

hoja del mar

Número 112 • Año XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Febrero 1975



UNA DESPENSA

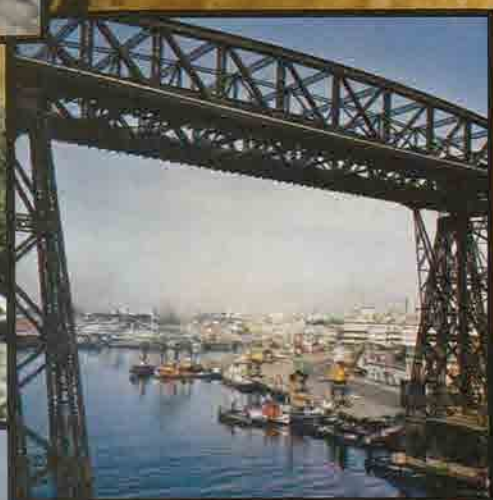
DE 350

MILLONES

DE KILOMETROS

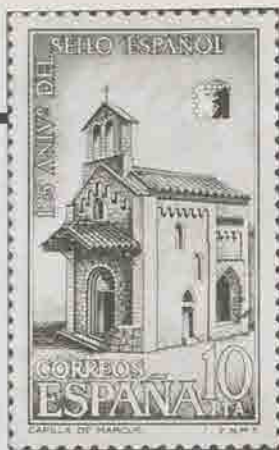
CUADRADOS

EL OCEANO



LA MAR Y SUS SELLOS

LUIS MARIA LORENTE



EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE ENERO

EN primer lugar, ha de indicarse que cuando fue redactada la crónica del mes anterior aún no había sido publicado el Decreto por el cual se variaban distintas tasas de Correos y Telégrafos, y por ello hemos de indicar que a resultas de ellas, la serie de Navidad se incrementó con un 3 pesetas, en el cual figura también, al igual que en el 8 pesetas, la pila bautismal, de estilo románico, de la parroquia de Valcobero, y que hoy está en el Museo Diocesano de Palencia. Su tirada es de 20.000.000 de ejemplares. Además, la serie general con la efigie de S. E. el Jefe del Estado se incrementa con tres valores de 7, 12 y 20 pesetas.

Y entrando ya en las emisiones de enero, éstas son dos. La primera conmemora, por un lado, el CXXV aniversario del primer sello español, y es, al mismo tiempo, de propaganda de la próxima Exposición Mundial de Filatelia, a celebrar en Madrid en abril de 1975, bajo el nombre de ESPAÑA '75, y lleva estos nominales y motivos: 2 pesetas, sellos de seis cuartos de Isabel II (1850) y de

miento de línea de la Reina (1763); 5 pesetas, fusilero del Regimiento de Vitoria (1766), y 10 pesetas, dragón del Regimiento de Sagunto (1775). También van impresos en huecograbado multicolor y tiradas de 8.000.000 para cada uno de ellos.

Se ha de hacer la advertencia que dos son uniformes de Infantería, dos de Caballería y otro de Artillería. Además, son uniformes de un período que poco después iban a ser cambiados, puesto que por aquellos años el Ejército estaba sufriendo importantes transformaciones.

EL SERVICIO FILATELICO DE CORREOS

Nos están llegando cartas constantemente, y muchas de ellas nos solicitan sellos, especialmente de Espa-

le servirán el número de unidades de cada valor solicitadas. Téngase en cuenta que sólo se sirven series completas y nunca sellos sueltos.

Por lo que respecta a sellos extranjeros, tanto en series completas en nuevo como en usado, estamos en la tarea de organizar un servicio para su suministro, confeccionando unas listas que enviaremos regularmente a todos cuantos van inscribiéndose en el Rol de Filatelistas de «Hoja del Mar».

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

PORTUGAL.—En serie de 1.50, 2, 3.30, 4.50, 5.30 y 20 escudos, conmemorativa del centenario de la Unión Postal Universal (UPU), figuran motivos sobre los medios de transporte

PARAGUAY.—Conjunto dedicado a buques de vela de distintas épocas: 5 centavos, carabela; 10 centavos, el «Royal Charles», según el cuadro de Coronelli; 15 centavos, «Buque holandés», según un cuadro de A. Sotork; 20 centavos, «El Sol de Hamburgo», de acuerdo con el óleo de F. Sthur; 25 centavos, galeón español; 35 centavos, el «US Constitution», tomado del cuadro de W. J. Aylward; 50 centavos, el navío «Fanny» (1832), y hoja bloque de 15 guaraníes, con un buque de vela del siglo pasado y bandera paraguaya. El formato de estos sellos es el de cuadrado virado y, naturalmente, van a todo color.



ña y de temática marina. Pues bien, como primera medida hemos de indicar a cuantos están interesados en el sello nacional, que hay un magnífico procedimiento para disponer de todas las nuevas emisiones que van saliendo, así como las del Despacho Español en el Principado de Andorra y de la provincia de Sahara.

Todo consiste en escribir al Servicio Filatélico de Correos, Palacio de Comunicaciones, Madrid, el cual manda las instrucciones para suscribirse, ya sea a una o a varias series de cada emisión. El procedimiento es bien simple, pues la única obligación por parte del abonado es abrir como una cuenta y estar al tanto de su saldo, con el fin de que mientras éste cubra las necesidades, se

del correo y, claro es, en uno de ellos figura un buque.

SUECIA.—Emisión dedicada a la Marina Mercante, compuesta así: son cinco sellos, todos ellos de una corona, impresos componiendo una tira y figurando en cada uno de ellos un buque-tanque, el transatlántico «Snow-Storm», el rompehielos «Torn», el rompehielos «Atle» y el ferry-boat «Skane», siendo la estampación en calcografía a color azul-gris.

COSTA RICA.—Cincuentenario de la fundación del Instituto Nacional de Seguros, serie formada por ocho unidades, y una de ellas lleva un dibujo relativo a los seguros marítimos.

GRANADA.—Emisión conmemorativa del centenario de la Unión Postal Universal, con tasas de 8, 25, 35 centavos y un dólar de la zona del Caribe, habiendo en el 8 centavos una fragata y otro buque. Sin asegurarlo, el dibujo nos parece tomado de un cuadro.

ROL DE FILATELISTAS DE «HOJA DEL MAR»

Hoy continuamos con los datos que nos van siendo enviados. Son tantos, que rogamos un poquito de paciencia por falta de espacio en la publicación de los recibidos:

Callón Domínguez (Antonio). Rosalía de Castro, 45, 2.º izquierda. Riveira. Colecciona principalmente sellos de buques.

Valdivieso Mateo (Mario). Constantino Lobo, 11, 1.º derecha. El Ferrol del Caudillo. España e historia de la navegación.

Pastor Quijada (Javier). Jaime II, número 13. Palma de Mallorca. España y buques.

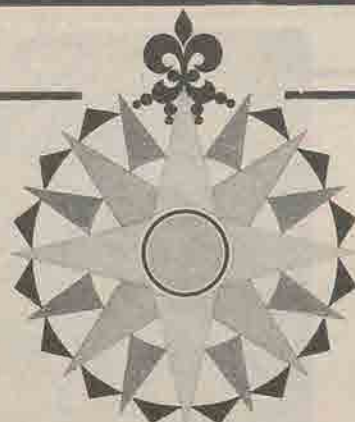
Ferrer Pellicer (José Ramón). Pintor Llorens, 4, 3.º. Denia (Alicante). Buques y temas del mar.

Méndez Horta (Eusebio). Campo de la Rueda. Noya (La Coruña). España.

Majoral Ferrán (Juan). José Antonio, 36-42. Argentina. Todo el mundo, buques y cosas de la mar. ■

5 pesetas de la serie ESPAÑA '75, de 1974; 3 pesetas, diligencia del correo; 8 pesetas, buque correo de Indias, y 10 pesetas, capilla de Marcús. Estampación en huecograbado multicolor y tiradas de 3.000.000 de ejemplares para cada valor.

La segunda serie es el grupo cuarto de los uniformes militares, y se compone así: 1 peseta, sargento y granadero del Regimiento de Toledo (1750); 2 pesetas, Real Cuerpo de Artillería (1762); 3 pesetas, Regi-



DOS MIL AÑOS DE NAVES ROMANAS

Por ALVARO CUNQUEIRO

LOS más escrupulosos cálculos nos llevan a situar la hora final de la guerra cántabra, y por ende la pacificación de Hispania, en el año veinticinco antes de Cristo. Es también, el año de la fundación de Lugo, de «Lucus Augusti», en el que era el Castro, sobre la lenta corriente del Miño, de los lucenses. Hay que dudar, parece, la presencia de Julio César en Galicia en los años 61-60 a. de C. cuando atacó a los herminios de la Serra de Estrella, y a los «kalaikos» de Brigantium, la actual Betanzos. Se dice también que atacó César a los refugiados en las islas Cies, esas poderosas rocas que se alzan a la entrada de la ría de Vigo. Eruditos aseguraron que Julio César, el señor latino de la ciudad y del mundo, presencié desde Monterreal de Bayona, el desembarco de los legionarios en las Cies. Yo me lo suelo imaginar, en la punta donde hoy se alza la torre que llaman del Reloj, viendo zarpar las embarcaciones requisadas en todo el litoral: si ya entonces el marinero gallego usaba esa perfecta barca que llamamos *dorna*, en dornas irían los soldados romanos hasta las limpias playas de las Cies, donde fueron saludados en un vuelo de oscuras y mortíferas flechas. También parece posible que Octavio Augusto no haya pasado de Astorga y no se haya adentrado en Galicia, pero en esta última campaña es seguro que hayan tomado parte sus hijos adoptivos Tiberio y Marcello. El que había de ser César, Tiberio, se dio a beber vino gallego en tales cantidades, y además, al gusto romano, tibio o caliente, que sus soldados en vez de llamarle Tiberius Claudius Nero, lo saludaban como Biberius Caldius Mero, mero, en latín, vale por vino y también por borrachera. Pero, quien también estuvo, con sus naves en el mar Cantábrico, fue Agripa, yerno de Augusto. La flota romana en el Cantábrico, en la campaña del 26-25, fue de cierta entidad. Hay quien cree que las naves habían sido construidas en el Sur de Hispania, en Sevilla, Cádiz, o en la ribera del océano, en Lisboa, allí mismo donde trece siglos más tarde un trovador cantara aquello tan hermoso de:

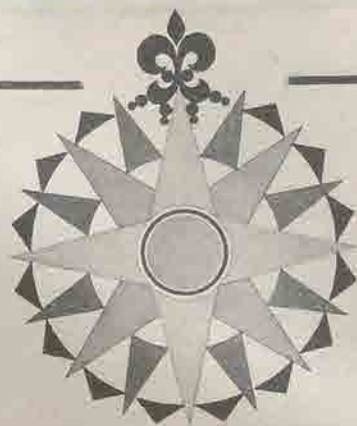
«En Lisboa sobre o mar
barcas novas mandeis labrar».

Las naves llegaron al Norte de Galicia, en la primavera del 26 a. de C. y eligieron un puerto que les sirviera de base. Lo tenían a mano, ya construido, excepcional abrigo: Bares, el puerto de los fenicios que subían en busca del estaño, rompeolas granítico que se opone al poder del viento Norte. Fueron las primeras naves romanas que mojaron sus quillas en el Cantábrico y los pilotos, hábiles sin duda, entrenados en la lucha mediterránea contra los pompeyanos y los piratas, tuvieron que sorprenderse de la violencia de este mar verdioscuro, con sus altas mareas, las ballenas y los cachalotes a la vista, y fuera de estas bestias, desierto, sin nave camino del trigo de Sicilia y de Egipto que saludar,

sin galera correo de Tarragona a la que desear feliz viaje... Burum. Bares, ofreció abrigo a Agripa, y le permitió navegar a lo largo de la costa septentrional de España. Los romanos realizaron diversos desembarcos, y alcanzaron la retaguardia indígena apresurando así el final de la guerra. Agripa, friolero, se dormía envuelto en mantas de lana cisalpina, acunado por el rumor del mar. Su mirada hecha a la contemplación del paisaje latino, sujeto a medida, se sorprendería de la «estaca» de Bares, que es como un gigante derribado desde los montes al mar. Grandes ballenas, como islas oscuras, navegaban al lado de las naves, y los pilotos escuchaban el fragor de las aguas en los grandes abismos que creían ponían término al océano, en el Oeste. Al Norte, estaba el mar de la última Tule, con sus noches y días semestrales. Alguien vio, alguna vez, en víspera de tempestad, una hoguera en el extremo boreal. La habían encendido los de Tule, para calentar la sangre de los vientos boreales (el océano siempre se prestó a estas visiones. Los breoganidas, desde el faro de La Coruña, veían una esmeralda enorme posada en las olas. Era Irlanda, desde Bares se veía la hoguera de Tule, que es Islandia, o más allá. Alguna tarde, al Oeste, fue vista la isla en la que brota la fuente de la eterna juventud. Era una isla que no hay, ni hubo).

Dos mil años, pues, desde el 25 a. de C. hasta el 1975. Dos mil años de la aparición de la nave romana, sus velas y sus largos remos, en el mar cantábrico. Nuestro mar escuchó por vez primera las voces de la maniobra en el sonoro latín de Agripa, acento extraño que pronto se haría familiar. Las naves se hacían a la mar como en la perfección misma del verso virgiliano. «*Aequor condescere navibus*». Sí, las naves se han hecho a la mar, ante la mirada atónita de los marineros de Vicedo, de Vivero, de Celeiro, de San Ciprián, de Burela, de Foz, de Ribadeo, y... que aún no se llamaban así, que tenían nombre de la lengua oscura de los antiguos pobladores, que aún no habían recibido el nombre latino ni es cristiano.

Hace muchos años, tendría servidón doce o trece, una tarde de verano, desde unas rocas que llaman Forxán, en la vecindad de Foz, vi pasar hacia el Norte, viento sursuroeste llenándole las velas, un gran velero, un tres palos. Me dijeron que era un velero de la carrera del trigo, que subía desde Australia a Inglaterra, doblando el Cabo de Buena Esperanza. Era algo verdaderamente hermoso, y muchas veces he resonado aquel velero, con todos sus árboles abiertos. Ahora me pasa que me hubiese gustado ser un gallego antiguo, celta si posible y si no un vago ligur, viendo aparecer ante la boca de la ría del Eo, en una mañana clara como allí suelen, las naves de Agripa. El Cantábrico que rompe tan rudo en las quebrantas, se quedaría tan sorprendido como yo, y como en el verso de Swinburne, los latinos y yo veríamos «los pies del viento brillando a lo largo del mar».



NUESTROS HIJOS NECESITAN EL OCEANO PARA SOBREVIVIR

Por JACQUES-YVES COUSTEAU

E S una paradoja chocante que en este preciso momento de la Historia, en que el hombre está llegando a una comprensión del mar, deba también enfrentarse con la verdad de nuestro título. Precisamente ahora, en nuestra generación, cuando después de miles de años de ignorancia y superstición el hombre está empezando a aprender cómo controlar y explotar los vastos recursos del 70 por 100 de la superficie terrestre, ahora, decimos, es cuando el hombre se encuentra a sí mismo en una carrera contra el tiempo para rescatar al mar de su propio saqueo.

Si los océanos de la Tierra murieran —esto es, si la vida en los océanos fuera de repente y de alguna manera a terminarse—, sería el final, al tiempo que la más grande catástrofe de la atormentada historia del hombre, y de los otros animales y plantas que viven con el hombre en este planeta.

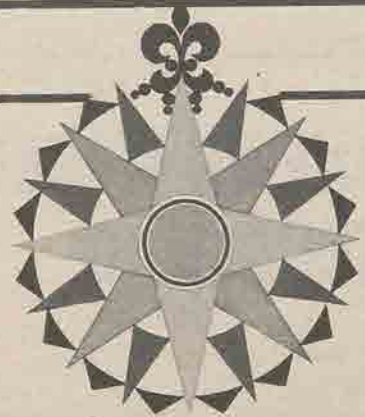
Para empezar, privar de vida al océano sería al mismo tiempo fétido. Un hedor colosal salido de la materia orgánica en descomposición saldría del océano, que sería suficiente por sí misma para alejar al hombre de todas las regiones costeras. Consecuencias mucho más importantes seguirían pronto. El océano es el principal amortiguador de la Tierra, vigilando el equilibrio entre las diferentes sales y gases de las que nuestras vidas están compuestas y de los cuales dependen. Con la ausencia de vida en los mares, el dióxido de carbono contenido en la atmósfera sufriría un inexorable aumento. Cuando este nivel de CO_2 pasara a cierto punto, el «efecto Greenhouse» (invernáculo) entraría en escena: la alta radiación del exterior del espacio terrestre sería atrapada debajo de la estratosfera, elevando el nivel de la temperatura del agua. A ambos Polos, el Norte y el Sur, se les derretirían las capas de hielo. Los océanos crecerían quizá 30 metros en un pequeño número de años. Todas las mayores ciudades de la Tierra serían inundadas. Para evitar las inundaciones, un tercio de la población mundial se vería empujada a huir hacia las montañas, no estando éstas preparadas para recibir a tanta gente y siendo incapaces de producir suficientes alimentos para ellos. Entre muchas otras consecuencias por la muerte de los océanos, la superficie se vería forrada con una espesa capa de materia orgánica muerta que afectaría el proceso de evaporación, reduciendo las lluvias e iniciando sequías y hambre general.

En este punto, el desastre está entrando en su fase terminal. Juntada la Humanidad en las tierras altas,

medio muertos de miseria, sujetos a enormes tormentas y enfermedades, con las familias y las sociedades totalmente rotas, lo único que le quedaría a la Humanidad sería empezar a sufrir ausencia de oxígeno y anoxemia, causada por la extinción del plancton, de las algas y la reducción de la vegetación de la Tierra. El hombre, apañado en el estrecho cinturón habitable entre los mares muertos y las montañas estériles, empieza sus últimos momentos de agonía. Quizá de treinta a cincuenta años después de la muerte del océano, el último hombre sobre la Tierra da su último respiro. La vida orgánica del planeta se ve reducida a la bacteria y a unos pocos insectos de los que se alimentan de carroña.

¿Y por qué escribir este tema sobre el medio que más nos gusta? Porque el océano puede morir y porque nos queremos asegurar de que ello no será posible. El hombre existe sólo porque su planeta, la Tierra, es el único cuerpo celestial que conocemos donde la vida es posible. Y la vida es posible en la Tierra porque la Tierra es un «planeta de agua», y el agua misma es un componente probablemente tan raro en el Universo como la misma vida, quizá incluso es sinónimo de vida. El agua no es tan sólo rara, no tan sólo infinitamente preciosa, sino que es peculiar, con muchas singularidades en sus componentes físicos y químicos. Esta misma naturaleza del agua, interactuando con la dinámica de un mundo «sistema agua», del cual el Sol y el océano son los motores, originó la vida. El océano es la vida.

Es por lo que debemos cambiar nuestra actitud referente al océano. No debemos mirarlo ya más como un misterio, como una amenaza, como a algo tan vasto e invulnerable que no nos concierne, como a una oscura y siniestra mansión llena de secretos y maravillas. Tampoco debemos seguir los métodos de los primeros científicos que navegaron e investigaron los mares para compilar datos y listas: lista de mamíferos, lista de pájaros marinos, de pescado gelatinoso, de temperaturas, de corrientes, de modelos migratorios. En lugar de ello, lo que deseamos hacer es explorar los temas de la existencia del océano: cómo se mueve y alienta, cómo experimenta sus dramas y sus estaciones, cómo alimenta a sus huéspedes vivientes, cómo armoniza los ritmos físicos y biológicos de la Tierra entera, qué nos usurpa y qué nos proporciona —que no es poco— y cuáles son sus historias. ■ (A bordo del buque de investigación «Calypso».)



AL HOMBRE DE MAR "NO LE VIVEN" LA VIDA

Por MARIO OTERO IGLESIAS

COMO dice Freyer, al hombre moderno le «viven la vida», siendo esto mayormente cierto en el hombre que viene llamándose «moderno», que vive en la ciudad o, al menos, tiene en ella centrada su vida. En efecto, la industrialización trajo consigo un alto grado de concentración urbana, con sus riadas de seres humanos que se afanan y se inquietan en común por sus actividades y otras series de fenómenos sociales típicos de la presente época, de los que el hombre de la ciudad no puede evadirse, o puede hacerlo con grandes dificultades y no siempre en forma completa, produciéndose unos patrones de conducta determinados y con características comunes, que influyen en todos y cada uno de los individuos y llegan a conformar un tipo de hombre homogéneo.

¿En qué medida el hombre de la mar es ajeno a este fenómeno?

¿En qué medida el hombre de la mar se ha proletariado, si por proletariado se entiende, con Julián Marías, toda pérdida de forma social, cualquiera que fuera el grado social a que afecte?

A estas dos preguntas vamos a intentar encontrar respuesta a lo largo de este trabajo; pero no sin antes buscar las causas por las que se plantean hoy día estas cuestiones.

Para ello comenzaremos analizando muy brevemente las economías tradicionales, pasando luego a estudiar más detenidamente el trabajo en las economías industrializadas.

ECONOMÍAS TRADICIONALES

Las economías tradicionales se caracterizan:

- a) Por un predominio de las actividades del sector primario.
- b) Porque la mayoría de los bienes que se obtienen se destinan al consumo directo dentro del propio grupo.
- c) Porque muy escasamente surgen problemas de innovaciones técnicas, ni su marcha está afectada por problemas de mercado.

En cuanto al trabajo, podemos resaltar los siguientes caracteres:

- No se puede hablar ni de especialización ni de división del trabajo, que en todo caso si existe se produce por razones de sexo o de edad, dejando reservadas para los jóvenes o las mujeres las tareas menos pesadas y asumiendo los varones en plenitud de vigor físico los trabajos más dificultosos y prolongados.
- Las técnicas utilizadas son elementales y el utillaje rudimentario.
- Existe un marcado criterio de fijeza para los puestos de trabajo, que en ocasiones llega a durar toda la vida profesional, lo cual, no lo olvidemos, en la mayoría de los casos es una exigencia del carácter manual de las tareas, cuya ejecución requería específicas condiciones de habilidad y experiencia.

Por otra parte, el dinero, en las economías tradicionales, tiene mucha menos importancia que en las economías industrializadas, caracterizándose por ser un simple medio de subsistencia.

ECONOMÍAS INDUSTRIALIZADAS

Con la introducción del utillaje mecánico, la anterior forma de entender la producción va a experimentar grandes cambios, dando lugar a la división del trabajo, que si bien aportó incalculables ventajas al potencial productivo de la Humanidad, supuso al mismo tiempo una peligrosa marginación, una separación entre el obrero y el producto de su trabajo. Antes de la revolución industrial, un obrero vendía parte de su vida a un patrono, pero su dependencia respecto a éste

no era tan absoluta como en la actualidad. Primero, porque el poseer un oficio le daba una imagen total de sí mismo, sabía quién era como persona, y en segundo lugar porque siempre le cabía la posibilidad de abandonarle y establecerse por su cuenta. Hoy, la parcelación de las distintas manipulaciones que experimentan los productos manufactureros exige una especialización, de tal modo que lo que actualmente se entiende por oficio es una peculiar destreza o entrenamiento para participar en una de las fases, pero no en el proceso total. La organización «científica» del trabajo supone una determinada calidad, un ritmo calculado de antemano y deja un margen de iniciativa ínfimo, o incluso nulo. Y cuanto mayor sea la distancia entre el obrero y el producto, más difícil le resultará identificarse con un oficio que le dé una imagen de sí mismo: si su misión en la cadena de producción supone apretar los tornillos del altavoz o soltar transistores, difícilmente podrá sentir el orgullo de haber fabricado un aparato de televisión y más difícilmente podrá considerarse a sí mismo un creador de aparatos electrónicos. En cambio, un carpintero o un artesano medieval sí podían experimentar el orgullo de haber creado algo con sus propias manos de principio a fin.

¿De qué manera influye esta nueva forma de entender la producción en el trabajador?

En primer lugar nos encontramos con la no cooperación. El trabajador no se siente contratado para pensar y resolver, sino como mero ejecutor.

En segundo lugar, la indiferencia por los problemas generales de la empresa, que el obrero ejecutante no siente como suyos ni los liga a sus propios problemas.

Existe, finalmente, y quizá como consecuencia de los anteriores, una general tendencia de tipo biológico a buscar las ocupaciones o puestos de trabajo que suponen menor esfuerzo o responsabilidad, lo cual en definitiva no es sino una tendencia a la pasividad, fruto de la carencia de sentido de participación.

HOMBRE DEL MAR

El trabajo en el mar se caracteriza por una serie de peculiaridades que a nuestro juicio permiten afirmar que el trabajador encuadrado en este sector industrial todavía no está proletariado.

En primer lugar nos encontramos que esta actividad está sujeta a una serie de eventualidades (factores atmosféricos, fallos mecánicos, etcétera) impredecibles con la suficiente antelación como para ser resueltos por gabinetes técnicos y que contribuyen a que la iniciativa individual y la capacidad de resolver lo inesperado sigan siendo características básicas. La decisión ante el problema se presenta la mayoría de las veces como ineludible e intransferible.

En segundo lugar, la organización científica del trabajo, que en otras actividades supuso someter al trabajador a un ritmo calculado de antemano, falla en este sector industrial al ser la naturaleza la que en definitiva va a tener siempre la última palabra.

En tercer lugar, siendo el círculo en que desenvuelve el trabajador su actividad muy reducido, éste se caracteriza por la continuidad de contactos y por la colaboración mutua.

En cuarto lugar, el permanecer durante largos periodos en el centro de trabajo geográficamente alejado de los modernos medios de comunicación de masas, la televisión por ejemplo, difícilmente podríamos hablar de despersonalización, de masificación, de estandarización de pensamiento, en la misma medida en que estos fenómenos se presentan en los grandes centros urbanos.

En conclusión, el hombre de la mar, hoy por hoy, empleando la terminología de Freyer, podríamos decir que todavía él vive su vida. ■

PROPONE UN TITULO INTERMEDIO

EN LA MAR, enero.

Señor director:

Después de haber leído su revista y quedando enterado del aumento de potencia que en general nos han concedido, como mecánico naval mayor y beneficiario de dicha concesión "gracias", aunque dista mucho de contentarnos.

Desde hace tiempo los mecánicos navales mayores esperamos se materializase el antiguo rumor con la aparición de un nuevo título intermedio y se comentaba sería de 3.500 CV., claro está que para la obtención del mismo habría que sufrir un examen después de hacer un curso y demostrar suficiencia. Pensamos sería una forma de selección, al mismo tiempo que se presentaría un medio de superación para todos aquellos que pretendemos hacer una escalada.

Hace unos días, comentábamos varios mecánicos navales mayores y tratando de hacer un análisis de nuestra situación, sacamos en conclusión una visión pesimista del futuro. Con el aumento de potencia, como es lógico, existirán unos beneficiados, de ello estamos seguros, pero sabemos positivamente que no seremos nosotros.

Con la nueva concesión de potencia tendremos opción a desempeñar la plaza de jefatura de máquinas en buques que en la actualidad las desempeñan unos señores percibiendo equis, y se pretenderá desempeñemos nosotros la misma función pero con una remuneración de X-Z, siendo Z una cantidad considerable. Nosotros somos algo más que tontos útiles. Sabemos que se cuentan con los dedos de las manos los buques que en la actualidad prescinden de los titulados de formación profesional. Por lo dicho, queda demostrado que somos una parte básica de la columna principal de la Marina Mercante española. Entonces es justo se nos considere y valore por lo menos en proporción a los bienes que aportamos.

Haciendo un poco de historia, le recordaré que los mecánicos navales mayores antes de la obtención del título pasamos por 2.ª y 1.ª, con nuestros días de prácticas correspondientes y tres cursos en la escuela de formación náutica pesquera, donde además de las asignaturas técnicas tenemos otras tan importantes como son las de formación humana.

Desde esta sección quiero manifestar mi desacuerdo puesto que en gran parte del éxito profesional que alcanzan en los buques nosotros contribuimos de una forma efectiva y aun así nos desprestigian.

Para terminar invito a nuestros representantes a darse un paseo por la reglamentación para que vean nuestras bases.

MANUEL J. FERNANDEZ ROUCO,
maquinista naval

VEDA PARA TODO EL MEDITERRANEO

VINAROS, enero.

Señor director:

Soy un pescador de sesenta años, dedicado a la mar desde los ocho, y le escribo para dar mi opinión sobre un tema que preocupa a todo nuestro litoral mediterráneo. Me refiero a la conveniencia o no de la "veda".

Sobre dicho tema conviene pensar según las consecuencias que ha traído, y que sin lugar a dudas ha favorecido el modo de vida de todos los pescadores, ya sean de arrastre, cerco, trasmallo, palangre, nasas, etc. Y sobre todo, teniendo en cuenta que gracias a ella hoy, todavía, se puede pescar en el Mediterráneo.

Desde Vinaroz, yo y muchos más pescadores vemos claramente esta realidad, y por eso aceptamos plenamente el que en nuestra provincia de Castellón se imponga la veda cuando es oportuno hacerlo. Ya no hace falta creer en lo que nos

decían los biólogos; ahora lo vemos con nuestros propios ojos. Nos decían que trabajando catorce horas al día y dejando tres meses de veda la mar se repondría, y así ha sido. Y gracias a este reposo de la mar hoy tienen razón de ser las flotas importantes que hay en Castellón, Peñíscola, Benicarló, Vinaroz y San Carlos de la Rápita.

Por eso debe mantenerse esta línea de defensa de nuestro campo de trabajo que es la mar, ya que ello redundará en que nuestros hijos (los míos son pescadores, al igual que yo y mis padres) puedan, trabajando menos, vivir mejor, como nos pasa ahora a los pescadores que tenemos más de cuarenta años. Sólo hay que echar la vista atrás...

Ahora bien, yo pienso que esta veda no sólo debe imponerse en algunas zonas de nuestro litoral, sino en todo el mar Mediterráneo —desde la frontera con Francia hasta Punta Canero—, ya que si no se da la circunstancia de que los que no la tienen hacen a veces infructuoso el sacrificio de los que se la imponen, al esquilmar el pescado, que por no conocer fronteras está en todos los lados. Es decir, se aprovechan de los intereses de todos. Y que me perdonen los que se sientan ofendidos, pero esta es la realidad y yo sólo trato de que el bien sea para todos de cara al futuro, ya que si no con la inmensa flota pesquera y la gran cantidad en potencia de motores vamos hacia el exterminio de las especies marinas.

Así, pues, eso es lo que yo pienso sobre la veda: que es una buena solución, pero que mejor sería si no sólo se guarda en Castellón, sino que se extiende a todo el Mediterráneo.

DOMINGO CIURANA (Vinaroz)

AFICIONADOS AL MODELISMO NAVAL

PORTA-COELI, enero.

Señor director:

Tenemos el honor de dirigirnos a usted para solicitarle una información que nos sería de gran ayuda para resolver una serie de pequeños inconvenientes que encontramos en relación con nuestra afición, de modelismo naval, afición incipiente en la cual concentramos gran parte del tiempo que disponemos, ya que somos un grupo de pacientes hospitalizados en el Sanatorio Antituberculoso Doctor Moliner, de Valencia.

Hemos tratado de encontrar algún manual sobre el particular, cosa que no hemos logrado después de visitar varios establecimientos de Valencia. Consultada la interesante revista que bajo su dirección se edita, hemos creído que nos podían informar sobre la existencia de algún manual sobre modelismo naval o sobre alguna editorial que haya editado algo sobre el tema.

Le saluda atentamente en representación de mis compañeros.

ANTONIO CARRATALA
Sanatorio de Porta-Coeli,
1.ª planta, sala 40
Bétera (Valencia)

AVISO A NUESTROS COMUNICANTES

Todas las "Cartas al Director" que se nos dirijan y que tengan un interés general serán publicadas en esta sección. Los requisitos indispensables para ello son que el remitente firme el escrito y detalle, de una forma clara, su nombre completo, profesión, dirección y teléfono (si lo tuviere), a efectos de poder comprobar su identidad en el caso de

que lo creamos necesario. Si su deseo fuera que la carta no apareciese con su firma, sino con seudónimo, deberá hacerlo constar así.

Agradeceremos encarecidamente la brevedad y concreción en los textos.

Una vez más tenemos que advertir que "Hoja del Mar" no está obligada a publicar las colaboraciones que no ha

solicitado de forma expresa, ni a mantener correspondencia sobre las mismas. Si algún lector desea divulgar su opinión en esta revista, puede hacerlo a través de la sección "Cartas al Director", en la que tendrá siempre acogida, pues por el sistema de colaboración espontánea las probabilidades de publicación de su escrito serán francamente escasas.

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 ISMARE

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. 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: Francisco Albert y 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: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublin: John de Courty 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 Angel Sánchez Harguindey.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

Director:

Joaquín Vidal

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

El Cantábrico —el Cantábrico de aguas libres— está a punto de convertirse en un mar de Gasconia controlado por los "bous" franceses. Salir a faenar, a pocas millas mar adentro, es exponerse a las arbitrariedades de unos hombres que han confundido su oficio y han marginado la solidaridad de una sociedad civilizada. Un pescador gallego, perjudicado y hasta humillado por los que creen tener derecho sobre los demás, narra uno de los numerosos incidentes que se suceden: "Estábamos con las aries cuando avistamos a un 'bou' francés, que nos llevó las boyas del Norte y después vino por el Sur. Teníamos las luces reglamentarias, y al ver la proximidad de aquel barco pusimos luces de peligro para que no se acercara. Pero no hizo caso y estuvo a punto de embestirnos. Llegó tan cerca que hasta pudimos observar cómo los pescadores se mofaban de nosotros. El 'bou' causante del destrozo en nuestras artes de pesca es el 'Jeanne d'Arc', número 40-70, de unas 400 toneladas".

Se clama por una mayor vigilancia. Nadie puede explicar con una argumentación convincente por qué son sólo nuestros buques los que sufren vejaciones tras vejaciones; agresiones, mofas y apresamientos. Encidentes en el Atlántico y también en el Cantábrico. Lo sorprendente es que, al parecer, se carece de capacidad de réplica. Enero, mes tan difícil como los anteriores, se cierra con la captura de un pesquero de San Sebastián por un guardacosta francés.

● Hay un rayo de esperanza. En Cádiz se han botado las dos primeras unidades de la flota de guardapesca que se construye actualmente. Los patrulleros, de diseño alemán, van a tener un trabajo intensivo si quieren poner un poco de orden en un mar donde priva la

anarquía, y constituirán una fuerza de reserva para la Marina bélica, puesto que las unidades que se afrontan están capacitadas para cumplir múltiples misiones, tanto de paz como de guerra. La Armada ha recibido también el refuerzo de la tercera fragata portamisiles —la "Cataluña"— que forma parte de una serie de cinco encargada a los astilleros La Bazán, de El Ferrol. Y también para la Marina de Guerra se han entregado dos buques oceanográficos que desempeñan misiones científicas y de cobertura.

