oportuno crear un premio anual con el nombre del citado político.

En su virtud, esta Subsecretaría ha tenido a bien disponer: Primero. Se convoca para el presente año el Premio Eduardo Dato, dotado con 100.000 pesetas, para premiar el trabajo monográfico inédito que, bajo el título «La regulación de los conflictos colectivos de trabajo en el derecho comparado», se considere acreditativo del mismo.

Segundo. Los trabajos que concurran deberán tener un mínimo de 200 folios a doble espacio y se presentarán en el Registro General del Ministerio de Trabajo dirigidos al director del Gabinete de Relaciones Públicas, por triplicado, bajo el lema que figurará en la cabecera de los mismos, debiendo ir acompañados de un sobre cerrado en el que, bajo el mismo lema, se contenga una plica con el nombre, domicilio y demás circunstancias personales del autor.

Serán rechazados automáticamente los trabajos que no se presenten en las condiciones señaladas.

Tercero. El plazo para la presentación de los trabajos finalizará a las 13 horas del día 8 de mayo de 1975.

Cuarto. El premio lo otorgará un Jurado presidido por el Ilustrísimo señor Subsecretario del Departamento, del que formarán parte los presidentes o académicos que por las mismas se designen de las Reales Academias de Legislación y Jurisprudencia y de Morales y Políticas; el presidente del Tribunal Central de Trabajo, el presidente del Instituto Nacional de Previsión y los Ilustrísimos señores directores generales del Ministerio de Trabajo, actuando como secretario, con voz pero sin voto, el Ilustrísimo señor vicesecretario de Estudios de la Secretaría General Técnica. El acuerdo se adoptará por mayoría de votos, siendo dirimente, en caso de empate, el del presidente.

Quinto. La decisión se hará pública antes del 1 de octubre de 1975. Si las obras presentadas no reunieran los valores exigidos, el premio se declarará desierto.

Sexto. La obra premiada pasará a ser propiedad del Ministerio de Trabajo, que la publicará por su cuenta a través del Servicio de Publicaciones del Departamento.

Se podrá recomendar a dicho Servicio la publicación de aquellos trabajos que, aun no habiendo sido premiados, reúnan condiciones para ello.

Madrid, 12 de agosto de 1974. ■ El subsecretario, VICENTE TORO.

EL MINISTRO DE TRABAJO INAUGURÓ UNA RED DE CONSULTORIOS EN ASTURIAS JUSTICIA SOCIAL PARA LOS QUE CARECEN DE FUERZA PARA RECLAMARLA

El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Lázaro de la Fuente, llegó a Asturias y poco después de su llegada a Llanes presidió la inauguración de la Casa Sindical, y posteriormente inauguró oficialmente la Residencia de Pensionistas, con hogar anexo, que hace el número 23 de los actualmente en servicio dentro del Plan Nacional de Asistencia a los Pensionistas de la Seguridad Social, y que lleva anexo un hogar del pensionista.

En la misma localidad de Llanes inauguró oficialmente el nuevo consultorio y, de modo simbólico, siete más en la provincia de Oviedo, situados en Infiesto, Arriondas, Pola de Siero, Figaredo, Moredo, Lugones y San Claudio.

Al inaugurar la residencia pronunció unas palabras, en las que dijo: «Es indispensable llevar a la conciencia de la sociedad que el jubilado y el pensionista cumplen un papel de primer orden en la relación entre las generaciones; se trata de modificar el puro y simple relevo de las generaciones por un diálogo integrador y fecundo que entrelace el pasado y el porvenir».

El ministro comenzó destacando la enorme satisfacción que sentía al poder inaugurar esta nueva residencia en una tierra a la que le unen vínculos del más profundo afecto. Señaló igualmente que en cada Residencia de Pensionistas puesta en marcha se enriquece la estructura fundamental de la Seguridad Social, sustancia de nuestro Régimen, porque en ella se hacen posibles los ideales de justicia social que tan destacadamente la caracterizan. Nuestro Estado, afirmó, quiere una sociedad cada vez más justa y que ninguna diferencia, y menos la edad, pueda suponer barreras o limitaciones que constituyan razones para la insolidaridad.

LA JUSTICIA SOCIAL EN LOS QUE NO PUEDEN RECLAMARLA

Se refirió el señor De la Fuente a la espléndida realidad que supone la marcha hacia adelante del Plan de Asistencia a los Pensionistas y cómo con cada acto de inauguración de residencias y hogares se acerca a las metas siempre exigentes de la Justicia social. «He repetido en muchas ocasiones —añadió— que no hay verdadera justicia social ni auténtica solidaridad hasta que no se cumpla también en aquellos que no tienen fuerza ya para reclamarla. Los pensionistas son parte fundamental de la sociedad y ésta debe ser la conciencia que brote en todos, a nivel comunitario, porque ningún pueblo que haya recorrido los primeros estadios del progreso, puede abandonar a sus ancianos y jubilados; antes bien, debe integrarlos en el mismo esquema de derechos, responsabilidades y respeto que a los demás miembros».

La residencia, dotada de unas modernísimas instalaciones, cuenta con una capacidad de 104 plazas, en 48 habitaciones dobles y ocho sencillas, todas ellas con su cocina,

frigorífico, armarios empotrados y otras instalaciones.

Las instalaciones, cuyo coste se elevó a cerca de 50 millones de pesetas, se completan con el hogar, que atenderá a todas las personas mayores de sesenta y cinco años, y que va dotado de biblioteca, salas de estar, salas de juego, salón de actos, comedor y cafetería y peluquerías de señoras y caballeros; servicios de terapia ocupacional, rehabilitación y asistencia social.

Desde el hogar se ofrecerán los servicios de ayuda a domicilio a los pensionistas inválidos o incapacitados, servicios que comprenden, entre otros, los de comida a domicilio, aseo, limpieza, lavado y planchado, peluquería, biblioteca, terapia ocupacional y asistencia médica-geriátrica.

El nuevo hogar hace el número 140 de los puestos en servicio en toda España, dentro de los 200 previstos para la primera fase del Plan de Hogares del Servicio Social de Asistencia a los Pensionistas, que cuentan hasta la fecha con cerca de 300.000 socios.

CUANDO LA EMPRESA SEA CLAUSURADA POR DISCIPLINA DE MERCADO LOS TRABAJADORES SEGUIRÁN COBRANDO LA TOTALIDAD DE SUS SALARIOS

Por Decreto de la Presidencia del Gobierno se desarrollará la facultad otorgada al Gobierno sobre cierre de establecimientos en materia de disciplina del mercado.

Cuando las infracciones a la disciplina del mercado sean sancionadas, por su notoria gravedad, con el cierre temporal o definitivo del establecimiento o industria infractora, en acuerdo adoptado por la Dirección General de Información e Inspección Comercial, la cual, además, dará traslado de dicho acuerdo, en un plazo no superior a quince días, al gobernador civil de la provincia donde la empresa sancionada tenga el domicilio social, el gobernador civil nombrará un delegado de su autoridad, que procederá a efectuar las operaciones materiales necesarias para hacer efectiva la resolución adoptada dentro de un plazo de cinco días.

El cierre temporal se entenderá sin perjuicio de los intereses de los trabajadores, los cuales continuarán adscritos a la plantilla de la empresa sancionada, percibiendo la totalidad de sus remuneraciones; el importe de las primas a la productividad se calculará según el promedio de las devengadas en el mes natural anterior a la fecha de la clausura temporal. Durante el periodo de cierre temporal, la empresa sancionada quedará obligada a cotizar a la Seguridad Social por las mismas bases y en igual cuantía que la correspondiente al mes anterior a la fecha del cierre, respecto a los trabajadores afectados por el mismo.

Si se hubiere acordado la clausura definitiva, los trabajadores afectados tendrán derecho a las indemnizaciones procedentes en caso de despido.

DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE: EMIGRARON MÁS DE 23.000 ESPAÑOLES

Durante el primer trimestre de este año, 23.828 españoles han emigrado hacia distintos puntos del continente y 1.079 a distintos países transoceánicos, informa el Ministerio de Trabajo en base a los trámites efectuados por el Instituto Español de Emigración.

La cifra de españoles emigrantes procede, según orden de importancia, de las provincias de La Coruña, que da un total de 4.101 emigrantes (la cifra mayor de provincias españolas en este período); le siguen Pontevedra, con 2.025; Orense, con 1.099; León, 1.198; Cáceres, 1.094; Salamanca, 1.069; Badajoz, 1.063, y Málaga, con 1.055. La provincia que cuenta con menos número de emigrantes es Melilla, con uno, y Huesca, con dos.

Suiza ha sido el país que ha recibido un número mayor de emigrantes españoles, con 21.291. Les siguen Francia, pero ya con una cifra mucho menor importante, 1.522. Por lo que se refiere a países extracontinentales, cabe resaltar a Australia, que ha acogido a 360, seguida de Venezuela, con 174.

FUNCIONAN 40 GABINETES PROVINCIALES 50.000 MINUSVALIDOS, ATENDIDOS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1974

El Servicio de Minusválidos Físicos y Psíquicos de la Seguridad Social acaba de hacer públicos los resultados obtenidos en su primera fase de gestión. Los cuarenta gabinetes provinciales, ya en funcionamiento, han atendido, desde enero pasado, a 49.508 minusválidos, en acciones de orientación, asesoramiento y asistencia. Sus equipos técnicos realizaron un total de 13.230 visitas a empresas y a instituciones relacionadas con los minusválidos, en una labor de mentalización y de gestión para la integración social de los desapacitados físicos y psíquicos. Se han beneficiado del I Plan Asistencial del Servicio 3.903 minusválidos. En el aspecto formativo han iniciado cursos de educación o de capacitación profesional un total de 1.577 alumnos. Se han superado las primeras dificultades para conseguir la promoción del empleo de 903 minusválidos, tanto por cuenta ajena, con un total de 692 colocados, como en régimen cooperativo o autónomo, con 157. En talleres de empleo protegido se han empleado 54 minusválidos. Los equipos del Servicio están formados por 170 técnicos, titulados superiores y 91 asistentes sociales.

Recientemente, el Ministerio de Trabajo ha aprobado un Plan de Centros de Recuperación Social de Minusválidos, confiado al Servicio, con veinticuatro centros ubicados en las zonas de mayor densidad de población minusválida. En el próximo mes de octubre se organizarán los gabinetes técnicos de las diez provincias en las que el Servicio no ha iniciado aún su actuación.

MUNDO LABORAL

● CONGRESO NACIONAL DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO

Sevilla será escenario, en los días 22 al 26 de octubre, del VII Congreso Nacional de Medicina, Higiene y Seguridad del Trabajo, en cuya organización trabaja ya activamente el gabinete técnico provincial de Higiene y Seguridad del Trabajo hispalense, que dirige el doctor don Antonio de la Iglesia.

Durante las jornadas del Congreso habrá sesiones de mañana y tarde para el estudio de las cinco ponencias presentadas, que son las siguientes: «Estudio comparativo de normas de medios de protección personal», «La formación en Medicina, higiene y seguridad del trabajo», «Planificación para el control de los riesgos profesionales», «Motivaciones y repercusiones frente a la actuación en seguridad» y «Barrios generales y específicos para la detención de enfermedades profesionales».

● DISMINUYE LA POBLACIÓN AGRARIA

Durante el año 1973, la población activa agraria experimentó una disminución menor que la registrada en los tres años anteriores, aunque, no obstante, se calcula que haya descendido en unas 50.000 personas, según una información de la revista «Agro».

A finales de dicho año, la población activa agraria registrada en España alcanzaba un 26,5 por 100 con respecto a la total activa. Subraya también la citada publicación que el 50,3 por 100 del total de la población activa agraria en 1972 era mayor de cuarenta y cinco años.

La disminución de la población agraria no es privativa de España. En los nueve países integrantes de la Comunidad Económica Europea se ha registrado una disminución de la mano de obra en el campo de 18 millones de 1952 a unos 10 millones en la actualidad.

La nación que más ha acusado este éxodo de población agrícola ha sido la República Federal de Alemania, con una reducción en dicho período de dos millones de personas, aunque la producción no se ha resentido por esta falta de mano de obra gracias a la mecanización y racionalización de las tareas del campo, que han permitido incluso aumentar el valor de la misma.

● REFORMA DE RESIDENCIA

Más de 350 millones de pesetas se invertirán en las obras de reforma y modernización de la residencia sanatorial de la Seguridad Social de Zaragoza.