● El primer mes del año es el indicado para examinar sectores y hasta líneas de actuaciones. La Agrupación de Constructores Navales —Construnaves— ha presentado su balance; 1974 ha sido un ejercicio bueno en cuanto a realizaciones. Se han entregado 231 buques con 1.471.535 t. r. b. y se han exportado 46 con 890.547 toneladas, con un valor contractual de 325 millones de dólares. Las facturaciones del sector astilleros, más industria auxiliar, se estima en unos setenta mil millones de pesetas.

El punto "negro" de la actividad radica en el hecho de que la demanda de buques está prácticamente paralizada. Durante el pasado año, los nuevos contratos totalizaron 529.745 t. r. b. —en 1973, más de cuatro millones de toneladas—, pero las cancelaciones sumaron 497.000 toneladas, lo que equivale a un aumento de poco más de 30.000 toneladas de registro bruto, cuando la capacidad de entrega es ya superior a los dos millones de toneladas. El problema es más de expectativa, puesto que con la cartera de pedidos al iniciarse 1975 —607 unidades con 6.163.222 toneladas— los astilleros tienen ocupación para más de dos años, a buen ritmo de construcción.

● Marasmo en las pesquerías y cierto nerviosismo en los astilleros. "Con relación a la Marina Mercante —ha dicho el ministro de Comercio en las Cortes—, el objetivo fundamental es reducir el déficit de fletes —unos 174 millones de dólares el pasado año— y hacia él convergen dos acciones: la concesión de franquicia arancelaria a la importación de ciertos buques y la mejora de condiciones de acceso al crédito naval. En 1974 se podrá tener definitivamente perfilado, el anteproyecto de una nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante, que sustituya a la actual de Protección y Renovación de la Flota Mercante, de 1966, y con lo que se pretende, como objetivo general, colocar a nuestros armadores en situación de plena competitividad a escala internacional".

Don Nemesio Fernández-Cuesta dijo a las Cortes el pasado 27 de enero sobre la pesca, que "los resultados previsiblemente decepcionantes de la Conferencia sobre Derecho del Mar y la situación pesquera internacional han aconsejado una renovación a fondo del anteproyecto de Ley de Ordenación de la Pesca Marítima, que ya estaba preparado. En fecha próxima —afirmó— se espera tener a punto el nuevo anteproyecto legal que, junto con una intensificación de nuestras negociaciones bilaterales con países dotados de importantes recursos ictiológicos, abra un panorama más alentador para nuestra economía pesquera".

Mientras, en los puertos, los patrulleros y pescadores meditan. Faltan caladeros, sobran buques, los carburantes tienen precios superiores a los que la flota puede soportar, siguen los apresamientos, las "hazañas" de los barcos franceses y la mofa. Nunca el mar exigió tantos tributos... ■ JOSE PEREZ-GUERRA

EN ESTE NUMERO

Páginas		
	Rosa de los vientos. Artículos de Cunqueiro, Cousteau y Otero Iglesias ...	3-5
	Cartas al director ...	6
	Problemas en la flota bacaladera ...	8
	«Bous» franceses destrozan artes en Mugia ...	10
	Crónicas nacionales ...	11 y ss.
	Sucesos ...	14
	Cine de la mar ...	16
	Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo ...	27
	Crónicas del extranjero (Alemania, Irlanda, Estados Unidos, Portugal y «A bordo»).	31 y ss.
	Reportaje: El Océano ...	20 y ss.
	Investigación:	
	Concentrado de proteínas ...	19
	Consorcio para explotación de yacimientos marinos ...	19
	El buque oceanográfico ...	26
	Información del Ministerio de Trabajo ...	36
	Información meteorológica ...	39
	Salud a bordo ...	41
	Y, además, otras noticias e informaciones de interés general, que complementan estos temas.	

GRAVISIMA SITUACION DE LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA

Terranova: mar lejano e inhóspito. En fotografía es bonita la pesca. Pero es más importante lo que tiene detrás: esfuerzo de muchos hombres, trabajo duro y alejamiento penoso. Grandes inversiones de las compañías para armar los buques y depositar en el mar —¿en el aire?— todo un capital. ¿Y para qué, si luego lo que han ido a buscar, el bacalao, no puede venderse porque el mercado nacional ya está abastecido? ■ Foto: J. VIDAL.



SEIS MESES SIN VENDER NI UN BACALAO

SAN SEBASTIAN (Crónica de nuestro corresponsal).—La situación es grave, gravísima. La flota bacaladera española no ha vendido un solo bacalao desde junio pasado. Los barcos de la segunda campaña, los llegados a puerto a mediados de diciembre, trajeron más pescado, agravando el problema que ya existía. Gastos por parte de los armadores, sacrificios de los marineros y, como resultado de todo ello, 14.153 toneladas de bacalao en los muelles sin que nadie sepa hasta el momento qué hay que hacer con todo eso.

Si los armadores no pueden vender, difícil parece que cobren los tripulantes. Y si no hay ventas ni cobros, ¿van a hacerse a la mar los barcos? ¿Para qué? ¿Hay alguien que garantice algo?

Ello puede ser la paralización de la flota, de una flota considerada de las mejores del mundo, recientemente modernizada, pero a la que es imposible —al menos de momento— sacar el rendimiento justo.

Será que va el bacalao no interesa.

Pues no.

Y he aquí lo más llamativamente alarmante. Mientras que más de 14.000 toneladas de bacalao están mal almacenadas en los muelles, el Gobierno —nos dice el señor Serrats Urquiza— ha concedido licencias de importación de 31.000 toneladas por valor de 3.000 millones de pesetas. «Algo así como regalo de divisas mientras permanecemos pobres en casa».

He mantenido una larga conversación con don Antonio Serrats Urquiza, presidente de la Unión Provincial de Empresarios del Sindicato de la Pesca; una conversación penosa por el tema, aunque grata por la cordialidad y apertura del comunicante. Cuando llegué a su oficina había cola de marineros para cobrar; bien es verdad que los marinos han realizado su labor, pero no es menos verdad que si el trabajo resulta económicamente infructuoso el armador podrá pagar recurriendo a sus fondos, pero por poco tiempo. Jamás la flota bacaladera ha permanecido en estas fechas —finales de enero— en puerto. Las parejas, como un goteo de barcos, comienzan a salir poco a poco, con nubarrones económicos en el horizonte que son peores que los meteorológicos. ¿Qué será de esa pesca, de esos marineros al regreso? ¿El cargamento irá a engrosar los «stocks» de bacalao invendibles?

ADVERTENCIA A TIEMPO

Y no es que el Gobierno no esté enterado de la situación. El propio don Antonio Serrats se lo manifestó el 16 de julio del año pasado y al día siguiente volvía a exponerle el problema por escrito en carta dirigida al ministro de Comercio. Después se han sucedido cartas, reuniones, conferencias telefónicas.

Yo mismo he estado pendiente del teletipo en espera que el pasado Consejo de Ministros —24 de enero de 1975— acordara un crédito repetidas veces solicitado, sin que las transmisiones dieran el resultado apetecido. Y las preguntas se agolpan en las mentes y en los labios de todos. Naturalmente, también en los del señor Serrats: «¿Dónde está la solución al problema? ¿Por qué el crédito, que parece lógico, no llega? ¿Vamos a dejar sin trabajo a ocho mil personas y desamparados a cuantos de ellas dependen? ¿Por qué este país, que no es rico, se permite el lujo del despilfarro? ¿Por qué mientras miles de toneladas de producción nacional no tienen salida se autoriza la importación de grandes partidas de bacalao? Lo triste no es preguntarse, lo doloroso es no recibir respuesta a las preguntas».

SITUACION DEL SECTOR

Queda dicho que 14.153 toneladas de bacalao están en los muelles sin poder ser vendidos. Que si no se

vende absurda parece la nueva salida al mar de las parejas bacaladeras. Y que si los armadores no venden difícilmente pueden pagar a las tripulaciones.

«Añadamos a todo ello que la industria del bacalao está en baja, porque cada vez se pesca menos y de menor tamaño. En 1973 la flota bacaladera estaba compuesta por 160 barcos y que, por su baja rentabilidad, se ha reducido a 100 embarcaciones».

La flota ocupa a cinco mil hombres, a los que si añadimos el personal de las factorías de secado, que ascienden a tres mil, suman un total de población

ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DE LA UNION PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DEL SINDICATO DE LA PESCA EN GUIPUZCOA

laboral activa del sector bacaladero de ocho mil personas.

Este personal activo no sólo cubre las necesidades alimenticias nacionales, sino que incluso el bacalao excedentario, y por ello exportado, ha rebasado anualmente los 2.000 millones de pesetas.

«Pero cada vez se pesca menos. Creo que se ha alcanzado las cotas más bajas en los últimos años y el porcentaje de los tamaños pequeños es extraordinariamente elevado. El valor de las capturas, pues, ha decrecido y los gastos de explotación han aumentado considerablemente».

«El sector industrial —entendamos secaderos— viene normalmente a auxiliar a los armadores adquiriendo sus capturas en el momento de los arribos. Pero ello no ha sido posible en 1974 por la tensión crediticia y por las dificultades de venta a corto plazo».

«Si no podemos vender en casa, tampoco podemos vender fuera. Mercados tradicionales como Portugal, Brasil, Puerto Rico, etc., los tenemos eventualmente cerrados. Y lo que es peor, al querer competir en otros mercados nos encontramos con que el bacalao procedente de países competidores disfruta de primas de sus respectivos Gobiernos».

«Aquí cabría decir esa frase despectiva de "no nos queda más remedio de comernos nuestra propia producción". Pero no nos vale, pues lo que tenemos que comer es el bacalao indiscriminadamente importado en momentos inoportunos y libre de todo derecho arancelario».

Uno trata de explicarse lo inexplicable y por ello pregunto a don Antonio Serrats:

—¿Será que el bacalao importado es más barato y con ello sale beneficiado el consumidor?

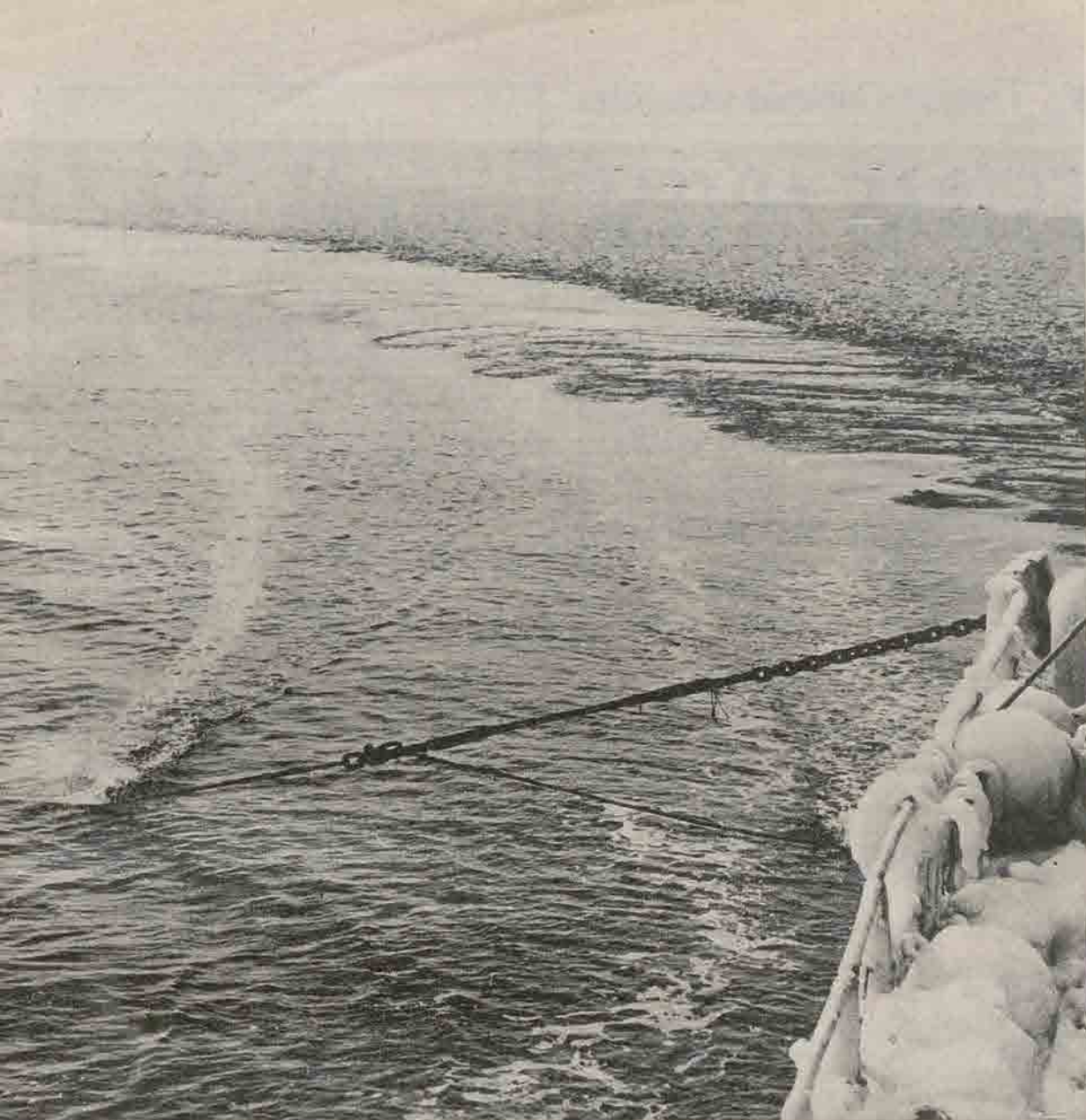
—El veinte de mayo de mil novecientos setenta y cuatro establecimos los precios de nuestro bacalao; a pesar de todo lo que se decía, que las importacio-

nes eran para reducir nuestros precios, lo que si se llegó es a estabilizar los precios de importación con los precios nacionales, por lo cual se subieron (subieron!) los precios nacionales en una proporción bastante respetable; por lo tanto, esto quiere decir que el importar sin desgravar no es para vender más barato que el bacalao que nosotros producimos, sino que es un sistema que se ha venido adoptando desde hace unos meses y que no tiene explicación alguna un gasto de divisas y una perturbación en la venta del bacalao nacional.

—Veamos si otro camino nos da la clave. Los países suelen realizar tratados bilaterales y puede ocurrir que si España quiere vender a una determinada nación naranjas, aceite o jerez, pongamos por caso, ellos exijan en contrapartida que nosotros les compremos bacalao. ¿Puede estar aquí la explicación, señor Serrats?

—No cabe duda que desde hace muchísimos años existe la Asociación de Importadores de Bacalao, la cual en tiempos ya remotos venía a auxiliar la falta en el consumo que había en España de las capturas que podía realizar Pysbe y Pebsa. Cuando iniciaron las parejas su actividad de la pesca del bacalao fueron aumentando considerablemente las capturas, y en alguna ocasión, en reuniones que hemos tenido con la Administración, se pidió la suspensión de las importaciones; en algunos casos se consiguió, efectivamente, que ésta se realizara, pero no en su totalidad, porque, como usted bien dice, en los tratados bilaterales no podemos evitar el que algunos países como Dinamarca, Islandia, impusieran sus productos, que es de lo poco que tienen para exportar, lógicamente nosotros a esto no podemos poner ninguna reserva, ya que si se quiere exportar otros productos como son la naranja, el coñac o el jerez español, se puede y se debe importar bacalao; bacalao que realmente tampoco perjudica siempre que estas importaciones sean relativamente pequeñas, como se venía impor-





tando de estos países. Ahora bien, lo que sí se ha producido desde hace dos años es la importación de un país, el cual no creo que haya exigido, pues nuestras relaciones comerciales con dicho país, que es Noruega, no han sido excesivamente grandes y nuestra balanza de pagos no era desfavorable. Por lo tanto, lo que ha venido a perturbar, en gran parte, ha sido la mayor cantidad que se ha importado de Islandia, Dinamarca y, sobre todo, de la forma que se ha importado de Noruega. Puedo decirle que este año, probablemente, será el año que más bacalao se ha importado desde hace muchísimos años o tal vez desde toda la vida, porque se han importado treinta y una mil toneladas, por lo menos esas son las licencias concedidas por el Ministerio de Comercio, por valor de tres mil millones.

PETICION DE SOLUCIONES

Las empresas bacaladeras, nos dice el señor Serrats, se han dirigido al Gobierno no sólo exponiendo el alarmante caso, sino incluso ofreciendo soluciones que a la Administración compete hacer viables. Son las siguientes:

Primero: Un crédito por valor de 750 millones de pesetas que permitiría la financiación y consiguiente movilización de la mercancía actualmente almacenada, solucionando con ello los pagos salariales, salida de la flota, abastecimiento a los secaderos, etc. Como garantía a ese crédito ofrecen los armadores para responder a la citada cantidad la pignoración del 70 por 100 del valor de la mercancía o un aval bancario; el plazo máximo del crédito sería de seis meses.

Segundo: Una subvención de 80 millones de pesetas para poder reducir en un 5 por 100 el precio del bacalao de tamaño pequeño que se destina al mercado nacional; además, la reducción del precio podría hacer que nuestro producto fuera competitivo en el mercado exterior. (No olvidemos que otros países priman el bacalao de exportación, quitándonos así mercado.)

Tercero: Iniciación de una campaña publicitaria a través de los medios de información, especialmente televisión, para fomentar un mayor consumo. (Hace cinco años se realizó una campaña publicitaria que dio buenos resultados.)

Cuarta: Creación de una comisión mixta reguladora como órgano consultivo para el abastecimiento y comercio del bacalao nacional y extranjero.

Quinto: Restablecimiento de la desgravación a la exportación del bacalao verde nacional.

OFRECEN

● El primero y principal ofrecimiento que han realizado ya los armadores es, a juicio del señor Serrats, el no haber parado la flota, pagar los salarios aún sin haber vendido el género y el haber estudiado las soluciones.

● A ello hay que añadir que están dispuestos a mantener el abastecimiento del mercado nacional con la fluidez que se requiera.

● Reducción de un 5 por 100 del precio.

● Mantener durante todo el año 1975 el precio del bacalao establecido en mayo del año pasado.

● Colaborar estrechamente con la comisión mixta.

● Llevar a cabo la reestructuración comercial del sector.

ESPERAR CONTRA TODA ESPERANZA

«Pero estas peticiones y estos ofrecimientos no son de hoy. Fueron elevados a la Administración en su debido tiempo y la respuesta no llega. No ya la afirmativa, ni siquiera la negativa. Porque se pueden ofrecer unas soluciones y recibir en contrapartida otras. Pero en esta ocasión tan sólo hay silencio o, a lo sumo, largas», manifiesta don Antonio Serrats.

Las llamadas telefónicas se suceden cargadas de preguntas; unos esperamos al teletipo y otros están pendientes de la radio; pero el añorado Decreto u Orden ministerial en su caso no llega.

Del 72 al 74 la sal ha subido 129 por 100; el gas-oil, el 261 por 100; las mallas, 118 por 100; los cables, 130 por 100.

Nuestra flota congeladora es la tercera del mundo en importancia. La bacaladera puede considerarse como una de las primeras, y como primerísima la del fresco tanto en bajura como en altura y gran altura.

Sin embargo, el Ministerio de Comercio autorizó el año pasado importación de pescado por valor de 14.000 millones. Divisas que se nos van.

Por el contrario, acaba de firmarse un tratado comercial con el Zaire, tradicional comprador de nuestro bacalao; en el tratado este producto no se menciona. ¿Usted se lo explica? ■ JAVIER DE ARAM BURU.

VISITA A GALICIA DEL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M.

El secretario general del Instituto Social de la Marina y el vicesecretario técnico del mismo organismo, señores Cortés Gallego y Jiménez Poyato, han visitado recientemente las provincias marítimas de Vigo, Villagarcía de Arosa, La Coruña y Lugo. Recorrieron las delegaciones locales del ISM y Cofradías Sindicales de Pescadores, celebraron reuniones en puertos pesqueros para tratar problemas que afectan al organismo e inspeccionaron las instalaciones del mismo en las diversas poblaciones del litoral gallego. Asimismo asistieron a reuniones extraordinarias de los Consejos Provinciales del ISM en Vigo, La Coruña, Villagarcía y Lugo.

REUNION DE COFRADIAS GALLEGAS EN VILLAGARCIA

NO A LA IMPORTACION DE MARISCO FRANCES

VILLAGARCIA DE AROSA.—«Nos parecen totalmente absurdas las importaciones de marisco de Francia. Se trata de una medida adoptada por el Ministerio de Comercio, que nos parece incomprensible e innecesaria, ya que Galicia cuenta con un Plan Marisquero con el que podría potenciar al máximo la producción del marisco gallego. Además, no hay realmente una escasez de centollas y otras especies, que justifiquen tales importaciones» —ha manifestado uno de los asistentes a la reunión de representantes de las Cofradías de Pescadores y de los Sindicatos de pesca, celebrada en la Casa Sindical de Villagarcía.

Esta reunión ha tenido como objetivo primordial el estudio de un anteproyecto por el que ha de regirse la Junta Coordinadora para la explotación comunitaria y defensa de los intereses de los pescadores y mariscadores de la Ría de Arosa. También se fijó la fecha del 22 de febrero para celebrar otra sesión, a fin de completar definitivamente los citados estatutos.

LOS PERIODOS DE EXTRACCION DEL MARISCO

Entre los fines primordiales de esta Junta Coordinadora figuran el estudio y la ordenación de los periodos de extracción del marisco, así como otros temas relacionados con la práctica de la pesca de acuerdo con las normas establecidas y la denuncia, en su caso, de la existencia o posible implantación de industrias contaminantes de la Ría, que conducirán a una exterminación o envenenamiento de su inapreciable riqueza natural.

La sesión estuvo presidida por el director de Asuntos Económicos de la provincia de Pontevedra, señor Ría Paseiro; el presidente del Sindicato de Pesca de esta misma provincia; un representante de la de La Coruña; el delegado comarcal de Sindicatos de Villagarcía; miembros de los Sindicatos de Pesca de Pontevedra y La Coruña, y asistieron también los patronos mayores y secretarios de las Cofradías de Pescadores de ambas márgenes de la Ría.

Son culpables los "bous" franceses... y también algunos españoles

"¡DESTROZAN NUESTRAS ARTES!"

MUGIA, La Coruña (De nuestro enviado especial).—De profunda indignación se puede calificar el estado de ánimo que reina entre los pescadores de esta bella localidad coruñesa de Mugia, por los incidentes que repetidamente han de mantener con los «bous» franceses.

Adelantemos que, naturalmente, no es éste un problema que afecta exclusivamente a esta localidad pescadora, sino a toda la flota del Norte de nuestro litoral, y muy especialmente a la gallega, al producirse los mencionados incidentes muy cerca de sus costas. Concretamente los últimos enfrentamientos entre los pescadores españoles y los franceses han tenido por escenario las aguas que distan no más de 18 millas al Noroeste de Cabo Villano, es decir, la zona más natural y lógica a donde, por las condiciones de la pesca y de su flota, deben necesariamente ir a faenar los pescadores de Mugia.

LA LEY DEL MAS FUERTE

Desgraciadamente, aunque vuelva siempre por esta época a ser actualidad, el problema no es nuevo. Hace ya años que los pescadores de esta parte del litoral gallego han de sufrir con sus pequeñas barcas de motor las vejaciones a que se ven sometidos por los poderosos «bous» de hierro franceses, de hasta 400 Tm., que acuden a donde tradicionalmente faenan los españoles, e imponen la ley del más fuerte.

Para concretar estos hechos he mantenido una larga reunión con un grupo de representantes de armadores y pescadores de la Cofradía. Fueron el vicepatrón mayor, don Ramón Manuel Sambat; el jefe de la sección social, don Gervasio Sal Porto; los patronos don Francisco Valencia, don José B. Muño y don José Victorino Barrientos, y el motorista don Sergio Rey Alvarez.

El vicepatrón mayor, señor Sambat, nos centra en el tema:

—Nosotros pescamos al palangre en los bancos cercanos a las veinte millas de Cabo Villano. En esta época andamos a por el besugo. Para eso vamos con el tiempo suficiente para localizar el sitio más adecuado e instalar nuestras artes, en donde no estorbamos a nadie. Después de que nosotros hemos hecho nuestra labor para poder pescar, es decir, después de haber «abonado» la zona (y seguramente por eso), es cuando aparecen determinados «bous» franceses de arrastre, y sin respetar nuestro derecho a la zona que hemos preparado, se meten por medio y destrozan nuestras artes y balizas, y hacen inútil nuestro trabajo.

Al confirmar las declaraciones del vicepatrón mayor, el resto de los reunidos resaltan también el peligro que en algunas ocasiones han corrido sus vidas —y ello no es dramatismo—, al ser abordadas sus pequeñas embarcaciones de madera por los barcos de hierro franceses.

—¿Instalan ustedes reglamentariamente el palangre?

—Sí, por supuesto. Los instalamos como está reglamentado, horizontalmente, y en paralelo unos con otros, ocupando una zona normal en este tipo de pesca.

NO HAY RAZON

Nos insisten los pescadores de Mugia en que no hay ninguna razón lógica para justificar esta actuación de los franceses, por cuanto además la pesca con palangre que realizan dura muy pocas horas y sirve para que los arrastreros tengan perfectamente localizado el pescado. Sólo tendrían que esperar unas horas, o simplemente arrastrar alrededor de los palangres.

—¿Entonces qué ganan con perjudicarles a ustedes? —les preguntamos.

—Nosotros pensamos en que es una postura de fuerza para que abandonemos aquellos bancos de pesca; lo que por otra parte es imposible para nosotros, porque no podemos ir a otro lugar y se puede decir que de él —«El Canto»— vivimos. Además, como le decíamos antes, ahora se producen

MAS DE TRESCIENTOS PALANGRES HAN PERDIDO LOS PESCADORES DE MUGIA EN EL PASADO MES DE ENERO, AL INVADIR LOS ARRASTREROS EL BANCO DE "EL CANTO", DONDE HABITUALMENTE EFECTUAN LA PESCA.

más incidentes por dos razones: una, porque en esta época del año los pescadores franceses tienen poca pesca cercana a sus costas, y otra, porque al abundar el besugo, el palangre lo agrupa mejor que otro arte cualquiera, de tal forma que los «bous» franceses al arrastrar no sólo destrozan los aparejos, sino que se llevan con ellos todo el pescado que nosotros teníamos hasta ese momento en los pinchos. Como ve, no es una razón, sino un abuso que se produce porque saben que con nuestros barcos no les podemos hacer frente...

ESPAÑOLES «DISFRAZADOS» DE FRANCESES

En cuanto a que estos hechos pudieran ser fortuitos, los pescadores de Mugia lo descartan totalmente, ya que ellos balizan perfectamente los aparejos. Emplean unas boyas de color rojo fuerte que miden más de medio metro de diámetro y son perfectamente visibles desde más de dos millas de distancia. Por otra parte, los actos despreciativos que ellos han sufrido personalmente no deja lugar a dudas: son abordajes a propósito.

—¿Concretamente qué barcos son?

—En cuanto a los franceses, son todos de matrícula de La Rochelle y se pueden citar los siguientes nombres: «Saint Antoine II», «Charison», «Korros» y «Balois». Todos de hierro y de unas cuatrocientas toneladas.

—¿Por qué dicen ustedes «en cuanto a los franceses»? ¿Es que los hay de otra nacionalidad?

—Desgraciadamente, sí. No es la primera vez que aprovechando la intromisión francesa se han metido con ellos arrastreros españoles. Concretamente hemos visto con nuestros propios ojos varios arrastreros de Pasajes, como, por ejemplo, «Cudillero», «Arnoya II», «Egura Mesa»...

—¿Han denunciado ustedes estos hechos a las autoridades de Marina?

—Formalmente no, pero lo hemos dicho a todo el que lo ha querido oír. Y en la prensa lo hemos denunciado muchas veces.

UNA ADECUADA VIGILANCIA

Ante tales hechos, los pescadores de Mugia, como todos los del litoral gallego afectados por esta nueva modalidad de la «piratería» marina, piden dos cosas a la Administración y autoridades españolas: 1.ª Mayor vigilancia por parte de las autoridades de Marina de La Coruña, ya que si estos incidentes se siguen repitiendo, cualquier día pudieran derivarse desgracias personales que enturbiasen mucho más el problema. 2.ª Que se entable una negociación con los franceses para llegar a una solución amistosa, que es de todo punto posible, ya que son distintas modalidades de pesca y no hay razón para que una se perjudique a la otra.

Como se ve, dos peticiones lógicas que convendría atender urgentemente, para que la seguridad en el trabajo y el derecho al mismo de estos pescadores no se vea perjudicado como hasta el momento, en que una flota de 30 barcos de motor (200 tripulantes) ha tenido que hacer frente, en lo que va de año, a la pérdida de 300 palangres, cada uno de los cuales cuesta mil pesetas, además de las muchas balizas perdidas, otros aparejos y las pérdidas en las capturas. ■ MAURO RODRIGUEZ.

NAVIERA HISPANO-ARABE

MADRID, 25 (Cifra).—Siguen las negociaciones entre Prodinsa y capital saudí para la creación de una compañía naviera que se denominaría Hispanarabian Tanker Shipping Company, según señala «Petróleo».

La creación de la compañía está pendiente de autorización por el Gobierno de Arabia Saudita. Por parte española, el Gobierno ya autorizó una inversión de veintinueve millones de pesetas a OTI. Prodinsa y el grupo Anisa, para participar en el 49 por 100 de dicha sociedad.

La nueva compañía sería propietaria de los buques y tendría su sede en Yeddah. Por parte española se ha creado una compañía operadora, con capital nacional, integrada por los mismos socios que tienen el 49 por ciento de la Hispanarabian. La financiación de los contratos de construcción se haría con posteriores aportaciones de los socios y acudiendo al mercado de eurodólares. Esta sociedad operadora, Shipping And General Engineering Services Company, tiene pendiente de designar su consejo de administración.

Prodinsa ha constituido también el 100 por ciento de una compañía de comercialización, Propetrol, cuyo presidente es Luis Abenza, para Trading Petrolífero y Petrolquímico. Para servicio de esta sociedad, especialmente, y del resto del grupo, Prodinsa ha abierto una oficina permanente en Beirut.

DÍAS FESTIVOS PARA LA MARINA MERCANTE

MADRID, 24 (Cifra).—La Dirección General de Trabajo ha acordado que durante el año 1975 se consideren como fiestas aplicables al personal comprendido en la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, las siguientes fechas:

6 de enero: Epifanía del Señor. 28 de marzo: Viernes Santo. 1 de mayo: San José Artesano. 8 de mayo: Ascensión del Señor. 29 de mayo: Corpus Christi. 16 de julio: Nuestra Señora del Carmen. 18 de julio: Fiesta de la Exaltación del Trabajo. 8 de diciembre: Inmaculada Concepción, y 25 de diciembre: Natividad del Señor.

La presente resolución está publicada en el «Boletín Oficial del Estado», del pasado día 24 de enero.

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, cabullería,
pinturas, ferretería naval, etcétera.

Suministros a la Marina en general.

Santo Domingo, 1. CADIZ

Teléfono 27 40 00 y 27 44 04

LA EXPORTACION DEFENDIO LOS PRECIOS DEL BONITO

★ SEGUN ALGUNOS, LOS JAPONESES SON CULPABLES DE QUE NO SE CAPTURE ATUN.

SAN SEBASTIAN (Crónica de nuestro corresponsal).— El tiempo, meteorológicamente hablando, no está de nuestro lado. Lluvias y más lluvias, viento, mar agitada. Total: barcos en puerto. Es el momento propicio para limpiar fondos y pintar cascos. Y es momento, cómo no, para hacer recuento de las dos últimas cacerías: la del bonito y la del atún.

Cerrada, para nuestros cálculos, la costera del bonito el 31 de octubre, diremos que lo capturado asciende a 5.583.021 kilos. Bastante más que el pasado año, cuya cifra estaba en 3.669.154 kilogramos. ¿A qué es debido este aumento?

MAS PESCA, MENOS PRECIO

Si hablamos con los pescadores nos dirán, sin género de duda, que el cebo vivo. Se recordará que este sistema de pesca estuvo vedado, obligando a quienes quisieran o no, a efectuar las capturas por la modalidad de la cacea. Varias veces alzaron su voz los guipuzcoanos, haciendo ver que no iban parejas toda una modernización de la flota y un método tradicional que hace tiempo se había desterrado; pero tuvieron que someterse hasta que llegó un momento en que el buen criterio se impuso. El cebo vivo quedó permitido y sus defensores muestran gozosos las estadísticas de este año, comparándolas con las del año anterior.

Y hubo mucha pesca, lo cual es bueno, al menos en un principio, pero al saturarse el mercado (o al tener éste menos capacidad de compra) el precio fue descendiendo. De una media de 87,30 pesetas el kilo durante el mes de junio, pasó a 70,26 en julio, a 62,40 en agosto y llegó un momento en el que el bonito se cotizó, en lonja, a 54 pesetas.

SI A LA EXPORTACION

A ese precio no era rentable salir a pescar. ¿Quedarse en casa estando el mar lleno de tñidos? Tampoco parece muy lógico. La única solución consistía en exportar. Pero exportar el bonito está prohibido.

La Administración, con muy buen criterio, prohíbe la venta a otro país de aquel pescado que puede necesitarse en casa. Pero, ¿interesaba ya en casa?, es la cuestión que se plantearon los pescadores. Si baja de tal forma el precio es síntoma indudable de exceso de capturas o de falta de interés del mercado interior. Lo que la Administración pretendía con la prohibición, estaba salvado.

Las Cofradías del Norte celebraron varias reuniones, concretamente en Bilbao, y decidieron elevar al Gobierno la petición de que el bonito quedara liberado para poderlo exportar.

La propuesta fue muy bien acogida por el director general de Pesca Marítima, don Jaime de Manuel y Piniés, quien no sólo comprendió la situación de nuestros pescadores, sino que aceleró todos los trámites.

Y se concedió la licencia de exporta-

ción, única y exclusivamente, a las Cofradías de Pescadores, en defensa de los intereses del pescador.

Y naturalmente el mercado más próximo y más cómodo era el francés. Y varios miles de kilos de bonito pasaron la frontera en camiones.

¿Y nada dijeron de ello los pescadores franceses? Como era de esperar, sí. Pero adoptaron una lógica postura. Se celebraron dos reuniones hispano-francesas, una en San Juan de Luz y otra en París, con asistencia de conserveros y pescadores franceses y una delegación de nuestras Federaciones de Cofradías.

Una única cláusula: que el pescado importado de España no tuviera un precio inferior al del mercado nacional francés. Y así, la venta realizada por nuestros pescadores tuvo un precio mínimo de 6,50 francos kilo de bonito sin desviscerar. La salida de bonito hacia Francia hizo que en nuestras lonjas subiera de precio.

¿SE LLEVAN EL ATUN LOS JAPONESES?