El edificio actual de la residencia fue realizado en 1955 según un proyecto de 1947, por lo que las instalaciones están desfasadas, tanto en funcionamiento como en aprovechamiento del edificio. El centro dispone de 650 camas, número que será ampliado en cien más.

El edificio se dedica solamente a Medicina general y a determinadas especialidades, ya que han sido construidos otros centros de traumatología, maternidad y hospital infantil. Las obras se llevarán a cabo en cinco fases, a fin de no interrumpir el normal desarrollo de las actividades sanitarias.

● EL TRABAJO DE LAS ESPAROLAS

De los treinta y cuatro millones de habitantes que alcanza de hecho la población española, más de la mitad son mujeres (el 51,1 por 100, según estimaciones de 1970; otras más recientes señalan el 51,5 por 100). Sin embargo, del total de la población activa, tan sólo el 25 por 100 está formado por mujeres. Entonces cabe preguntarse qué hacen esas mujeres que no trabajan, en qué ocupan sus horas. El conjunto más numeroso de la respuesta está en esa definición anquilosada en los documentos nacionales de identidad: «Sus labores».

● DONATIVO A LA VIUDA DEL OBRERO MUERTO EN CARMONA

La Comisión Provincial de la Mutualidad de la Madera, a la que pertenecía don Miguel Roldán Zafra, fallecido el pasado mes durante los sucesos de Carmona, hizo entrega a la viuda de un donativo de 25.000 pesetas. Se está tramitando el expediente por fallecimiento por accidente de trabajo «in itinere», y a tal fin se cumplimentará a la mayor brevedad la documentación para la percepción de la pensión de viudedad y por defunción y orfandad.

● 270 HIJOS DE EMIGRANTES VERANEARON EN ESPAÑA

Durante el mes de agosto, y dentro de la XII Convocatoria de Vacaciones de Verano para hijos de trabajadores españoles residentes en el extranjero, el Instituto Español de Emigración ha procurado las vacaciones de niños y niñas procedentes de Alemania, Bélgica, Francia (Norte y Sur), Holanda, Inglaterra, Luxemburgo, Marruecos y Suiza en distintos albergues de las provincias de Asturias, Barcelona, Cádiz, Granada, Guipúzcoa y Huelva.

Un total de 270 niños y niñas, algunos de los cuales no conocían España, han disfrutado de esta manera de sus vacaciones estivales.

Alrededor de ochenta mil obreros trabajan en el "Portal del Mundo"

EL PUERTO DE HAMBURGO, PUNTO DE CONVERGENCIA DE LOS MERCADOS INTER- NACIONALES

- ANUALMENTE PASAN POR HAMBURGO MAS DE DIECIOCHO MIL BARCOS DE ALTURA Y SE TRANSBORDAN MERCANCIAS POR UN TOTAL DE CINCUENTA MILLONES DE TONELADAS.

HAMBURGO (Especial para «Hoja del Mar»).—Al hablar del puerto alemán de Hamburg, uno piensa en seguida en grandes barcos mercantes, grúas portuarias, polícromas banderas de buques procedentes de todos los países del mundo y marineros que parlotean en cien idiomas diferentes. Hamburg, el «Portal del Mundo» («Tor der Welt»), como le llaman los alemanes, es el centro portuario más importante de Alemania.

El puerto de Hamburg tiene 100 kilómetros cuadrados de superficie y en sus muelles trabajan diariamente alrededor de ochenta mil hombres. Dedicados lo que se dice exclusivamente a la carga y descarga de barcos, trabajan regularmente 12.000 y 13.000 obreros portuarios. Pero además, claro, están las industrias del puerto, los astilleros, las refinerías.

PRIMER PUESTO EN EL TRAFICO DE CONTENEDORES

Destruido por los bombardeos aéreos de la última guerra en un 80 por 100, en 1945 Hamburg era un inmenso campo de ruinas y

escombros. Hoy es uno de los puertos más modernos y mejor equipados de todo el mundo. Entre 1945 y 1974 hay una larga y densa historia de trabajo, de constancia, de planificación, de organización y un capital invertido de unos tres mil millones de marcos.

En la actualidad, las inversiones semanales alcanzan la cifra de los cuatro millones de marcos. Estas inversiones, fundamentalmente, se dedican a mejorar y modernizar el sistema de carga, descarga y transporte. Y de manera muy particular a las instalaciones destinadas al tráfico de contenedores.

Porque Hamburg es un puerto —ayer como hoy— de vanguardia. Los grandes buques-contenedores modernos, los de la llamada tercera generación, con un desplazamiento de hasta 59.000 toneladas y capaces de cruzar el océano a una velocidad de cincuenta kilómetros por hora, recorren hoy en veinticuatro días el trayecto Tokio-Hamburg. Un trayecto que, hace pocos años aún, para cubrirlo era necesario navegar casi sesenta días. Mas si Hamburg se ha puesto, por un lado, a la altura de los tiempos, siendo el puerto alemán que dispone de las más



Cuatro puentes transbordadores especiales para la descarga de contenedores trabajan en el muelle Waltershof, de Hamburg. En la foto, un buque-contenedor procedente del lejano oriente.

modernas y mejores instalaciones para el transbordo de contenedores, por otro sigue siendo el puerto comercial clásico, el puerto a cuyos muelles llegan y salen —anualmente— un total de 50 millones de toneladas de mercancías diversas.

TRANSPORTE MARITIMO Y COMERCIO MUNDIAL

Las polifacéticas tareas realizables en el puerto de Hamburg van desde las simples operaciones de carga y descarga de mercancías, pasando por el almacenaje, embalaje,

etcétera, hasta el planteamiento y realización de funciones exclusivamente comerciales. Esto se debe, sin duda, a la proximidad inmediata existente entre el puerto y la ciudad, la City comercial, sede de más de 25.000 empresas de exportación, más de 100 casas aseguradoras, alrededor de 300 institutos de crédito bancario y casi 500 agencias de expedición de mercancías.

En Hamburg se encuentran instalados, además, 79 Consulados extranjeros, ocupando el segundo lugar entre todas las ciudades del mundo respecto al número de Consulados establecidos en ella. Hamburg es, además, la ciudad industrial de Alemania Occidental que un mayor e intenso tráfico comercial sostiene con Berlín.

El extraordinario desarrollo de Hamburg y su puerto se debe de manera importante también a la situación geográfica y económica que ocupa. Como puerto más occidental del mar Báltico y como puerto más oriental del mar del Norte, el puerto de Hamburg —el «Portal del Mundo»— cumple hoy una importante y doble función de enlace, de punto de encuentro equidistante de los mercados de la Comunidad Europea (EG), de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) y del Consejo para la Ayuda Económica Mutua (RGW).

Esta importancia, como mejor se puede observar es viendo las cifras del tránsito comercial con la República Democrática Alemana, Checoslovaquia y Austria. En 1973 estas cifras fueron 3,04 millones de toneladas, 1,6 millones de toneladas y un millón aproximado de toneladas. Estos eran los tres países en cabeza; tras ellos venían los países escandinavos, Hungría y Suiza.

EL PUERTO MARITIMO MAS RAPIDO DEL MUNDO

La fama que goza Hamburg de ser el puerto más rápido del mundo se debe, sin duda, al constante mejoramiento y perfeccionamiento de sus sistemas de comunicaciones, tanto por mar como por tierra.

En qué grado Hamburg es el puerto más rápido —más dinámico— del mundo, donde mejor puede verse es con las cifras de las estadísticas. En 1973, Hamburg ofreció 7.900 líneas de comunicación por vía marítima con —en total— 1.100 puertos repartidos por todo el mundo, oferta esta que ningún otro puerto comercial de Europa puede hacer.

En total, durante 1973 entraron en Hamburg 18.145 buques de altura: mercantes de cabotaje, buques de línea y barcos de transporte de gran tonelaje, navegando bajo las banderas de casi todas las naciones del mundo. ■ MANUEL NOALES.



La escena (publicitaria, como puede suponerse) se desarrolla en el puerto de Hamburg. Tan femeninas como fornidas marineras no quieren dejar escapar al «S. A. Hexrivier», que ha llegado de Sudáfrica cargado de... naranjas y limones. Puerto el más occidental del Báltico y el más oriental del mar del Norte, tiene actualmente un extraordinario desarrollo y cumple una función de enlace entre los distintos mercados.

CRONICAS DE ALEMANIA

EL EJEMPLO DE INDONESIOS, FILIPINOS, PAQUISTANIES...

HICIERON VALER SUS DERECHOS FRENTE A LOS ABUSOS DE LOS ARMADORES «NEGROS»

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Todavía queda mucho por luchar y más aún por conseguir, pero una cosa es clara, patente, actual: Se puede y se debe eliminar la injusticia, ya que las legislaciones de trabajo alemanas hacen respetar los derechos de los marineros. Hasta ahora, hace muy poco, existía algo así como una masonería de armadores que hacia casi imposible las reclamaciones. El OTV alemán empezó dando la cara, y a la vista de su decidida actuación se unieron la mayoría de los marineros, constituyendo un bloque firme, recio, donde no se admiten resquebrajaduras ni esperas egoistas. Todos son uno: la nacionalidad no importa, y los trucos de los patronos se descubren y se les estropea el «espectáculo». Y... como muestra, leed estos botones de idem.

LOS MARINOS DEL «FIVE HILLS»

Los marineros del «Five Hills», bajo bandera panameña, fueron contratados en Pakistán bajo la promesa de que les seña abonado el sueldo que marca la International Transporte Arbeiters Föderation (ITF), que, residiendo en Londres, cuenta con la cooperación de los sindicatos de diversos países. En Bremen subieron a bordo, y allí les aclara el capitán que el sueldo de los marineros, pongo por ejemplo, sería de 125 marcos mensuales. Aparte observan el catastrófico estado del barco, con veintiún años de servicio: agua en la sala de máquinas, pésima manutención y «kojes», calefacción defectuosa y falta de cumplimiento de las normas de seguridad del Convenio internacional de 1960. El OTV se pone en contacto con el agente de la armadora y comunica a la ITF para que el barco sea incluido en la «lista negra». La ITF reclama a los armadores, que el 24 de abril mandan dos representantes que reconocen a los marineros paquistanies el sueldo tarifario. Aún más: El Seguro Marino de Accidentes, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 17 del Convenio, retuvo la salida del barco hasta tanto no fueran las medidas de seguridad necesarias y reparadas las negligencias técnicas.

MARINOS «BARATOS»

Sigamos: A través del reportaje de un periódico alemán se conoció que los marineros filipinos del «Gosta Berling» eran casi la «mitad de baratos» que los marineros alemanes. El barco, bajo bandera chipriota, aunque el 51 por 100 de las acciones pertenezcan al Iduna Versicherung alemán, el 8 de abril reconoció los sueldos tarifarios a los 57 marineros filipinos. El «Samos Island», bajo bandera de una armadora griega, si bien ésta es filial de la antigua compañía hamburguesa

a que pertenecía —Atlas Levante Linie—, pagaba igualmente a los marineros griegos lo que le daba la puñetera gana. Prometió abonar lo legal, y lo hizo durante un mes, encontrándose que sin la carta azul del ITF no podía entrar en ningún puerto israelí, viéndose obligado, por lo tanto, a firmar el debido contrato en Haifa.

EL BARCO QUE SE «TRIBAUTIZO»

Y para terminar con los botones, y no de nácar, el premio de inmoralidad y desprecio a lo legal y a lo humano.

El barco se llama «Gamsolo» y transportaba un cargamento de abono químico en malas condiciones a Norrköping, en Suecia. Ni con la descarga, ni con la comida y cabinas, ni con el sueldo había nada en orden. Ni aún el capitán sabía exactamente el nombre de los armadores. El personal sueco de descarga hizo el boicot, después que catorce marineros indonesios padecieron intoxicación de monóxido de carbono, causada por un fuego a bordo, pues faltaban hasta los extintores de incendios... Con el resto de la carga aún a bordo y sin el obligado certificado de inspección, abandonó de noche el muelle de Norrköping. En alta mar cambió el nombre por el de «Ketiga». A las llamadas de la ITF empieza la búsqueda, siendo localizado en Rotterdam con el tercer nombre de «Keradja». A petición de la ITF, el sindicato holandés reclama los sueldos atrasados más las diferencias de acuerdo con la tarifa, treinta mil y pico guineas (alrededor de 900.000 pesetas), no pudiendo el «tribautizado» cascarón abandonar Rotterdam hasta que no hubo depositado en un Banco la citada cantidad. Aparte debió instalar los extintores de incendios, reparar la estación de radio, limpiar la sala de máquinas y otras diversas diferencias técnicas.