Si respecto al bonito se registró este año un aumento de capturas, hay que decir lo contrario referente al atún. Este año se pescaron 1.035.480 kilos, mientras que el año pasado llegaron a capturarse 1.639.137 kilogramos. La campaña se presentaba interesantísima por las grandes cantidades de atún que se veían. Pero se pescó menos y también pescaron poco nuestros vecinos del otro lado del Pirineo. ¿Causas?

Los pescadores sólo aducen una. La presencia de la flota japonesa en aguas del Cantábrico, que acostumbra a usar para sus capturas el palangre, que, como se sabe, es un cordel largo y grueso del cual penden, a trechos, ramales con anzuelos. Se dice —quizá algo exagerado— que los nipones usan palangres de hasta 100 kilómetros. El atún que vea a otros compañeros de su especie muertos de trecho en trecho huye; cosa que, según me insisten los pescadores, ha ocurrido en nuestras aguas.

Algo habrá de todo ello, cuando también por ese asunto se han celebrado reuniones conjuntas hispano-francesas y en ellas se ha tomado el acuerdo de mostrar la preocupación a los Gobiernos respectivos y pedir que se solidarice el portugués. Los pescadores saben muy bien que no se puede prohibir a ningún país pescar en aguas internacionales, pero en este caso sería hacer ver ante el Gobierno japonés la preocupación de los Estados ribereños del Cantábrico, a la vez que se le solicitaba que sus barcos usaran nuestras técnicas de pesca del atún que son el cebo vivo y la cacea, bien con hoja o con cucharilla.



Botadura de un barco de madera construido en los astilleros de don Pedro Manuel Egaña, en Motrico. El astillero ha desaparecido y va a cerrarse una página de la historia artesanal de Guipúzcoa.

MOTRICO: EL ULTIMO CARPINTERO DE RIBERA

Tengo la íntima convicción de que no es el último, por algún dato que ahora no viene a cuento o porque el subconsciente trata de rechazar la evidencia.

El hecho es que, si no el último, uno de los pocos astilleros de barcos de madera que nos quedaban en Guipúzcoa ha desaparecido. Son los tiempos. Les hablaba antes de la modernización de nuestra flota. Y la técnica y la evolución, que tienen sin duda sus ventajas, a veces hieren hondos sentimientos o truecan el paisaje.

¡Ah, aquellos carpinteros de ribera, artistas, artesanos del bien hacer, donde la pericia del operario valía más que la técnica!

En Motrico se ha desmantelado, desapareciendo para siempre, el astillero propiedad de don Pedro Manuel Egaña. El hombre que naciera en 1890, que aprendiera el oficio artesano de otro gran maestro que fue don Francisco Andonaegui, y que a los dieciocho años ya trabajaba en Motrico por cuenta propia. El bien hacer se imponía y más tarde compraba 1.500 metros de terreno en los alrededores del puerto motricotarra, para montar el astillero que acaba de desmantelarse; astillero que llegó a tener hasta cuarenta y ocho empleados y en el que se han construido quinientas cincuenta embarcaciones.

Armadores desde Galicia a San Juan de Luz han viajado para entrevistarse con don Pedro Manuel Egaña y cerrar el trato de un nuevo barco, siempre más grande, más hermoso.

El astillero de Motrico ha sido testigo de la evolución de nuestro tiempo, pues los cascos allí construidos han llevado maquinaria de vapor, cuando el carbón y la leña como combustible era toda una revolución, hasta el más moderno uso del fuel-oil.

Y poco faltó para que el astillero motricotarra se hubiera entroncado directamente con los tiempos heroicos de la navegación y se nos hubiera plantado, movido por un espíritu aventurero, nada menos que en el siglo XV. Porque el capitán Etayo —¿se acuerdan ustedes de "La Niña II"?— se presentó en Motrico con el deseo de que le hicieran una reproducción exacta de la carabela de Colón. Pero Pedro Manuel Egaña no quiso. Como dice un compañero mío "las barbas del capitán, o Dios sabe qué —porque el hombre guarda este pequeño secreto tras una sonrisa— hicieron que este hecho no forme parte de la colección de asuntos reseñables".

Sea o no el último, vayan en estas líneas el homenaje de admiración y cariño a los carpinteros de ribera forjadores de nuestra flota. ■ JAVIER DE ARAMBURU.

BILBAO

PROBLEMAS PARA LA FLOTA DE BAJURA

BILBAO, 8.—Cinco embarcaciones de pesca de bajura están a la venta en Bermeo. Esto y la falta de hombres para integrar la pesca de altura hace peligrar aún más la difícil situación de la flota pesquera vizcaína.

La venta de estas cinco embarcaciones se hace porque no son rentables, según han manifestado los propios pescadores a "El Correo Español-El Pueblo Vasco".

"El futuro es poco claro —agregan—. Los armadores dudan de poder soportar todas las cargas que implica una embarcación. Además, mientras ha bajado el precio de la pesca, han subido los gastos, especialmente el gas-oil.

"Y lo peor de todo esto —concretan los interesados— es que todavía descenderá más la flota actual. Todos los que nos dedicamos a bajura, vivimos durante estos últimos años con el alma en vilo"

ARENYS DE MAR



EL "NAUCRATES", NUEVO BARCO OCEANOGRÁFICO

ARENYS DE MAR.— En aguas del puerto de Arenys tuvo lugar la bendición del barco oceanográfico "Náucrates", construido en unos astilleros de la vecina población de Mataró por encargo del Instituto Español de Oceanografía. Presidió el acto el ayudante militar de Marina de Arenys de Mar, don Casimiro Martínez, que ostentaba la representación del almirante jefe del Sector Naval de Cataluña.

La nueva embarcación está especialmente equipada para realizar estudios de laboratorio que sirvan de ayuda a la pesca, y sus primeras campañas habrán de ser las que ha de llevar a efecto tomando como base los puertos de La Coruña y Santander. Tiene una eslora de 24 metros y seis de manga, y está dotado de un equipo propulsor de dos motores Pegaso de 180 HP. cada uno, y de dos auxiliares de 50 y 30 HP.

Posee, además de piloto automático y giroscopio, radio y gonio, corredera, ecosonda magnética, sonar, UHF, detector de pesca, radar con alcance de 48 millas, y demás útiles para hacer lo más eficaz posible la misión que en cada momento tenga encomendada.

La nueva unidad habrá de representar una importante ayuda para los estudios pesqueros que tanto venían adoleciendo de ella.

MAR MENOR

DESAPARECERÁ DENTRO DE CUATRO MIL AÑOS

LA UNION (MURCIA), 19.—Según un estudio geológico realizado por cuatro técnicos en la materia, el Mar Menor desaparecerá totalmente en cuatro mil años.

En el citado estudio se indica que, desde su formación, el Mar Menor ha perdido más de una tercera parte de su perímetro original, que se estima en unos 400 estadios, es decir, 92.592 metros.

En 1875, la Comisión Hidrográfica efectuó una medición que dio como resultado 58.500 metros, y en 1935, la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral llevó a cabo otra, en la que resultó un perímetro de 54.500 metros.

En el estudio se dice que el Mar Menor surgió en un residuo de la cuenca de hundimiento del campo cartagenero, y que una de las razones más poderosas de su achicamiento es la escasa forestación del campo de Cartagena y sus alrededores, por lo que la erosión alcanza un alto índice, ayudada por el régimen torrencial de las aguas de lluvia caídas principalmente en los meses de septiembre, octubre y abril.

Los autores del estudio son J. A. Sánchez, V. S. Fresneda, J. A. Delgado y R. Hernández.

EL CHIRRETE, PRINCIPAL CAPTURA

SAN PEDRO DEL PINATAR (MURCIA), 13.—El peso de las especies capturadas en el Mar Menor, en la temporada de 1974, ha sido de 431.366 kilos, con un valor en lonja de 45.598.041 pesetas, cantidad que sobrepasa la del año anterior en unos cuatro millones de pesetas aproximadamente.

Entre las especies capturadas figura, en primer lugar, la conocida por chirrete, seguida del bujol, anguillas, chapas, magres, boquerones, salmones y doradas.

LA RAPITA

UNA EXCURSION A POBLET

Maria Cinta Nicoláu Ventura, de doce años de edad y estudiante de sexto nivel de EGB, en San Carlos de la Rápita, nos ha enviado, para su publicación, la colaboración que con mucho gusto reproducimos.

Cuando en la escuela nos dijeron que íbamos de excursión a Poblet, tuvimos gran alegría. Y como pertenecemos a "Misión Rescate" y hace pocos meses vinieron a filmar nuestros objetivos, recordábamos que los Reyes de la Corona catalano-aragonesa, que tantas veces estuvieron en La Rápita, tenían sus panteones en el monasterio de Poblet. Y que Martín el Humano, que tenía su palacio en Poblet, se había quedado varias veces en nuestro monasterio de Santa María de la Rápita. Y desde aquí escribía a su esposa diciéndole: "Ret-

ASTURIAS

CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE

GIJÓN.—Se ha constituido, a finales de 1974, la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante en Gijón. Su presidente es don José Manuel Corredoira Vázquez, y su domicilio provisional, avenida Lasalle, 7. Gijón (Asturias).

MALAGA

MARRUECOS APRESA UN PESQUERO

MALAGA.—Setecientas mil pesetas han tenido que pagar los armadores del pesquero malagueño "Ginés Llorca" a las autoridades marroquíes en concepto de sanción, al haber sido detenido cuando faenaba en aguas jurisdiccionales de aquel país.

El pesquero fue capturado el pasado día 4 del mes de enero y llevado, con su tripulación de siete personas, al puerto de Casablanca, donde permaneció hasta que los armadores, con aportaciones de amigos y familiares, pudieron reunir el dinero exigido.

Parece ser que el "Ginés Llorca" trabajaba a treinta millas de la costa de Marruecos.

GARRUCHA

MONUMENTO EN EL CENTENARIO DEL MUNICIPIO

GARRUCHA (Especial para "Hoja del Mar").—Era deseo de Garrucha erigir un monumento que conmemorase el centenario de su municipio, y esta pretensión, que va a convertirse en realidad, ha sido facilitada por el desprendimiento de los hermanos Gerez Clemente (Esteban y Manuel), armadores de ésta, al poner a disposición del cronista oficial de esta villa, don Juan Antonio Gerez González, un ancla extraída del mar por las embarcaciones de su propiedad "Costa Luminosa" y "Costa de Garrucha".

Tomando como base dicho ancla, el mencionado cronista ha proyectado y construido una maqueta (de la que publicamos fotografía), con arreglo a la



cual el Ayuntamiento ha decidido sea llevada a cabo la realización del referido monumento y que su inauguración se efectúe el día 16 de julio próximo, festividad de la Virgen del Carmen, Patrona de la localidad.

CADIZ

ESCAPO DE CASA PARA VER EL MAR

CADIZ.—Una joven, cuyo nombre no ha querido revelarse, fue encontrada en una playa gaditana por unos agentes de la Policía municipal, los cuales intervinieron cuando vieron que insultaba a unos muchachos que, al parecer, trataban de molestarla.

La chica, de dieciséis años, carecía de documentación, y al preguntarle los agentes qué hacía en Cadiz, contestó: "Vivo con mis padres en Calzada de Calatrava (Ciudad Real), pero me escapé con el solo propósito de ver el mar".

La Policía municipal se puso en contacto telefónico con los padres de la joven, que ya se han desplazado a la capital gaditana para hacerse cargo de su hija, con la que regresaron al pueblo una vez satisfecha la curiosidad marítima de la muchacha.



de la Marina. Escuelas de O. M. y P. San Carlos de la Rápita. ¡De excursión! ¡Ibamos cantando alegremente y contando chistes. Nos divertimos muchísimo. En el monasterio vimos muchísimas cosas magníficas: vimos las sepulturas de los Reyes, la iglesia, la biblioteca, la bodega, la cocina, donde había unos cacharros muy grandes; vimos el patio y los claustros, donde había una fuente con treinta pilas para lavarse las manos los monjes. Antes había trescientos monjes y ahora sólo cuarenta. Vimos arcos góticos y románicos y capiteles bizantinos, etc., etc. Nos hicieron varias fotografías. Al regreso pasamos por Tarragona para dejar a la señorita Nani y, de paso, ver la catedral y las Ramblas. Dimos una vuelta, volvíamos al autocar y nos vinimos para casa. Así pasamos un feliz día. ■ M. CINTA NICOLAÚ.

PUERTOS

POSIBLE: ¿FONDEARÁN PETROLEROS EN LA RIA DE VIGO?

VIGO, 16.—Dos compañías inglesas han solicitado información a consignatarios de Vigo sobre la posibilidad de que grandes petroleros fondeen en la ría viguesa. Al parecer piensan dejar inactivos durante algún tiempo estos barcos y buscan puertos seguros, como podrían ser todos los de las rías gallegas, con gran capacidad de fondeo, según se da cuenta en una información que publica el periódico coruñés "La Voz de Galicia".

Añade la información que, a juicio del ingeniero jefe de Obras del Puerto de Vigo, el conseguir esta operación sería muy rentable.

La noticia termina señalando que ya cuando estalló la guerra mundial se recibió esta misma consulta, por lo cual se podría pensar que las grandes compañías, a la vista de un posible conflicto en Oriente Medio, piensan poner a buen recaudo los grandes petroleros.

EN GIJÓN ENTRARON 2.781 BARCOS

GIJÓN, 14.—Durante el pasado año de 1974 hicieron su entrada en el puerto de Gijón un total de 2.781 barcos, que movieron 12.186.294 toneladas de mercancías.

Las mercaderías se desglosan en las partidas siguientes: mercadería embarcada, 1.513.571; desembarcada, 10.497.137; transbordada, 1.034; tráfico de bahía, 52.582; habituallamiento, 117.257; y pesca fresca, 5.013.

El total de 12.186.294 toneladas supone, en relación con el año anterior, un aumento de 1.456.358 toneladas.

MAYORIA DE BUQUES ALEMANES EN BILBAO

BILBAO, 13.—Un total de 486 buques entraron en el puerto de Bilbao durante el pasado mes de diciembre. De ellos, 269 eran españoles y el resto extranjeros.

El día que más movimiento registró el puerto de Bilbao fue el 24, con 24 barcos entrados, y los de menor, el 23 y el 30, con 9 buques.

De los 217 buques extranjeros, 56 tenían bandera de la República Federal Alemana; 27, de Holanda; 23, de Dinamarca; 14, de Grecia; 13, de Chipre; 11, de Gran Bretaña; 8, de Suecia; 7, de Liberia; 7, de Noruega; 6, de la URSS, y menor número de otros países de todo el mundo.

EL PUERTO DE BARCELONA SE AUTOFINANCI

BARCELONA, 13.—El puerto de Barcelona autofinancia todos sus gastos, según informa hoy en un comentario editorial el diario marítimo "El Vigía". De acuerdo con el rotativo, el puerto barcelonés, con sus ingresos anuales de más de mil millones de pesetas, es el primero de España en cuanto a rentabilidad y disponibilidades económicas se refiere.

Según "El Vigía", en el transcurso del año que acaba de concluir se han movido unos 11.800.000 toneladas de mercancías, y en el quinquenio 1975-79 va a realizarse una inversión de 3.800 millones de pesetas para obras de ampliación y mejora del puerto de Barcelona.

ZONA DE DEPOSITOS PARA MALAGA

MÁLAGA, 21.—Importantes obras se llevan a cabo actualmente en el puerto de Málaga para ensanchar de la zona situada en la margen derecha del Guadalmedina.

Se trata de establecer una zona de depósitos, dadas las previsibles necesidades que se presentarán a corto plazo, para lo cual es indispensable ampliar la zona disponible para los servicios portuarios, ganando al mar una extensión aproximada de 42.000 metros cuadrados. Unido ello a la zona actualmente disponible, permitirá ampliar el interior del recinto aduanero en 75.000 metros cuadrados.

La zona de depósitos de que dispondrá el puerto malagueño tendrá una longitud de 750 metros y un ancho de 100 metros.

CADIZ, A LA CABEZA EN TRAFICO DE CONTENEDORES

CADIZ.—Un total de 823.761 toneladas de mercancías supuso el movimiento habido en el puerto gaditano durante el año 1974, lo que ha representado un 24 por 100 de aumento con relación a 1973, informa "Diario de Cádiz".

Comparado este movimiento con la cifra de 328.000 toneladas movidas en el año 1965, resulta que en diez años el tráfico portuario se multiplicó por dos veces y media, con un crecimiento acumulativo anual del 10,80 por 100, muy superior a la media nacional para los puertos españoles.

La bahía de Cádiz, según las cifras estadísticas divulgadas por el rotativo gaditano, sigue figurando a la cabeza en cuanto al tráfico nacional de contenedores. En efecto, en 1974 se movieron en Cádiz 9.641 contenedores de 20 pies más, contra 6.351 en 1973, con un aumento, por lo tanto, del 52 por ciento.

Sumando a estas cifras los 38.147 contenedores manipulados en el puerto de la zona franca y los 11.163 en Puerto de Santa María, totalizan para el conjunto de la bahía gaditana 58.951 contenedores, lo que la sitúa a la cabeza del tráfico nacional en esta modalidad del transporte.

El 63 por 100 del total de mercancías movidas correspondió al comercio exterior.

OBRAS EN EL MUELLE EXTERIOR DE HUELVA

HUELVA, 17.—El puerto autónomo de Huelva registró durante el pasado año un tráfico de mercancías sólidas de más de 3.600.000 toneladas, dos millones de toneladas de productos petrolíferos, medio millón de graneles líquidos y 230.000 toneladas de mercancías generales, según la información facilitada por la Junta del Puerto.

En cuanto a pesca, se descargaron 50.000 toneladas, cargándose medio millón en el nuevo cargadero de mineral, en el que este año se espera alcanzar los dos millones.

Durante 1975 se iniciarán las obras de un nuevo muelle exterior, una carretera hasta la Punta del Sebo y un dique de contención de arenas, para cuya construcción es necesaria una carretera en la margen derecha de la ría y tres puentes, uno de ellos levadizo.

MUELLE DE CONTENEDORES PARA TENERIFE

MADRID.—Han sido adjudicadas definitivamente las obras del muelle para contenedores en Tenerife, por importe de 132.241.083 pesetas y plazo de ejecución de dieciocho meses.

La resolución de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife apareció en el "Boletín Oficial del Estado" del 11 de enero.

DESARROLLO DE LA PESCA Y EL TRAFICO DE CONTENEDORES (SANTA CRUZ)

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—La pesca y el tráfico de contenedores son las dos actividades que continúan un año más con un desarrollo muy prometedor en el puerto de esta capital, según dijo en un acto de despedida del pasado año el presidente de la Junta del Puerto, Cándido Luis García Sanjuán, y al que asistieron todos los miembros de la Junta, director del puerto e ingenieros auxiliares y alto personal.

Hasta el pasado día 25 de diciembre entraron 9.479 buques, con 47.171.680 toneladas de registro bruto. El tráfico total de mercancías fue de 13.472.915 toneladas y el número de contenedores de 26.673. El de pasajeros fue de 163.176.

El tráfico de mercancías acusa pequeñas variaciones, pues si bien el tonelaje registro bruto de buques acusa un descenso del 18 por 100, atribuible casi íntegramente a la disminución del abituallamiento, fenómeno que se viene acusando desde el año 1972 y afecta también a los puertos de Ceuta y de La Luz-Las Palmas, y que se prevé continuará en 1975, incluso incrementado si se produce la apertura del canal de Suez.

TENERIFE

EL "LUSITANIA" (FEBRERO DE 1928) ABRIÓ LA RUTA DEL TURISMO

En el diario acontecer del puerto de Santa Cruz de Tenerife —puerto de la isla toda— los transatlánticos ponen día a día sus estampas esbeltas. Las suyas son escalas que, llenas de color, significan una prolongación en el tiempo de aquella que, años ha, realizó el viejo "Lusitania" que, con muchos años de mar sobre sus cunernas, la Orient Line dio de baja en su línea regular y, con los "Chimborazo" y "Garonne", dedicó a cruceros de recreo.

Fue entonces cuando, en plan casi experimental, surgió en la conocida naviera la idea de realizar, con amplia proyección y extensión, aquellos cruceros que, hasta entonces, sólo tenían por meta los fríos y helados fiordos de Noruega. Y el viejo "Lusitania", liberado ya de aquel aparejo de cruz que enmarcaba su solitaria chimenea, zarpó de Londres en busca del sol, que brillaba con fulgores de oro, en las aguas del Caribe ardiente y huracanado.

Paseó el veterano "liner" su estampa marinera por las Antillas todas que, con esplendor, se abrían y ofrecían en matices de gama ascendente. Luego, una vez realizó esta su amplia excursión marítima por aquellas aguas cargadas de Historia, las mismas que rubricaron con sus estelas efímeras —y por paradoja duraderas— las naves españolas del Descubrimiento, el "Lusitania" arrumbó a Santa Cruz de Tenerife.

Era febrero de 1895. A la sombra del engallado bauprés, el tajamar, fino, mordía la mar con suavidad y, sobre la estela, se extendía el palio del negro penacho que vomitaba la chimenea que, con caída elegante, se adornaba con "mambrus" manchados siempre por el blanco escape del vapor.

El "Lusitania" añoraba aquellos años en la línea del Pacífico primero y Australia más tarde. Con los "Chimborazo", "Potosí" e "Iberia" fue el orgullo de la Pacific Steam Navigation Company —los "pacíficos" del Santa Cruz puerto carbonero— antes de pasar a la Orient Line, que, empresa nueva en los servicios a vapor, se enfrentaba con la Peninsular and Oriental.

Los años pasaron con ese su lento y paradójico, rápido transcurso y, sin lugar a dudas, dejaron sus huellas en el casco de hierro del viejo "liner" que, en buen estado aún, no resultaba de económica explotación para tan larga travesía, máxime cuando en pocos años la técnica de la propulsión naval había experimentado tan rápidos y espectaculares progresos.

A golpes de hélice, dejando tras sí un río blanco sobre las azules e infinitas huertas de la mar, el "Lusitania" se fue acercando a la isla que, tras la línea del horizonte, esperaba la llegada de un barco —uno más en aquel constante ir y venir del puerto carbonero— sin presentar que tal escala tendría tanta repercusión en su futuro.

Y un día el Teide rompió, con su puño de piedra, la igualdad del horizonte que, hasta entonces, venía presidiendo los amaneceres y los ocasos de aquellos pasajeros que, sin saberlo, estaban viviendo el comienzo de toda una época en la historia de la navegación. La isla toda abrió sus paisajes y ofreció su clima a los pasajeros que en el "Lusitania" arribaron a Santa Cruz de Tenerife.

Era la época de poco muelle y muchos barcos, época en que Santa Cruz y la isla toda se lanzaban, esperanzadas, a lograr aquellos brazos de piedra que tanto significaban para su futuro desenvolvimiento con vistas a esa realidad que, para ellos lejana y casi utópica, para nosotros es espléndida muestra de sus constancias, desvelos y esfuerzos.

El "Lusitania" zarpó con su carga de ilusiones y esperanzas.

Cuando de nuevo dio fondo en las aguas del Ta-

mesis, en la historia de la navegación se apuntó el hecho de que, por vez primera, un "liner" había cruzado los mares en viaje que nada tenía que ver con la carga en las hondas calas, que tampoco se relacionaba con el transporte de emigrantes desde la vieja Europa a las tierras prometedoras del Nuevo Mundo. Y, mucho menos, con el apresurado cruzar a todo régimen de válvulas abiertas que, en lucha por el mítico Blue Ribbond, atraía a los hombres de negocios con el señuelo de cada vez menos días en la mar.

Aquello era todo lo contrario.

Se buscaba la mar como evasión y, lo que comenzó como experimento, se estableció con firmeza y, poco a poco, aquellos pasajeros que llegaban en calidad de turistas en los barcos fruteros de las navieras Yeoward Brothers y Forwood, lo hicieron en número siempre creciente en transatlánticos debidamente preparados para tales cruceros.

Hay nombres y más nombres de los "liners" que, en aquella primera década del siglo actual, escribieron un capítulo del turismo marítimo en Tenerife. Luego, cuando, después de la guerra de 1914 a 1918, la paz llegó de nuevo al mundo, también Santa Cruz se animó con las siluetas iluminadas que, bajo capas sonoras de música y restallar alegre de las empavesadas, descansaban de sus singladuras en las mismas aguas en que, años antes, lo había hecho el "Lusitania".

En marzo de 1928, el transatlántico "Lancastria", de la Cunard Line, trajo a Santa Cruz de Tenerife los primeros 800 turistas estadounidenses que, en viaje directo, visitaban Canarias. Y siguieron nombres y más nombres de transatlánticos de fama —"Oceana", "Stella Polaris", "Asturias", "Ranchi", etcétera— que, pocos años más tarde, dieron paso a los bien recordados "Homer", el primer "France", aquel de las cuatro chimeneas empenachadas; "Columbus", "Lapland", "Giulio Cesare", etcétera.

Volvió la guerra al mundo y, a partir de 1945, comenzaron las escalas turísticas a cargo de los transatlánticos suecos "Saga", "Patricia" y "Stockholm", a los que luego se unió el noruego "Venus".

Nuevos nombres que añadir a la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife, nombres todos relacionados con el turismo marítimo —"De Grasse", "Provençe", "Oslofjord", "Empress of Scotland", etcétera— que fueron como prólogo a la llegada, pocos años más tarde, de los "United States", "France" y "Queen Elizabeth 2", los últimos grandes "liners" nacidos a la mar y a la historia de la navegación.

Con esa evolución constante, una nueva etapa hizo su aparición cuando, hace unos años, el "Regina Maris" —el "mini-liner" de bandera alemana— inició desde Santa Cruz de Tenerife sus cruceros a puertos africanos. Vino luego el yugoslavo "Jedinstvo"; más tarde, el italiano "Irpina", y en 1973 se incorporó el "Finnpartner", de bandera finlandesa, que continuó en dicho servicio turístico regular.

Toda una trayectoria, todo un perfecto y normal desenvolvimiento a partir de aquella escala que, años ha, el "Lusitania" llevó a cabo en las aguas de este puerto, Santa Cruz, que servía, y sirve, a toda la isla de Tenerife. ■ J. A. PADRON ALBORNOZ.

SUCESOS

Cadena perpetua para dos marinos alemanes

APALEARON Y ARROJARON POR LA BORDA A UN POLIZON

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—Dos marinos alemanes, de la Mercante, han sido ahora condenados a cadena perpetua por un Tribunal de Bremen. ¿Su delito? Apalea a un polizón y arrojarlo después al mar, donde pereció. Aunque la noticia pueda parecer fantástica, no lo es. Los condenados son el primer oficial, Klaus Henning Hartung, y el contramaestre, Volkhard Eggers. El primero de cuarenta y dos años de edad, el segundo de treinta y seis. Además, por ayuda pasiva al crimen, Karl Adler, de veintitrés años de edad, carpintero de calafate, ha sido condenado a cuatro años de prisión. Los tres condenados, hasta marzo de 1974, formaron parte de la tripulación del carguero alemán "Margitta", de 9.900 toneladas, y que navegaba bajo bandera panameña.

HISTORIA MONSTRUOSA

Los hechos que, en su día —marzo de 1974—, dieron lugar a la monstruosa noticia, llenando los periódicos con dramáticos titulares, han sido ahora, en Bremen, concretados por los expertos y presentados ante el Jurado. Los hechos son éstos: los acusados —ahora condenados— golpearon al polizón hasta dejarlo sin conocimiento; luego, el cuerpo inanimado fue arrojado al mar, frente a la costa del Yemen, no lejos del puerto de Hodeida. El polizón, un negro somali de treinta y cinco años, fue descubierto a bordo del "Margitta" el día 13 de marzo de 1974, poco después de salir el barco de Port Sudan. El capitán del "Margitta", Folkert Anders, ordenó que el polizón fuese encerrado, hasta nueva orden, en un retrete de cubierta fuera de uso.

Según el médico forense, la simple existencia a bordo de un polizón dio lugar, entre los miembros de la tripulación, a un estado de tensión inevitable. La marinería murmuraba. Entre los oficiales surgieron desacuerdos en relación con las medidas a tomar posteriormente con el polizón.

ESTUVIERON BEBIENDO

Al atardecer de aquel mismo día 13, a eso de las ocho y media, ocurrió lo que ahora "resulta inexplicable", según expresión de los acusados y de su abogado defensor. Habían empezado bebiendo cerveza. Luego, bebieron vodka. Las cabezas se calentaron. Las palabras fueron liándose en una escalada de radicalidad y violencia. El capitán era un blandengue... ¡Para qué hablar más! ¡Al agua el polizón! Pero el negro no quería salir del retrete, opuso fuerte resistencia. El primer oficial tomó un objeto semejante a un escoplo que el carpintero, allí presente, tenía en la mano y se enfrentó al negro. El contramaestre cogió una estiba de madera. El negro se defendió. Y el oficial y el contramaestre —enfurecidos— golpearon y golpearon al negro. Este, pese a las heridas graves recibidas en los brazos y en la cabeza, trató de escapar. Entonces, el contramaestre le arrojó la estiba, el negro tropezó y cayó al suelo, dando con la cabeza contra el borde de un mamparo. Y quedó allí tendido. Como muerto.

ATAQUE DE IRRESPONSABILIDAD

Los acusados —perdida la cabeza, según el abogado defensor—, en un ataque de locura e irresponsabilidad, originado por el alcohol, no pararon aquí, sino que, creyendo muerto al polizón, cogieron el cuerpo inanimado del negro y lo tiraron al mar.

El fiscal pidió cadena perpetua para el primer oficial y para el contramaestre. Y cuatro años de prisión —por pasiva complicidad— para el carpintero. El Jurado y el Tribunal han reconocido justa la petición fiscal. Esta es la condena. Esta es la historia.

Una historia en verdad brutal. Una historia apenas creíble, pero real. Una historia de nuestra época ocurrida en el mar Rojo, ante las costas del Yemen, el día 13 de marzo de 1974. ■ MANUEL NOALES.

UN MUERTO Y CINCO HERIDOS EN EL INCENDIO DE UN PESQUERO

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Un muerto, un herido grave y otros cuatro leves ha provocado, a bordo del pesquero "Puente de San Andrés", un incendio que se declaró cuando navegaba desde Tenerife hacia Cabo Blanco, en la costa africana.

El siniestro se inició, por causas aún no determinadas, a unas ciento setenta millas al Sur de esta isla.

El fallecido es Gerardo García Domínguez, natural de Huelva, jefe de máquinas; el lesionado grave, Agustín Hoirra García, ha sido internado en una clínica de la capital. En cuanto a los cuatro heridos leves, también pasaron a diversos centros asistenciales, donde fueron atendidos.

Las víctimas fueron trasladadas al puerto de Santa Cruz por el mercante inglés "Bamburgh Castle".

DOS MARINEROS DESAPARECIDOS EN GRAN SOL

LA CORUÑA: 12 de enero.— Dos marineros han desaparecido en aguas del Gran Sol mientras faenaban, a bordo de los pesqueros coruñeses "Gran Mariñela" y "Favonio". El desaparecido del primer buque es Antonio Moreira de cincuenta años, de nacionalidad portuguesa, vecino de Vila do Conde. El del "Favonio" es José Santos Grille, de diecinueve años, natural de Puerto del Son. En ambos casos no han podido ser recuperados los cuerpos de los infortunados marineros.

Durante el pasado año de 1974, han sido 14 los hombres que perdieron la vida al ser arrebatados de a bordo por golpes de mar. En los once días que llevamos de 1975, son tres las víctimas en idéntico accidente. El balance, pues, aterrador. En un porcentaje muy elevado creemos que estos accidentes son evitables, por lo que hay que tomar conciencia en este gravísimo problema que tantas vidas humanas está costando.

Iba a auxiliar a un barco averiado

EL SEGUNDO JEFE DE MAQUINAS DESAPARECIO EN LA MAR

PALMA DE MALLORCA, 18.—Al acudir a la llamada de socorro del mercante español "Riva-Gijón", que por una avería se encontraba a la deriva, uno de los tripulantes del petrolero "Campo Nalón" cayó al agua y murió.

En la madrugada de hoy, el mercante español "Riva-Gijón" sufrió una avería en el timón, quedando a la deriva al Oeste de la isla, frente a Cala Figuera. La situación era comprometida, al encontrarse el mar muy embravecido, por lo que lanzó un SOS por la radio.

El primer barco que llegó a su altura fue el petrolero "Campo Nalón", de Campsa, quien procedió a arriar un bote para ayudar al buque averiado. En la maniobra cayó al mar el segundo jefe de máquinas del "Campo Nalón", que recibió un fuerte golpe en la cabeza, y desapareció en el oleaje.

Iniciada la búsqueda, fue encontrado su cuerpo sin vida por el remolcador que conduciría más tarde al puerto de Palma el buque siniestrado.

Se trata de Rafael Díaz Rivera, de veintisiete años, residente en La Coruña, casado y padre de un hijo de corta edad.

PESCADORES DE ARRECIFE, RESCATADOS POR UNA PATRULLA MARROQUI

ARRECIFE DE LANZAROTE, 18.—Una patrulla militar marroquí ha rescatado, sanos y salvos, a los seis tripulantes que integran la dotación del barco pesquero de la flota de Arrecife "Leocadia", que había embarrancado, durante la pasada madrugada, en el litoral marítimo de Marruecos.

Siete horas después de ocurrir el accidente, fueron rescatados por la referida patrulla militar de Marruecos.

SE INCENDIO UN PESQUERO EN BERMEO

BERMEO (Vizcaya), 4.—Ha quedado casi totalmente destruido el pesquero "Faro Machichaco", a consecuencia de un incendio que se declaró ayer en su sala de máquinas.

Parece ser que el incendio comenzó a consecuencia de una chispa producida en la sala de máquinas por unos obreros que se encontraban trabajando con sopletes para la instalación de un nuevo motor.

Los trabajadores pudieron ponerse a salvo, pero los daños materiales se elevan a unos diez millones de pesetas, pese a la rápida intervención de los bomberos del parque provincial.

El "Faro Machichaco", construido en Málaga hace diez años, tiene 24,50 metros de eslora, 6,50 de manga y 3,18 de puntal. Tenía el casco de madera y estaba equipado con un motor Diesel de 300 HP. de potencia.

UN "BOU" FRANCES DESTROZA LAS ARTES DE UN PESQUERO DE BAYONA

VIGO, 18.—El transmullero-merlucero "Nuevo José Angel", con base en Bayona, llegó a puerto sin sus artes de pesca después de haber sido alcanzado por un "bou" francés, según una información que hoy publica "Faro de Vigo".

El periódico inserta en sus páginas una entrevista con el patrón de la embarcación, Policarpo Vilar Rodríguez, en la que éste narra lo sucedido.

"Eran las once de la noche del día 14. Estábamos con las artes cuando avistamos a un 'bou' francés que nos llevó las boyas del Norte y después vinieron a por las del Sur. Te-

níamos las luces reglamentarias y, al ver la proximidad de aquel barco, pusimos las luces de peligro para que no se acercaran, pero no hicieron caso y hasta estuvieron a punto de embestirnos. Llegaron tan cerca que hasta pudimos observar cómo se mofaban de nosotros. El 'bou' causante del destrozo en nuestras artes de pesca es el 'Jeanne d'Arc', número 46-70, de unas 400 toneladas".