Indonesios, filipinos, paquistanies y griegos por estos malos ejemplos patronales navegan hoy sabiendo sus derechos; se saben seguros de que están respaldados; no son ya esclavos que se malpagan o no se pagan, ni condenados a galeras a punto de hundirse. Son marineros libres, porque supieron exponer sus quejas, porque permanecieron unidos —mi viejo ruego a mis compatriotas—; en una palabra, porque dieron la cara y dejaron guirarse. Tuvieron confianza en quien está para defender sus intereses sin distinguir color ni de piel ni de partido político.

Esa unión, ese «dar la cara», es lo que yo os pido. Me atrevería aún a más, a pediros que tuvierais confianza en mí, repitiéndoos una vez todavía que en cualquier dificultad no dejéis de comunicarme vuestro problema, que llegaré hasta lo imposible para resolverlo, ya que para eso estamos.

■ ANGEL

SON TRES Y EL ULTIMO EMPIEZA EL 25 DE NOVIEMBRE

LA OTV ANUNCIA CURSOS PARA OBTENER LA CARTILLA DE NAVEGACION ALEMANA

● Además de la importante diferencia de sueldo a favor de quienes la tienen, es necesaria porque, según rumores, a partir de enero habrá "cierre de embarque" para quienes carezcan de ella.

alemanes, en particular los últimos llegados, lo que convierte esta medida (estos cursos) en un arma de dos filos, beneficiosa sólo para los antiguos, pero en fin... «algo es algo».

Espero que la OTV, que tanto se está preocupando y mejorando la situación laboral y social de los marineros sin distinción de nacionalidades, habrá pensado y calculado el riesgo que, de ser ciertos los rumores a que aludimos, correrían aquellos que no han navegado los cincuenta meses en buques alemanes. Estoy seguro de que, llegado el momento, sabría tomar medidas que pudieran protegerlos. No obstante, desde aquí avisamos a los «jóvenes e inexpertos», que nos diría Vitiwinosky.

De no ser así, sería brindarles un triunfo a los armadores «negros» y a los malabaristas de banderas de colores, ya que a los sin Matrosenbrief no les quedarian más barcos que éstos, convirtiéndose en condenados más o menos a galeras, y en todos los casos, sin tarifas, protecciones ni seguros. Sería muy doloroso que a los marineros españoles, tripulantes de esos «negros», tampoco les dejaran desembarcar en puerto, como hace unos días ocurrió con los indonesios en Inglaterra.

Habiéndose dado este acertado paso de los cursos para obtener la Matrosenbrief alemana, me pregunto si no podría ser tenida también en cuenta la antigüedad de la Cartilla

de Navegación española a efectos de computar los cincuenta meses exigidos. Si este plazo se pide como justificante de prácticas, los servicios prestados en barcos españoles tendrían que ser valorados igualmente, so pena de creer que los nuestros sean de un material distinto o de un formato pasado de moda, o que la Cartilla de Navegación se sorteó en una tómbola de caridad. No vayamos a dejar a los demás caer en la tentación de comparar a un almirante español con el jefe de estación de un puerto extranjero cualquiera. Vuelvo a repetir: si esos cincuenta meses que hay que contar para participar en los cursos son como un aval de conocimientos, los navegados en buques españoles deben ser tomados pero que muy en cuenta. Sigo remando en mi bote de siempre: ¿por qué el carné de conducir si puede canjearse y la Cartilla de Navegación no? Para obtener aquél basta un solo examen teórico y en idioma español. ¿Será porque aquella es necesaria para ganarse los cuartos y éste para gastarlos?

Se me olvidaría comunicar a todos los interesados en tomar parte en estos cursos (repite: deben hacerlo todos) que, para más información, pueden dirigirse a la Asesoría Laboral en 2 Hamburg II. Zippelhaus 5/1, o bien, a nosotros, que les ayudaremos gustosamente, ya que para eso estamos. ■ ANGEL

CRONICA DE AMBERES

CONGRESO PORTUARIO INTERNACIONAL

AMBERES (De nuestro corresponsal).—Un 13 por 100 del tráfico total de las mercancías tratadas en el puerto de Amberes durante el año de 1973 tenían por destino o como origen la República Federal Alemana. En dicho tráfico, los hierros y aceros, así como los productos químicos son los que han tenido más importancia representativa.

Dichos datos fueron subrayados durante las sesiones organizadas en Karlsruhe y en Francfort. Se trataba de una iniciativa tomada por Assi-Port (Asociación de los Intereses portuarios de Amberes), en cooperación con la ciudad de Amberes. Los portavoces sucesivos fueron el presidente del grupo de trabajo del tráfico alemán de Assi-Port y delegado general de la Unión de Expedidores de Amberes, el director general adjunto a la Dirección General del Puerto y el Consejo del Puerto.

VI CONGRESO PORTUARIO INTERNACIONAL

Tuvo lugar el VI Congreso Internacional en la ciudad de Amberes. También se realizaba en el cuadro de dicho Congreso la III Exposición Portuaria Internacional. Desde el primer Congreso Internacional que se realizó en Amberes, precisamente hace veinticinco años, la Asociación Real de los Ingenieros Flamencos WVIV ha visto aumentar el interés por dichos Congresos. El número de participantes este año fue de más de 650, representando a 52 países y a los puertos y direcciones portuarias más importantes del mundo marítimo. En total fueron presentados 117 informes procedentes de dieciocho países. Dichos informes trataban, entre otros temas, de mecánica de suelos, equipo portuario, seguridad, protección de los lugares próximos al puerto, manutención de las mercancías, administración portuaria, etcétera. La III Exposición Portuaria Internacional estaba representada por 38 «stands», procedentes de seis países, que suscitaron un interés considerable.

El Rey Balduino presenció la sesión solemne de apertura y, acompañado por el gobernador, el alcalde y el concejal de Amberes, declaró abierta la exposición. Fuera de las varias sesiones organizadas por todos los participantes, hubo visitas al puerto y sus instalaciones, al laboratorio hidráulico y a los trabajos del túnel bajo el Escalda.

Un grupo importante también hizo una visita al puerto de Brujas y Zeebrugge, y asimismo fue organizada una excursión a Francia y Holanda. Fuera de los problemas técnicos específicos, que en general son el objeto de dichos congresos portuarios internacionales, fueron también tratados asuntos sobre la ayuda a los países en vías de desarrollo, la protección de los lugares próximos a los puertos y sobre el desarrollo portuario.

Las resoluciones del Congreso serán objeto de una publicación en forma de libro y que dará un resumen completo de todos los informes y discusiones realizados en dicho Congreso.

EL TRAFICO DE LOS CONTENEDORES DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DE 1974

El aumento del tráfico de mercancías diversas durante los tres primeros meses de 1974 también tuvo una consecuencia favorable sobre el tráfico de contenedores en el puerto de Amberes. La Dirección General del puerto acaba de publicar las cifras referentes al tráfico de dichos contenedores durante el primer trimestre de 1974, de las que se puede deducir que el aumento con referencia al año 1973 ha sido del 25 por 100. ■ MIGUEL ANGEL PENA DE LA TORRE.



LA RESAGA DE LA CONFERENCIA DE CARACAS

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).—Ya están en casa los 500 delegados de 148 países citados en Caracas para el encuentro internacional más amplio de la Historia, pero encuentro físico, pues de principios y propósitos hubo bien poco.

Después de diez semanas de Conferencia sobre el Derecho del Mar, convocada por la ONU, no hubo consenso ni para un comunicado final. Nadie confiaba en un convenio ya de entrada, pero al menos había la esperanza de que se pondrían los fundamentos para llegar al compromiso en encuentros posteriores. Los ciento y pico de temas en la agenda, sin embargo, han resultado un hueso más duro de roer que lo anunciado, y cara a la próxima cita, en Viena, en la primavera de 1975, los ánimos son pesimistas.

Incluso en los dos puntos que hubo más consenso internacional —ampliar la plena soberanía de las tres millas a las 12 millas y establecer una zona de "soberanía económica" que alcanza las 200 millas—, las diferencias de interpretación son grandes y, por el momento, insalvables.

Una serie de países hispanoamericanos, capitaneados por Perú y Ecuador, insisten tenazmente en que la soberanía sobre esas 200 millas sea absoluta, de forma que los países costeros puedan hacer allí lo que quieran, sin que los demás Estados tengan derecho alguno sobre las mismas. Los Estados Unidos y la Unión Soviética, por el contrario, defienden la postura de que mientras debe reconocerse la soberanía de dichos países costeros sobre esa zona, sus derechos sobre ella no son totales. Es más, las dos superpotencias arguyen que si un país costero no tiene medios, ganas o potencial para aprovechar la pesca en su zona "económica", está en la obligación de dejar a los pescadores de otros países, tras firmarse el correspondiente convenio, aprovecharse de tal riqueza.

Tampoco hubo acuerdo sobre el derecho de explotar los minerales en dicha zona a cargo de otros países distintos al

más próximo, e incluso no hubo consenso sobre la explotación general de los fondos oceánicos. Los países subdesarrollados, apoyados por China, defendieron con uñas y dientes la teoría de que ese fondo es patrimonio común de la Humanidad, y por lo tanto debe ser administrado por una autoridad internacional, que se encargue de su aprovechamiento e incluso venta, aunque dejan abierta la posibilidad de que conceda permisos de explotación a grandes compañías privadas, que, naturalmente, pagarían por ello buenos derechos, que se emplearían en ayudar a quienes lo necesitasen.

Pero nadie vaya a creer que hubo acuerdo sobre este punto entre los mismos países en desarrollo. Ya hemos visto que la primera división se produjo según tengan acceso al mar, en cuyo caso piden un máximo de derechos sobre éste, o no, en cuyo caso piden un máximo de internacionalización. Pero es que sobre el aprovechamiento en sí de la plataforma oceánica no opinan todos lo mismo. Así, mientras los que apenas tienen riquezas naturales, que son muchos más de los que se cree y de lo que la estabilidad del mundo necesita, propugnan acelerar ese aprovechamiento con la esperanza de sacar indirectamente algo de él; otros, que son ricos en una determinada materia prima, temen que de empezar a sacarse ésta del fondo del mar caigan los precios de la misma en los mercados internacionales y se quede sin el beneficio de su única exportación.

Los Estados Unidos presentaron en Caracas un estudio que trata de demostrar lo contrario, esto es, que comenzar a sacar la riqueza del fondo de los océanos sólo puede tener efectos positivos para todos los países, incluidos los subdesarrollados, ya que el abaratamiento de los productos en su conjunto tiene que beneficiarlos, no hacerles daño.

Por no llegar a un acuerdo, ni se llegó al que parecía fuera de toda polémica: los estudios científicos oceanográficos. Los Estados Unidos y la Unión Soviética han insistido en que esta clase de actividades esté fuera de todo control. Una

serie de naciones costeras, en cambio, defendieron su derecho a conceder permiso para ello. "Este régimen de gracia —dijo el delegado norteamericano, John R. Stevenson— sólo puede tener como consecuencia el que se realicen menos investigaciones en un campo tan necesitado de ello como el oceanográfico".

Como ven, las dos superpotencias han estado unidas en casi todos los puntos en debate. China, en cambio, se puso desde el primer momento de parte de los pequeños países y arremetió contra los gigantones con la retórica a que nos tiene acostumbrados. "En la mano de las dos superpotencias —dijo su representante—, una amplia libertad de investigación sería sólo un instrumento para continuar su hegemonía militar, su agresión y su rapiña".

Y todavía hubo más diferencias: ¿qué clase de poderes y derechos tienen los Estados costeros para controlar la contaminación de sus aguas?, ¿qué clase de autoridad internacional se establece para controlar la polución de alta mar y si los submarinos atómicos deben o noemerger a la superficie cuando cruzan un estrecho? Puede imaginarse que los Estados Unidos y la Unión Soviética defienden ardorosamente que sus sumergibles nucleares no ofrecen el menor peligro, por lo que pueden pasar sin delatarse. Pero ni mucho menos todos piensan lo mismo.

La impresión que dejó la Conferencia de Caracas es de que el mundo está dividido ante el mar en una serie de pequeños grupos, al margen de la ideología, cada uno de los cuales defiende sus intereses económicos específicos. El delegado norteamericano ha advertido que si en 1975 no se consigue un compromiso sobre cómo debe ser el próximo Derecho del Mar, lo que puede seguir es la ley de la selva oceánica, con cada cual tomando medidas unilaterales, lo que puede llevar al conflicto.