Más adelante, el señor Vilar Rodríguez manifiesta que en la zona donde se produjo el ataque, a unas 26 millas de la costa, había más barcos franceses. Señala que las pérdidas ocasionadas por el "bou" francés se elevan alrededor del medio millón de pesetas, aparte de las capturas.

Más adelante, manifiesta que habían capturado merluza y ollomol y que el punto donde se produjo el hecho está situado "entre las Berlingas y Roca, latitud 39,05, longitud Onteniente-Oeste, en aguas internacionales, pero cerca de la costa".

El "Nuevo José Angel" es de 50 toneladas de registro bruto, y la dotación está integrada por 22 hombres. En esta marea se componía de 18.

PESQUERO PUESTO A FLOTE

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña), 6.—El pesquero "Antucho", que se había hundido a unos cuatrocientos metros del puerto de Ribeira, ha sido puesto a flote gracias a la eficaz intervención del hombre-rana José Teiva.

El buque se había hundido recientemente, y en el accidente había perecido uno de sus tripulantes.

El pesquero "Antucho", que en principio se temía no pudiese ser recuperado, tiene un valor de alrededor de siete millones de pesetas.

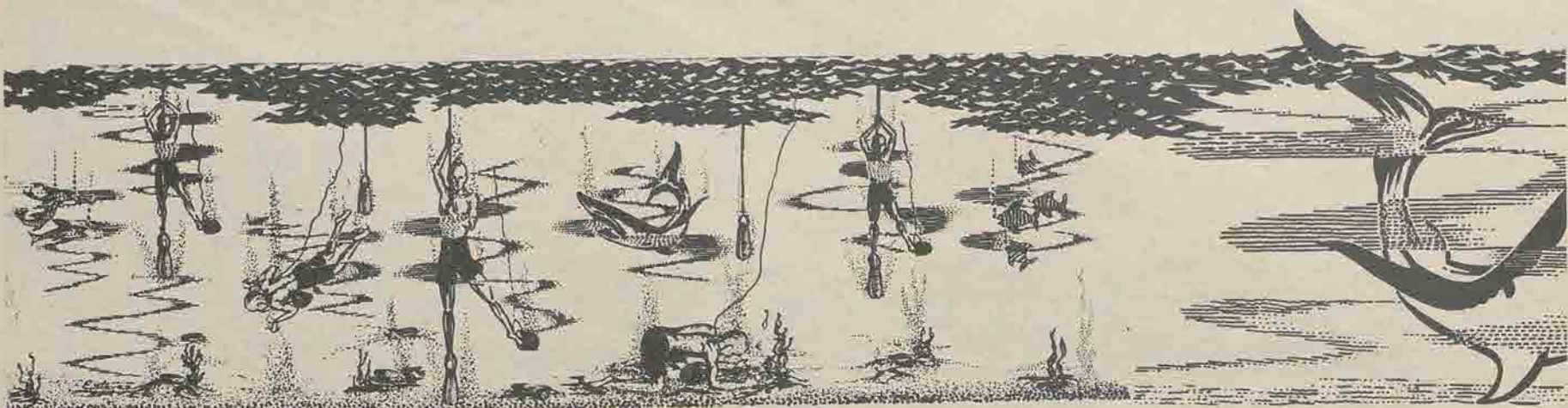


EL VIENTO SUR, UNA VEZ MAS

SANTANDER (De nuestro corresponsal).—Los días 14, 15 y 16 de enero, un fuerte viento Sur huracanado ha azotado nuevamente de forma espectacular la provincia de Santander. Si bien es cierto que el día 13 Santander disfrutó la máxima temperatura de España con 21 grados, los tres días siguientes el viento Sur, de ingratos recuerdos para este puerto, volvió "a hacer de las suyas". Afortunadamente, en el aspecto marítimo no se ocasionaron daños dignos de señalar, pero los incendios forestales provocados por este viento fueron numerosos. Más de 800.000 árboles (eucaliptos y pinos) fueron afectados en Peña Cabarga, Riotuerto y Monte Corona, con pérdidas que representan varios millones de pesetas. En ninguno de los sitios mencionados hubo que lamentar desgracias personales.

Por lo que se refiere al puerto, como ya se indica, no fue afectada ninguna embarcación, aunque en todo momento que duró la "surada" se pudo contemplar un gran espectáculo con olas que, en algunas ocasiones, alcanzaban gran altura por encima del cantil del puerto, llegando incluso a mojar automóviles que circulaban por la zona marítima. Ya en las postrimerías del día 16, la lluvia, muy tenue, hizo su aparición, calmándose el viento. ■
TORRE MARTINEZ.





"Bas ya bañar".

PELICULAS PRESENTADAS EN EL CERTAMEN INTERNACIONAL DE CARTAGENA

CINE DE LA MAR

EN la pasada edición publicamos una crónica sobre el Certamen Internacional de Cine de la Mar, celebrado en Cartagena a finales de 1974. No incluimos entonces la reseña y juicio crítico de cada una de las películas que pudieron verse en el Certamen por falta de espacio. Según anunciamos en aquella ocasión, ofrecemos ahora este material informativo, que consideramos aún tiene vigencia para nuestros lectores, muchos de los cuales nos consta son atentos seguidores del séptimo arte y muy especialmente en su temática marinera.

ALEMANIA

"LOS SUBMARINISTAS MUERTOS EN ENCUENTRAN ORO". Largometraje de Harald Reinl. El guión, basado en la conocida novela de Konsalik, publicada en la revista "Bild". La temática, búsqueda de un cargamento de oro y piedras preciosas de la carabela española "Cefiris", hundida, según el autor, en el Caribe en el año 1540. En el desarrollo del film, un asesinato, un accidente y un atraco. Los exteriores y las secuencias submarinas fueron rodadas en aguas de África del Sur, y constituyen los mejores valores de la película.

"TITANIC" (NAUFRAGIO). Presentada en sesión retrospectiva, dirigida por Herbert Selpin. Película en blanco y negro, sin subtítulo, en alemán. Trata del archiconocido naufragio del buque de pasajeros inglés al chocar contra un iceberg, en la segunda década del siglo. Está bien realizada y excelentemente logrados los efectos especiales. Se mantiene tensa la angustia de los 900 pasajeros del buque. Buena la interpretación y también los primeros planos, siendo muy aceptables las secuencias en picado. Fue del agrado de los espectadores.

AUSTRALIA

"THERE ARE YACHTS AT THE BOTTOM OF MY GARDEN". Corto dirigido por Jack Rogers, que es también autor del guión. Buen reportaje sobre las embarcaciones de recreo en el puerto de Sidney. Está dedicado exclusivamente a la mar, con buena dirección y excelente música de fondo.

"THE GATTERING FLAME". Corto dirigido por Don Murray, que asimismo es el guionista. Usa el mar como fondo, para describir las maniobras de mantenimiento de estas características y otros pormenores de la navegación por las costas australianas.

BELGICA

"MAGEELLAN". Fue la única proyección belga, ya que no se recibió a tiempo "Le recif de corail", lo que hizo modificar la programación. Carecemos de datos.

CANADA

"THE INBREAKER". Largo dirigido por George Mac Cowan, con guión de Jakob Zilber. Mereció el premio del Certamen al mejor director. Película dramática, con un duelo de pesca, llevada con buen pulso, y en la que se pone de relieve el aprendizaje de un duro oficio.

"28° ABOVE BELLOW". Corto bien realizado por Bane Jovanovich-Ken Page. Filmada bajo los hielos del océano Ártico durante la reciente expedición del "Mancinnis Foundation to the Canadian Arctic". A través de un agujero, las cámaras se introducen bajo los hielos buscando desconocidas facetas de la vida acuática. Es un intento de poner al descubierto los misterios de nuestro planeta. Está bien logrado el objetivo propuesto, siendo buena la fotografía.

COREA

"LAS INDUSTRIAS DE OSTRAS EN COREA". Retrospectiva. Cortos dirigidos por Song An Geun, siendo los guiones de la Oficina de Pesca. El primero, "La pesca coreana en marcha", presenta los criaderos de ostras, su pesca y las diversas actividades de los pescadores. El segundo, "Oyster industries in Korea", trata de varios momentos de la industria de las ostras en Corea, trabajos realizados y la importancia que tiene para la vida de la nación. Buena realización, en líneas generales.

ESPAÑA

"LAIA". Dirigida por Vicente Lluch, basada en la novela de Salvador Espriu, e interpretada por Nuria Espert y Francisco Rabal. No es el tema central la vida de los pescadores, sino la figura de una mujer tortuosa, de encontrados sentimientos, insatisfecha. El film transcurre bajo un signo trágico, escapando, a nuestro juicio, de la temática propia del Festival. Realización un tanto premiosa, con buena interpretación, sobre todo, de Nuria Espert.

"LA REBELION DE LOS BUCANEROS". Coproducción hispano-italiana, dirigida por José Luis Merino, de quien también es el guión. Intérpretes, entre otros, Charles Quinney, Stan Cooper y Maria Pia Conte. El



"La isla encantada".

tema de la piratería ha sido llevado en innumerables ocasiones a la pantalla; unas veces, bien tratado, y en otras, imperando la monotonía. En esta película ha bastado el simple tema de una rebelión de los piratas ingleses para que sea base de un tema más en el cine. La película está bien realizada pero le falta colorido y técnica. Su desarrollo es premioso.

"UN CAPITAN DE QUINCE AÑOS". Adaptación de la novela de Julio Verne, en guión de Arévalo-Cañas-Franco, dirigida por Jesús Franco e interpretada por José Manuel Marcos, Doris Thom, Edmund Purdom y otros. Mereció la medalla del Círculo de Escritores Cinematográficos. Correcta realización e interpretación, con asistencia a la proyección de José Manuel Marcos y de los niños que vivieron la jornada de las "Vocaciones infantiles".

"TRAINERAS EN EL PAIS VASCO". Cortometraje producido por NO-DO y dirigido por Joaquín Hualde, de quien también es el guión y la fotografía. Recoge el ambiente y desarrollo de las conocidas regatas nortenas. Está bien realizado y con buena técnica colorista.

"PIRAGÜISMO". Corto también producido por NO-DO y con dirección, guión y fotografía de Juan Manuel de la Chica. Se recogen competiciones en el embalse de Trasona, ascenso del Naíón, descenso del Pisuerga y otros ríos. Tiene apreciables calidades técnicas.

"MOTONAUTICA". Asimismo producida por NO-DO y con dirección, guión y fotografía de Juan Manuel de la Chica. Dedicado a las competiciones de esta especialidad deportiva en embalses y pantanos. Correcta realización, con buenos planos de los virajes en las balizas extremas.

"PESCA SUBMARINA". Documental producido por NO-DO y dirigido, guión y fotografía, como los anteriores, por Juan Manuel de la Chica. Presenta los Campeonatos Mundiales de Pesca Submarina celebrados en las costas de Cadaqués y a donde concurrieron 18 naciones, con triunfo final

de España. Las cámaras submarinas captan los momentos más sobresalientes de las pruebas, mostrándose en unas secuencias un accidente que sufren dos buceadores chilenos y la acción de los servicios médicos y de socorrismo. Buen documental.

"I PREMIO INTERNACIONAL PRINCESA SOFIA". Como los anteriores, producido por NO-DO, dirección y fotografía de Juan Manuel de la Chica y guión de Lorenzo Cebrían. Tiene como escenario la isla de Mallorca, con participación de 396 embarcaciones de diversas categorías en sus respectivos campos de regatas.

"EL MUNDO DEL CORAL". De la serie "El hombre y la Tierra", de Televisión Española, dirigida por Rodríguez de la Fuente. Exploración del maravilloso mundo coralino existente en aguas vanezolas, mostrando, mediante bellas fotografías submarinas, diversos aspectos del mismo, así como la rica fauna que vive a expensas de este mundo, manteniendo en todo momento el necesario equilibrio ecológico. Se describen gráficamente escenas de pesca, así como la captura de pequeños tiburones.

"LA ISLA DE LOS ALCATRAZES". También de la serie "El hombre y la Tierra", de Televisión Española, dirigida asimismo por Rodríguez de la Fuente. Su sinopsis: "El equipo de Rodríguez de la Fuente llega a la plana y casi desconocida isla de los alcatrazes, donde inmensas bandadas de estas aves conviven y se multiplican pacíficamente, sin sentir temor del hombre que les estudia curiosamente. No obstante, la vida de los alcatrazes no es tan cómoda como pudiera parecer: tienen enemigos despiadados. Unas secuencias nos muestran diversas vicisitudes de esta implacable lucha, con magnífica precisión y oportunidad".

"LA NAO CAPITANA". Retrospectiva. Producida por Suevia Films-Cesáreo González y dirigida por Florián Rey, con argumento original de Ricardo Baroja. Se proyectó, finalizada la Semana, en sesión matinal, el domingo día 10.



"The Swand".

ESTADOS UNIDOS

"EL DIA DEL DELFIN". Dirigida por Mike Nichols, con guión según la novela de Robert Merle. Versión española. Se adjudicó el premio especial Ciudad de Cartagena, consistente en la Carabela de Plata, para el film de mejores valores del Certamen. Narra la historia de un excepcional experimento científico, en una pequeña isla de la costa de Florida. Se busca la comunicación con los delfines. Adobada con una trama argumental dramática, bien conseguida, en conjunto, que mantuvo el interés del público que llenaba la sala durante toda la proyección. Buena la interpretación de George C. Scott.

"ODISEA BAJO EL MAR". Dirigida por Daniel Petrie y teniendo como figuras estelares a Ben Gazzara, Yvette Mimieux, Walter Pidgeon y Ernest Borgnine. Mereció la Sirena de Oro. Fue proyectada en la sesión de clausura. Espectacular film, que presenta la operación de rescate de un laboratorio submarino desaparecido por un maremoto. Algunas secuencias se resienten de falta de rigor científico, pero se mantiene vivo el interés del espectador de la mano de una hábil dirección. Como intérpretes, Ben Gazzara destaca, estando en una línea más discreta las otras tres figuras estelares. Las escenas de los ataques de grandes peces sobre el "Neptuno 52", submarino ultramoderno, son bastante deficientes.

FRANCIA

"PEN DUICK VI". Corto producido por Etablissement Cinématographique et Photographique des Armées Fort D'Ivry. Su sinopsis: "Brest, su rada, su arsenal: aquí son construidos la mayor parte de los buques de la Marina Nacional francesa. En este decorado pesado, masivo, inquietante del arsenal, va a nacer un príncipe del mar: 'Pen Duick VI'. 'Pen Duick' es el nombre bretón del esbelto pájaro de cabeza negra. Para construir este 'pura sangre' han sido necesarias 40.000 horas de trabajo. Un ingeniero naval fue el encargado de realizarlo, aunque antes el 'Pen Duick' naciera de la pluma y el papel de un arquitecto naval".

GRECIA

"O VALTOS". Dirigida por Dinos Demopoulos e interpretada, entre otros, por Vera Krouska y Dimitri Malavetas. No ha sido muy afortunada la participación helénica, con un largometraje en el que se presenta un mundo pasional y erótico y que tiene como escenario una isla. No encaja adecuadamente con la temática de la Semana.

También estaba anunciada la proyección de "I Galazia Politia", corto que no llegó a tiempo.

HOLANDA

"VAARWATER". Corto dirigido por Charles Breijer. Los holandeses nos muestran en el film la importancia de los servicios de Hidrografía y la faceta de la construcción de canales navegables. Está bien realizado, siendo apreciable el sonido y la música de fondo.

ITALIA

Presentó cuatro cortos: "CASCIA AL PESCE SPADA", dirigido por Folco Quilici; "UNA SCELTA", por Bruno Vespa —que muestra el contraste de la vida ciudadana y la del mar, a través del buque-escuela "Cor-sario II"—; "LA MARINA NELLA VITA DELLA NAZIONE", por Piero Zimmoni —de propaganda del Estado Mayor de la Marina, que muestra a su Armada cuidando las inmensas fronteras marítimas de la península y realizando toda clase de operaciones de defensa, socorro, etc., para las cuales está creada—; y "IL BASTONE DI MARESCIALO", por Giovanni Roccardi —que demuestra la eficacia de los trabajos encomendados a la Armada, incluso en tiempos de paz—; obteniendo, por los tres últimos, el Submarino Peral de Oro.

IRAN

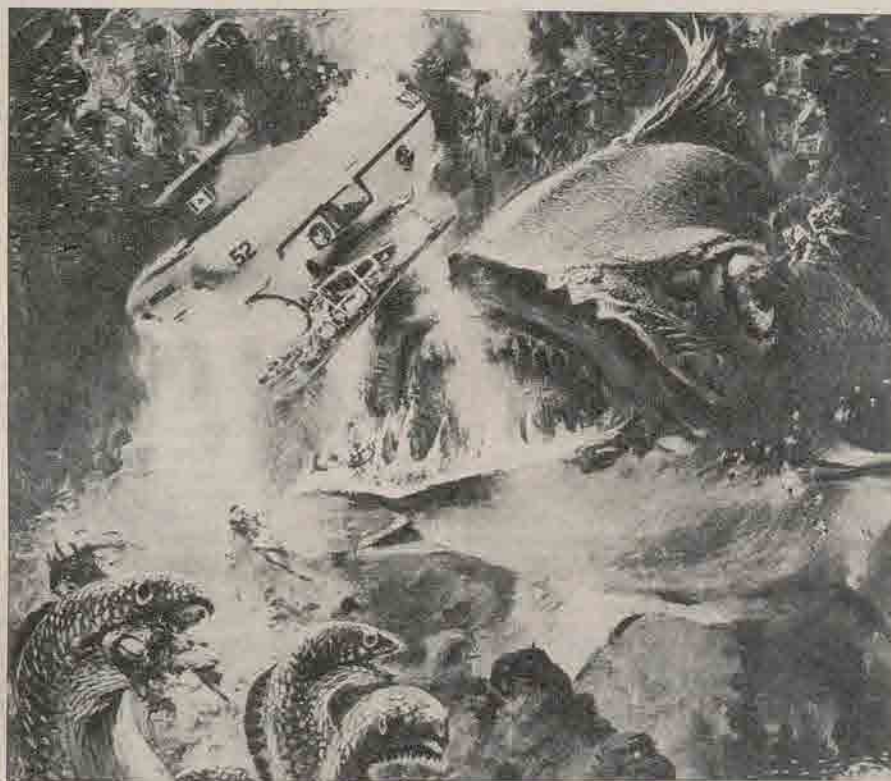
"RELEASE". Obtuvo la Cigala de Plata, premio no incluido en la relación de trofeos previamente a la Semana. Su sinopsis es la siguiente: "Una mañana, en un pequeño puerto del Sur, un pescador llamado Dada atrapa un bonito pez rojo. A su amigo Mashu le gusta el pez y se las ingenia para robarlo, lo cual origina una pelea entre los dos niños. Dada golpea con una piedra la cabeza de Mashu, coge su pez rojo y marcha a su casa. Pero la madre de Mashu aparece quejándose, llevando a su hijo herido. El padre de Dada encierra al niño como castigo en una pequeña habitación. Desde su prisión, Dada recuerda melancólicamente el incidente del pez rojo y advierte sorprendido que el pez, como él mismo, está encerrado. Y que ambos desean fervientemente la libertad. Corto dirigido por Nasser Taghvaai, en color.

KUWAIT

"BAS YA BAHAR" (EL MAR CRUEL). Logró el Mújol de Oro. Dirigida por Khalid Siddik. Un largometraje que no agradó al público y que tenía como tema principal los amores de dos jóvenes, siendo él buscador de perlas, tratando de lograr una rica dote para ofrecérsela a su novia. El desenlace es trágico: muere en el empeño.



"Laia".



"Odisea bajo el mar".

MEJICO

"LA ISLA ENCANTADA". Versión para niños de la famosa novela de Daniel Defoe, donde Robinson enseña a Viernes —que es un niño en este film— los principios morales y culturales del hombre. Dirigida por René Cardona, está bien lograda. Se proyectó en dos ocasiones, a la vista del éxito de público de la primera.

"ROBINSON CRUSOE". Retrospectiva, por haber obtenido el Premio Walt Disney en el IX Certamen Internacional de Cine Infantil de Gijón. Dirigida por René Cardona, Jr.

PORTUGAL

"A PROMESSA". Retrospectiva. Logró el Mújol de Oro en la II Semana. Largometraje de Antonio de Macedo.

RUMANIA

"BEYOND THE WAVE". Corto dirigido por Alexandru Gaspar. Buena realización, con el concurso del acuario de Constanza y de la estación marítima de Agigea. Reportaje sobre la fauna marina del mar Negro. El film está realizado exclusivamente en la mar.

"THE RIVER AND THE SEA". Corto realizado por Ladislau Karda, basado en el tema de las investigaciones y análisis de los sedimentos de aluviones de la desembocadura del Danubio en el mar Negro.

RUSIA

"SOVSIEM PROPASCHI" (LE GARÇON PERDÚ). Consiguió el Faro Cabo de Palos de Oro. Dirigida por Gueorguy Danelia. Fue proyectada en dos ocasiones, una tras la clausura. Basada en la célebre novela de Mark Twain, "Las aventuras de Huckleberry Finn". Su sinopsis: "La vida no resulta fácil para el pequeño Geck. Su padre, borracho y ladrón, está dispuesto a que el niño le lleve el dinero, o incluso a raptarlo para luego pedir un rescate. De manera que Geck, desesperado, decide huir. Encuentra a su amigo Jim, planean la huida y deciden construir entre los dos una balsa que les lleve, siguiendo la corriente del río, a la libertad. Serán compañeros de viaje y de aventura estos dos pequeños bribones que buscan la fortuna muy lejos del sitio que les vio nacer".

TAIWAN (FORMOSA)

"CONSTRUCCION DE BARCOS EN LA REPUBLICA DE CHINA". Cortometraje dirigido por Jen Yat Lok y producido por Tsai Ping. Es un documental sobre la construcción de barcos en la República de China, mostrando diversas facetas de sus obras. Esta película, por estar rodada en 16 mm., se proyectó en sesión informativa y no en competición. La acción del cortometraje se desarrolla estrictamente en el mar; el público se mantuvo contento por esta proyección. Dicha sesión tuvo lugar en la Casa municipal de Cultura.

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE
LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSENAL PESQUERA, MUELLE
DE LEVANTE

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º
TELEFONO 23 56 04 (5 LINEAS)
TELEX 76012 FCISA

FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

ALMERIA

CONFERENCIA DEL DOCTOR ARTE, EN LA CASA DEL MAR VIVEROS DE CRUSTACEOS

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—Dentro del ciclo cultural que organiza el Instituto Social de la Marina en Almería, correspondió al doctor Arté, director del Acuario de Barcelona, desarrollar el tema "Viveros de crustáceos".

Manifestó que las cetáceas o cetarias, que de ambos modos puede llamarse a estos viveros, habían constituido un reto para los biólogos, porque la industria les instaba a conseguir condiciones biológicas en que pudieran mantenerse vivos, hasta el momento de su consumo, los crustáceos de gran tamaño (langosta, bogavante y centollo), ya que, a diferencia de los menores (gamba, cigala, langostino, que se consumen muertos), los otros, para mantener sus precios, habían de estar necesariamente vivos.

Hizo una exposición detallada sobre las distintas clases y especies de crustáceos. Mencionó que existen, clasificadas y conocidas, unas 25.000 y que representan, por sus funciones y su número, el equivalente de los insectos en el mar.

La mayoría de estas especies son de muy pequeño tamaño, muchas de ellas microscópicas, y forman las grandes masas de plancton zoológico que alimentan a especies tan distintas, en tamaño y condiciones, como la sardina y la ballena.

METAMORFOSIS

Habló de la dificultad que hubo para identificar a la langosta en sus primeras fases de desarrollo, ya que la larva, a la que los biólogos llaman filosoma, cuerpo en forma de hoja, no se parece en nada al animal adulto y creían constituían una especie distinta, mientras que la del bogavante, antes de la eclosión del huevo, sufre una serie de transformaciones que hacen que el animal recién nacido sea idéntico al adulto. Estos fenómenos se conocen como metamorfosis directa o simple, en el bogavante, y metamorfosis complicada, en la langosta.

Aunque parezca que esta dualidad de fenómenos sólo tiene importancia para el científico, la realidad es muy distinta, pues por las características del bogavante permite su cultivo en acuarios o piscifactorias, como ya se hace en Canadá y en Noruega, y en cambio no se puede conseguir con la langosta.

La crianza artificial del bogavante presenta un grave problema, que es el del canibalismo de las larvas, que obliga a mantenerlas separadas para evitar se destruyan unas a otras, ya que de cada 20.000 huevos, uno llega a sobrevivir, y de cada 20.000 larvas, solamente una alcanza la edad adulta.

Existen bastantes especies de langosta, cerca de dieciocho, de las que las más importantes son la langosta verde de Canarias, la roja de las costas españolas y la rosada de Mauritania, que vive a gran profundidad.

La importancia de estos crustáceos se comprueba con los siguientes datos: el total de capturas, durante el año 1971, fue de unas once mil toneladas, y el valor en primera venta sobrepasó los dos mil millones de pesetas.

La langosta vive en aguas templadas y cálidas, es decir, desde los 55 grados latitud Norte hasta los 55 grados latitud Sur.

Del número de especies mencionado, sólo son importantes desde el punto de vista comercial los palinurus, los palinurus y jassus. La langosta de Canarias o langosta

verde pertenece al segundo grupo y se encuentran en todos los mares cálidos con isothermas medias anuales alrededor de los 20 grados, mientras que los palinurus y jassus viven en aguas templadas, en isothermas comprendidas entre 10 y 20 grados.

Estos datos son fundamentales para la construcción de viveros, ya que hay que proporcionar a la langosta las condiciones de temperatura, salinidad, etcétera, idénticas a las del sitio de donde proceden.

Por otra parte, es muy importante el medio de transporte que se utilice para llevarlas desde su lugar de origen a aquel en que han de permanecer hasta su consumo.

La langosta puede sobrevivir, fuera del agua, hasta treinta y seis horas, porque su caparazón totalmente cerrado le permite mantener en las branquias la cantidad de humedad precisa para asimilar el oxígeno. Es necesario, además, que ese transporte se haga a una temperatura de seis o siete grados, con lo que se consigue rebajar el metabolismo del animal y que el gasto de oxígeno sea menor. En los transportes por aire o en camiones se estibulan en unas cajas, en que por medio de viruta de corcho o de madera humedecida, se ayuda a la conservación de su humedad natural y, colocando esas cajas en la bodega de transporte de los aviones, que no va climatizada, o en camiones isoterms, llegan perfectamente a los viveros.

Los primeros viveros se instalaron a la orilla del mar para tomar directamente las aguas de éste y poderlas renovar con la frecuencia necesaria, pero pronto pudieron comprobar que no era el procedimiento más idóneo, ya que las temperaturas oscilaban grandemente, la contaminación era cada vez mayor y habían de montarse costosos aparatos que evitaran estas alteraciones, y entonces pensaron los biólogos hacerlos en circuitos cerrados en los que el agua de mar se renueva cada seis meses.

Estos circuitos cerrados tropezaron con graves inconvenientes en su iniciación, fundamentalmente la producción de bacterias por la gran cantidad de materia orgánica que había de suministrarse a la langosta, por la presencia de las heces en el agua.

Trataron de emplear diversas sustancias esterilizantes, cloro, ozono y rayos ultravioleta. El cloro no podía ser idóneo porque daría mal sabor a la carne del crustáceo; los rayos ultravioleta podrían producir graves alteraciones en el desarrollo y en la morfología de los animales tratados y, en consecuencia, se decidieron por la utilización del ozono, que no es más que un estado alotrópico de oxígeno, con lo que se obtenía un doble resultado: destrucción de las bacterias y aumento del oxígeno, al descomponerse la molécula de ozono dentro del agua.

El éxito de estas experiencias ha sido tan grande que hasta en Madrid, en el aparcamiento de la plaza de España, hay un vivero de langosta con capacidad para mil quinientos kilos y por el que han pasado, durante el último año, más de 30.000 kilos de estos crustáceos.

Al final de su exposición, que fue seguida con gran interés por todos los asistentes, se le hicieron al doctor Arté una serie de preguntas para que aclarara algunos de los extremos de su exposición, terminando el acto con la proyección de una serie de diapositivas en que se recogían diversos ejemplares de crustáceos, especialmente langosta, bogavante y centollo, y en las que se podía apreciar perfectamente las diferencias morfológicas y de color de las distintas especies. ■ JOSE EGUIZABAL.

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"
Motores Diesel y eléctricos - Calderería - Soldadura - Instalaciones - Carpintería y ajuste
Servicio oficial DEUTZ-OTTO LEGITIMO,
para Valencia y provincia.



Vicente Brull, 22 y 24.
Francisco Cubells, 38.
Teléfono 67 01 27.

VALENCIA (Grao)

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.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33718

BILBAO

SE HA OBTENIDO EN LA SECCION DE CONSERVAS DEL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS DE VIGO

PROTEINAS, A PARTIR DE PESCADOS BARATOS

Por MANUEL LOPEZ-BENITO

El equipo científico de la Sección de Conservas del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo ha obtenido un concentrado de proteína de pescado a partir de especies de bajo precio, tales como el jurel y similares. De estas especies, de las que se capturan en España del orden de las 200.000 toneladas anuales y cuyo precio en lonja desciende a veces hasta valores poco comerciales, se obtiene en el laboratorio de Vigo un producto final de elevada calidad constituido por proteína prácticamente pura, exenta de sabor y olor a pescado. Las características del concentrado de proteína de pescado a que nos referimos lo sitúan como superior al tipo FAO-A, que es el de mejor calidad de las normas tentativas de este organismo internacional.

La importancia de este trabajo es obvia si tenemos en cuenta la carencia de proteínas a escala mundial, así como también las posibilidades del concentrado de proteínas obtenido, para adicionarlo y enriquecer el contenido proteico de otros alimentos de uso común. En este sentido se han realizado trabajos en colaboración con diversas factorías viguesas de pan, chocolates y pastas, obteniéndose productos comerciales de alto valor proteico e inmejorables cualidades organolépticas.

Por otra parte, el producto obtenido a partir del jurel puede servir como base para la fabricación directa de otros alimentos de características similares a la carne, para fabricar sustitutos de la leche, así como alimentos dietéticos.

El trabajo realizado en la Sección de Conservas del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo acaba de ser presentado en el IV Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología de Alimentos. Actualmente se continúan en el Laboratorio de Vigo las investigaciones en esta misma línea para reproducir a escala industrial el método de fabricación.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL CONCENTRADO DE PROTEINA OBTENIDO A PARTIR DEL JUREL

Para la obtención de concentrado de proteína hemos empleado jurel fresco, cuya composición era la siguiente:

	%
Humedad	75,00
Grasa	5,67
Proteína	19,40
Cenizas	0,25

A partir de este pescado, y empleando cinco métodos distintos de fabricación, se obtuvieron concentrados de proteína cuya composición era la siguiente:

CONCENTRADO DE PROTEINA DE JUREL					
Método	Humedad (%)	Grasa (%)	Proteína (%)	Cenizas (%)	Calorías por 100 gramos peso húmedo
a	4,4	0,00	90,5	3,14	371,1
b	4,9	0,14	91,0	2,50	378,5
c	3,3	0,59	96,0	0,71	399,1
cm	3,7	0,00	94,4	2,10	387,0
d	4,6	0,01	93,3	2,40	382,6

Como puede apreciarse, el valor nutritivo del concentrado de proteína es muy elevado en todos los casos, y sus características —bajo contenido de humedad y grasa— permiten su almacenamiento sin alteración por tiempo ilimitado.

Por otra parte, la U. S. Food and Drug Administration ha aprobado la utilización del concentrado de proteína como alimento humano.

DETERMINACION DE AMINOACIDOS EN EL CONCENTRADO DE PROTEINA OBTENIDO A PARTIR DEL JUREL POR EL METODO DEL ALCOHOL ISOPROPILICO

A partir del concentrado de proteína se determinaron aminoácidos por cromatografía sobre capa fina y densitometría. Los resultados obtenidos son los siguientes:

Aminoácidos	g/100 g. de proteína
Lisina	12,8
Histidina	2,4
Arginina	6,0
Acido aspártico	7,4
Acido glutámico	13,6
Prolina	2,0
Glicina	8,5
Alanina	10,7
Valina	3,2
Metionina	3,2
Isoleucina + leucina	12,4
Tirosina	3,0
Fenilalanina	3,3

Se observa que la composición en aminoácidos es óptima y el contenido en lisina elevado, lo que resume la buena calidad del concentrado obtenido por nosotros a partir del jurel.

DETERMINACION DE TRIMETILAMINA. INDICE DE PEROXIDOS Y EXAMEN MICROBIOLOGICO

Los valores obtenidos en la determinación de TMA en concentrado de proteína de jurel obtenido por nosotros son del orden de 2,1 mg. N-TMA/100 g. de producto, lo que corresponde a una harina en buen estado de conservación.

Asimismo los valores de índice de peróxidos son nulos, lo que indica no existe oxidación de sustancia grasa.

Hemos hecho también un examen microbiológico por recuento en placa a diluciones progresivas del número total de gérmenes, utilizando como medio nutritivo Bacto plate count agar de Difco, con resultados negativos, lo que demuestra que el concentrado de proteína es prácticamente estéril y está libre de gérmenes patógenos, así como de hongos que pudieran deteriorarle posteriormente.

Como queda demostrado, el concentrado de proteína de pescado obtenido a partir del jurel resulta ser un producto de la mejor calidad, con un elevado contenido calórico y unas características sanitarias correctas.

La eficacia del concentrado de proteína como aditivo en otros alimentos

(pan, galletas, chocolate, sopas) ha podido comprobarse con las correspondientes determinaciones químicas en cada uno de ellos, antes y después de enriquecerlos, seguida de una determinación de sus caracteres organolépticos en cada producto comercial.

Todas las experiencias de fabricación de concentrado de proteína realizadas por nosotros han sido hechas a escala de laboratorio. Por ello no nos ha sido posible calcular el precio a que saldría este producto en una instalación industrial.

En definitiva, la industrialización y comercialización del concentrado de proteína vienen determinadas por el precio de fabricación, pero también influyen el hábito y preferencias de la posible población consumidora, por lo que se hace preciso estimular la utilización de estos productos para reforzar el contenido proteico de otros alimentos y promover el mercado de concentración de proteína de pescado en las dietas de las sociedades económicamente avanzadas.

El concentrado de proteína puede servir como base para la fabricación directa de otros alimentos de características organolépticas similares a la carne o para la fabricación de alimentos parecidos y sustitutos de la leche.

■ M. L.-B.

CONSORCIO INTERNACIONAL PARA EXPLOTAR LOS YACIMIENTOS MI- NEROS DEL MAR

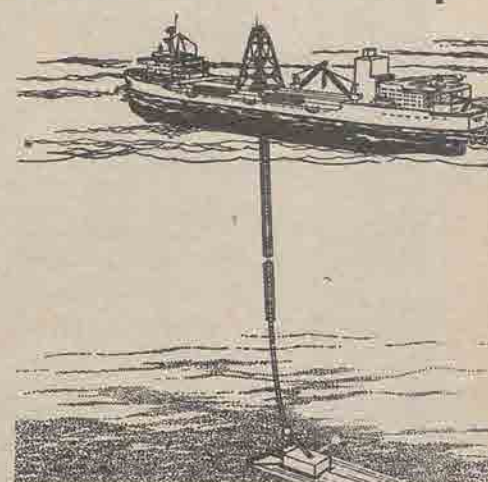
HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—La explotación de grandes yacimientos de minerales ocultos hasta hoy bajo las aguas del mar es un problema cuya solución se concretiza más y más cada día.

Según una empresa alemana de Hannover —la Preussag AG, que será uno de los miembros del consorcio—, este mismo año un grupo de empresas americanas, japonesas y alemanas constituirán una Arbeitsgemeinschaft (Comunidad de Trabajo) dedicada al desarrollo técnico de sistemas aplicables a la extracción de minerales submarinos.

YACIMIENTOS DE ALTA CALIDAD

Fundamentalmente se quiere extraer del fondo del mar, sobre todo, cobre, níquel, cobalto y manganeso, minerales estos de los que, a juzgar tanto por la importancia de los yacimientos descubiertos hasta la fecha como por la calidad de las pruebas analizadas, existe una riqueza inmensa en el fondo de los mares. Riqueza que sólo espera, para subir a la superficie, que los problemas técnicos que presenta su extracción, desde profundidades de 5.000 a 6.000 metros, queden satisfactoriamente resueltos.

Una empresa de tal importancia

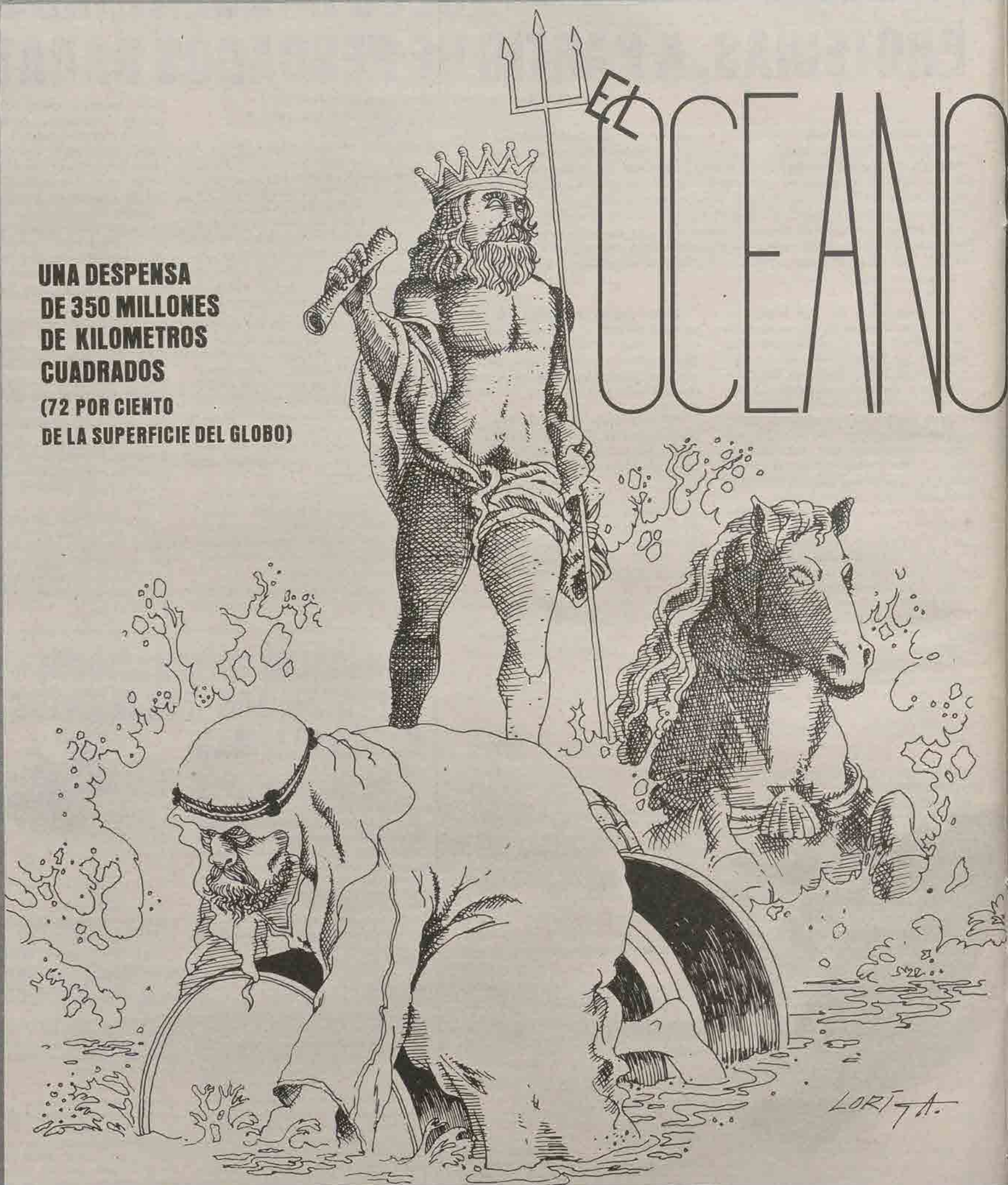


Proyecto de un buque extractor de minerales, para trabajos de explotación de yacimientos submarinos a una profundidad de hasta 4.800 metros. Se trata de un carro colector propulsado desde el barco y que se mueve como un tractor anfibio.

requiere un extraordinario esfuerzo tanto económico como técnico, mas los expertos ocupados desde hace años ya en este asunto aseguran que vale la pena. Según sus cálculos, las reservas latentes de mineral que hoy reposan en el fondo del mar, sobrepasan con mucho las existencias que en la actualidad ofrecen aún los yacimientos mineros terrestres de todo el mundo. ■ MANUEL NOALES.

**UNA DESPENSA
DE 350 MILLONES
DE KILOMETROS
CUADRADOS
(72 POR CIENTO
DE LA SUPERFICIE DEL GLOBO)**

EL OCEANO





Pozo petrolífero submarino; plataforma del "Ille de France". (Reportaje gráfico: KEYSTONE-NEMES. Exclusivo para "Hoja del Mar".)

La Humanidad, en su lucha por la expansión, apunta hacia dos objetivos: el océano y el desierto. Innumerables estudios y publicaciones siguen reclamando la atención del gran público sobre el inmenso interés que ofrece el medio marino, despensa de extraordinarias riquezas, que mañana ofrecerá al hombre alimento y energía. Sin duda alguna, la verdadera aventura científica y técnica de los tiempos modernos no es la conquista del espacio, sino la del océano. Esta va a ser la más apasionante y prometedora aventura.

La mar sigue siendo el espacio más virgen y disponible de nuestro planeta. Y además, el más extenso: 350 millones de kilómetros cuadrados. Todos aprendimos en la escuela —aunque también tal vez lo hayamos olvidado— que los océanos cubren cerca del 72 por 100 de la superficie del globo. La valorización de los recursos marinos, cuyas posibilidades y desarrollo apenas se han comenzado a entrever, abre inmensas perspectivas económicas. De este modo se abre una nueva era para la Humanidad.

Punto de mira de rabiosa actualidad, tema clave de la prensa mundial, el petróleo es el motor de toda una nueva industria que se oculta bajo los mares. La carrera del oro —el oro negro de los yacimientos submarinos—, eclipsando por otra parte el interés que se concede a los otros recursos del océano, suscita un extraordinario número de innovaciones científicas y técnicas a todos los niveles de la actividad petrolífera: prospección, deducciones, almacenamiento, transporte, etcétera.

PROSPECCION

En todos estos sectores se advierten espectaculares progresos. Respecto a la prospección, por ejemplo, no hay que olvidar que, hasta 1930, el único método para medir la profundidad de la mar seguía siendo el cordel y el plomo. Sencillamente, se lanzaba desde la cubierta el plomo y cuando tocaba fondo se calculaba la profundidad con un cordel de sonda. Los modernos dispositivos que utilizan la sismica, el magnetismo o la gravimetría permiten no solamente medir la profundidad, sino incluso determinar con creciente precisión el emplazamiento y la naturaleza de las capas o estratos sedimentarios, su espesor, porosidad y otras características. Los explosivos utilizados hasta ahora en las prospecciones tienden a ser reemplazados por otros sistemas más modernos. Uno de los más interesantes, el **Flexihoc**, utiliza la presión del agua. El aparato se basa en el choque de dos placas redondas que producen automáticamente una onda sonora equivalente a la de una violenta explosión.

Tras la localización de un probable yacimiento, los cangrejos, telemanipuladores y perforadoras hidráulicas, manipuladas por hombres-rana, permiten la recogida de muestras sedimentarias con absoluta precisión.

PERFORACION

Respecto a la perforación, en los últimos años se ha puesto a punto y perfeccionado todo un sistema de aparatos y material técnico de alto nivel: plataformas semisumergibles u oscilantes, perforadoras que alcanzan los 1.300 milímetros de diámetro de perforación por 200 metros de fondo, generadores termoelectrónicos que aseguran el automatismo del

control y las telecomunicaciones del conjunto de una cabeza de perforación. Submarinos totalmente nuevos, complejos conjuntos de inmersión en saturación, torretas autopropulsadas y por fin el primer barco auténtico de perforación, el "Pelican", con una técnica absolutamente revolucionaria. Tales medios, conseguidos con el progreso de la tecnología, han de permitir, muy a corto plazo, la intensificación de la búsqueda y la explotación del petróleo submarino.

ALMACENAMIENTO

En cuanto al almacenamiento, lejos de las costas, depósitos sumergidos de gran capacidad alimentarán a las plataformas de perforación —verdaderas islas artificiales—. Un sistema de telecomandos garantiza el relleno y vacío de estos depósitos directamente comunicados con las plataformas de carga. Las estaciones más alejadas enlazarán con la costa a través de oleoductos y dispondrán de cabinas submarinas para la soldadura, mantenimiento y reparaciones de dichas líneas.

HIDROCARBUROS

Actualmente la producción mundial de hidrocarburos al año es de 2.300 millones de toneladas, de los que ya un 20 por 100 provienen de los yacimientos submarinos. Según las previsiones de los especialistas, dentro de doce años la producción mundial alcanzará unos 4.000 millones de toneladas, de las que el 50 por 100 o el 60 por 100 será proporcionado por los pozos costeros. Dada la creciente necesidad de combustible, materias primas y energía, se prevé que dentro de veinte años las necesidades de petróleo se van a multiplicar por tres, en tanto que los yacimientos tienden a agotarse.

El "interés oceánico" está, pues, en función sobre todo de estos objetivos vitales de la sociedad industrial. De ahí también el interés que todos los países industrializados conceden a la oceanología en general y a la investigación petrolífera en particular, votando para ella importantes presupuestos. En Estados Unidos, por ejemplo, el presupuesto anual concedido a la oceanología es de 5.000 millones de dólares, de los que la mitad se consagran a la búsqueda y extracción del petróleo. Estiman los futurólogos que próximamente las sumas destinadas a la oceanografía superarán a las que se invierten en la astronáutica.

Por todo el mundo se multiplican las plataformas de búsqueda y prospección marinas: México, California, África Ecuatorial, Indonesia, Mediterráneo... Una prometedora y amplia zona se encuentra en el mar del Norte. ¿Nos encontramos ante un nuevo Texas? Más que una esperanza, se trata sobre todo de una probabilidad.

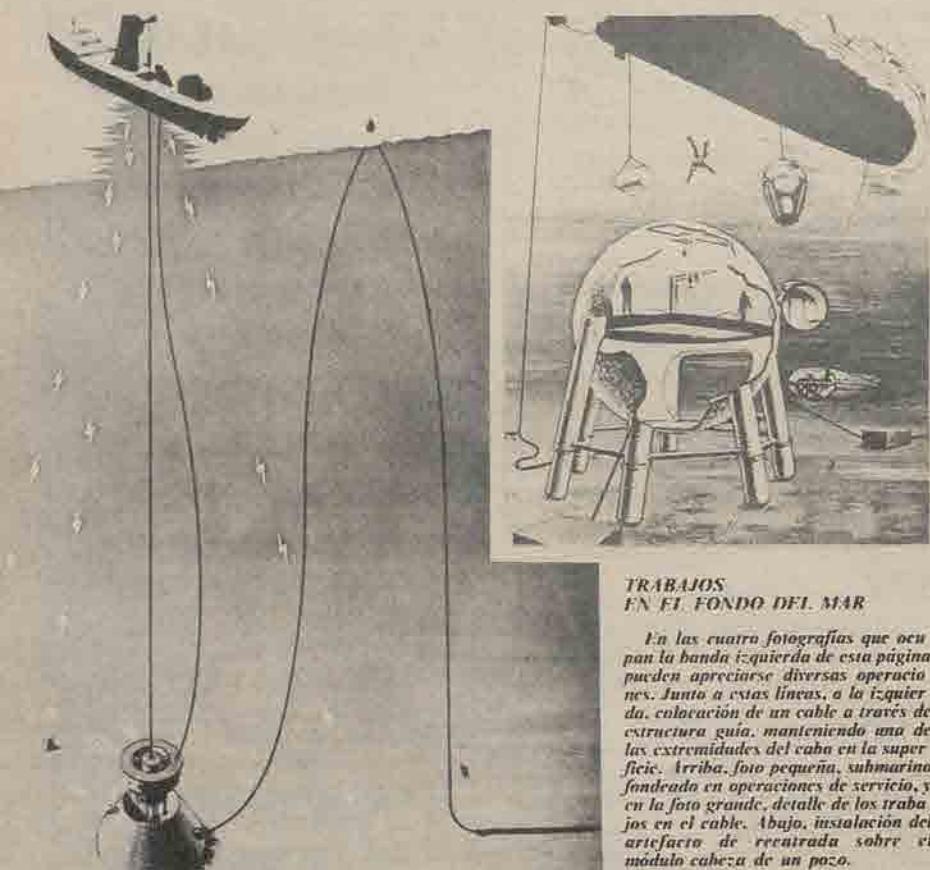
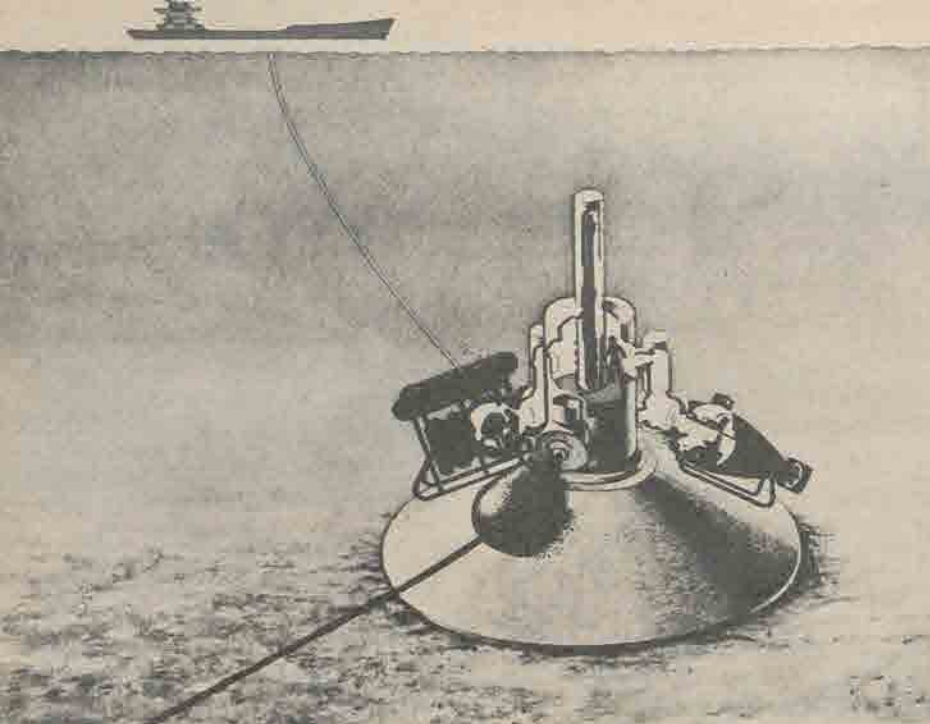
En 1959 se descubrió en Groningen (Países Bajos) una capa de gas natural valorada en cerca de 1.000

(Sigue)

★ **PRONTO LOS YACIMIENTOS MARINOS DE HIDROCARBUROS PRODUCIRAN MAS DE LA MITAD DEL COMBUSTIBLE QUE NECESITA EL MUNDO.**

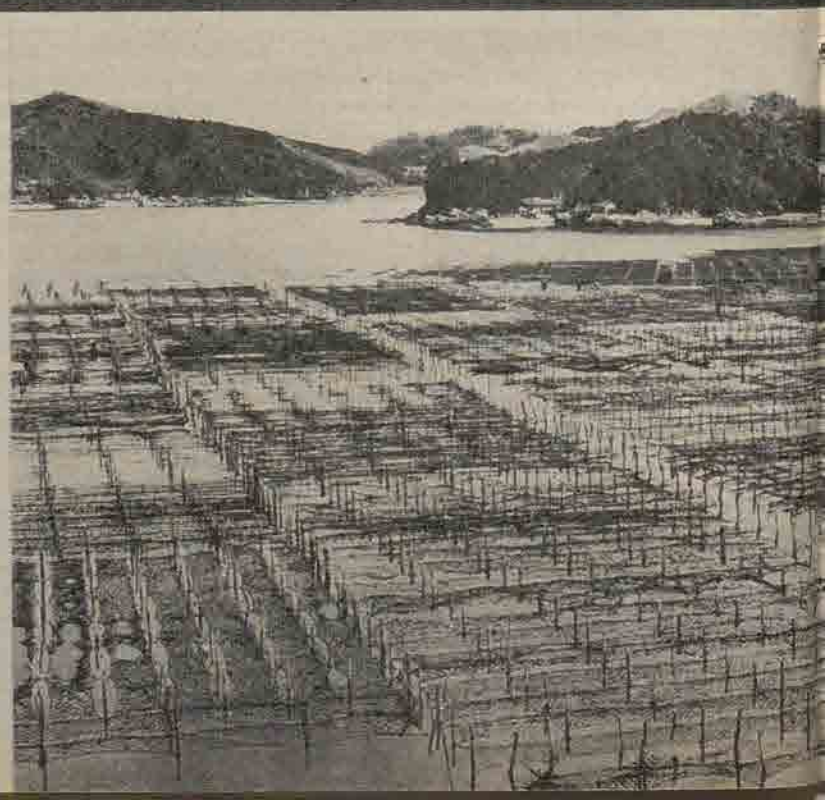
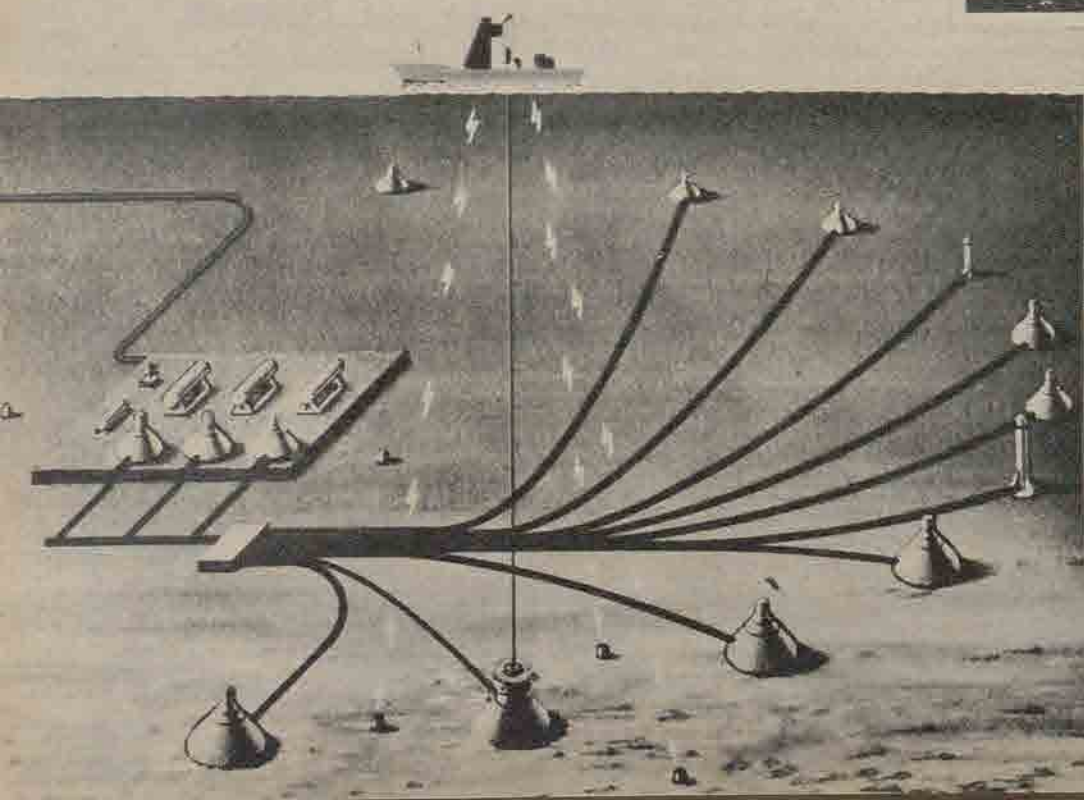
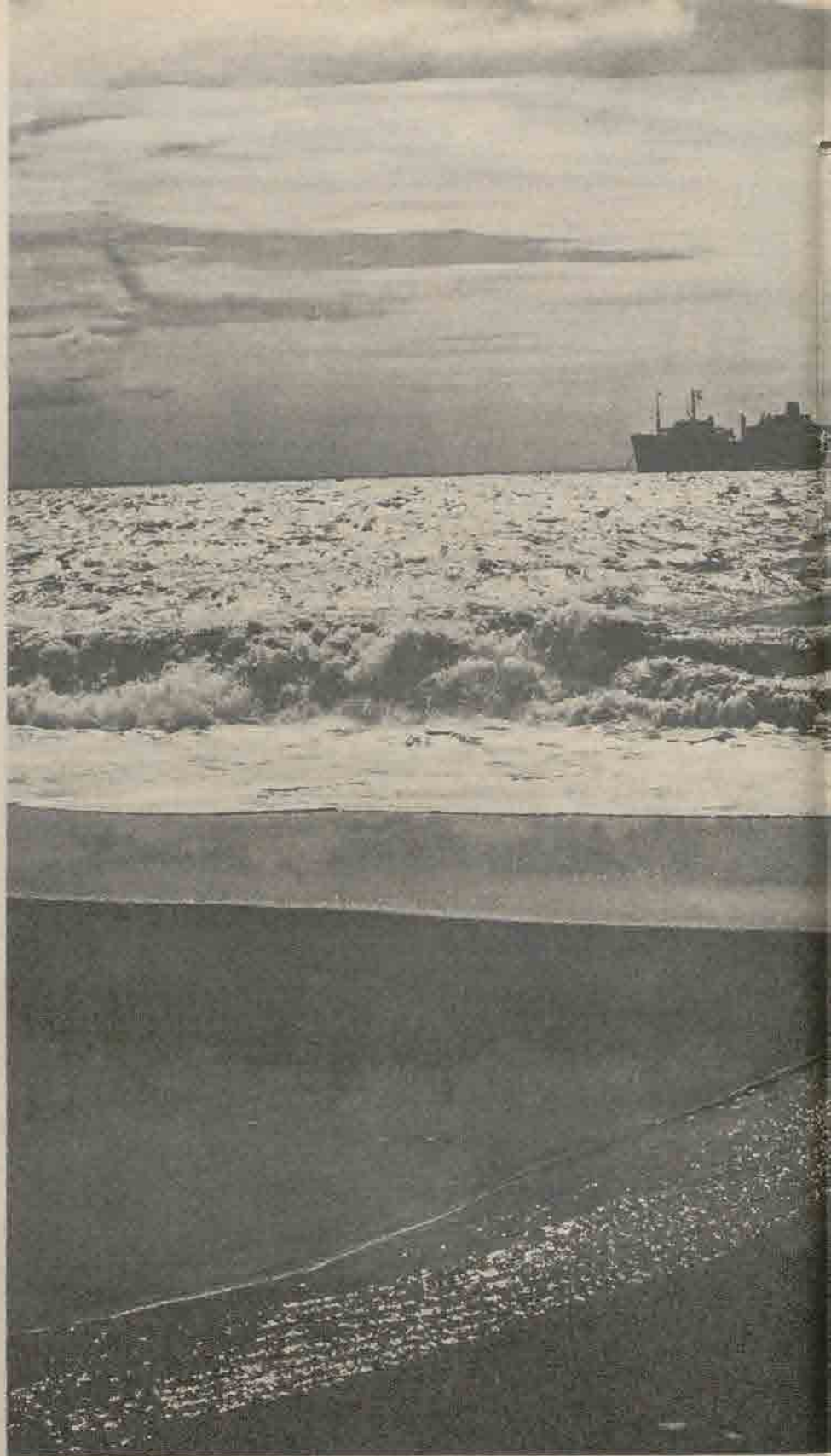
★ **PODRA SUPONER EL FIN DE LA "DICTADURA" ARABE EN EL CONTROL DEL PETROLEO.**

★ **EL HOMBRE ESTA RESPONDIENDO CON VIVEZA E INGENIO AL RETO DE UN MEDIO TAN HOSTIL COMO ES EL MAR.**

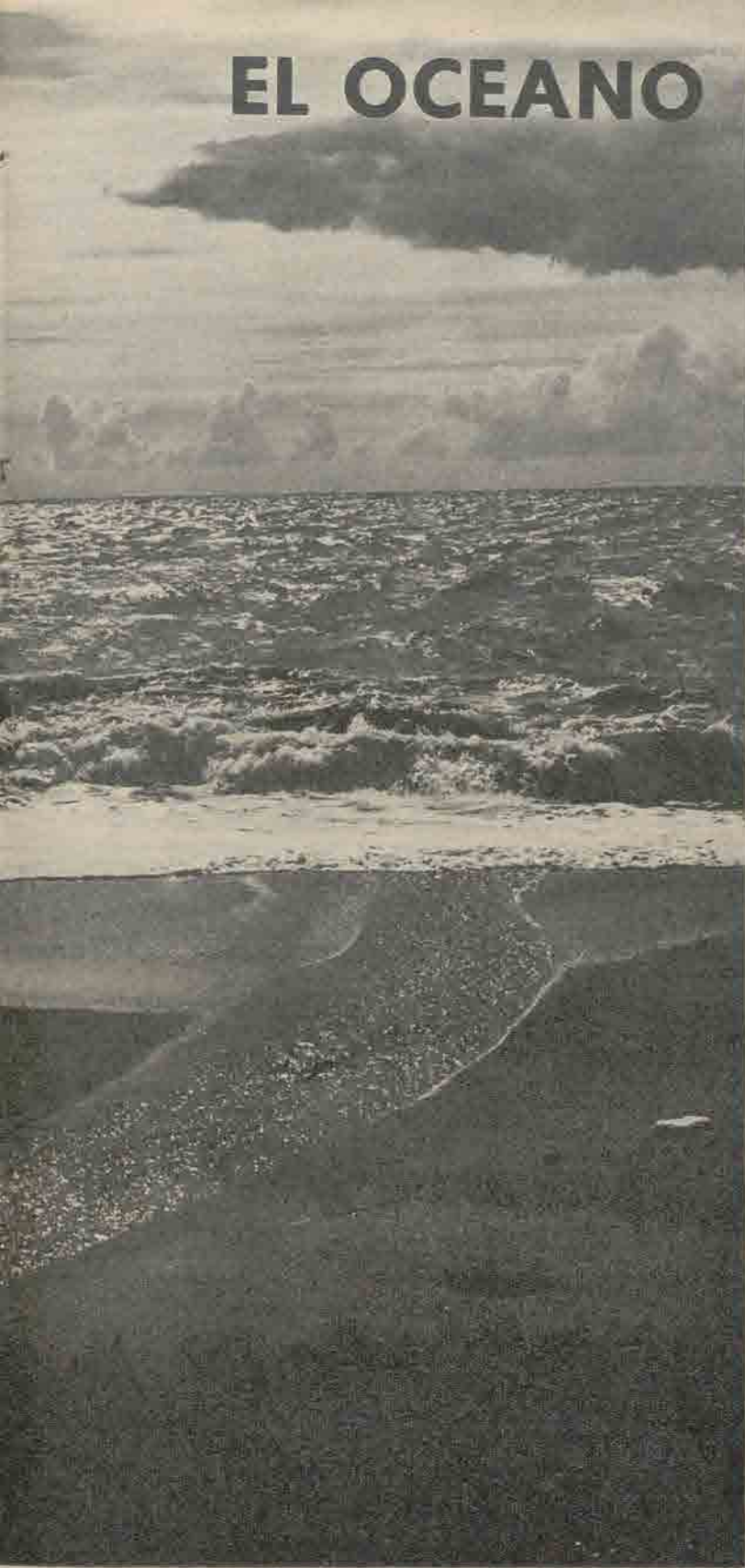


**TRABAJOS
EN EL FONDO DEL MAR**

En las cuatro fotografías que ocupan la banda izquierda de esta página pueden apreciarse diversas operaciones. Junto a estas líneas, a la izquierda, colocación de un cable a través de estructura guía, manteniendo una de las extremidades del cable en la superficie. Arriba, foto pequeña, submarino fondeado en operaciones de servicio, y en la foto grande, detalle de los trabajos en el cable. Abajo, instalación del artefacto de recatada sobre el módulo cabeza de un pozo.



EL OCEANO



CAPTURA DEL PEZ ESPADA.—A pesar de la evolución técnica, se siguen manteniendo los métodos tradicionales de ciertas pesquerías. En la costa de Calabria, los pescadores italianos aún capturan el pez espada con arpón. Un vigía subido al palo detecta la presencia de ejemplares y lo avisa a grandes voces.

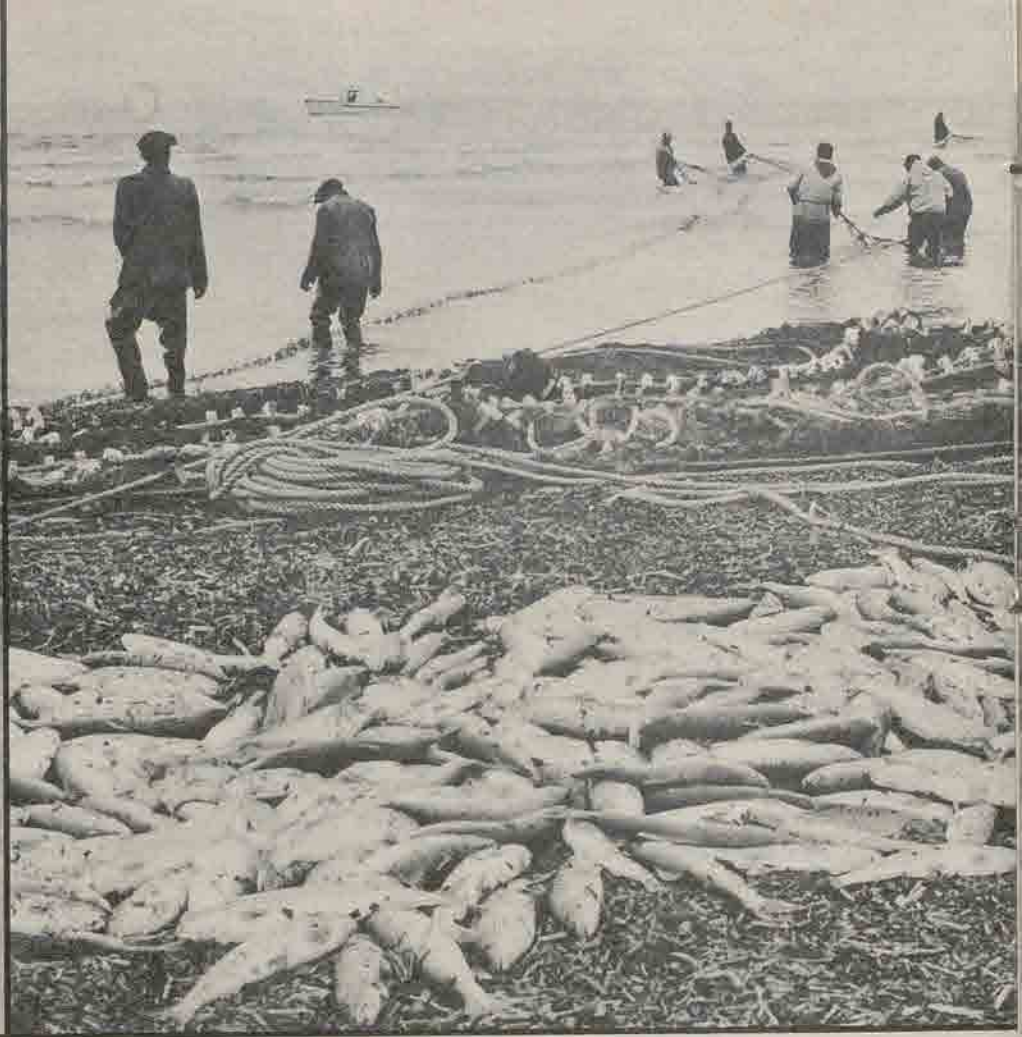
PROTEINAS Y CONTAMINACION.—En la foto de abajo, izquierda, una fábrica de "salchichas de pescado", que es alimento proteínico habitual en los países del Extremo Oriente. En ellos, por otra parte, el control sanitario de las especies es estricto, muy particularmente por la posibilidad de que estén contaminados por sustancias radiactivas. En la foto de la derecha, abajo, un especialista examina pescados con detector Geiger.



UN PARQUE DE ALGAS EN LA COSTA JAPONESA

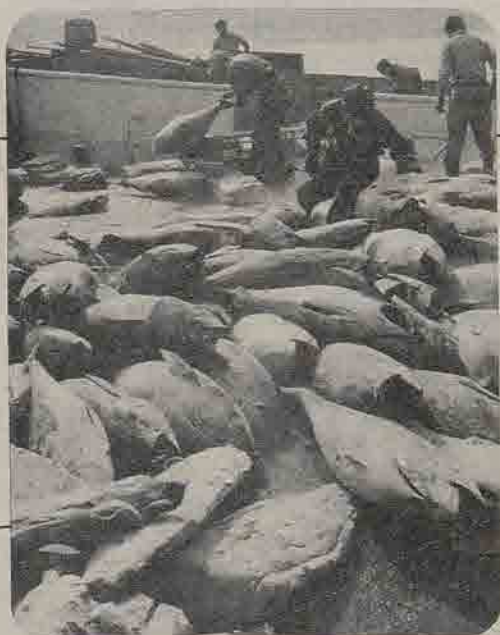
Las algas juegan un importante papel en la preparación culinaria de cremas, helados, dulces, etcétera. En Japón y otros países del Extremo Oriente, los productos obtenidos a partir de las algas se consumen en grandes cantidades.