Pero que ese acuerdo llegue en Viena es, para muchos de los reunidos, más que dudoso. Las naciones no parecen más de acuerdo en la mar que en la tierra. ■ J. M. C.

VENTA BARCOS CONGELADORES

SE VENDE FLOTA COMPUESTA POR OCHO BUQUES DE DIVERSAS CARACTERÍSTICAS, JUNTOS O POR SEPARADO.

PRECIOS RAZONABLES, DADA LA ACTUAL COYUNTURA EN EL SECTOR.

TODOS SE ENCUENTRAN TRABAJANDO EN LA ACTUALIDAD Y DISPONEN DE CREDITO A LARGO PLAZO.

RESTO, FINANCIACION A CORTO PLAZO.

INTERESADOS DIRIGIRSE A HOJA DEL MAR, "REFERENCIA BARCOS".

PESQUERA ONUBENSE, S. A.

BUQUES DE PESCA CONGELADORES

Avenida Enlace, s/n.

Teléfonos 21 60 89, 21 68 96 y 21 68 99

HUELVA

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, caballería, pinturas, ferretería naval, etcétera.
Suministros a la Marina en general.

Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

COOPERATIVA DEL MAR "SURATLANTICA"

SUMINISTROS NAVALES
PARA PESQUEROS

SERVICIOS EN LONJA DE PESCADOS

Glorieta Norte - Teléfono 21 41 67

HUELVA



ARMADORES DE BUQUES MARISQUEROS, S. A. A. R. B. U. M. A. S. A.

EXPORTADORES número PC 45.797 de céfalópodos,
merluza y mariscos

Armadores de buques congeladores
Cámaras frigoríficas

OFICINAS:

Frigoríficos de Huelva
Paseo Muelle Norte, s/n.
Teléfonos 21 31 27
21 63 14
21 63 46
21 26 68
Télex: ARBU 75548 E

Oficinas en Las Palmas:
Gordillo, 9-3.^o
Teléfonos 27 28 58
27 28 62

FLOTA:

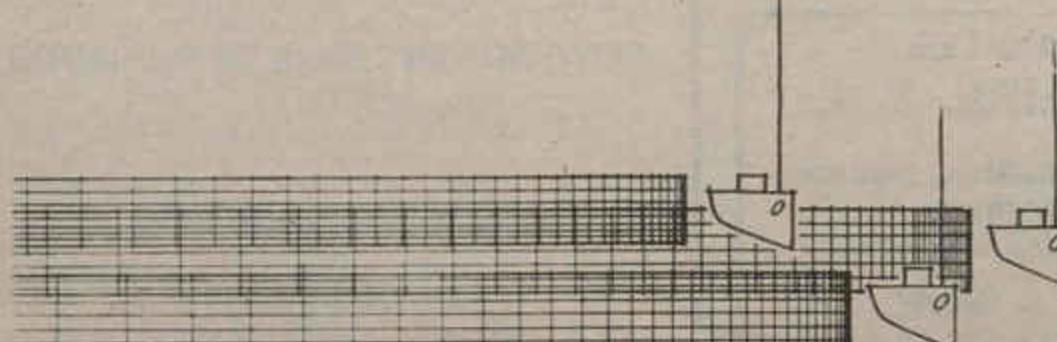
"ACAMAR"
"UR-ZALEAK"
"EUSKAL-ERIA"
"AMASUA"
"AMASUA SEGUNDO"
"AMASUA TERCERO"
"AMASUA CUARTO"
"AMASUA QUINTO"
"COSTA DEL CAMERUN"
"COSTA DE NIGERIA"
"COSTA DE COLOMBIA"



SEGURIDAD SOCIAL
DEL **MAR**
INSTITUTO SOCIAL DE
LA MARINA

LEGISLACION
FUNDAMENTAL
SOBRE EL
REGIMEN ESPECIAL
DEL MAR DE LA
SEGURIDAD
SOCIAL

PEDIDOS AL GABINETE DE INFOR-
МАCIОN Y PUBLICACIONES DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GENOVA, 24 - MADRID-4
P. V. P. 100 PESETAS (contra remesas)



EL "FRANCE", INMOVILIZADO



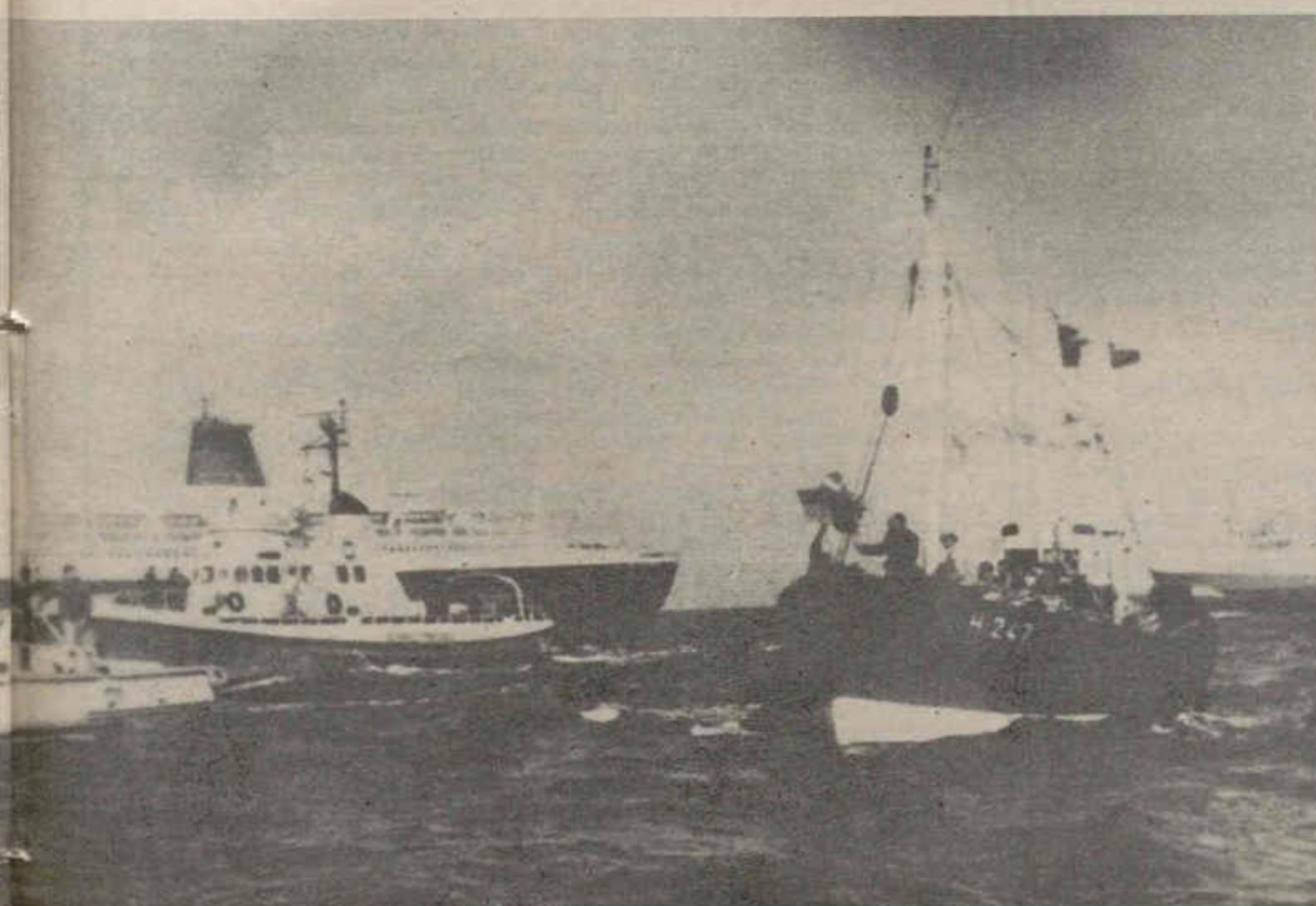
Nuevamente viene a nuestras páginas el "France", un verdadero coloso de los mares, orgullo de la Marina Mercante francesa.

Pero orgullo... sólo relativamente. El gigante, que paseaba el prestigio de su bandera por todo el mundo, está ahora inmovilizado en medio del canal de El Havre y ocupado por su propia tripulación.

Los gastos del "France" siempre fueron cuantiosos, pero ahora, el encarecimiento de los combustibles le ha dado el golpe de gracia. Nunca fue económicamente rentable, mas los altos costos se daban por cubiertos de alguna manera a cambio de la aureola de prestigio que rodeaba al buque por doquier. Sin embargo, esos costos han ascendido a tal nivel que el Gobierno francés ha adoptado la decisión de retirar del servicio a su famoso transatlántico.

Pero no se había contado con la tripulación. La tripulación está en contra de la medida y adoptó una decisión nueva: ocupar la nave. Y allí está, haciendo barrera ante la entrada del puerto de El Havre. La vida a bordo transcurre con normalidad: se come, se duerme, se hacen guardias y hasta editan un periódico diario, en el que junto a las noticias nacionales y mundiales de mayor trascendencia se incluye la información relativa a la propia y original sentada.

Un pesquero quiso abastecer a los tripulantes, pero lo impidieron los guardacostas. El correo llega a bordo, y se recoge desde una de las escaleras. En la cocina hay buen humor, por lo menos en el momento de la fotografía... De todo ello recogemos aquí imágenes, y además el documento de la manifestación que protagonizaron en El Havre otros marinos mercantes, en muestra de solidaridad con sus compañeros del "France". ■ Reportaje gráfico de EUROPA PRESS.



EL MAYOR BUQUE DE IRLANDA PARTIO PARA TENERIFE

★ UN NAVIO DEL MUSEO NAVAL
DE MADRID ★ CONGRESO DE CUL-
TURA MARITIMA EN EL Egeo ★
GUARDACOSTAS BRITANICOS,
SEVEROS CON LA FLOTA
PESQUERA IRLANDESA.

DUBLIN (De nuestro corresponsal). Durante el mes zarpó desde Irlanda para España el buque más grande que haya partido de un puerto irlandés. Fue éste el petrolero "World Cavalier", de 268.450 toneladas, construido en los grandes astilleros de Harland y Wolff, en Belfast (Irlanda del Norte), desde donde zarpó, después de efectuar pruebas, para Santa Cruz de Tenerife. Perteneció el gran petrolero a la Hendale Navegation Co., de Londres. Los astilleros de Belfast fueron establecidos en 1917, construyeron buques tan conocidos como el transatlántico "Olympic", de la White Star Line; el desgraciado "Titanic", de la misma; el portaaviones "Ark Royal", famoso en el Mediterráneo en la última guerra mundial, y el crucero "Belfast", conservado como memorial de la misma guerra en el Támesis, en el centro mismo de Londres. Durante largo periodo de este siglo, los astilleros Arland y Walff eran los más grandes del mundo, y aún todavía figuran entre los doce primeros.

Aparte un pequeño astillero de reparaciones en Dublín y otros pequeños, pero eficaces, que construyen barcos de pesca y yates en varios puertos menores del país, el único astillero importante de la República de Irlanda se halla en Cork. Se trata de los astilleros Verolme (Cork), ramal de los célebres astilleros del mismo nombre en los Países Bajos. En Verolme (Cork), en este momento, se fabrican sobre todo aparatos de varios tipos hasta un valor de casi tres millones de libras esterlinas, para las diversas campañas de exploración de posibles yacimientos submarinos de petróleo y de gas, que se desarrollan siempre con más frenesí alrededor de las costas de las islas Británicas.

EL "RAYO", NAVIO DEL SIGLO XVIII

Hace un año, después de cinco de preparaciones, fue fundado en una conferencia en Burdeos (Francia) el Instituto Internacional de Cultura Marítima. Firmaron el acta de fundación sabios de ocho naciones, entre ellos, el capitán de navío don José Luis Morales Hernández, del Museo Naval de Madrid, y su corresponsal, de la parte del Maritime Institute of Ireland. Unas semanas más tarde visitó este corresponsal al capitán de navío Morales en el incomparable Museo Naval, del cual es uno de los dirigentes, en Madrid. Mostró el capitán de navío el soberbio modelo que se encuentra no lejos de la entrada del museo del navío de guerra del siglo XVIII "Rayo". Le gustó muchísimo a

este corresponsal señalar que en la "calamitosa" batalla de Trafalgar el comandante del "Rayo" fue el capitán de navío Mac Donall, de ascendencia irlandesa, prueba una vez más de los múltiples eslabones históricos-marítimos entre nuestros pueblos. (El "Rayo" participó, además, en la valiente, pero nunca bastante conocida salida de los restos de la flota aliada derrotada contra la flota inglesa victoriosa en dificultades a causa del mal tiempo y de los daños sufridos.)

INSTITUTO INTERNACIONAL DE CULTURA MARITIMA

Durante la primera semana de julio de este año participó este corresponsal en una reunión de la comisión permanente del Instituto Internacional de Cultura Marítima, donde se estudiaban los detalles del Congreso Mundial del Instituto, que tendrá lugar en la última semana de septiembre de este año a bordo del "M. V. Semiramis", de las Epirotiki Lines del Pireo, en el mar Egeo. En este Congreso se encontrarán sabios de muchos países europeos, de la América Latina, de Asia, de los Estados Unidos, y se discutirán temas tan diversos como el desarrollo de las organizaciones de salvamento, la música del mar, un tipo tradicional de buque de vela desarrollado en el estuario del Gironde y la vida y el ejemplo del gran hidrógrafo Francis Beaufort, nacido en Irlanda en 1774, cuyo bicentenario celebramos actualmente en este país.

DIFICULTADES PARA PESQUEROS IRLANDESES

La industria pesquera irlandesa sigue creciendo, y llegaron noticias no hace mucho de la construcción en el Sur de España, para armadores irlandeses, de seis modernísimos buques de pesca de acero. Durante el pasado mes, varios pescadores irlandeses han sufrido pérdidas de redes por grandes buques de pesca extranjeros infiltrándose en las aguas restringidas al Noroeste de Irlanda, y a manos de buques guardacostas británicos, que niegan a los pescadores de la República Irlandesa el derecho de pescar en ciertas regiones cerca de la frontera de la República de Irlanda del Norte. Al momento de escribir, la contienda se hace aguda, y el Gobierno irlandés acaba de enviar hacia las aguas en disputa un guardapescas de nuestra Marina de Guerra. ■ J. DE COURCY IRELAND.

NOTICIAS DE NORUEGA

★ 230 MILLONES DE LIBRAS EN EXPORTACIONES DE PESCA

El ministro de Pesca, Trygve Olsen, estima que las exportaciones noruegas del pasado año de pescado y productos derivados alcanzarán un valor de 3.100 millones de coronas (230 millones de libras esterlinas), lo que supone un aumento de 600 millones de coronas con respecto al año anterior. Este aumento se debe principalmente a los excepcionalmente altos precios alcanzados por la harina y aceite de pescado y las grasas solidificadas, aunque los precios del pescado también han aumentado sustancialmente.

★ SOLICITAN REPRESENTANTES PARA ESPAÑA

La Embajada de Noruega tiene actualmente solicitudes de empresas noruegas que desean encontrar representantes y comercializar los siguientes productos:

- 1) Pescado congelado.
- 2) Salmón congelado.
- 3) Trucha congelada.

Si es de su interés establecer contacto con alguna de estas empresas, le rogamos se dirija por escrito a esta Embajada que a su vez informará a la empresa noruega correspondiente.

Nuestra dirección: Real Embajada de Noruega. Velázquez, 93. Madrid-6.

★ ASTILLERO PARA BUQUES DE UN MILLON DE TONELADAS

El armador noruego Hilmar Reksten ha declarado en Oslo: "En la actualidad no existe astillero en el mundo que pueda construirme los buques que considero óptimos para 1979. En consecuencia he decidido establecer mi propio astillero. Se trata de un gran astillero capaz para la construcción de buques de quizás hasta un millón de toneladas". Reksten hablaba en una reunión de la Sociedad de Ingenieros Civiles, en donde fue preguntado por un grupo de personas durante dos horas. Reksten ha iniciado ya los trabajos preparatorios para la construcción de un astillero en la isla de Askoy, cerca de Bergen. En la misma reunión afirmó que sería factible la cooperación con los astilleros existentes en Bergen, propiedad del Grupo Aker.

Organizado por la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa

CURSILLO SOBRE CONSERVAS DE PESCADO

★ Se celebrará en San Sebastián, los días 21 al 26 de octubre.

Continuando la labor de investigación y divulgación científica que la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa viene realizando, ha organizado, con la colaboración del Banco de Vizcaya, un cursillo monográfico sobre CONSERVAS DE PESCADO.

Director: doctor don Manuel López-Benito, y sus colaboradores don J. M. Gallardo y don M. Gil, equipo de la planta piloto de Vigo, del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

Director coordinador: don José Juan Iraola, vicepresidente de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa.

CALENDARIO:

21 de octubre de 1974, 19,00 horas: doctor don Manuel López-Benito: "La calidad y su control en las conservas de pescado".

22 de octubre de 1974, 19,00 horas: don J. M. Gallardo: "Cambios en el valor nutritivo del pescado durante el procesamiento".

23 de octubre de 1974, 19,00 horas: don J. M. Gallardo: "Alteraciones químicas en las conservas de pescado".

24 de octubre de 1974, 19,00 horas: don M. Gil: "Ahumado, salazón del pescado, anchoado".

25 de octubre de 1974, 19,00 horas: "Liofilización de productos pesqueros".

26 de octubre de 1974, 19,00 horas: doctor don Manuel López-Benito: "Esterilización térmica. Modificación de los métodos clásicos de fabricación de conservas encaminados a incrementar la calidad final".

Las conferencias-coloquio tendrán lugar en el salón de actos de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de esta provincia (calle Camino, 1).

Existe la posibilidad de pasar alguna película idónea a la materia de la reunión.

Los temas teóricos podrían ser completados con visitas a algunas fábricas, en las que podrían hacerse comentarios sobre instalaciones, procesos, etcétera.

La inscripción es gratuita. Solamente se precisa dirigirse por escrito a la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Palacio del Mar (muelle), San Sebastián.

YA ESTA EN FUNCIONAMIENTO EL HOGAR DEL MARINO ESPAÑOL DE SAINT JOHN'S

SAINT JOHN'S, Terranova (De nuestro corresponsal).—Primeramente hemos de lamentar la pérdida de un marinero, tripulante del "Gure-Ama", que desapareció del buque en faenas de pesca. Todos los barcos del área de pesca estuvieron rastreando, buscando su cadáver en el agua, durante horas, pero todos los esfuerzos fueron inútiles, desgraciadamente. El barco se dirigió al puerto de St. Pierre-et-Miquelon, donde celebraron los funerales por el descanso de su alma. Es el séptimo marinero español que este año queda en Terranova, sus aguas o sus tierras.

La impresión a bordo del buque fue enorme, porque era muy estimado por todos sus compañeros y mandos, ya que después de ocho años en el mencionado buque dan crédito de su buena conducta en todos los aspectos, y, además, cuando esto ocurre, se sufre como en una familia, porque familia es la tripulación de un pesquero español donde se convive campaña tras campaña, no sólo las penalidades del duro trabajo de la pesca, sino también las alegrías del tener correspondencia, noticias de la familia, etcétera, y como verdadera familia, lo sintieron muy profundamente.

Las entradas de parejas y bous en el puerto de San Juan durante el mes de mayo fueron 59 buques, atendidos en todos sus servicios, y también en el servicio médico, el cual ha empezado a funcionar en el Hogar del Marino Español.

El doctor Hickey viene a pasar la consulta a la oficina del Instituto Social de la Marina, sito en el número 200 de Water St., calle central de la ciudad y a un paso del puerto.

Aunque no esté inaugurado el Hogar del Marino Español, ni estén algunos detalles terminados, el primer piso y el segundo si lo están, y han entrado en funciones. La casa del Mar llama la atención, tanto externamente como internamente, por su estilo español. En la fachada se ha colocado una escultura dedicada al marino: tres marineros, cada uno con un ancla, un farol y un remo. Naturalmente, será el único edificio de San Juan que tenga una estatua en la fachada. Además, en el frente puede verse el rótulo "Hogar del Marino Español", y en la entrada, lateralmente, el escudo de España, al que sigue el nombre del organismo constructor de la casa: Ministerio de Trabajo, Instituto Social de la Marina.

A la entrada está la sala de espera; al fondo, el despacho de la asistente social, donde se ponen en funcionamiento las tres líneas telefónicas con las cabinas para las conferencias de los marineros con sus familias. Pasando la pequeña cocina se encuentra la lavandería, que en estos días ha trabajado a destajo, lavando ropa de los buques y de los tripulantes. Después, las duchas y servicios.

La sala de televisión no puede haber quedado mejor. En esta misma sala, convenientemente habilitada, se dijo la primera Misa, celebrada por el capellán de la flota, reverendo padre Joseba Beobide. La asistencia fue numerosa. El siguiente domingo leyó la epístola don Esteban Muzychka, catedrático de la Universidad de Saint John's, que asistió con dos de sus niños.

La semana pasada se celebró en Halifax

la reunión anual de la ICNAF, donde discutieron sus diecisiete miembros cuestiones de la pesca. La representación española era de tres biólogos, y con ellos, don Antonio Serrats Urquiza, quien en un breve descanso de la reunión en un fin de semana, se vino con don José Luis Arambarri a San Juan, y juntos visitaron el Hogar Español. La visita fue breve, desgraciadamente para nosotros, pero llevó una buena impresión de toda la casa, aunque aún le faltan detalles a terminar.

La prensa local comentaba y criticaba la pesca de algunos barcos españoles del egleño, ya que era excesiva, según estas versiones, pasando de la cuota señalada por esta misma organización. Si se abusa, pueden retirar el permiso. Rusia y Noruega han terminado su campaña de pesca del capelán. ■ F. TORRES.

COREA DEL SUR CREA UNA INDUSTRIA NAVAL COMPETITIVA PARA OCCIDENTE

★ Con la ayuda de Japón y EE. UU. y con una mano de obra que trabaja doce horas diarias y sólo descansa un día cada quince.

Los países más tradicionalmente avanzados en el terreno de la construcción naval, especialmente Gran Bretaña y Suecia, están contemplando con aprensión el surgimiento de lo que pudiera convertirse en poco tiempo en otro serio competidor oriental después del Japón. En efecto, de aquí a diez años Corea del Sur pudiera ser ese competidor, ascendiendo meteóricamente a esa posición virtualmente desde la nada.

Se recuerda en los círculos navieros europeos, con un escalofrío retrospectivo, la irrupción del Japón en lo que hasta entonces había sido un terreno prácticamente exclusivo suyo allá por los años 60. Basándose esencialmente en la mano de obra barata y menos reivindicadora del mundo, y ayudados por su fenomenal facultad de asimilación de técnicas procedentes del exterior, los japoneses ocuparon prácticamente el mercado mundial, impusieron tarifas y sistemas a los orgullosos navieros europeos y demostraron la posibilidad de construir los "imposibles" supertanques que hoy día forman el esqueleto de la industria de transporte petrolífero.

Pasaron muchos años antes de que los suficientes y disciplinados trabajadores de los astilleros japoneses se enteraran de lo que todo el mundo sabía desde el principio, esto es, que el "milagro" japonés era simplemente un truco de prestidigitador y que los amos del capital nipón se estaban poniendo las botas, manteniendo precios sin competencia posible en el resto del mundo gracias a su sudor y abnegación. Para entonces, los opulentos "daimios" se habían forrado lo suficiente como para poder hacer frente a la relativa agitación de sus esclavos y mejorar sus condiciones laborales a cuenta del exceso de beneficios, sin el menor peligro de merma para sus propios capitales.

DOCE HORAS DIARIAS

El fenómeno está a punto de repetirse, al parecer, en Corea del Sur. Los coreanos cuentan para

ARRIBADA DE NUMEROSOS BUQUES EXTRANJEROS CON TRIPULACION ESPAÑOLA

SAINT JOHN'S (De nuestro corresponsal).—Este mes se ha caracterizado el puerto de San Juan por las entradas de buques extranjeros con tripulantes españoles.

"El Santos", de bandera libanesa, mineralero, entró en este puerto en espera de poder hacerlo en Botwood, situado al Norte de la isla de Newfoundland, que llevaba más de un mes cerrado por los campos de hielo. Toda la tripulación era española.

"Southern Trade", holandés, con cuatro españoles.

"New Brunswick", de Candina, aunque alquilado a una compañía canadiense, lleva siete españoles entre máquinas y cocina. Este buque entra en este puerto cada diez días trayendo coches.

"Irving Stream", petrolero de la Irving, con 26 españoles. De este buque desembarcaron cinco tripulantes por problemas laborales, yéndose a España. No sólo sucede en barcos bacaladeros y parejas, sino en todos.