★ **LAS CAPTURAS DE ESPECIES PERMITEN ALIMENTAR EN PROTEINAS CADA AÑO A SEISCIENTOS MILLONES DE SERES HUMANOS...**

... **Y AUN PUEDE CUADRUPLICARSE LA PRODUCCION.**



★ **EL GRAN PELIGRO ES LA POLUCION, PRINCIPALMENTE OCASIONADA POR EL PETROLEO, QUE PUEDE EXTERMINAR LAS ESPECIES.**

EL OCEANO

(Viene de la pág. 21).
millones de metros cúbicos. Posteriormente, las playas e islas de esta región, antes tranquilas y casi desiertas, han sido invadidas por los geofísicos y técnicos del petróleo. Las sociedades petrolíferas, tanto europeas como americanas, han invertido ya grandes sumas en esta empresa. La búsqueda del petróleo submarino es una costosa aventura. Pero, a pesar de los enormes gastos que entraña este tipo de prospección y de los obstáculos y problemas técnicos que se plantean, todos "los grandes del petróleo" están comprometidos en esta gigantesca carrera tras el gran tesoro. ¿Mito, especulación, realidad? ¿Están tan al alcance de la mano estas riquezas como parece? Las opiniones a veces no concuerdan del todo. Por su parte, los técnicos son los más optimistas: el objetivo cada día está más cerca.

¿FINAL DE LA "DICTADURA" ARABE?

La realización de estas esperanzas traería consigo toda una revolución de la economía energética europea. Respecto a las consecuencias políticas, son también evidentes. Para las compañías petrolíferas, Europa Occidental representa una salida inmensa y lucrativa. Los yacimientos del mar del Norte son mucho más accesibles geográficamente —y, sobre todo, políticamente— que los del Oriente Medio o los de África del Norte, que perderían de esta forma gran parte de su estratégico interés. Constituiría el final de esa dictadura que, en la hora actual, pueden ejercer los Estados productores del Mediterráneo y el planteamiento de las negociaciones podría basarse, en ese caso, sobre bases totalmente diferentes. Desde esta perspectiva y óptica, puede considerarse el reciente "golpe de Argel" como una jugada de póquer bastante afortunada...

Nadie puede dudar que la escalada de Argel, Teherán y Trípoli ha significado una mayor aceleración en los proyectos de las compañías petrolíferas, que, ahora más que nunca, han de intensificar las prospecciones de los pozos submarinos.

El conjunto de las actividades desplegadas hasta

ahora en este campo no es todavía más que un primer paso en la puesta en valor de esas inmensas riquezas hundidas bajo los océanos. Efectivamente, la búsqueda y explotación petrolífera se limita hoy día a la plataforma continental. Esta solamente representa unos cuantos millones de kilómetros cuadrados, con profundidades que no superan los 250 metros, es decir, relativamente accesibles. En el estado actual de nuestros conocimientos científicos, se supone que la mayoría de las reservas de hidrocarburos se encuentra concertada en los límites de esa plataforma continental. Hoy día, el pozo de prospección más profundo se encuentra a 250 metros. En una docena de años las torres del futuro podrán alcanzar profundidades de 500, 600 metros o incluso más aún.

... PERO EL MEDIO ES HOSTIL

Un técnico declaraba recientemente en una conferencia: "El océano contiene petróleo, gas, diamante, oro... Desgraciadamente, también tiene agua". Se trataba de llamar la atención con una frase. Pero lo cierto es que, a pesar de todos los progresos de la tecnología moderna, no hay que olvidar que la explotación submarina se efectúa en un medio hostil. Quedan por superar todavía muchos obstáculos y, desde luego, no se han resuelto los problemas que la presión plantea a la vida humana en el medio acuático.

Sin embargo, el balance de realizaciones en este campo es muy alentador. Los buceadores logran ya vivir durante cierto tiempo, variable, según la profundidad, en el fondo del océano. Se han conseguido grandes garantías de seguridad, transporte y rescate en caso de accidente. Día a día se multiplica y aumenta la presencia de estos obreros de la mar, dispuestos a trabajar eficazmente en toda la plataforma continental. A no tardar, los nuevos sistemas de alimentación respiratoria, con la regeneración de materiales capaces de resistir a la corrosión y un equipamiento cada día más complejo y perfeccionado, abrirá un campo de acción mucho más vasto y profundo.



De izquierda a derecha: Cultivo de moluscos en un parque de Estados Unidos. Su valor alimenticio no es grande, pero sí su precio. ● Pescadores del Irán en el mar Caspio. La riqueza les viene de la categoría de la especie principal, el esturión, y de lo que se aprovecha del mismo: el caviar. ● Pescadores de hrisling en los fiordos noruegos. Según ellos mismos, los bancos de arenques van disminuyendo. ● El pescado puesto a secar es muy del gusto del consumidor de Noruega. Este secadero se encuentra al borde del Ártico.

Actualmente se trabaja sobre materiales altamente especializados: trajes aislantes, caloríferos automáticos de gas respiratorio, etcétera, van a permitir indudablemente superar las dificultades inherentes a las bajísimas temperaturas. Entonces se podrá intentar la explotación petrolífera en los mares árticos o en los enormes yacimientos que, sobre todo en la costa Norte de Alaska, se han descubierto en los últimos años.

PROTEINAS PARA 600 MILLONES DE PERSONAS

Se puede vaticinar que para el año 2000 el océano será el mayor productor de petróleo del mundo. Pero hoy mismo ya está jugando un importantísimo papel desde el punto de vista de la alimentación, ya que alimenta a la Humanidad en un 25 por 100. Según las últimas estadísticas, la producción de pesca en el mundo ha alcanzado, en el curso de los últimos doce meses, 58 millones de toneladas. Lo que quiere decir que, contando a 250 gramos por día y persona, esta producción de pesca es capaz de alimentar en proteínas a 600 millones de seres humanos. En realidad, esta cifra no corresponde del todo a la realidad, ya que un buen porcentaje de diversos productos del océano se destinan a la alimentación de los animales. La lista de los países productores, en orden de importancia, varía, según se mire, a la cantidad o a la calidad, es decir, al valor de la pesca. Con el criterio de cantidad, se coloca en cabeza Perú, con cerca de 12 millones de toneladas; seguido por Japón (9 millones), Noruega (3 millones) y Estados Unidos (2,5 millones). Respecto al valor del producto pescado, Japón bate ampliamente a todos los países, con sus 9 millones de toneladas de pesca, molusco y crustáceo que representan 2.000 millones de dólares, mientras que el valor de los 12 millones de toneladas de pesca peruana se valora en 140 millones de dólares.

En cantidad, los Estados Unidos sólo ocupan el cuarto puesto, pero en cuanto al valor monetario se colocan en el segundo (600 millones de dólares), ya que su pesca se orienta hacia los moluscos, crustáceos y, sobre todo, almejas y ostras, cuyo precio es muy superior al del pescado.

Entre los 58 millones de materia viva que nos ofrece el océano, el arenque, la sardina y la anchoa representan una tercera parte, mientras el bacalao y la merluza no son más que el 15 por 100; la caballa, el 5 por 100, y el atún, el 13 por 100. Geográficamente, la producción de la pesca se divide de esta forma: océano Pacífico, 55 por 100; océano Atlántico, 39 por 100; océano Índico, 4 por 100; Mediterráneo y mar Negro, 2 por 100. El pescado representa el 91 por 100 del producto de la pesca; los moluscos, el 6 por 100, y los crustáceos, el 3 por 100.

SE PUEDE CUADRUPLICAR LA PRODUCCION

La importancia del océano como fuente de alimentación para el hombre aumenta constantemente, ya que las técnicas nuevas de pesca permiten hacer crecer sensiblemente la producción. Sobre todo, se trata de la pesca eléctrica, basada en el siguiente fenómeno: los pescados que se encuentran en la zona de influencia de un campo eléctrico se reagrupan alrededor del polo positivo. Completado con la utilización del "lamparo", este método da resultados excelentes. Por otra parte, la mayoría de los barcos van ya equipados con aparatos de ecosonda, que facilitan la detección de los bancos de pescado. El oscilador amovible que se utiliza en la pesca de redes pelágicas ha demostrado igualmente su utilidad, y su empleo se generaliza más y más.

Actualmente, la cantidad de reservas de pescado y, por otra parte, la nueva tecnología permiten teóricamente la realización de un proyecto que prevé un desarrollo de las pesquerías tal que en veinticinco años la cantidad de alimentos proporcionados por el océano se habrá cuadruplicado.

PELIGRO: LA POLUCION

Decimos "teóricamente", porque, desde el punto de vista práctico y real, también la polución y el peligro de la exterminación incontrolada de muchas especies pudieran destruir todos los cálculos. Porque no se trata solamente de explotar la mar. También hay que saberla proteger.

Por muy precioso e importante que pueda ser el petróleo, al fin y al cabo no es más que una de las

grandes fuentes de recursos del medio marítimo, cuya principal riqueza sigue siendo del dominio de la biología. Sólo gracias a las reservas de ese potencial alimenticio que vive en los océanos, el hombre logrará vencer un día el hambre en el mundo y responder a las crecientes necesidades de alimentación de una Humanidad lanzada por la vía de una galopante demografía. Habría que garantizar que la polución no viniese a matar esta fuente.

Actualmente el petróleo es el principal responsable de la polución marítima. La catástrofe del "Torrey Canyon" y sus terribles consecuencias no se han olvidado aún. Y, sin embargo, no se trataba más que un accidente aislado, un epifenómeno, en relación con el daño general, que amenaza ir agravándose. Efectivamente, a medida que se desarrolle la explotación de los yacimientos de hidrocarburos y de minerales submarinos, tenderán a concentrarse en el litoral las actividades industriales más diversas, multiplicándose de esta forma todo tipo de polución. Únicamente la rigurosa aplicación de medidas verdaderamente eficaces permitirá escapar al peligro de una polución masiva.

Los especialistas de todo el mundo, conscientes de este riesgo, intentan resolver este capital problema. Respecto al petróleo, las técnicas más recientes han creado nuevas armas que debieran ser totalmente eficaces cara a la lucha contra la polución: sistemas mecánicos, como las barreras de protección de las plataformas de perforación y las barreras de protección permanente de las playas, puertos y ríos, o procedimientos químicos, como los disolventes contra las capas de hidrocarburos extendidas accidentalmente. El cargamento de los residuos evitará que se tiren a la mar los residuos resultantes del lavado de las cisternas y tanques. Todavía se encuentran en estado de proyecto otras técnicas basadas en el estudio de la difusión de los desperdicios, sus efectos tóxicos y su degradación. ¿Volverán a estar limpias algún día nuestras playas gracias a estos estudios?

Sin duda alguna, nos dirigimos hacia una civilización del océano. A corto plazo, el hombre será el señor del vasto continente submarino. Ciertamente, la realidad ha superado a la ficción y el mismo Julio Verne se ha quedado chico en sus fantasías. Porque la aventura y odisea moderna es de una envergadura colosal. ■ PAUL ALMASY.



EL PROFESOR BALLESTER NOLLA, MIEMBRO HONORARIO DEL INSTITUTO DE CULTURA HISPANICA DE HOUSTON

BARCELONA.—El doctor Ballester Nolla ha sido designado miembro honorario del Instituto de Cultura Hispánica de Houston (Texas). Profesor de Investigación del Instituto de Investigaciones Pesqueras, ha llevado a cabo importantes avances en la metodología de análisis automático y continuo de los parámetros físicos y químicos del agua del mar, que le hicieron merecedor del Premio Francisco Franco, en equipo, en 1972.

Autor de medio centenar de trabajos, sus investigaciones sobre pigmentos clorofílicos de fitoplancton, y muy particularmente sobre nuevos conceptos en el estudio de la oceanografía, han despertado extraordinario interés en los medios científicos internacionales.

Invitado por el Departamento de Biomatemáticas de la Baylor University y por el Departamento de Matemáticas Aplicadas de la Rice University de Houston (Texas), acaba de dirigir un Seminario sobre "Uptake and Using of Oceanographic Information". Y otro sobre "Present Trends in Oceanographic Research", organizado por la Facultad de Oceanografía de la Texas A. and M. University.

Su última conferencia en Houston sobre "Aporte español a la oceanografía actual", se celebró en el Instituto de Cultura Hispánica, el cual le otorgó, en virtud de la labor desarrollada, el título Honorary Member of the Institute of Hispanic Culture, con placa de bronce.

DON LUIS PEREDA, PRESIDENTE DEL NAUTICO DE SANTANDER

SANTANDER.—Don Luis Pereda Pérez, presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en esta provincia, ha sido designado por los socios del Real Club Náutico de Santander para ocupar la presidencia del mencionado centro. El señor Pereda Pérez accede a este puesto avalado, además de por su demostrada preocupación por la mar, por sus ocho años como directivo y veinte como socio del Real Club Náutico santanderino.

APLAZADA LA EXPOSICION DE LA PESCA, DE MEXICO

MADRID.—La Exposición Internacional de la Pesca Comercial, que se debía celebrar en la ciudad de México del 24 al 28 de marzo de 1975, ha sido aplazada hasta el mismo mes del año 1976.

"CORNIDE DE SAAVEDRA", EL MEJOR APOYO PARA LA PESCA ESPAÑOLA

EL BUQUE OCEANOGRAFICO, UNIDAD INDISPENSABLE PARA LA INVESTIGACION

Por CARLOS BAS

POR las costas españolas, lejos de nuestros hogares, en el Atlántico Norte y en el Sur del mismo océano, por no citar sino puntos de mayor interés en la geografía pesquera española, los hombres de la mar, los pescadores, luchan desesperadamente contra los elementos para arrancar a duras penas los recursos que este mar guarda celosamente para él. De estos miles de hombres, pocos, seguramente, conocerán la existencia de otros hombres, muchos menos en número, pero con no menos entusiasmo, que también a bordo de un barco, tratan de arrancarle al mar otros secretos, secretos sin cuyo conocimiento la pesca, en la época de los avances tecnológicos espectaculares, casi carece de sentido. Estos hombres y estos barcos, aunque en ocasiones desconectados o en la mejor circunstancia poco cohesionados entre sí con los pescadores, son los científicos, los técnicos de la mar, y el barco en que ellos navegan es el barco oceanográfico; en España, el "Cornide de Saavedra".

Quizá no sea del todo inútil detenernos un instante en descubrir al gran público pescador cuál es el significado y la misión de un barco de investigación, de un buque oceanográfico y especialmente cuánto pueden y deben esperar de su trabajo y del esfuerzo de los hombres que en él trabajan y se esfuerzan.

El buque oceanográfico es una unidad de investigación que trabaja en pleno campo; como sea que en este caso el campo es el mar o el océano y los elementos que los surcan son precisamente los buques, de aquí que estas unidades se llamen **buques de oceanografía**. Su destino no es otro que el de poder facilitar la investigación del dinamismo del mar, de sus movimientos y corrientes, las particularidades del medio marino, pero de una manera muy particular llegar a desentrañar las características de aquellos seres que lo habitan, para que conociendo mejor sus leyes, costumbres y modo de vida, podamos explotarlos de forma más racional, eficaz y continuada. La temperatura de las aguas, la salinidad de las mismas, la cantidad de elementos nutritivos que, disueltos o en finísimas partículas, contribuyen a sostener y aumentar la vida de millones y millones de diminutos seres vegetales que pululan en su seno. Todo lo que el mar tiene de misterio y vida es objeto de estudio para los barcos oceanográficos.

La mayor parte de los países, y no tan sólo aquellos que se caracterizan por el avanzado nivel de desarrollo, sino aun los que están en vías de evolución a la etapa industrial, disponen de unidades de este tipo: unas más grandes, otras más reducidas. Algunos países, como por ejemplo la URSS, disponen de un gran número de barcos de investigación oceanográfica especializados según diversas funciones; otros países disponen por el contrario de unas pocas unidades o aun una sola de ellas. España ha construido recientemente una moderna unidad oceanográfica digna de parangonarse con las más modernas de los países donde la investigación pesquera tiene un alto rango y consideración. El "Cornide de Saavedra", que este es el nombre de este barco español, es una magnífica unidad de 57 metros de eslora, capaz para grandes travesías, estando estupendamente preparado para albergar cómodamente no sólo la tripulación, constituida por un experto capitán, con los oficiales y marineros altamente cualificados, así como el número correspondiente de científicos y técnicos para el desarrollo de las labores encomendadas en cada misión. Dado que el personal científico que habitualmente trabaja en estos barcos no tiene una gran experiencia o hábito marino, las condiciones de habitabilidad son realmente muy adecuadas. Las condiciones de habitabilidad y comodidad del "Cornide de Saavedra"

hacen de este barco un lugar donde las duras tareas de investigación marina, tan diferentes de las efectuadas en los laboratorios de la costa, sean agradables dentro de lo que cabe, todo lo cual resulta en un aumento de su eficacia científica y práctica. En resumen, un lugar amable, en especial para aquellos que, ya sea por su profesión o por su vocación científica, se ven obligados a permanecer largas temporadas lejos del hogar y de su país.

En cualquiera de estos barcos, como en cualquier buque, los elementos de navegación son de primordial importancia. Quizá para un profano en la materia los elementos de navegación podrían dividirse en tres grupos: los encargados de la propulsión, los de control y las comunicaciones. El "Cornide de Saavedra" posee un sistema de propulsión de gran interés, pues, junto a los elementos principales o motores de propulsión, a los que hay que añadir los encargados de la producción de energía en sus diversas formas y servicios, posee un dispositivo especial acoplado al propio timón, que si por una parte puede servir de elemento de propulsión auxiliar, por otra contribuye muy eficazmente a la estabilidad en la situación del buque, cuando éste se encuentra parado desarrollando las labores de investigación que precisan para el éxito de su cometido de la mayor firmeza posible. Mediante este dispositivo, conocido con el nombre de **timón activo**, combinado con la adecuada acción de los motores principales, se consigue su principal objetivo que no es otro que el de mantener el buque prácticamente parado a pesar de las corrientes y el natural desplazamiento de las aguas.

Si las características náuticas del barco son excelentes tanto por lo que hace referencia a los dispositivos de control y localización como a las comunicaciones, las características en lo que atañe a los servicios específicos del barco, la investigación, son verdaderamente espectaculares. Pocos barcos disponen de tan amplios y modernos laboratorios como el "Cornide de Saavedra". Todas cuantas operaciones de la oceanografía clásica sean precisas realizar, tienen oportunidad en dicho buque oceanográfico. Pero hay mucho más y ello es quizá lo que más poderosamente llama la atención: posee un alto grado de automatización que va desde la determinación continua de las constantes físicas y químicas del agua del mar, tan interesantes para profundizar en el conocimiento del mundo marino, hasta la detección, también de forma continua, de la presencia y cuantificación de los cardúmenes de peces. Este último aspecto es de sumo interés por las consecuencias que debidamente trabajadas pueden representar de forma inmediata para el mejor rendimiento de nuestra polifacética flota pesquera. Los instrumentos ubicados en el "Cornide de Saavedra" son de gran sensibilidad y se hallan en la línea de los mejores aparatos existentes en los barcos de otros países. Aún más, en la actualidad estamos en trance de mejorarlos sustancialmente con el fin de que nuestro barco de investigación no quede, en ningún momento, desfasado en un aspecto de tanta importancia como es la investigación biológico-pesquera.

Sin el apoyo de tales investigaciones, la pesca es cierto que puede realizarse, pero no es menos verdadero que dicha pesca carece de las perspectivas y de los conocimientos básicos indispensables para su desarrollo próspero y racional, especialmente en la actualidad. Ya sea por las presiones de muchos países, ya sea por la escasez cada vez más notoria de los caladeros, resulta indispensable que esta actividad tan arriesgada como necesaria, se vea amparada por la adecuada base de investigación y tecnología. ■

SEÑAL DE ALERTA EN EL MEDITERRANEO

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Se han celebrado en la Casa Sindical las sesiones de la VI Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, a las que han concurrido representantes sindicales, autoridades de Marina, biólogos de los Institutos de investigación y gran número de asesores entre patronos mayores de las Cofradías Sindicales de Pescadores y componentes de los Cabildos.

El acto de apertura fue presidido por el delegado provincial de Sindicatos, don Javier Ansuátegui, que dio la bienvenida a los asistentes en nombre de los hombres del trabajo de Valencia, exaltó los valores humanos de los hombres de la mar y expuso la motivación de esta VI Reunión, manifestando que está en juego algo más que unos ingresos y unos salarios en relación con las riquezas del litoral, que no son sólo de los pescadores y que todos los españoles son conscientes del alto esfuerzo que se realiza. Estaban en la presidencia autoridades provinciales y representaciones de los hombres de la mar.

Seguidamente, don José Masip Cosin, secretario de la Comisión Permanente y presidente de su Comité Técnico, hizo un breve resumen de la reunión previa habida en el Sindicato Provincial de la Pesca de Valencia con los señores presidentes de los Sindicatos del litoral, en la que preferentemente se cambiaron impresiones sobre el aumento registrado en el esfuerzo de pesca en arrastre y la sentida necesidad de elevar el rango administrativo de la pesca a Subsecretaría.

Comenzaron los debates poniéndose el acento en el referido incremento del esfuerzo de pesca por lo que al arrastre se refiere, con los aumentos de potencias de las embarcaciones (del orden del 50 por ciento desde la campaña de los años 71-72) y del número de éstas, que, por otra parte, no han conseguido un aumento de capturas. Más bien éstas han descendido, por lo que aquellos incrementos de inversiones habrían resultado no rentables para la economía del país; la supresión de la veda total para la pesca de arrastre, que se venía respetando en primavera en las provincias de Castellón y Tarragona; la reducción a un solo bote de luz y 7.000 cd. internacionales de intensidad luminica, en la zona visible del espectro, por equipo de cerco; no poder aunar criterios entre las diferentes representaciones provinciales sobre problemas comunes...

El director general de Pesca Marítima se incorporó a las sesiones, tomando parte activa en las mismas y entablando contacto con los pescadores de este litoral, a los que debía, dijo, esta visita para conocer de cerca toda su problemática. Don Jaime Manuel y Piniés presidió el acto de clausura, exponiendo una panorámica general de la situación pesquera en conexión con los problemas de la economía del país y las previsiones estimadas para el IV Plan de Desarrollo.

Finalizada la Reunión, a la que también asistió el procurador en Cortes por los pescadores, don Modesto Rivera Franco, fue ofrecido un homenaje a don Fernando Marcitllach Guazo, ex director general de Pesca Marítima, haciéndolo en nombre de los asambleístas don Ramón Torres Muñoz, presidente del Sindicato de Barcelona. Don Fernando recordó las jornadas de la Asamblea para Ordenación de

la Pesca en el Mediterráneo, celebrada en Castellón en los años 69-70, de la que se derivó esta Comisión Permanente y su Comité Técnico, al objeto de seguir de cerca la evolución de la pesca en este litoral.

El director general, en nombre de la Comisión, agradeció a la Organización Sindical y al Excmo. Ayuntamiento de Valencia la hospitalidad dispensada.

La prensa de Valencia se ha ocupado extensamente de esta VI Reunión, estando presentes sus enviados en los debates habidos y entrevistando a los hombres de la mar. De entre los titulares destacamos: "La Comisión insiste en frenar el esfuerzo pesquero", "Castellón y Tarragona, sin vedas", "La pesca disminuye cada año en el Mediterráneo", "Falta un control del

esfuerzo pesquero y vigilancia de las vedas", "La culpa es de nosotros los pescadores, porque no ofrecemos a la Administración soluciones concretas y estamos divididos".

No ha faltado el lado humorístico. Por algo Valencia, entre otras muchas cosas buenas, es tierra de verdaderos artífices del humor. En "Levante", en su sección "El món per un forat" ("El mundo por un agujero"), con una simpática caricatura se aludía a los debates de la Reunión, terminando con las palabras: "Cal que es procure que crezca / el producte de la mar, / y aquell que isca a pescar... / que sapia lo que se pesca" ("Se ha de procurar que crezca / el producto de la mar, / y aquel que salga a pescar... / que sepa lo que se pesca"), que tiene su miga. ■ LUIS MILLAN ROCA.

ACUERDOS

En relación con los puntos del orden del día, se tomaron los siguientes acuerdos:

1 Sobre la modificación del art. 11 del Reglamento para la pesca con artes de cerco y luz artificial, se acuerda proponer se fije, por equipo, un solo bote de luz y 7.000 cd. internacionales de intensidad máxima luminica, comprendida en la zona visible del espectro.

El acuerdo ha sido tomado por mayoría, con el voto en contra de la representación de Tarragona (que estima excesiva la intensidad) y el voto condicionado de la representación de Barcelona, que entiende que debería, además, exigirse la inmovilidad de los posibles sistemas reflectores.

Este acuerdo lleva implícita su entrada en vigor en 1 de septiembre del año en curso.

2 Tras la lectura de los datos estadísticos sobre pesca de cerco presentados por la Secretaría, la

Comisión toma conciencia del estado actual de la pesquería.

3 La Comisión queda enterada de la exposición de la Secretaría relativa al desarrollo de la reunión del CGPM en Bulgaria, tomando nota especialmente de cómo los problemas pesqueros lo son, cada vez más, de ámbito internacional y cómo es preciso abrir los espíritus a una más amplia consideración de estos problemas y de sus posibles soluciones.

4 La Comisión toma conciencia de la gravedad que supone para un futuro no lejano el incontrolado aumento del esfuerzo de pesca, especialmente a causa del aumento del poder de pesca cifrado en la potencia de los motores.

A su vista se toma el acuerdo de proponer que no se autoricen nuevas construcciones ni aumentos de potencia. Caso contrario, habría de reconsiderarse todo el planteamiento y subsiguiente ordenación de la pesca en el

Mediterráneo, así como los deseos de algunos armadores de barcos pequeños que vienen solicitando, desde la primera reunión, aumentar sus potencias.

Ante la petición formulada por la representación de Castellón para suprimir su veda total de primavera, los vocales no se oponen a la misma y acuerdan informarla favorablemente. La representación de Tarragona presenta una moción en contra, si bien declara que en el caso de que la Administración hiciera suyo el acuerdo de la Comisión, solicita que también en su provincia sea suprimida de la veda.

En relación con la propuesta de Almería de prolongar la veda parcial hasta el 15 de octubre, y vista la adhesión de Málaga, que desea igual medida, la Comisión toma el acuerdo de solicitar que las provincias de Almería y Málaga puedan prolongar la veda parcial de fondos hasta el 15 de octubre.

(Sigue)

ACUERDOS

(Viene de la pág. anterior)

5 La Comisión hace suya la propuesta del Comité Técnico de no minimizar los problemas generales de orden pesquero y considera que resuelto el problema general, en su día, de acuerdo con la decisión tomada en el punto cuarto, estos problemas del reparto del esfuerzo de pesca se resolverían por sí mismos.

6 La Secretaría expone las dificultades que supone una estadística de garantía científica y estima que, pese a las posibles deficiencias de la que actualmente se lleva a cabo, las tendencias y valores relativos obtenidos pueden servir de orientación más que suficiente, si bien sería de desear mejorar este servicio y ampliarlo con un control de la biometría de los desembarcos, y a tal objeto sería conveniente potenciar y ampliar la capacidad del Comité Técnico.

La Comisión insiste en la necesidad de que, después de frenar el aumento del esfuerzo de pesca, será necesario reestructurar la flota de forma que el rendimiento económico y personal se vea sustancialmente mejorado, así como las condiciones de trabajo de las tripulaciones.

7 A) Veda marrajera.—Antes de fijar definitivamente una veda para la pesca de marrajera se hace necesario poseer mayor información, a cuyo fin la Comisión encarga al Comité realice las gestiones necesarias y solicite los asesoramientos convenientes para ello. En consecuencia, queda en forma provisional propuesta esta veda.

B) Arte de "mosca".—Se recomienda que el Comité Técnico solicite de los Sindicatos Provinciales de la Pesca e Institutos de Investigación informes sobre la influencia que el uso de este arte pueda tener sobre las poblaciones de peces, según la forma de utilizarlo y lugar de los lances.

C) Artes menores.—Se acuerda que, por el Comité Técnico, se recabe información y posibilidades de redactar un Reglamento para el uso de las artes menores en el plazo de un año, y siguiendo, en lo posible, la sistemática utilizada en el proyecto de Reglamen-

to propuesto por la Comisión Permanente de Galicia.

8 Comunicaciones recibidas.—Se da lectura a la presentada por Villanueva y Geltrú y Cambrils, en solicitud de que se autorice el cambio de los viejos motores de dos tiempos por sus equivalentes de cuatro tiempos

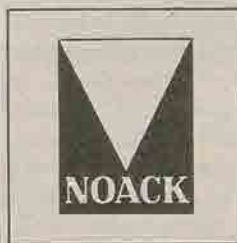
a los barcos de menos de 35 toneladas. Ante las dudas surgidas respecto de estas equivalencias, se decide que el Comité Técnico, convenientemente asesorado, informe sobre este asunto en la próxima reunión.

Se da lectura a la petición de Castellón en el sentido de establecer la veda de cerco, que tradicionalmente tenía lugar en aquella provincia durante los meses de invierno. Pero la Comisión, no encontrando razones válidas suficientes de tipo biológico y apareciendo dudosas las razones de

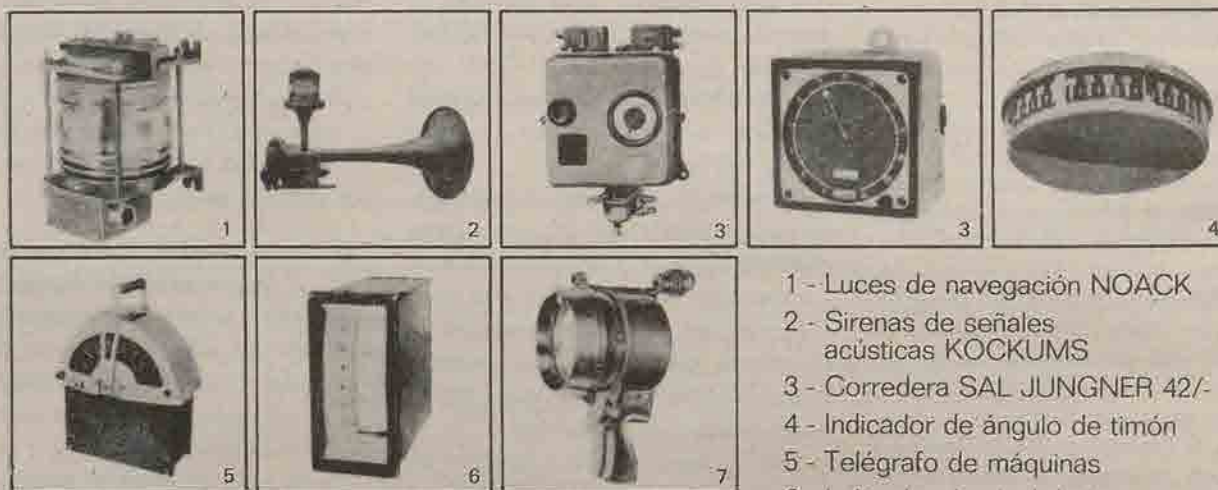
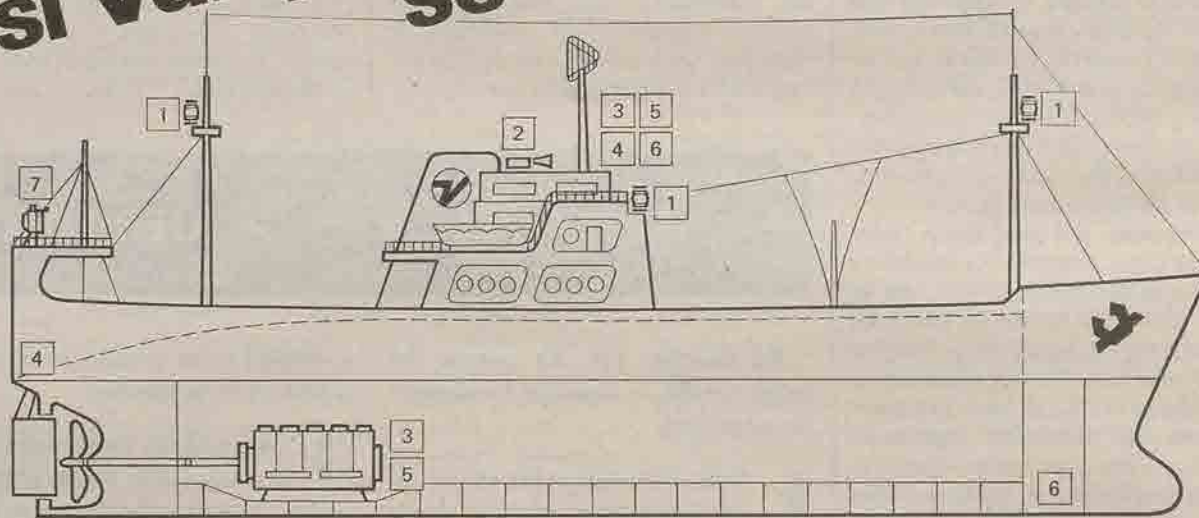
tipo económico, decide informar desfavorablemente la petición.

Ante la petición de Villanueva y Geltrú de solicitar que los horarios de cerco se establezcan por distritos, en lugar de por provincia, la Comisión entiende que acceder a ello supondría una atomización de las soluciones a problemas más amplios, y que, por tanto, no corresponde informarla favorablemente.

Ante el ofrecimiento de la representación de Murcia, se acordó celebrar la próxima reunión en Cartagena.



si Vd. quiere que su barco se vea y se oiga...



NIFE ESPAÑA, S. A.



Hermosilla, 117, MADRID-9 - Tel. 401 73-50
Télex. 23018 ANIFE E

- 1 - Luces de navegación NOACK
- 2 - Sirenas de señales acústicas KOCKUMS
- 3 - Corredora SAL JUNGNER 42/-
- 4 - Indicador de ángulo de timón
- 5 - Telégrafo de máquinas
- 6 - Indicador de nivel de tanques
- 7 - Linternas. Proyector de salvamento y señales

PROPUESTA: PROHIBIR LA PESCA DE ATUNES QUE PESEN MENOS DE 6,4 KILOS

Bajo la presidencia del doctor I. Malick Dia, del Senegal (y del profesor M. Pinto Paiva, de Brasil, al comienzo de la reunión), se celebró en Madrid, en el hotel Don Quijote, la tercera reunión ordinaria del Consejo de ICCAT. Además de las delegaciones de los países miembros, asistieron observadores de diez países no miembros, así como varias organizaciones internacionales.