"Southern Island", también petrolero, con seis compatriotas.

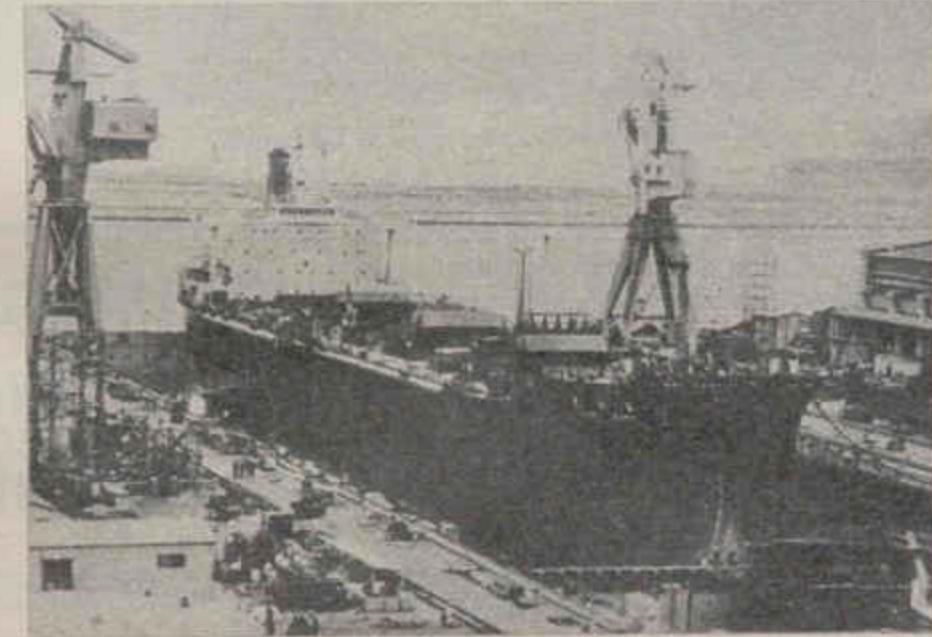
"Mercury", cablero inglés de 10.000 tonela-

das, con setenta tripulantes españoles, casi todos procedentes de Vigo, donde este buque tiene base.

"Orion Artic", de bandera panameña, buque de investigación pesquera, llevaba seis españoles.

Todos los españoles de estos buques extranjeros han pasado por el Hogar del Marino Español, y han sacado la conclusión, después de admirarlo, que no hay otro igual, que es único en administración y distribución, y saben que ellos tienen aquí su casa.

Los tripulantes del buque "Mercury" tuvieron la atención de invitarnos a una cena, a la cual asistimos los tres de la casa: la señorita Pilar García, la señorita Encarnación Guillén, que acababa de llegar de España, y este corresponsal. Además, fueron asimismo invitados los señores de Muzychka, el reverendo padre Joseba y el hijo de un patrón de pesca que pasa unos días en esta ciudad para perfeccionar su inglés. Correspondiendo a estas atenciones recibidas de estos compatriotas, se celebró en el Hogar una pequeña fiesta, a la que asistieron algunas de las señoritas alumnas de la Universidad estudiantes de español. ■ TORRES.



llevarlo a cabo con la aportación tecnológica y de capitales del Japón y de Estados Unidos. Pero, sobre todo, cuentan con abundante mano de obra, educada más de lo que es normal en otros países agrícolas asiáticos, incluso al nivel de la semiespecialización. Según las referencias llegadas a Londres desde Seúl, el salario medio del obrero de los astilleros coreanos se aproxima a la tercera parte de lo que cobran sus colegas japoneses, el horario de trabajo es de doce horas diarias, sin horas extraordinarias, y sólo descansan un día por quincena. Esto significa, entre otras cosas, que con sólo dos turnos de trabajo los astilleros coreanos pueden mantener el nivel de producción constante que en otros países, incluyendo hoy día el Japón, requiere tres turnos. Lo suficiente para hacer enfermar de envidia a los navieros europeos.

Nada de esto es un proyecto o un sueño. En realidad, los primeros grandes astilleros coreanos, los Hyundai, han empezado ya a trabajar. De ellos saldrá este verano el primer superpetrolero de 260.000 toneladas. Y se informa que se encuentra ya en proyecto o en construcción otros 14 astilleros mayores. Según los cálculos, hacia la mitad de la próxima década, Corea del Sur pudiera muy bien estar construyendo el 20 por 100 del tonelaje mundial, habiendo superado incluso a Suecia.

La financiación está asegurada, en parte, por el propio país, contando con el apoyo del Japón y de Estados Unidos.

LA C. I. A. COREANA

El problema para la naciente industria coreana, como en su hora para la japonesa, es esencial-

mente de tiempo. Esto es, llevar la suficiente ventaja inicial como para poder hacer frente el día de mañana a las reclamaciones que eventualmente puedan venir de su mano de obra, el día que se hayan cansado de trabajar por un puñado de cacahuates y exijan mejoras inevitables. Bien es cierto que el sistema político japonés y el coreano son completamente diferentes, y que la sombra de democracia existente en el Japón no existe en absoluto bajo la dictadura de Park Chung Hee. Es muy posible que la Policía política surcoreana, que ostenta el familiar apelativo de CIA, pueda dar a la industria naval de este país un suplemento de respiro con relación a la experiencia japonesa.

La tecnología necesaria para el montaje de una industria tan complicada procede de Japón y de Europa. Los técnicos europeos parecen decididos a participar en el esfuerzo que, tarde o temprano, pudiera dar al traste con su propia industria. Por otra parte, centenares de trabajadores coreanos han sido y son entrenados en astilleros japoneses y europeos, donde adquieren, sin duda, una serie de conocimientos adicionales, tales como organización sindical y condiciones laborales en los países de su aprendizaje. Circunstancia que no ha debido escapar a los agentes de la CIA, que, según rumores, han seguido los mismos cursillos, mezclados con sus compatriotas.

En resumen, Corea del Sur está desarrollando una industria que pudiera resultar desastrosamente competitiva para la industria naval occidental y, al mismo tiempo, poniendo las bases de lo que pudiera ser en el futuro un serio problema interno, a escala social y política. Nada es perfecto en este mundo. ■ JUAN RAMÓN DE LA CRUZ.



Azucena Alvarez Chillida, reina de las fiestas.

CADIZ (De nuestro corresponsal).—“Canto a la mujer del hombre del mar” ha sido este año el lema del concurso poético que, con carácter nacional, ha convocado el Grupo Madrigal, Grupo de Poesía y Arte del bellísimo pueblo gaditano de Puerto Real, y del que es presidente el almirante don Eduardo Gener Cuadrado, presidente también del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Cádiz.

El poeta ganador del certamen resultó ser don Félix A. González González, autor de un poema escrito en maravillosos sonetos y con un contenido vibrante de emoción y ternura hacia la mujer del hombre del mar.

La XXII Fiesta Anual de la Poesía y Arte ha constituido este año un éxito, mayor si cabe que en años anteriores. El marco, incomparable por su belleza natural tenía por fondo el bosque, artísticamente iluminado, del pinar de Las Canteras. El trono era una sencilla concha de gran tamaño.

El acto fue presidido por el gobernador civil de la provincia, alcaldes de Puerto Real y Cádiz, almirante Pita da Veiga y el presidente del Grupo Madrigal, almirante Gener Cuadrado. Asistieron también distintas autoridades provinciales y locales.

La reina del presente año fue Azucena Alvarez Chillida, hija del

ESTE ERA EL LEMA DEL CONCURSO, CONVOCADO POR EL “GRUPO MADRIGAL”, QUE PRESIDE EL ALMIRANTE GENER



LA REINA DE LAS FIESTAS FUE LA SEÑORITA AZUCENA ALVAREZ, Y ACTUO COMO MANTENEDOR DON JOSE LUIS AZCARRAGA, PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

delegado provincial del ISM en Cádiz, quien recibió el ramo de flores, símbolo poético de su reinado, de manos de la reina saliente, Angela Delgado Hidalgo, hija del director de Astilleros Españoles. Su corte de “amor” estaba compuesta por doce bellísimas señoritas, en su mayoría hijas de marinos y pescadores de los distintos puertos de la provincia.

El poeta ganador recibió de manos de la reina la flor natural, y

dio lectura al poema premiado, del que transcribo una pequeña parte, recordando aquel “Rincón poético” sobre temas del mar que nunca faltaba en mi antigua página de la mujer de esta “Hoja del Mar”.

A contraluz, acontrafé, se eleva su perfil de escultura en la bahía. Una escultura en sangre vieja y nueva, una esperanza al son de la agonía...



Don José Luis de Azcárraga, mantenedor de la fiesta, cantó a la Marina y a la mujer del hombre de mar.

FIESTA DE LA POESIA EN PUERTO REAL

“CANTO A LA MUJER DEL HOMBRE DE MAR”

Que ni el viento la toque, que no mueva su pañuelo de adiós... Lejana y mía:
total mujer que llevo y que me lleva
en cada letra de su letanía...

Soy un hombre, uno más, un marinero
que llora para adentro el llanto entero,
toda la sal, la hiel toda del llanto...

Que ni el viento la toque... Ni
mirarla, mujer, mi varadero... Ni cantaría
Porque amarga es mi voz, mas yo
la canto.

Les fue concedido el gran símbolo de Madrigal a los señores don José María Pemán, quien excusó su asistencia en una cariñosa carta, y al alcalde de Cádiz, don Gerónimo Almagro y Montes de Oca.

Actuó como mantenedor de la fiesta don José Luis Azcárraga de Bustamante, presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante y catedrático de Derecho Internacional Marítimo, quien cantó de forma magistral a la Marina y a la mujer del hombre del mar, salpicando su disertación con amenas anécdotas, por él vividas, que deleitaron a la numerosa concurrencia, poniendo broche final a esta fiesta de la poesía y el arte, que ha sido un acontecimiento de enorme repercusión provincial. ■ CRISTINA.

PREDICCION DEL TIEMPO EN LA MAR

"Hoja del Mar" ha contratado con el Centro Consultor de Meteorología la predicción del tiempo en la mar para un período de treinta días, como servicio que creemos de mucho interés para nuestros lectores que navegan por el Atlántico Norte. Todos los meses publicaremos el mapa correspondiente, del mismo modo que hemos hecho ahora para el mes de octubre.

Como puede apreciarse en la lectura del artículo de presentación, preparado por el propio centro, se está trabajando en la preparación de nuevos mapas que abarquen más amplias zonas.

Agradecemos a nuestros lectores que nos envíen correos sobre las correspondencias del tiempo con la predicción, a efecto de poder ir mejorando el servicio.

MAPAS METEOROLOGICOS A LARGO PLAZO

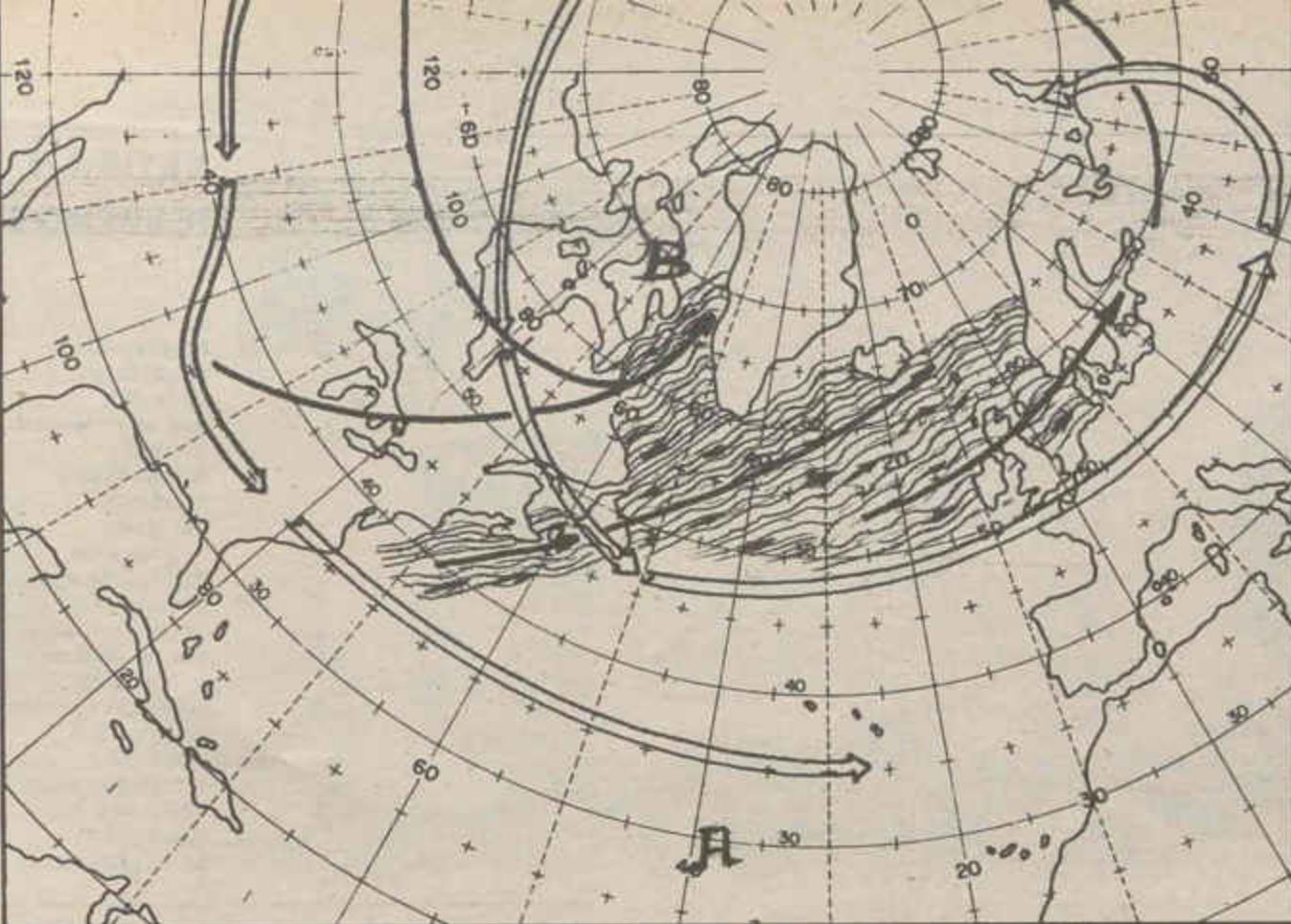
Cada día, la influencia de los elementos meteorológicos en la navegación es más importante, y el objeto de estos mapas, que tienen una validez de un mes, no es ni más ni menos que la información a todos los marinos de los desplazamientos posibles de las borrascas y de los anticlones. De todos es bien conocido que el anticlón lleva consigo la buena mar, y la borrasca, el mal tiempo y los peligros en la navegación.

Actualmente vamos a hacer un estudio sólo del Atlántico Norte, que saldrá mensualmente en "Hoja del Mar", y luego, poco a poco, iremos ampliando dichos mapas hasta

llegar a Sudáfrica, con lo que tendremos el total del Atlántico.

Las trayectorias de las borrascas y de los anticlones se obtendrán por los métodos de traslación estadística de otros años, y entendemos que en los márgenes de la trayectoria de las borrascas es lo que le puede servir al marino para tener una idea del estado de la mar que se le puede presentar conociendo el mapa meteorológico que diariamente se divulga.

Con estos mapas, el marino podrá tener una idea muy aproximada de cómo pueden ser las derrotas largas en cuanto al estado de la mar. Sin embargo, el marino



C.C.M. MAPA MEDIO PREVISTO DEL ESTADO DE LA MAR PARA EL MES DE Octubre

→ TRAYECTORIAS PREVISTAS DE BORRASCAS
ZONAS DE FUERTE MAREJADA O MAR GRUESA

→ TRAYECTORIAS PREVISTAS DE ANTICLONES
ZONAS DE MAREJADILLA O MAREJADA

de litoral debe guiarse más por los mapas diarios que por estos mapas, cuyo período de validez es muy amplio.

En las trayectorias no se indican presiones, sólo desplazamientos de los centros, pues entendemos que en los desplazamientos hay ligeras oscilaciones en la presión, y esas oscilaciones no afectan para nada al estado futuro del mar.

La presión límite para definir anticlón y borrasca hemos escogido la de 1.012 milibares, entendiendo que todo lo que sea

superior es anticlón, y todo lo que sea inferior entra dentro de la borrasca.

Hay que advertir que las trayectorias son obtenidas por traslaciones estadísticas, y que se puede dar el caso de que entre un intervalo y otro haya un desplazamiento que no corresponda, dando origen a un estado de la mar malo o bueno de no gran duración, y que, por lo tanto, este mapa no tiene objeto tenerlo en cuenta a corto plazo, de veinticuatro o cuarenta y ocho horas, por lo que la única finalidad

del mapa es señalar dónde, durante un mes, habrá peor o mejor estado de la mar.

La predeterminación de derrotas tiene por objeto determinar anticipadamente cuál ha de ser la derrota que debe seguir el buque, habida cuenta de los elementos meteorológicos-oceanográficos reales con los que se encontrará su travesía, siendo éste el fin que se persigue mediante los trabajos que se publicarán periódicamente en la revista. ■ CENTRO CONSULTOR DE METEOROLOGIA.

El contralmirante Martín Alegre, jefe del Sector Naval de Cataluña

El contraalmirante don Severo Martín Alegre ha sido nombrado jefe del Sector Naval de Cataluña. Nació en 1914, en 1930 ingresó en la Armada y en 1936 fue promovido a alférez de Navío, sorprendiéndole el Movimiento en Cádiz. Tras el enlace de los frentes Norte y Sur, se trasladó a El Ferrol, donde embarcó como director de tiro del destructor "Velasco", participando hasta el fin de la campaña en todas las acciones de este buque. Después de embarcar en varios buques y de mandar el "Huesca", el "Hernán Cortés", el "Almirante Cervera" y la 51 Escuadrilla de Fragatas, en otros destinos ha desempeñado la comandancia del Cuartel de Instrucción de El Ferrol y del buque-escuela "Galatea", jefe de Armamentos, segundo jefe del Arsenal de El Ferrol y presidente de la Junta de Métodos de Tiro. En agosto de 1970 ascendió a contraalmirante, desempeñando la jefatura de la Zona Marítima del Mediterráneo y posteriormente el Mando Anfibio de la Flota.



BOLSA DE TRABAJO

Desearía enroscar me como engrasador o marinero. Tengo todos los papeles en regla, y en estos momentos estoy en paro. Dirigirse a: MANUEL MARTIN VALLEZ. Hornos, 12, 14, 3.º C. CORIA DEL RIO (SEVILLA).

* * *

Desearía enroscar me en calidad de cocinero - mayordomo. Tengo experiencia. Poseo cartilla de navegación. Dirigirse a: ANTONIO BARTOLOME. Agua de Cartuja, 7. GRANADA.

Cuarenta años de magisterio HOMENAJE DE AMPOLLA A DON ELOY MESTRE

AMPOLLA (De nuestro corresponsal en San Carlos de la Rápita).—Jornada popular y emotiva la que ha vivido la marinera población de Ampolla con motivo del homenaje tributado a don Eloy Mestre Jofre, maestro nacional de Orientación Marítima, que ejerce en dicha localidad desde 1934, en su próxima jubilación.

El trabajo de cuarenta años en la escuela, formando a generaciones de pescadores y trasvasando su esfera de actividades a otras manifestaciones paraescolares y culturales, con afecto, dedicación y entereza, se ha visto reconocido con esta manifestación popular de gratitud.

Se celebró la Santa Misa, y seguidamente, en el local de la Cofradía Sindical de Pescadores, el alcalde de Ampolla, don Luis Balleste Antich, secretario de la Cofradía y delegado local del Instituto Social de la Marina en aquella playa, abrió el acto y destacó que "la labor callada de un día tras otro ha dado los frutos que puede ver don Eloy reflejados en los semblantes aquí presentes, que hasta la edad de los cincuenta años han sido alumnos suyos y recuerdan con cariño, desde sus diferentes puestos de trabajo, los esfuerzos del maestro por que fueran algo más de lo que hubieran deseado ser".

Destacó las dotes humanas del homenajeado, hacia el que la población se sentía vinculada; sus primeros tiempos en Ampolla y

(Pasa a la página siguiente)



TRANSPORTES
FRIGORIFICOS

Alvarez-Entrena, S. A.

CONSIGNACION DE PESCADOS

CASA CENTRAL:

HUELVA - Paseo de las Palmeras, s/n
Teléfono 21 66 02 - Télex: 75539 - FECA-E

- Cámaras frigoríficas
 - Transportes frigoríficos
 - Vendeduría comercial
 - Asentadores y exportadores nacionales y extranjeros de mariscos y pescados
 - Armadores de buques de pesca
- Madrid-Huelva

MADRID-5

Apartado 50.746
Teléfono 266 64 00 (10 líneas)
Télex: 23576 Alven-E

BARCELONA

Paseo del Born, 17, 1
Teléfono 319 95 56



RETIRAN ICEBERGS

La plataforma petrolífera de la BO, que se encuentra haciendo excavaciones en el mar del Norte, es protegida de los icebergs por medio de varios barcos que se dedican a "cazarlos" lanzando cuerdas con ganchos sobre ellos y a arrastrarlos hasta otro lugar que se aleje de la plataforma.



LA "OPERACION PLUS ULTRA", EN CEUTA

Los pequeños héroes que integran la "Operación Plus Ultra" han llegado a Ceuta, procedentes de Algeciras, a bordo del transbordador, y en su honor evolucionaron por el puerto las "majorettes" ceutíes.



VENCEDOR DE LA TRAVESIA DEL ESTRECHO EN PIRAGUA

Evaristo Minguez, ganador en C-1 de la travesía al estrecho de Gibraltar en piragua. Participaron en la prueba diecisiete piragüistas pertenecientes a siete equipos, que partieron de Algeciras escoltados por embarcaciones del Club Náutico de Ceuta y de la Crux Roja del Mar de Málaga y por el yate "Columbrete", con final de carrera en Ceuta. Minguez pertenece al Club Náutico Alcázar, de Cádiz, y su tiempo fue de cuatro horas y catorce minutos. En la categoría K-2 venció la pareja González-Ballesteros, del Club Náutico Caballa, que invirtió tres horas y treinta y cuatro minutos.

FALLECIO DON JOSE PINSACH ERA DELEGADO DEL ISM EN LLANSÁ

BARCELONA (Especial para "Hoja del Mar").—Falleció en la localidad de Llansá (Gerona) el delegado local del Instituto Social de la Marina en dicha población, don José Pinsach Fregola, a la edad de sesenta y un años. El extinto, persona de relevantes cualidades humanas, ha dedicado lo mejor de su vida a la clase pescadora, ofreciendo en todo momento su colaboración oficial y personal, viviendo sus problemas como el que más. Persona de gran bondad y acrisolada honradez, era apreciado por propios y extraños.

Desde el año 1943 ha venido desempeñando el cargo de secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores, y desde el 1 de octubre de 1944, el de delegado local. En el acto del sepelio, que tuvo numerosísima concurrencia de personas llegadas de toda la provincia marítima, acompañaban a la viuda e hijos el delegado provincial del ISM en Barcelona, ayudante militar de Marina, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, con el cabildo, y los presidentes de las restantes Cofradías de la provincia.

Vda. de FRANCISCO PEREZ VILELA

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n.
(Barriada de Puntales)

Teléfonos 23 11 73 - 23 72 39 y
23 38 28

C A D I Z



Don Eloy Mestre Jofre, maestro de Orientación Marítima, recibe de manos del señor alcalde, don Luis Balleste Antich, el pergamo que le dedica la localidad marina de Ampolla.

HOMENAJE A DON ELOY MESTRE

(Viene de la página anterior)

las dificultades que hubo de vencer, ofreciéndole en nombre de todos los vecinos un hermoso pergamo.

Intervinieron ex alumnos y fue leída una poesía dedicada por una viejecita, siendo colmado de regalos, recuerdos y obsequios de padres, alumnos y ex alumnos y compañeros.

Recibió la medalla de la Juventud, que le fue impuesta por el delegado provincial de Juventudes, señor Celma; hizo un público reconocimiento de la labor de don Eloy el delegado provincial del SEM, señor Fortuny; intervino el párroco anterior, reverendo Ballester, y el actual, reverendo Sales, para finalizar don Eloy Mestre, que, haciendo un gran esfuerzo por la emoción, agradeció los elogios, en especial los dedicados a su esposa, maestra también, sin cuya ayuda nada habría conseguido.