Las reuniones del Consejo fueron precedidas por otras reuniones de carácter científico y técnico.

Durante la reunión de la Subcomisión 2, los Estados Unidos presentaron dos propuestas relativas a la conservación del atún (*Thunnus thynnus thynnus*). La Subcomisión estuvo de acuerdo en trasladar dichas propuestas al Consejo.

Conforme al Reglamento Interior, el Consejo decidió que deberían someterse estas propuestas a votación por correspondencia a la Comisión. En consecuencia, la Secretaría ha enviado el texto de las propuestas a los países miembros de la Comisión para que expresen su decisión. En el caso de que una mayoría de países vote a favor, las recomendaciones sobre medidas de conservación para el atún serán oficialmente transmitidas a todos los países miembros de ICCAT. Si en un plazo de seis meses no se reciben objeciones, las recomendaciones entrarán en vigor.

PROPUESTAS

Las propuestas son las siguientes:

Primera.—“Que las partes contratantes tomen las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarco de atún (*Thunnus thynnus thynnus*) con un peso unitario inferior a 6,4 kilogramos.

No obstante la disposición anteriormente señalada, las partes contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente atún con un peso inferior a 6,4 kilogramos, a condición de que dicha captura incidental no exceda del 15 por 100 del número de peces por desembarco de la captura total de atún de dichos barcos o su equivalencia en porcentaje en peso.”

Segunda.—“Como medida preliminar, las partes contratantes que efectúan una pesca dirigida al atún (*Thunnus thynnus thynnus*) y aquellos otros que incidentalmente lo pesquen en cantidades importantes, tomen las medidas necesarias para limitar la mortalidad de pesca del atún a los recientes niveles, durante el período de un año.”

INVESTIGACION Y ESTADISTICAS

El Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS) se reunió bajo la presidencia del doctor B. J. Rothschild (Estados Unidos). En estas reuniones se ha resalta especialmente la importancia de la recogida de datos estadísticos, así como la necesidad de que todos los países partici-

pen en las deliberaciones científicas de ICCAT y presenten trabajos.

El Comité examinó los datos estadísticos. Se decidió que la Secretaría debería tomar parte más activa en la recogida de datos de capturas/esfuerzo y en el muestreo biológico de las flotas que operan con base en puertos extranjeros. Por lo tanto, se acordó intensificar la actividad en este sector.

En cuanto a las deficiencias en los datos procedentes de flotas que utilizan su propio país como base, las Oficinas Nacionales se han comprometido a mejorar la situación. Se recomendó que, en el caso de no cumplirse dicho compromiso, la Comisión debería autorizar a la Secretaría para llevar a cabo una colaboración directa en beneficio de las estadísticas, siempre que se obtenga previamente la oportuna autorización de las Oficinas Nacionales.

Otro punto importante debatido ha sido la posibilidad de contratar a un bioestadístico por la Secretaría, que estudie las mejores fórmulas de muestreo en los puertos, fijando unos niveles mínimos para las muestras.

REUNIONES

El secretario ejecutivo de ICCAT asistió a la reunión del Comité de Pesca de FAO (COFI), que se celebró del 15 al 22 de octubre de 1974, en Roma.

La IATTC (Comisión Interamericana del Atún Tropical) celebró su reunión anual y la reunión intergubernamental del 28 de octubre al 2 de noviembre de 1974, en Ottawa, Canadá. El secretario ejecutivo asistió en representación de ICCAT.

ICSEAF (Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental) ha celebrado una reunión extraordinaria de la Comisión en Vigo, España, del 9 al 19 de diciembre de 1974. ICCAT estuvo representada por el secretario ejecutivo. El secretario ejecutivo adjunto asistió a las sesiones del Grupo de Trabajo Científico de ICSEAF que han tenido lugar en Madrid, del 2 al 7 de diciembre de 1974.

PUBLICACIONES

Durante el año han sido distribuidas las siguientes publicaciones de la Comisión: Informe Bienal 1972-73, II Parte; Boletín Estadístico, Vol. 4; Colección de Documentos Científicos, Vols. 2 y 3, y Colección de Datos Estadísticos, Vols. 3 y 4.

RESUMEN DE CAPTURAS DE TUNIDOS EN 1973. ATLANTICO Y MEDITERRANEO
(Unidades: 1.000 toneladas)

	TOTAL	Rabil	Atún	Atún del Sur	Albacora	Pájudo	Listado	Bonito	Melva	Carlia	Pez espada	Marlin	Bacoreta	Otros
Total	374,2	89,7	12,1	6,5	76,2	41,1	77,2	8,4	7,7	12,8	15,9	5,7	0,9	20,0
Atlántico	355,2	89,7	8,8	6,5	76,2	41,1	77,2	4,2	4,4	9,6	11,7	5,7	0,2	19,9
Mediterráneo	19,0	—	3,3	—	—	—	—	4,2	3,3	3,2	4,2	—	0,7	0,1
Pelagres	124,8	29,1	1,2	6,5	45,7	27,3	1,0	—	—	—	4,3	5,0	—	4,7
Superficie	190,0	60,5	4,6	—	30,4	13,8	74,0	1,6	4,3	—	0,2	—	—	0,6
Barco de cebo	56,8	15,5	1,9	—	2,8	12,1	23,2	—	1,2	—	—	—	—	0,1
Cerco	102,7	44,9	2,2	—	—	1,7	50,4	1,2	1,8	—	—	—	—	0,5
Sin clasificación	30,5	0,1	0,5	—	27,6	—	0,4	0,4	1,3	—	0,2	—	—	—
Otros	59,4	0,1	6,3	—	0,1	—	2,2	6,8	3,4	12,8	11,4	0,7	0,9	14,7


Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES**

FLOTA

"Horus"	92.000 pies cúbicos
"Lago Negro"	90.000 pies cúbicos
Cádiz	Puerto Santa María
Avda. Generalísimo, 2	Muelle comercial s/n.
Tels. 27 46 50-27 46 54	Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa	Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA	Telex: 76036 OSA

JOSE SIBON PANTOJA

ARMADOR DE BUQUES DE PESCA EXPORTADOR DE PESCADO

Muelle Pesquero

Caseta 10

Tel. 23 36 30

CADIZ

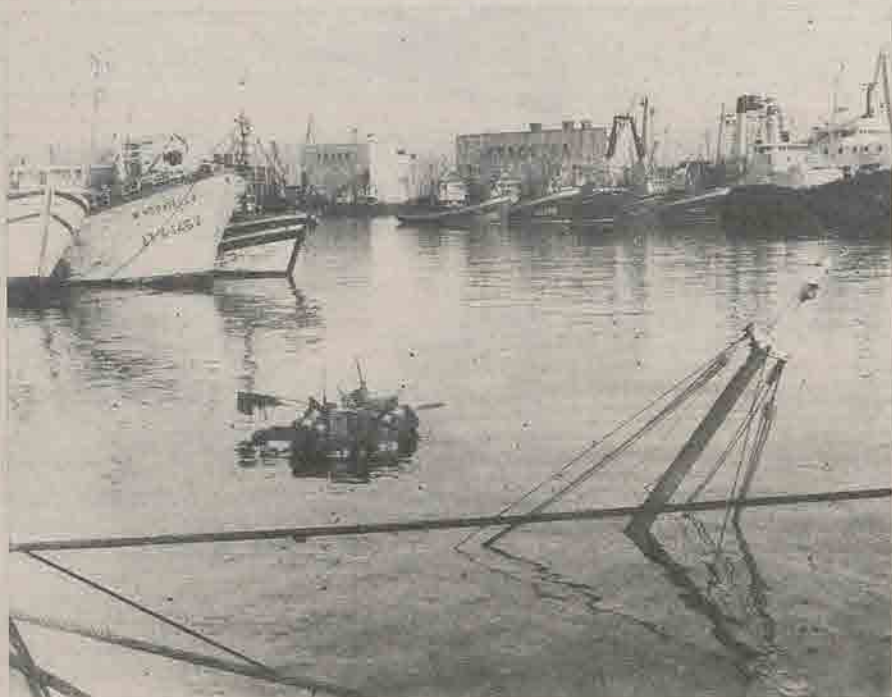
COOPERATIVA DEL MAR "SURATLANTICA"

SUMINISTROS NAVALES
PARA PESQUEROS

SERVICIOS EN LONJA DE
PESCADOS

Glorieta Norte. Teléfono 21 41 67

HUELVA



PESQUERO HUNDIDO

A consecuencia de un fuerte temporal se hundió en el puerto de Cádiz el pesquero "Santo Tomás", de la matrícula de Almería, del cual solamente puede verse en la fotografía uno de sus palos, que emerge del agua. Posteriormente, la embarcación fue puesta a flote por medio de una potente grúa. (Foto: CIFRA.)



CAMPEON DE PESCA SUBMARINA

ALMERIA.—El subje provincial del Movimiento, señor Consuegra López, en representación del señor gobernador civil, hace entrega al campeón del II Concurso Nacional de Pesca Submarina de Invierno del trofeo al mayor número de piezas conseguidas. El campeón de este concurso es José Amengual, campeón del mundo de la especialidad. (EUROPA PRESS)

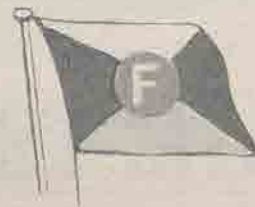
COOPERACION PESQUERA HISPANO-CHILENA

La concesión de facilidades a los buques españoles para que desarrollen sus actividades pesqueras en aguas de Chile y la aportación técnica y económica española al sector pesquero de aquel país, han sido consideradas como los procedimientos más idóneos para establecer una cooperación hispano-chilena en materia pesquera tras una reunión de trabajo mantenida en la sede de la Subsecretaría de la Marina Mercante por los integrantes de la misión económica chilena que actualmente visita España.

En la reunión, a la que asistieron el titular de la Subsecretaría, almirante Enrique Amador Franco, y el ministro de Coordinación Económica de Chile, Raúl Sáez, así como los directores generales de Pesca Marítima, Política Comercial y representantes de la Agrupación de Buques Congeladores, se ha considerado la conveniencia de iniciar previamente una campaña exploratoria para evaluar los recursos pesqueros chilenos, bajo unas condiciones especiales, dados la naturaleza de la misma y el interés que supone para el país andino dicha evaluación.

Los armadores españoles expusieron el interés que para ambas partes supondría que tripulantes y técnicos chilenos embarcasen en los pesqueros españoles que pudieran ser autorizados a faenar en aquellas aguas, y los miembros de la delegación chilena, por su parte, destacaron su interés por las técnicas españolas de cultivos marinos, dada la gran riqueza de marisco que existe en sus aguas costeras.

En la reunión, que transcurrió en un ambiente de sincera cordialidad, se consideró la conveniencia de encauzar toda posible cooperación en materia pesquera, dentro de un marco jurídico apropiado entre los Gobiernos de ambos países, y se concluyó que dicha cooperación podría comprender fundamentalmente los epígrafes de extracción de cultivos marinos y de algas e industrialización y comercialización de recursos vivos del mar.



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.

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

Teléfono 81 07 16

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)

DE ESPECIAL INTERES PARA MARINOS EMIGRANTES

LA SOLICITUD DE REAJUSTE DE IMPUESTOS

DÜSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Para el emigrante español en Alemania, todavía con el sabor del turrón en su paladar, llega en estas mismas fechas el "trago" que deja regusto a vinagre al que no sabe rellenar la enrevesada solicitud de reajuste de impuestos, que esa es la traducción de la rebautizada en "emigrantils-prache" estoys (en Kartoffelsprache, Steuer).

Como todos los años, sigo machacando que es bastante discriminatorio el que a los indígenas se les dé la facilidad de reclamar la devolución en su idioma y a los "Lastarbeiter", naranjas... que son del Sur.

Se les descuenta en alemán, se les exigen los certificados traducidos al idem, aunque sea obligada la expedición por las autoridades españolas y se les "facilita" el impreso de solicitud, ¡naturalmente!, en... idem. Total, que si ya de por sí hay que saber latín para rellenarlo, los extranjeros deben dominar además el tudesco.

Pero no esperemos que precisamente en este año, no sé si de nieves, pero seguro que no de bienes para los emigrantes, vayan a darse más facilidades.

Así es que trataremos de explicar lo mejor posible las distintas posibilidades de conseguir que nos devuelvan algo más, tanto como la más amplia información que conozco para el "relleno" de la solicitud.

Lo principal es no olvidar que el último día de presentación de las solicitudes es el día 30 de abril para los solteros y para aquellos casados cuyas mujeres no trabajen en Alemania. Si trabaja el matrimonio en este país, caduca el 30 de mayo. Pasadas estas fechas, se pierde todo derecho a reclamación. Esta aclaración es muy interesante para nuestros marinos, a fin de que reclamen la carta de impuestos a la armadora si van a embarcar y no saben cuándo será el regreso o si éste acaecerá fuera de las fechas citadas. De no poder entregársela la armadora por no tenerla terminada, rellenar y firmar la solicitud a falta de aquellos datos que figuran en la "estoya" (carta de impuestos) y exigir a la armadora que los inscriba y certifique todos los documentos o certificados que se presenten y la solicitud al Departamento de Hacienda —Finanzamt— a que pertenezcan.

En la primera cara del impreso de solicitud escribir *claramente* nombre y dirección, donde se quiera recibir la devolución a que haya derecho.

CERTIFICADOS QUE SE DEBEN PEDIR Y PRESENTAR

- Certificado del alcalde del lugar de residencia de la esposa, en el que conste que vive en su vivienda en España.
- Certificado de tener a su cargo a padres, padres políticos o hermanos menores, expedido igualmente por el alcalde. Acompañar a estos certificados resguardos de giros postales o bancarios del dinero remitido.
- Billetes del viaje a España.
- Certificado de las cuotas abonadas al Sindicato alemán.
- Certificado de gastos de colegio de los hijos.
- Recibos del seguro del coche si se tiene en Alemania. Si se necesitara éste —personal de tierra, muelle y talleres— para trasladarse de la vivienda al trabajo, número de kilómetros entre ambos lugares, así como certificado del número de días que permanece más de doce horas, por asuntos laborales, fuera de su residencia.
- Certificado de padecer alguna enfermedad que haga necesaria una dieta especial, expedido por el médico que le atiende.
- Certificado de gastos por estudios profesionales cursados en el año 1974.
- Certificado de gastos por fallecimiento de alguna persona que se hallara a su cargo, acompañado de la partida de defunción.

- Certificado de algún crédito solicitado, con expresión de los intereses del mismo.
- Certificado de la cantidad abonada a quien le rellenó la liquidación 1973, si era persona autorizada a hacerlo.

CARTA DE IMPUESTOS

Muy importante es comprobar si la Carta de Impuestos es la que nos corresponde; veamos:

- Clase 1 (eins): Solteros o casados sin hijos si la mujer reside en España.
- Clase 2 (zwei): Casados cuya mujer resida en España.
- Clase 3 (drei): Casados con la mujer en Alemania y sin que ella trabaje.
- Clase 4 (vier): Casados con la mujer trabajando en Alemania.
- Clase 5 (fünf): Casados con la mujer trabajando en Alemania y teniendo el marido clase 3 (drei).
- Clase 6 (sechs): Solteros o casados que trabajen en dos empresas a la vez para la segunda empresa.

En el caso de haber abonado impuestos por clase equivocada, hacerlo constar en la solicitud, demostrándolo con el correspondiente documento (Libro de Familia, certificado del alcalde o del Ayuntamiento alemán si la familia reside en Alemania).

Tan importante es igualmente asegurarse de si figuran el número de hijos que se tienen, menores de dieciocho años y, de faltar alguno, pedir la Fe de Vida y presentarla, haciéndolo constar también en la última cara del impreso.

Si pasaran de dieciocho años y se encontraran estudiando o sin trabajar, certificado del alcalde y anotarlos, como en el caso anterior, en la última cara.

CONSEJOS UTILES

Y después de haberos citado esos conceptos más comunes, pasaré al capítulo de recomendaciones:

- Que acudáis a que os rellene la solicitud el asesor laboral que os coincida más cercano, quien, además de hallarse capacitado, no cobra ni un "pfenige".
- Que huyáis de "especialistas", compatriotas o no, sin más título que ése, expedido por ellos mismos.
- Que en cualquier caso certifiéis el envío de la solicitud a Finanzamt, por si las... pérdidas.
- Que de regresar a España antes de cobrar os dirijáis a Finanzamt, comunicando vuestra dirección en nuestra Patria.
- Que en ningún caso, pero que ni... "betrunken", acudáis a quien os paga la "estoya" en el acto. En el mejor de ellos, si os dan 600 es porque os corresponden 1.000. En el peor de los

idem, si se equivocan, recibiréis la carta de un Banco (callo el nombre por no hacerle "propaganda" gratuita) en el que os reclaman la diferencia más los intereses, pues, entre los papeles que os dan a firmar, uno de ellos es una solicitud de crédito al Banco ese. A estos Juan Palomo debíais "cazarlos" como merecen.

Creedme que he hecho todo lo imaginable por aclarar en una sola carta el mayor número de supuestos que pueden darse en estas endemoniadas solicitudes, pero si aún os queda alguna duda, no dejéis de dirigiros a nosotros, ya que para eso estamos. Y ¡felices fiestas, un alegre 1975 y un aún mejor 2075! ■

DISCRIMINACION EN EL SEGURO DE PARO

DÜSSELDORF (De nuestro corresponsal).— Otra discriminación. Y esta es clara, indisculpable y ridícula. Antidemocrática por burocrática. Aparte de lo que supone de abuso de poder: "usted paga como cada indígena, pero no tiene ningún derecho, porque..." El porqué lo analizaremos después de especificar a qué nos referimos con los anteriores calificativos, capidismuinidos por aquello de no tener a mano el "Diccionario Secreto", de Cela.

Escribimos sobre el Seguro de Paro de los marinos extranjeros en mercantes de bandera alemana, y concretaremos por qué nos interesa, particularmente y por el Convenio hispano-alemán, lo que supone la negativa a los beneficios de aquel Seguro para nuestros marinos.

Resulta que éstos abonar, les desquitan —quieran o no— de su sueldo, una cantidad para el Seguro de Paro en igual cuantía que a los marinos alemanes. Lógicamente, y dentro de las más normales reglas de Derecho —así con mayúscula—, tendrían opción al Subsidio de Paro como sus colegas alemanes. Pues, no señor; si quedan parados..., a casa o a esperar barco a cuenta de su bolsillo, mientras los nativos cobran, siendo solteros, aproximadamente el 60 por 100 de sus haberes (a partir del 1975, el 70 por 100 o más) y 12 marcos semanales (250 pts) por la mujer y cada hijo, si la tienen y los tienen.

¿Por qué se lo niegan? Doña Burocracia contesta, ateniéndose a sus disposiciones (¿de antes de la emigración, quizá?), que no puede concederse el Seguro de Paro a quienes no dispongan de permiso de estancia en el país. De acuerdo; pero resulta que los marinos no están incluidos en las Ordenanzas que regulan ese permiso y, por lo tanto, no pueden solicitarlo, ¡ni aun queriendo! ¿Olvido? ¿Yo qué sé! El caso concreto es que el "permiso de estancia" se instituyó con el fin de acabar con el "schwarz Arbeit" (trabajo negro), es decir, con los trabajadores incontrolados, y, según el Decreto, "contratados a bajo precio por empresas de mala fe, en perjuicio de los trabajadores contratados de acuerdo con la legislación laboral alemana, de los nacidos en la nación y en el suyo propio". O sea que, según la disposición gubernamental, se trata de proteger a unos, a otros y, en suma, a todo obrero.

De los marinos españoles enrolados en buques alemanes no puede hablarse de "trabajo negro" ni de "ilegales", ya que se hallan debidamente registrados, no sólo en las armadoras, sino en los departamentos de Hacienda, sobre todo la Sección de Impuestos, Oficinas de Trabajo, Sanidad y otras, etcétera.

¿Les extraña ahora el "ridícula" del empecio? ¡Naturalmente! Debía haber escrito imbécil. Abuso de poder: ¡Tú pagas y se acabó! Contra democracia y burocracia para trabajadores no quiero lomar, querido Goethe.

... PERO PAGAN LA CUOTA

Pero si lo leído, para quien se haya atrevido y no vomitó, tiene poca explicación, díganme ustedes, expertos en todos los Derechos, aun el de la ONU o UNO, según el país, ¿qué les parece que esta aplicación de los idem haya sido declarada injusta por el Tribunal Social de Segunda Instancia de Hamburgo y... la Oficina de Trabajo haya presentado recurso contra esta sentencia que deberá ser ratificada o denegada, cuando le toque el turno, ante el Supremo? Mientras tanto, españoles y demás extranjeros siguen —deben y tienen— pagando esa cuota para ese Seguro al que no pueden optar.

Yo me pregunto ahora: ¿Se puede documentar ese recurso sin hacer una novena a Santa Burocracia? No. Con el apoyo de esa Santa, a lo peor, sí. Pero, ¿no sería una demostración del fallo de la misma al no haber tenido en cuenta la rama mercante? ¿Y en ese caso? Sin embargo, lo que más me duele: ¿cómo es posible que el "Arbeitsamt" (Oficina de Trabajo), que rellena todos los huecos libres y no libres con "slogans" como el de "Acude a la Oficina de Trabajo en tus dudas, para informes, para cursos, para capacitación, para... todo", enmarcados e impresos con las mejores, más caras y modernas técnicas publicitarias, televisión incluida, sea incapaz de comprender la injusta anomalía de esta situación que no debió llegar nunca, y mucho menos a segunda instancia, y que debió paliar en principio ella misma?

(Pasa a la pág. siguiente)

DESASTRE EN LA BAHIA DE BANTRY: SE VERTIERON 2.500 TONELADAS DE CRUDO

NECESIDAD DE UNA CAMPAÑA NACIONAL PARA QUE "SE CONOZCA" EL MAR

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El gran acontecimiento del mes pasado fue la caída al mar, en la bahía de Bantry, en el Condado de Cork, de más de 2.500 toneladas de crudo, resultado de la negligencia de un miembro de la tripulación del petrolero liberiano "Universe Leader", de 85.500 toneladas. El petrolero había llegado al terminal de la compañía Gulf Oil, Whiddy, en la bahía de Bantry, para cargar 83.000 toneladas de crudo, con destino a la refinería española.

Al principio, los dirigentes del gran terminal (desde donde la compañía distribuye el crudo a sus refinerías europeas) dijeron, y probablemente creyeron, que la pérdida de petróleo había sido de unos centenares de litros solamente. Pero poco a poco se hizo clara la enormidad del desastre sufrido por las aguas de una de las bahías más lindas de Irlanda, quizá de toda Europa. El suceso despertó todas las sospechas, a medio enterradas después de las ásperezas discusiones de los primeros meses, hace más de seis años, del acuerdo entre la compañía Gulf y el Gobierno irlandés, sospechas de que quizá Irlanda hubiese cedido, a cambio de algunas veintenas de puestos de empleo, algo de mucho más valor. Sobre todo se decía que había sido un error muy serio, por parte del Gobierno irlandés de entonces, no haber establecido en Bantry una autoridad portuaria. Sin aquella autoridad, la compañía petrolera misma controlaba las entradas y salidas de buques, y todas sus maniobras en la bahía. Más importante, mientras que el puerto petrolero británico Milford Haven, semejante al de Bantry, ganó en el año 1972 no menos de 948.000 libras en derechos portuarios. La economía irlandesa se enriqueció de un tráfico de 24.500.000 toneladas de exactamente nada (a excepción de dichas veintenas de empleos).

A pocos días del desastre, el ministro de los Transportes y de la Energía, el señor Barry, anunció que iba a presentar al Parlamento una proposición de Ley para el establecimiento de una autoridad portuaria en Bantry. Se cree que la autoridad entrará en funciones durante la primera mitad del año que viene, pero se discute vivamente todavía cuánto tiempo pasará antes de que los pescadores de Bantry (a quienes la Gulf ha prometido una amplia compensación) pudiesen volver a su vida acostumbrada. Hay también la cuestión

del daño hecho a la belleza natural de los alrededores de Bantry. Esta fue la vigésima tercera vez que se perdió petróleo crudo en las aguas de Bantry desde la iniciación del terminal, y se habla mucho de la posibilidad de otra Ley que aumentaría precipitadamente la multa pagable a cada incidente de este tipo.

● Anunció el ministro de la Defensa Nacional que comenzará en el próximo futuro la construcción de un nuevo bloque guardacostas de la clase "Deirdre", la unidad más importante de la pequeña Marina defensiva irlandesa. Se espera que la construcción tendrá lugar en un astillero irlandés.

● El Instituto Marítimo Irlandés sigue preparando, en la antigua iglesia anglicana de la Marina británica, en Dun Laoghaire, el Museo Marítimo Nacional de Irlanda.

● A fines de noviembre habrá, bajo el patrocinio del Consejo Nacional de las Ciencias, un simposio importante en Dublín, para el desarrollo de los recursos marítimos de la nación. Asistirán expertos de Noruega, Alemania y Francia, y se espera que, después de generaciones de olvido, el pueblo irlandés va, al fin, a abrir los ojos sobre las enormes posibilidades de enriquecimiento nacional que le ofrece el mar que nos circunda. Al mismo tiempo, fue anunciado que el depósito de gas natural encontrado bajo el mar, a pocas millas de Kinsale, en la costa meridional del país, es de una grandeza mediana, y suplementará muy útilmente a la producción de electricidad en nuestro país durante muchos años; pero a un precio bastante elevado —el derecho de buscar gas y petróleo en aquellos parajes fue cedido en 1959 a una compañía americana por la suma ridícula de 500 libras—.

La única entrada en Dublín de buque español es la de nuestro antiguo amigo el "Bayren". ■ J. C. I.

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Hubo en Dublín una conferencia importantísima sobre la explotación de las posibilidades marítimas de este país. Como resultado de un congreso que tuvo lugar hace dos años y medio, en el cual participaron representantes de organizaciones y compañías comerciales interesadas y de varios Departamentos de Estado, el Consejo Nacional de la Ciencia en Irlanda preparó un largo documento, donde fueron examinados varios aspectos del tema. En el verano, el documento fue presentado a la OECD, que designó tres expertos para que lo examinasen y viajase a Irlanda para investigar por sí mismos en el país las ideas sugeridas por los oficiales del Consejo Nacional de la Ciencia. Los tres expertos elegidos fueron el doctor Finer Sollie, de Noruega; el profesor G. Hempel, alemán de Kiel, y el capitán de Navío C. Riffand, de la Institución Oceanográfica de Brest, Francia. Después de sus lecturas y de sus viajes a Irlanda, decidieron que cuestiones debían presentarse a una conferencia de los personajes más interesados del país.

Estas cuestiones se llevaron, pues, a la conferencia. Una vez formuladas, los primeros en contestar fueron altos oficiales de diversos Departamentos de Estado, que dijeron lo que se preparaba bajo sus auspicios para complementar las sugerencias contenidas en el documento. Después de hablar los funcionarios, tuvieron los otros expertos marítimos la posibilidad de desarrollar sus ideas. Lo interesante fue que pareció, desde la primera media hora de la conferencia, una división aguda entre el punto de vista oficial y el de los otros expertos. Estos se mostraron convencidos de que los planes de los funcionarios fueron tímidos e insuficientes, careciendo totalmente de imaginación y de práctica.

Creen muchos de los expertos marítimos irlandeses que se necesita sobre todo un Departamento de la Marina para coordinar un verdadero programa de desarrollo marítimo. Se cree también que la Marina de defensa debiera transformarse en algo mucho más parecido a la Guard Coast canadiense, exenta de la hegemonía actual del Ejército sobre todas las cosas navales, y encargada de coordinar los servicios de socorro alrededor de las costas, de los faros, de la protección también de los tesoros de la arqueología marítima que roban sistemáticamente en la actualidad verdaderos piratas de varias nacionalidades y, por supuesto, de la Policía de las aguas territoriales irlandesas. Se cree además que hay que reclutar a muchos científicos aducados en las ciencias marinas entre los rangos administrativos del Estado. Pero lo que, sobre todo, se necesita en Irlanda es una fuerte campaña de educación del público irlandés respecto a este mar que se ve, por tiempo normal, desde cada cima del país, pero que queda tan desconocido para la gran mayoría de los irlandeses. La responsabilidad de las escuelas y las Universidades es enorme: ciudadanos interesados desde su niñez por el mar harán sin duda que el Estado irlandés se aproveche de su posición marítima y de las riquezas que abundan en las aguas de sus alrededores; sin ellos, ningún programa marítimo logrará éxito.

UN MARINO ESPAÑOL

Me referiré ahora a un acontecimiento que demuestra con claridad la hermandad tradicional que une desde hace tantos siglos a los marineros de España y los de nuestro país. A las dos de la mañana, con un viento fuerte, fuerza 6 y a veces 7 del Noroeste, recibió el secretario honorífico de la estación de la lancha de socorro de la bahía de Dublín (este corresponsal) un mensaje: Había a bordo de un petrolero extranjero, demasiado grande para entrar en el puerto de Dublín, un marinero muy enfermo, y se pedía la salida de la lancha. Por si se trataba de un marinero que hablaba español, el secretario (que acostumbraba a dirigir los servicios desde la estación) decidió acompañar a la lancha, con el médico, a quien había llamado una vez establecida la necesidad de salir. Durante el viaje, de doce millas, pude ponerme en contacto con el capitán del petrolero, el "Río Barima", liberiano, registrado en Monrovia, pero armado por una compañía norteamericana. Descubrí que todo el equipaje del "Río Barima" (barco de unas 40.000 toneladas) era español. Llegada la lancha a sotavento del petrolero, el médico y yo tuvimos que subir a bordo por una escala de cuerda. Hablamos allí con Luis González, de Santander, maquinista, que sufría de perforación de apéndice. Era preciso bajar al enfermo en la camilla de la lancha, tarea que exigió toda la ligereza marinera del equipaje de la lancha cabeceando sin cesar. Muy penoso el viaje de vuelta a Dun Laoghaire para el pobre marinero, que mostró, sin embargo, un coraje ejemplar, del cual se habla siempre en el puerto. Una ambulancia esperaba, y en ella, después de una hora de fuertes sacudidas en la pequeña lancha (13,5 metros), fue llevado al hospital de St. Michael, donde fue operado con éxito. Todos los del hospital hablan con admiración de este marinero español que, por su valor y su cortesía, se ha hecho muy popular. Y nosotros, en la estación de lancha de socorro, no vamos a olvidar a este huésped ni la carta de reconocimiento recibida, no de la compañía de navegación liberiana, sino de la mano de su excelencia el embajador de España en Irlanda. ■ J. C. I.

ALEMANIA: SEGURO DE PARO

(Viene de la pág. anterior)

Si fuéramos mal pensados, y cosas como éstas obligan a ello, supondríamos que se trata de barrer "pa" casa. Mas, de acuerdo con estadísticas que obran en nuestras manos, vemos que solamente el 10 por 100 de lo percibido con cargo al Seguro de Paro, y en casos de excepción desconocidos o casi desconocidos, salvo la anterior crisis y ni siquiera en la actual se dedican al pago de este subsidio por no ser necesario, no nos queda más remedio que huir de aquellas malas ideas.

La solución lógica sería que la OTV, que tanto está haciendo y descubriendo, sin distinción de nacionalidades, diera las oportunas órdenes para que los marinos extranjeros depositaran el importe que les descuentan para el Seguro de Paro en un Banco hasta que llegara la decisión del Supremo y, en caso de serles desfavorable, les fueran devueltas todas las cuotas abonadas por ese concepto desde el primer día que las satisficieron.

Se que este artículo va a resultar duro, pero mi deseo es que resulte claro. La injusticia referida es aún más diáfana, y no pienso disculparme, pues desde la primera colaboración he tratado de ayudar a nuestros marinos, lo que seguiré haciendo hasta tanto lo estimen oportuno, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

PARA QUE ATRAQUEN LOS BUQUES NORTEAMERICANOS

UN MUELLE DE HIELO EN LA ANTARTIDA

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal JOSE MARIA CARRASCAL).—Estoy seguro de que hay capitanes españoles que han atracado sus barcos a todo lo atracable y aun a lo no atracable, en caso de necesidad, pero dudo que alguno lo haya hecho a un maldón de hielo. No me refiero a uno recubierto por una buena capa de hielo, sino a un maldón enteramente de eso, de hielo, sin piedra o cemento debajo.

Pero un gigantesco cubo de hielo, con una superficie superior tan grande como un campo de fútbol, ha sido construido en la Antártida, después de una serie de intentos fallidos, para que sirva de muelle a los buques que llegan a abastecer a las diferentes bases que los americanos tienen en aquellas latitudes. Hasta ahora van ya desembarcadas en él casi 50.000 toneladas, que desde allí se llevan, en camiones, hasta la base de McMurdo Sur.

Por fortuna, no hay que temer a la escasez de petróleo, pues la Armada USA ha conseguido perforar el suelo hasta encontrar una buena bolsa de "oro negro", que da para las necesidades de toda clase de energía.

El gigantesco cubo de hielo se "fabricó" aplicando sucesivas capas de agua oceánica sobre una plataforma cuadrangular, a la que se había rodeado de unas paredes, también de hielo, a modo de una piscina donde todo, el contenedor y lo contenido, era de este material. Se necesitaron hasta 27 pies, unos nueve metros, de grosor para que los ingenieros considerasen que podía servir de muelle.

El emplazamiento exacto del, sin duda, más original lugar de atraque del mundo está en Winter Quarters Bay, llamada así porque allí paso, con su buque "Discovery", Robert Falcon Scott el invierno de 1902, camino del Polo Sur. Sólo de tarde en tarde, y aquella fue una, aquellos parajes quedan abiertos de forma natural.

Ahora es el rompehielos "Staten Island" quien se encarga de ello, a base de recorrer las 17 millas que separan el nuevo atracadero de aguas navegables.

No fue un trabajo fácil su construcción. Durante seis meses, 156 hombres se dedicaron a extraer agua de las capas profundas del océano y echarla sobre el gigantesco barreño de hielo que habían dispuesto.

Luego, con el cubo ya hecho y unido a la bahía, también helada, hicieron en aquella capa un agujero de cinco centímetros cada medio metro, con la esperanza de que cuando llegase el "Staten Island" pudiese separar, por aquella línea de puntos, el cubo del resto. Por desgracia, cuando se intentó, el cubo de hielo empezó a agrietarse por diversos lugares, amenazando partirse en varios pedazos.

Ingenieros de la Navy llenaron las grietas con polvo y ceniza volcánica que había expulsado el vecino monte Erebus, y sujetaron las distintas partes con cables de acero. Hoy, el entero cubo está recubierto con una capa de un pie de material volcánico que permite la circulación de camiones.