Don Eloy Jofre hizo el Curso de Orientación Marítima convocado en marzo de 1951. Obtuvo el número dos del curso final, celebrado en Valencia. Está en posesión de varias distinciones de organismos oficiales a la labor escolar y mutualista. Ha sido una vida de trabajo duro, intenso, sin limitación de jornada, comprendidas épocas superadas felizmente, que ha tenido el grande y sencillo reconocimiento de una población agraciada. ■ L. M.

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.



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

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22
Teléfonos 266 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección teográfica: TAC

Telex (Barcelona):	54651 CROS E
Telex (Madrid):	27589 CROS E
Telex (Sevilla):	72021 TAYC E
Telex (Huelva):	75536 TAYC E
Telex (Málaga):	77185 TAYC E

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

VAPORES

"Sac Madrid"	6.966 Tons. p. m.
"Sac Barcelona"	6.991 "
"Sac Tarragona"	6.364 "
"Sac Alicante"	4.109 "

MOTONAVES

"Sac Sevilla"	15.589 tons. p. m.
"Sac Santander"	5.525 "
"Sac Huelva"	5.513 "

AGENCIAS

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

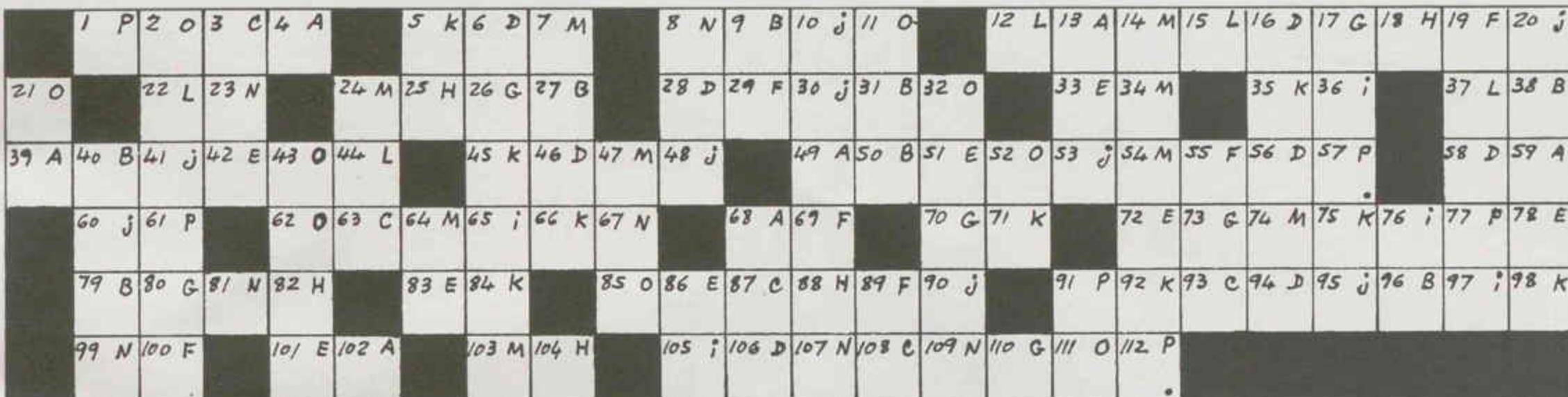
EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 107

«Como fue necesario tomar algunos rizos, el francés, andando por los móviles marchapiés, bajo vergas, trabajaba con una mano, agarrándose con la otra, balanceado sobre un mar verdoso de largas espumas, surcido de escualos».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras que corresponden a las definiciones dadas, debe decir: J. M. CASTROVIEJO - «LA BURLA NEGRA».)



DEFINICIONES

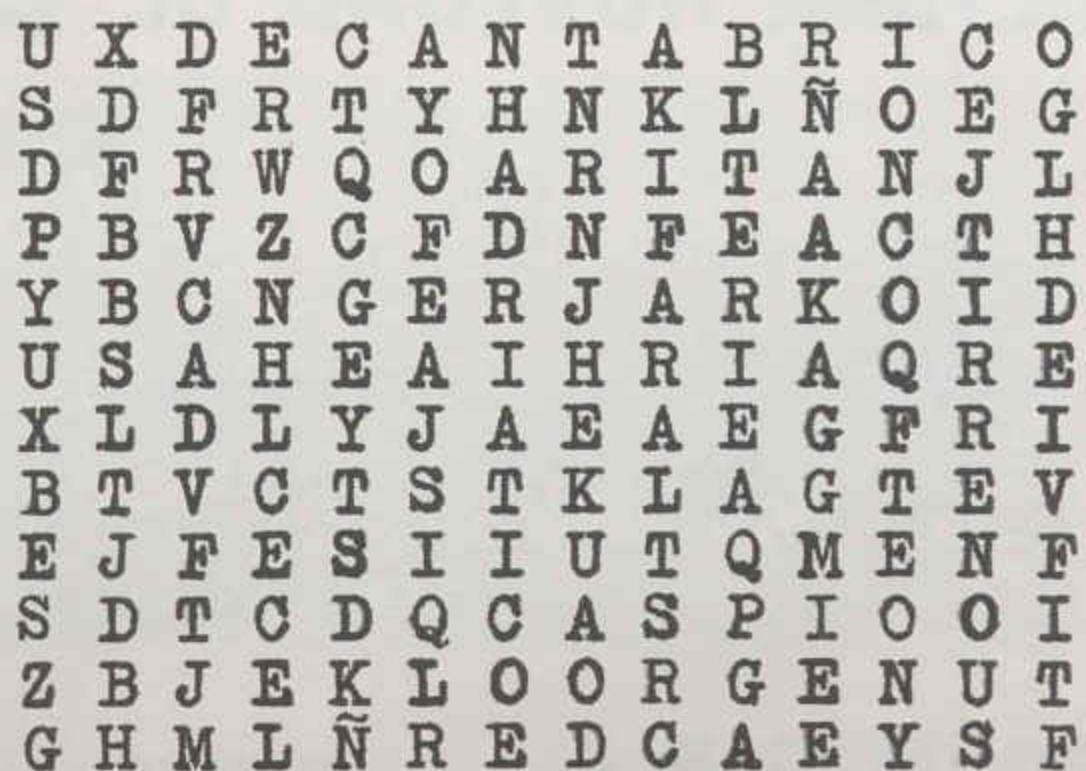
	PALABRAS									
A.	39 4 59 49 13 68 102	Registren y reconozcan una embarcación para ver si en ella se ocultan efectos de contrabando o con cualquier otro objeto.								
B.	9 50 27 40 79 31 96 38	En Astronomía, tiempo transcurrido entre una conjunción de la Luna con el Sol y su inmediata.								
C.	63 93 3 108 87 69	Elevación del fondo que impide flotar a las embarcaciones, y más comúnmente el de arena (plural).								
D.	58 28 46 106 94 16 56 6	Parte de mar que se recoge entre dos puntos o cabos de tierra y puede servir en ocasiones de abrigo a los barcos.								
E.	51 101 33 83 42	Dícese de la hora referida al primer meridiano.								
F.	55 29 19 89 100	Bajel de guerra, de tres palos y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones.								
G.	26 73 70 17 110	Sur o Mediodía en la antigua rosa de los vientos griega.								
H.	25 82 88 18 104	Aparejo de balance, o sea, el que sirve para sujetar las vergas en los balances.								
I.	105 76 97 36 65	Montecillos o colinas de arena que el viento forma en las playas y traslada de posición.								

J.	60	41	30	10	53	90	20	95	48	Dícese de una vela cuadrilátera cuando tiene cosidas todas sus relingas.
K.	75	98	66	92	71	35	5	45	84	Meten debajo del agua brusca o impetuosamente.
L.	22	15	12	37	44	Ala de un cabo firme para aproximar la embarcación a su punto fijo.				
M.	74	64	14	24	103	54	47	34	7	Barra corta y robusta, en libertad de girar sobre un perno, que impide el movimiento de retroceso de un cabrestante, molinete u otra máquina (plural).
N.	81	8	99	109	23	67	107	Reproducciones de buques o embarcaciones a escala reducida.		
O.	62	85	43	11	111	2	52	32	21	Alcanzamos con la vista algún objeto muy distante y que apenas se descubre por encima del horizonte.
P.	77	57	1	91	61	112	Nombre por el que también se conoce a la lubina.			

MAREJADILLA DE LETRAS

Por RAMON

En este cuadro de letras están los nombres de DIEZ mares europeos; se leen de derecha a izquierda, de izquierda a derecha, de arriba abajo, de abajo arriba y en diagonal. Trazando una línea alrededor de cada nombre, procure localizar todos, teniendo en cuenta que una letra puede formar parte de dos o más nombres por cruzarse éstos.



IMAGENES DEL MUNDO

EL OTRO ESTAMBUL



Los viajeros que llegan a Estambul han visto siempre su rostro de ciudad marítima asomado a las cabrilleantes aguas del Bósforo. Llegan a bordo de los buques que hacen los cruceros del Mediterráneo, cuya inevitable estadiá final es la antigua Bizancio, y desembarcan atónitos ante sus perfíles islámicos, ante el bullicio de su barrio portuario, enfrentados con el incomprendible y abigarrado desorden de sus calles. En sus mentes ballan tres nombres: Bizancio, Constantinopla, Estambul. Mágicos nombres que esponjan su cerebro con el glorioso pasado de la ciudad. Bizancio, la ciudad fundada hace dos mil seiscientos años... Constantinopla, edificada, como una segunda Roma, sobre siete colinas, por el Emperador Constantino..., y Estambul, la ciudad que enlaza Europa con Asia; la fabulosa capital de los Sultanes otomanos y el corazón de un Imperio que se extendió desde las puertas de Viena al golfo Pérsico.

Pero yo he abordado a Estambul por la espalda. Es posible que sea uno de los escasos viajeros que no se han encontrado con la cara turística y convencional de la ciudad, porque yo no llegué a ella ni surcando el mar de Mármara ni aterrizando en su moderno aeropuerto.

Desde Ankara, capital de la República turca, situada en un valle rodeado de montañas y dominando la llanura de Anatolia, hasta Estambul, en las orillas del Bósforo, se alarga una bien asfaltada carretera. Cuatrocientos veintiocho kilómetros a través de un paisaje múltiple, en el que alternan las tierras áridas con las montañas y los bosques. Y tras atravesar un puerto de montaña, Estambul. Un Estambul diferente, industrial, al que se llega por una autopista envuelta en grises polvaredas, con un tráfico anárquico y un aire de ciudad cansada no por el peso de sus muchos siglos de Historia, sino por su esfuerzo por alcanzar un nivel de desarrollo parejo con el de los países de la Comunidad Económica Europea.

Es difícil conocer a simple vista de qué vive Estambul. Habría que lavarse antes los ojos para dejarlos limpios de los restos de la literatura que le han filtrado a uno hasta el cerebro. Olvidarse del tráfico de drogas, del espionaje, de la trata de blancas narrados y vueltos a narrar por libros y películas. Y fijarse en el viejo que vende comida para las palomas; en los muchachos que, sentados en el suelo, con una pequeña balanza o peso de baño al lado, aguardan al transeúnte que quiere conocer los progresos de su dieta; en los limpiabotas de aparatosas y adornadas cajas. Es el Estambul de los más inverosímiles oficios para ganarse la vida. Lejos de los «tours», de los museos, de los turistas que fotografían desde mil ángulos las mezquitas y, al mismo tiempo, cerca, mezclado con ellos, acosándoles en infatigable asedio.

Es también el Estambul de las lujosas residencias del paseo marítimo, donde residen las clases privilegiadas. Grandes propietarios, banqueros, industriales. Es difícil verlos por la calle. La calle es para el turista y sus parásitos. Tal vez alguno ande por el vestíbulo del Hilton, con sueños de «play-boy».

Y la gran protagonista de la nueva Turquía: su clase media. Los artífices de su mentalidad occidental, de su cultura. Los herederos de las ideas y la fuerza de voluntad de Mustafá Kemal. Ellos son, en realidad, el otro Estambul.

■ LUIS MARTINEZ MORCILLO.

ULTIMA NOVEDAD DE DONOCIO, S. A.



BARCO CONSTRUIBLE EN BOTELLA

ACOMPAÑANDO A ESTE CONSTRUIBLE SE ENTREGAN LAS INSTRUCCIONES PRECISAS PARA SU MONTAJE EN EL INTERIOR DE LA BOTELLA, CON TODOS LOS PROCESOS NECESARIOS PARA LA CONSTRUCCION DE TAN BELLO Y ENTRETENIDO ARTE

DONOCIO, S. A.

Narváez, 7 Teléfono: 225 39 33

MADRID - 9