En cuanto al muelle en sí, se ha mostrado tan eficiente como los tradicionales, y el carguero "Towle", que es a quien se ha encargado de la misión, va y viene con regularidad, acompañado, en su última etapa, del rompehielos, cuando se juzga necesario. En el muelle de hielo se han dispuesto una serie de postes verticales, que sirven de bitas. Sólo con imaginarse que antes, para descargar, los buques tenían que hacerse un hueco en la normal capa de hielo, y dejar las mercancías sobre él, con el peligro constante de que se rompiese, llevándose a cuantos hombres, material y mercancías tenía encima, se comprende el enorme alivio y adelanto que representa este muelle de hielo artificial.

Desde Winter Quarters Bay se abastece, como hemos dicho, a las diversas bases americanas en el Antártico, incluida la que tienen en el mismo Polo Sur, que está convirtiéndose rápidamente en una "city", con un edificio de 20 metros de alto y 50 de ancho, más otros tres prefabricados, donde se albergan, junto a los equipos, laboratorios, observatorios, oficinas y facilidades para hacer frente al invierno polar.

GRAVE SITUACION EN LA ECONOMIA PESQUERA

HACIA EL CRAC PRODUCTIVO

LISBOA (Especial para "Hoja del Mar", por ALBERTO MIGUEZ).—Nueve meses después del golpe de Estado que derribó el régimen de Marcelo Caetano, Portugal sigue buscando angustiosamente su rumbo. Dentro de dos meses el país irá a las urnas para escoger una Asamblea constituyente que redacte una Constitución. Ocho meses después deben celebrarse las elecciones legislativas de las que saldrán un Presidente de la República y una Cámara legislativa.

Pese al período provisional en el que el país se encuentra, se ha elaborado un Plan Económico de Emergencia, en el que se contemplan las líneas generales del desarrollo social y económico con una previsión que se extiende a tres años. Muchos han sido los comentaristas que consideran "excesiva" una planificación a tan largo plazo, sobre todo cuando todo se halla pendiente de la voluntad popular, expresada en las urnas.

El Plan, calificado por algunos de "reformista y no revolucionario", afronta todos los aspectos conflictivos de la realidad portuguesa en su vertiente económica. Y dedica bastantes páginas a los problemas pesqueros. También aquí el reformismo del proyecto se evidencia.

POLITICA ANTIMONOPOLISTA

La política enunciada por el Programa del Movimiento de las Fuerzas Armadas portuguesas insistía mucho en la "dirección antimonopolista". No hay palabra más usada —y, seguramente, peor entendida— en el Portugal de hoy. Para muchos teóricos, las grandes empresas de producción pesquera y conservas eran un ejemplo típico de estructura monopolista. Y naturalmente, los primeros ataques fueron contra ellas. Se comenzó con una "depuración a fondo" entre los dirigentes de algunas compañías que habían mantenido relaciones demasiado estrechas con el que fue "hombre fuerte" de la industria pesquera portuguesa, el almirante Henrique Tenreiro, hoy encarcelado. Siguió después una ola de huelgas y plantas que paralizaron no pocas de las empresas conserveras del Norte. La marea reivin-

dicativa alcanzó también a los pescadores de los puertos de Matosinhos, Povo do Varzin, Vila do Conde, etc. Hasta que le llegó la hora a los puertos pesqueros de importancia en la contratación.

La situación fué agravándose poco a poco y, pese a la extraordinaria labor del doctor Mario Ruivo, director general de Pesca y gran experto internacional, no lleva trazas de arreglarse. Según algunos especialistas en economía pesquera, la situación actual podría degenerar en un auténtico crac productivo, si no se ponen los medios para evitarlo a corto y a largo plazo.

MEDIDAS INMEDIATAS

Tal vez por ello, el Plan de Emergencia contemple a corto plazo medidas de aplicación inmediata, tales como créditos a pequeña y mediana pesquera, apoyo a las cooperativas de pescadores, sindicalización unitaria de los trabajadores de la mar, aplicación de un "cuaderno paritario" en las escalas salariales, etc. A largo plazo, el Instituto de Investigaciones y Planificación pesquera prepara ahora medidas de alcance para revitalizar el sector: la modernización de la flota pesquera, cooperación con otros países en la explotación y producción, formación profesional, financiación de empresas mixtas, etc.

Las medidas a corto plazo sólo podrán aplicarse si se afirma un clima de tranquilidad y paz social, afirman los expertos. O si, como quiere el Gobierno, la campaña para aumentar la productividad da los resultados apetecidos. Miles de carteles advierten a los portugueses que "el trabajo es el corazón de Portugal. ¿Qué ocurrirá si este corazón se para?"

ATRAPADOS

La imagen nos la trae la agencia Europa Press desde Finlandia. Todos los años por estas fechas, "Hoja del Mar" recoge el documento gráfico de los rigores invernales en tierras del Norte. Ahora son estos buques finlandeses, atrapados entre la nieve y el hielo, sin posibilidad alguna de salir de los muelles.



BARRERAS DE TORRES PETROLIFERAS

La subida del río Zaire no ocasionó ningún contratiempo, y ningún hecho que merezca mención alteró tampoco el buen curso de la carga y descarga. Dejamos en el muelle lo que traíamos y cargamos algo de café, no mucho, estando al día siguiente en alta mar con la proa puesta en dirección a Pointe Noire, el más importante puerto, y prácticamente único, de la República Popular del Congo.

El viaje, desde la desembocadura del río hasta Punta Negra, es corto, de ocho horas escasas de duración. Ponemos rumbo al Noroeste y, quedando atrás la desembocadura, tenemos por estribor la provincia de Cabinda, que pertenece a Angola. Esta costa, hasta unas cinco o seis millas mar adentro, está cuajada de torres de prospección petrolífera en busca de crudos. Las que han encontrado algo —que son varias— dan suelta al gas que se encuentra en el subsuelo marino provocando una llama semejante a una gigantesca antorcha, visible, por la noche, a muchas millas de distancia. El rumbo que llevamos nos obliga a pasar entre ellas e incluso, a veces, maniobrarlas, no sin dejarlas un resguardo mínimo de una milla. Las que no tienen llama están profusamente iluminadas con el fin de evitar colisiones, y para que no haya ningún género de dudas, tienen un sistema original: cuando un barco se acerca a ellas —como en nuestro caso—, todas a una se apagan, originando la lógica sorpresa de los pilotos que están de guardia, que de momento se encuentran perdidos sabiendo la existencia de torres, pero sin verlas. Antes de preguntarse el "¿qué hacer?", también todas a una, encienden una sola luz en el tope más alto, dando sucesivamente dos destellos cortos y uno largo, es decir, la "U" en el sistema Morse, y que, en el Código Internacional de Señales, significa: "Se dirige usted hacia un peligro". Después de un rato de dar este silencioso y luminoso aviso, vuelven a encender su alumbrado normal conscientes de haber cumplido con el reglamento.

Esta barrera de torres la atravesamos prácticamente "a ojo". Las luces de los faros de tierra no son visibles por culpa del reflejo rojo brillante que las numerosas antorchas proyectan sobre el cielo y el mar, dando un aspecto fantasmagórico y extraño a la noche, e impidiendo toda situación.

Pasada Cabinda, entramos en aguas de la República congoleña. El cambio de nacionalidad no implica precisamente cambio de panorama, las torres continúan surgiendo de debajo del horizonte, llegando hasta un par de millas de la entrada del puerto.

El puerto no es muy grande y nos vimos obligados a esperar un par de días fondeados. Teníamos que dejar unas superestructuras metálicas para la construcción de una refinería de petróleo, y un ingeniero español vino a bordo a hacerse cargo de ellas. Los estibadores trabajaron bien, y la misma tarde del día en que entramos estuvieron listos para hacernos nuevamente a la mar.

La ciudad de Punta Negra es silenciosa y triste. En la época colonial francesa debía de tratarse, aparte de una ciudad portuaria, de una villa residencial. Son numerosas las mansiones proyectadas para una sola familia que se alinean a lo largo de una sola calle, en ambas aceras y durante kilómetros. Las casas suelen ser grandes, de uno o dos pisos, con amplio jardín trasero, pórtico con terraza y lo que en tiempos pudo ser un rico exponente del amor francés a las flores, entre la puerta de entrada y la valla de separación con la calle. Hoy día esto es el vertedero de basura. Estas casas no han tenido ningún arreglo desde entonces y se encuentran en el estado deprimente y lógico después de tantos años de abandono, a pesar de estar habitadas.

Las construcciones nuevas son escasas, algún que otro Banco y uno o dos hoteles; se ve muy poca gente transitando por las calles. Se nos hace extraño el silencio existente, y nos damos cuenta que la circulación en automóvil es muy limitada, sólo se ven camiones y muy pocos coches particulares. De vez en cuando un taxi se para a nuestra altura y nos ofrece sus servicios, que negamos porque nos gusta caminar, y ellos se vuelven a alejar por la inmensa pero solitaria calle. Sólo vimos animación en las puertas de lo que debía de ser el hotel más importante. Estaba allí establecido el mercadillo de arte africano: mesas finamente labradas, artísticas tallas de madera o marfil, típicos collares y anillos y las mil fruterías de costumbre. Aquí encontramos algo de vida y color en los monótonos y constantes regatesos y en la afluencia de extranjeros a los diversos puestos. Vimos unas cuantas curiosidades, pero, como los precios no eran muy atractivos, decidimos la vuelta a bordo y el fin de la visita a esta —en contraste con la mayoría de África negra— rara población.

El mismo zigzag entre torres petrolíferas y un rumbo casi opuesto nos llevaron, al cabo de veinte horas de "avance total", a la entrada de la bahía en que se asienta Luanda, futura capital de un seguramente próspero Estado independiente, y actualmente, una de las más grandes, bellas y modernas metrópolis africanas.

El problema del tráfico marítimo, causante de una gran congestión de barcos, prácticamente había desaparecido; cinco barcos estaban, a pesar de todo, fondeados en espera de ataque, por lo que entramos con la debida precaución en la restinga y soltamos el ancla en el lugar prefijado como fondeadero, sumándonos así a los demás en la espera de un lugar libre en el muelle, lugar que no nos llegó hasta doce días después.

El pasado agosto esta ciudad se había visto envuelta en peligrosos conflictos: huelgas, asesinatos, pequeñas guerrillas callejeras, etcétera. El actual mes de septiembre hacía difícil creer, por la aparente tranquilidad y paz reinante, haber pasado por días tan agitados. La gente pasea a borbotones por la calle, la playa en días buenos está a rebosar, y resulta difícil encontrar un sitio libre en cualquier bar, cafetería o restaurante. Percibimos claramente que algo amenazador flota en el aire; demasiados soldados, constantes patrullas en automóviles del Ejército recorren a todas horas las calles camino de suburbios y barrios extremos, recordando al transeúnte que en cualquier momento y sin previo aviso puede estallar a su alrededor, y de una forma violenta, la tensión que se está acumulando día tras día.

No había carga consignada para nosotros en este puerto, y nuestros agentes prolongaron la jornada de trabajo de los estibadores para que terminaran la descarga, estando listos para la salida a última hora de un sábado. Ahorramos así un día más de inmovilidad forzosa debida al domingo, que pasamos navegando hacia Lobito, pequeña población al Sur de Luanda, pero que compete y no sin éxito, en cuanto a importancia del puerto se refiere, con la capital.

Treinta barcos se hacían en la no muy grande restinga que forma el antepuerto de Lobito. Desde alta mar la arboleda los cubre y en el radar sólo se aprecian los que están cerca de la salida. Esto y cuatro o cinco más fondeados fuera nos hace ver la imposibilidad de entrar, y prudentemente fondeamos también fuera, no muy lejos de la alargada península que cierra la bahía. Hablamos por radio con nuestro consignatario y nos comunica que la entrada a fondear al resguardo de la mar ha de hacerse con práctico y que a los dos días iría a por nosotros. Efectivamente, dos días después nos metió dentro. El aspecto que presentaban todos aquellos barcos juntos en un espacio relativamente pequeño era algo grandioso que nos impresionó a todos. Afortunadamente nos dejaron los últimos, cerca de la salida, y aquí seguimos, con el consuelo de saber que, en caso de que se levantara un viento un poco más fuerte de lo normal, seríamos los primeros en salir del atoladero que se formaría si los barcos garraesen o virasen a destiempo.

Pronto cumpliremos un mes de espera, y según últimas noticias, todavía tenemos unos veinte barcos por delante, amén de los que tienen preferencia, lo que nos supondrá treinta o más días con el ancla en el fondo. Mientras tanto, hemos botado los botes salvavidas y un pequeño chinchorro a remos que tenemos para pintar el casco, y matamos los ratos libres como buenamente podemos, ya que la lancha que nos suele llevar a tierra falla la mitad de las veces por los innumerables servicios diarios que se ve obligada a hacer. La playa, que la tenemos a unos trescientos metros del barco y el tiempo es bastante bueno para tomar el sol, le hemos hecho nuestro resguardo contra el tedio de estar aquí.

MARINOS "DEVOLVIENDO LA PESETA"

Un fondeo prolongado siempre se hace, a la tripulación, monótono y aburrido, y con más razón si es en una pequeña ciudad como Lobito, que no tiene prácticamente ningún lugar de recreo y diversión. El trabajo a bordo es escaso y lo hacíamos por las mañanas, procurando que nos durase todo el tiempo de fondeo, por miedo a que darnos sin hacer nada. La playa, también terminó por cansarnos y llegó a ser raro el día que íbamos. Algo teníamos que hacer para entretenernos, así que un buen día se nos ocurrió ir a pescar.

La idea nos la proporcionaron unos pescadores del lugar que nos indicaron un sitio, a unas cinco millas de la costa, donde, al parecer, se reunían en abundancia los besugos. El día señalado para la pesca amaneció gris y oscuro, por lo que muchos de los componentes iniciales decidieron, a última hora y prudentemente, no ir. Quedamos solamente el segundo de cubierta, el primero de máquinas, el alumno de puente, mi mujer y yo, tercer oficial. Los cinco más valientes o, quizá, más locos.

Los maquinistas habían revisado a fondo el motor del bote salvavidas que íbamos a utilizar e ingenuamente confiábamos en que no nos fallaría, sin que por esto dejáramos de meter a bordo los remos, que siempre podrían ser útiles. A la salida de la restinga, encontramos un par de botes pescando y nos acercamos a ellos a comprar algún pescado para utilizar de carnada, con la cual ya podíamos iniciar nuestra pequeña expedición de pesca.

El bote remontaba alegremente las olas, y la espuma que producía la proa, impulsada por el viento, nos azotaba la cara haciéndonos sentirnos como unos bravos y rudos pescadores. Cuando llegamos a unas cuatro millas de la costa, el motor empezó a hacer un extraño y sospechoso ruido, parándose al poco tiempo. Decidimos que aquel sería seguramente tan buen sitio, si no mejor, que aquel al que nos dirigíamos, aunque todos sabíamos, sin querer reconocerlo, que no. Todavía confiados, preparamos los aparejos y con mucho optimismo los echamos al agua. No nos habíamos llevado un anclote para fondear el bote, y este fue arrastrado por la corriente haciéndonos perder cebos y anzuelos, a pesar de lo cual seguíamos pescando impasiblemente.

Al parar el motor, las olas hacían del bote lo que les venía en gana, y el movimiento en su interior era poco menos que insostenible para nuestros estómagos, y aun así, nos reíamos, no queriendo darlo a entender ni a nosotros mismos, pero, ¡claro!, alguien no pudo más e inclinándose por la borda aligeró estrepitosamente el desayuno que tan apetitosamente había tomado, sintiéndose bien acto seguido. Pero, la pauta ya estaba marcada y los que quedábamos nos liberamos de nuestras inhibiciones, y uno tras otro fuimos inclinándonos sobre la borda. Al principio fue todo muy ordenadamente, pero los espasmos se sucedían con más rapidez e intensidad. Todavía no habíamos renunciado a pescar y sujetábamos las líneas en el agua, pero a los veinte minutos, tres de los cinco estábamos completamente inutilizados por el mareo de mar. Fue curioso el hecho de que los dos que no se marearon fueran mi mujer y el alumno de Náutica, los dos que menos experiencia tenían en cuestiones de navegar.

Alguien dijo: "¡Vámonos!", y lo tomamos como un grito de guerra. Nos recuperamos de mala manera y pasamos a la acción, sin contar con que ahora era el motor quien tenía la última palabra. Este olvido a quien tenía que llevarnos a nuestro querido y lejano barco, lo pagamos. Se enfadó con nosotros y se negó a ponerse en marcha. El oficial de máquinas no estaba precisamente en inmejorables condiciones para entablar la lucha con él, así que el agregado y el segundo oficial no tuvieron más remedio que coger los remos; yo estaba tan completamente vencido por el mareo que ni eso pude. El bote está diseñado para cincuenta personas y era demasiado pesado para ser movido, contra viento y marea, por dos, y ante la evidencia, automáticamente, nos sentimos peor. Ya sólo quedaban el agregado a los remos y el segundo oficial con el primero de máquinas intentando poner en marcha el motor, pues yo seguía para el arrastre y mi mujer no podía en esos momentos ser muy útil. Parece ser que entonces el motor se arrepintió de lo mal que nos estaba tratando, porque por fin se decidió a arrancar. El ruido del motor en marcha casi nos hace bailar sobre la bancada, y lo hubiéramos hecho de no impedirnoslo el constante movimiento. Nuevamente volvimos a ser los valientes marineros de antaño y pusimos proa a la restinga, que se veía

en la lejanía, pero esta vez echando de vez en cuando una mirada de desconfianza al culpable de nuestras desventuras. Estas miradas, estamos seguros, las noto, y como debía de estar de un humor muy variable se volvió a parar, comenzando nuevamente el ciclo: mareo-remos-mareo-puesta en marcha-mareo.

Después de sucesivos enfados y arrepentimientos, el motor nos llevó poco a poco a la entrada de la restinga, donde, al sentir que ya no nos podría causar muchas molestias, funcionó bien, permitiéndonos al menos hacer una triunfal llegada a bordo, sin pesca pero sonrientes. Por supuesto, el motor tuvo su castigo. Fue desmontado y algunas de sus mas entranables y rebeldes piezas, sustituidas.

La experiencia del bote nos impulsó a buscarnos el entretenimiento por otros derroteros. Esta vez fue el segundo de máquinas el que nos arrastró a organizar un partido de fútbol con cualquier otro barco de los allí fondeados. Hicimos un depósito de dinero y compramos trece camisetas con sus pantalones y un equipo casi completo de portero, alquilamos el campo de fútbol y las mujeres de a bordo bordaron en cada camiseta la "M", emblema de la compañía.

El partido, contra todas nuestras suposiciones, fue muy disputado. Estamos llegando a Las Palmas y nos han comunicado que nuestro próximo viaje será a América del Sur; por fin, América.

SIEMPRE CON LA COSTA A LA VISTA

De Las Palmas salimos para Cádiz, el primer puerto de descarga. Llegamos un domingo por la tarde en el que no nos trabajaron, pudiendo disfrutar holgadamente de nuestro regreso, después de tres meses de permanencia en África. El lunes, sin excusas, empezaron a sacar el cobre, que por ser en lingotes es descarga sencilla y rápida, y a pesar de tratarse de 800 toneladas y de trabajar en alguna de las bodegas con los puntales del barco en lugar de grúas, terminaron por la tarde, debido a que el cobre venía repartido casi a partes iguales entre las cinco bodegas, y cinco manos trabajando juntas acaban pronto con cualquier clase de carga.

Listos en Cádiz, salimos a la mar. Nuestra próxima escala sería Alicante. Para este puerto mediterráneo traíamos sisal en fardos. El viaje hasta él fue bueno y para nosotros, marineros de altura, hasta agradable. Recalar en un cabo cada pocas horas de navegación y estar constantemente a la vista de la costa es una cosa a la que no estamos muy acostumbrados.

También aquí tuvimos nuestro día de descanso, pues era día del aniversario de la muerte de José Antonio. La descarga, al día siguiente, fue no rápida, sino rapidísima. La grúa del muelle enganchaba de golpe ocho o diez fardos, cada uno de 130 kilos, y los depositaba directamente en camiones, que estaban a la espera sin perder nunca la continuidad. En muy pocas horas dejaron las bodegas —que tanto trabajo había costado llenar— vacías de toda carga a este puerto consignado.

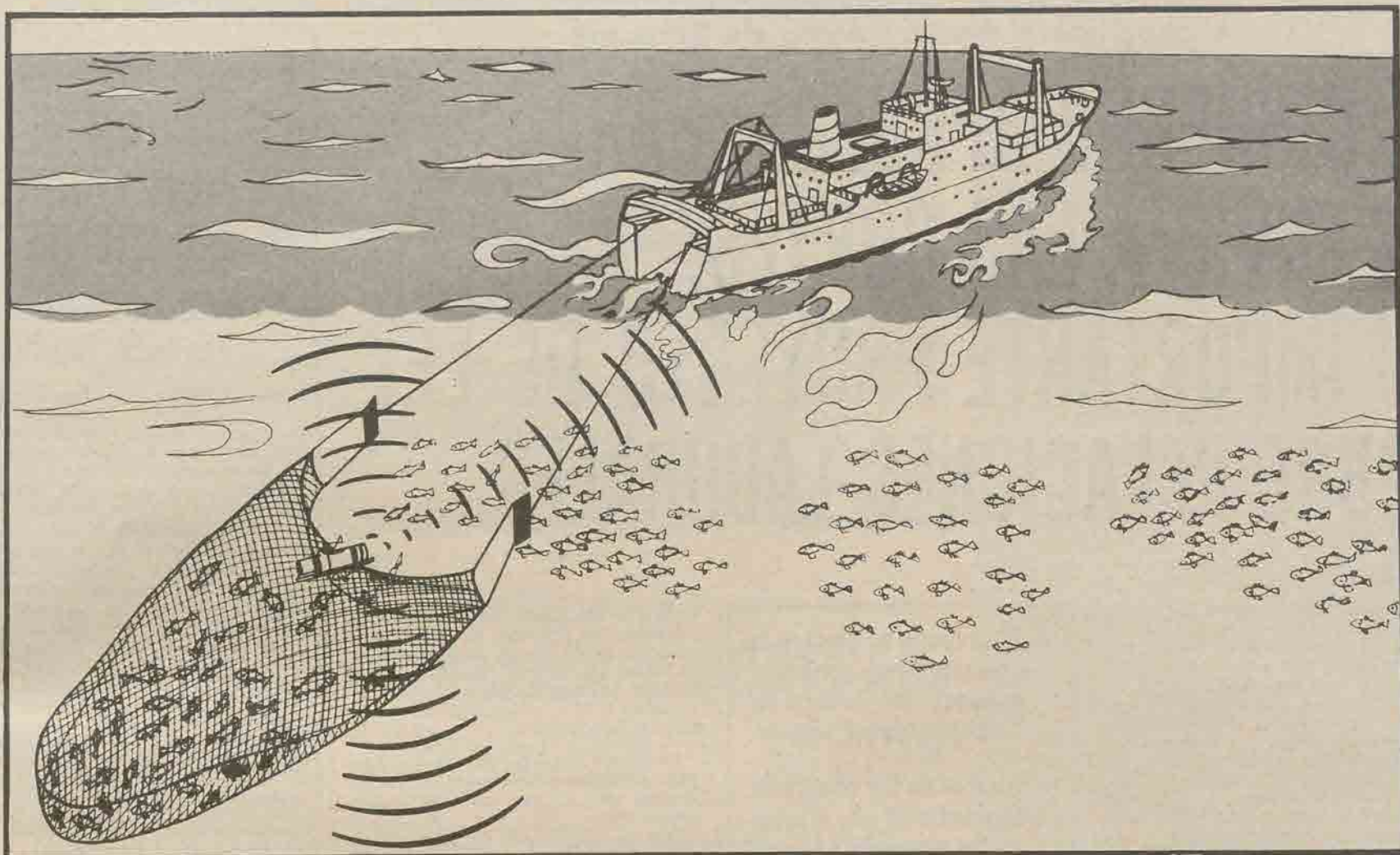
En Barcelona, último puerto español de descarga, se tomaron las cosas con algo más de calma. El barco tenía que hacer parte de las provisiones para el próximo viaje y efectuar los pertinentes cambios en la tripulación, y esto requiere algo de tiempo si se quiere hacer bien. Terminaron, pues, a los dos días de llegar con el sisal, el cobre y la casiterita, y salimos inmediatamente para Italia. Savona sería nuestro siguiente puerto, también de descarga. Para llegar allí tendríamos que pasar por el golfo de León, cosa que nos disgustaba, pero que resultaba inevitable. Como suponíamos y esperábamos, encontramos mal tiempo y, aunque con bastante movimiento, no nos impidió llegar con fortuna, descargar la pasta de papel en el mismo día de atraque y salir para el próximo puerto por la noche.

Un viaje tranquilo por el siempre soleado y de indudable belleza mar Tirreno nos llevó hasta la bahía de Nápoles, último puerto del viaje.

Si bien en el mar Tirreno el tiempo era apacible y soleado, Nápoles nos recibió con fuertes vientos y lluvias en abundancia. El día de la llegada lo perdimos al no poder siquiera abrir las bodegas, y al siguiente, después de varios intentos abriendo y cerrando bodegas, conseguimos descargar completamente el barco, aprovechando un claro más prolongado entre chubascos y gracias a las potentes grúas de que disponen, capaces de sacar en cada lingada hasta 15 toneladas de cobre, de las 600 que nos quedaban a bordo.

Con el barco completamente en lastre teníamos que llegar a Barcelona. Saliendo del abrigo del puerto nos encontramos por la proa con un fortísimo viento de Levante que nos redujo la marcha a apenas seis nudos. Dando grandes pantocazos llegamos hasta el estrecho de Bonifacio, entre las grandes islas de Córcega y Cerdeña, invirtiendo para ello el doble del tiempo que normalmente hubiéramos tardado. El resguardo de las islas nos proporcionó una breve tregua con el viento, pero sólo para empeorar una vez dejadas estas atrás. A unas cuarenta millas de Barcelona, el viento fue gradualmente dejando de soplar hasta quedar en una ligera brisa. La mar, en consonancia, fue también quedando poco a poco y a la entrada en el puerto estaba como un plato, desmintiendo rotundamente las malas horas que acabábamos de pasar.

Este es ahora el primer puerto del presente viaje, con destino a los puertos de América del Sur en las costas del océano Pacífico, concretamente a Cristóbal, en Panamá; Buenaventura, en Colombia; Guayaquil, en Ecuador; Callao, en Perú; y, finalmente, Valparaíso y Antofagasta, en Chile.



Todo buque de arrastre necesita un sondador de red

FURUNO

para pesca pelágica, semipelágica y de fondo

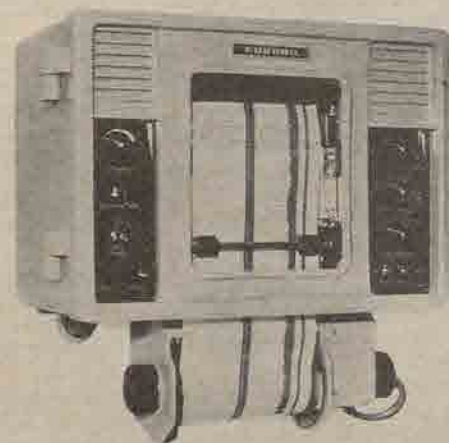
SONDADOR DE RED FNR 200/400 MK II

Mide las distancias en zonas situadas por encima y por debajo de la red de arrastre, detectando la apertura y situación de la red y los bancos de pesca que entran o pasan por encima o por debajo de ella.

Los Sondadores de Red FURUNO transmiten datos sin necesidad de cables y su instalación y manejo son muy sencillos.

FURUNO

Sabe lo que se pesca



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.

A propuesta del ministro de Trabajo

EL GOBIERNO APRUEBA, PARA SU ENVÍO A LAS CORTES, UN IMPORTANTE PROYECTO DE LEY SOBRE RELACIONES LABORALES

A propuesta del ministro de Trabajo, el Consejo de Ministros del viernes 24 adoptó el importante acuerdo de remitir a las Cortes Españolas un proyecto de Ley sobre Relaciones Laborales. Este proyecto responde a un propósito de actualización y perfeccionamiento del Derecho del Trabajo español vigente. Actualiza las disposiciones de carácter laboral que han quedado superadas por efecto de la dinámica social y trata de prever o dar cabida a tendencias que ya se apuntan en las relaciones de trabajo. En este último aspecto, muchas de las cuestiones abordadas por el proyecto dan respuesta a las aspiraciones del mundo del trabajo, manifestadas reiteradamente por los representantes sindicales de trabajadores, a través del Consejo Nacional.

Los aspectos más destacables del proyecto, en una sucinta enumeración, son los siguientes:

- Extensión del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo que en el proyecto alcanza a toda relación laboral por cuenta y dependencia ajena, comprendiendo situaciones hasta ahora no reguladas.
- Se eleva la edad de admisión al trabajo y su regulación, en estrecha interrelación con el aprendizaje y la formación profesional y permanente de los trabajadores.
- Se consagra el principio de igualdad de derechos laborales de la mujer y del varón y la plena capacidad de obrar de la mujer casada.
- Se actualizan las normas en materia de empleo y se refuerza el principio de estabilidad en el mismo.
- Se regulan la duración del contrato de trabajo y las garantías de su continuidad, especialmente frente a fraudes y despidos injustificados, con supresión del incidente de no readmisión.
- Se da una nueva ordenación, adaptada a las nuevas realidades de la sociedad española, a la jornada máxima de trabajo, los descansos y las vacaciones.
- Se consolida y amplía la revisión

● El proyecto se propone la actualización y perfeccionamiento del Derecho del Trabajo español vigente.

● Muchas de las cuestiones abordadas en este proyecto dan respuesta a las aspiraciones del mundo del trabajo, expuestas reiteradamente por las representaciones sindicales, especialmente por el Consejo Nacional de Trabajadores.

● La regulación de los conflictos colectivos se anticipará por disposición especial, ya en trámite avanzado de redacción.

sión periódica del salario mínimo interprofesional y se refuerza la protección de los salarios mediante el establecimiento de un Fondo Nacional de Garantía Salarial.

● Por último, se prevé el proceso de refundición de todas las normas que regulan las relaciones de trabajo.

El proyecto, que es una parte importante de la proyectada Ley Básica del Trabajo, no incluye la regulación de los conflictos colectivos laborales, ya que el Gobierno ha estimado oportuno anticiparla por disposición especial, ya en trámite avanzado de redacción, dada la necesidad de responder, en el más breve plazo posible, a las exigencias de la realidad en esta materia. Igualmente, no se incluyen los aspectos de participación en la empresa, porque dada la importancia y necesidad de estudiarla y plantearla en todo su alcance, se ha considerado preferible constituir en el seno del

Gobierno una Comisión encargada de preparar un proyecto de Ley de Regulación de las Empresas que revistan la forma jurídica de sociedad, y que facilite la mayor participación del personal y dé a la empresa un mayor sentido comunitario.

Se anuncia que el ministro de Trabajo presentará próximamente a los medios informativos esta importante disposición.

PLAN DE INVERSIONES DEL FONDO NACIONAL DE PROTECCIÓN AL TRABAJO, POR IMPORTE DE 6.450 MILLONES DE PESETAS

También a iniciativa del ministro de Trabajo, previa propuesta del Pleno del Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, el Consejo adoptó el acuerdo de aprobar el XIV Plan de Inversiones de dicho Fondo para el ejercicio de 1975, y las normas generales para su aplicación. Este Plan de Inversiones alcanza la suma de 6.450 millones de pesetas, destinados a la financiación de acciones para combatir el desempleo, para la asistencia a la emigración y a las migraciones interiores, al fomento de la promoción social y otros servicios sociales, como higiene y seguridad del trabajo y guarderías infantiles laborales. Ha de simplificarse que las acciones previstas para la protección contra el desempleo representan, aproximadamente, el 80 por 100 del total de los recursos del Plan.

PROTECCIÓN DEL DESEMPLEO

Por último, el ministro de Trabajo dio cuenta al Consejo de la próxima publicación de una Orden de su Departamento por la que se coordinan y agilizan las acciones de protección contra el desempleo, establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social y en los Planes de Inversiones del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. En este orden se prevén ampliaciones de plazos, complementos y atención especial a los emigrantes. Asimismo, entre otros informes de carácter laboral, presentó uno sobre niveles de empleo, correspondiente a la primera quincena del mes actual, que refleja un índice de paro estimado del 2,02 por 100 de la población activa y que afecta, en mayor medida, a la agricultura y a la construcción.

FALLECIO EL PADRE DE DON LICINIO DE LA FUENTE

● FUE ENTERRADO EN NOEZ (TOLEDO)

Don Eugenio de la Fuente, padre del vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, falleció el pasado día 13 de enero en la clínica Puerta de Hierro, donde se encontraba internado. Contaba ochenta y dos años de edad.

Durante todo el día se sucedieron las muestras de condolencia por el fallecimiento del padre del ministro de Trabajo. En nombre de S. E. el Jefe del Estado, se personó en la clínica el jefe de la Casa Civil, señor Fuertes de Villavicencio, quien expresó el profundo pesar de S. E. por tan sensible pérdida y S. A. Real el Príncipe de España conversó telefónicamente con el ministro de Trabajo para testimoniarle su pésame.

130.000 TRABAJADORES FORMARÁ EL P. P. O. EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 1975

Serán atendidas con carácter prioritario y urgente las situaciones de desempleo y retorno de emigrantes

La Dirección General de Promoción Social del Ministerio de Trabajo ha autorizado la programación del primer semestre de 1975, que incluye cursos de promoción profesional para formar a cerca de 130.000 trabajadores, exactamente 129.637.

Dentro del Plan Nacional de Promoción Profesional de Adultos está previsto que el Servicio de Acción Formativa, PPO, forme directamente a unas 50.850 personas, por medio de sus centros móviles y centros fijos.

Los centros colaboradores de la Dirección General de Promoción Social facilitarán formación a más de 78.807 trabajadores, con la financiación del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, calculándose en más de quinientos veintiséis millones de pesetas el importe de las becas que se otorguen en este primer semestre.

En estos cursos, programados para el primer semestre del corriente año, se atienden las más diversas necesidades del sistema económico-productivo, así como a todos los niveles, desde la cualificación inicial más elemental hasta el perfeccionamiento más específico para graduados superiores.

La Dirección General de Promoción Social, a través de la Gerencia Nacional del Servicio de Acción Formativa, ha cursado instrucciones a todas sus unidades a fin de que sean atendidas con carácter prioritario y urgente las posibles situaciones de desempleo y retorno de emigrantes, para colaborar en la solución de los problemas laborales que puedan presentarse.



Momento de la firma del acuerdo.

Reunión de la Comisión Interministerial para la Reforma Sanitaria

ACUERDO ENTRE TRABAJO Y GOBERNACIÓN PARA COORDINACIÓN Y ACCIÓN CONJUNTA SANITARIA

En el Ministerio de la Gobernación, los titulares de este Departamento y de Trabajo, señores García Hernández y De la Fuente, en presencia del ministro de Educación y Ciencia, señor Martínez Estrella, han firmado un acuerdo para la coordinación y acción conjunta de ambos Departamentos en relación con el área sanitaria de Talavera de la Reina y con el Gran Hospital de la Beneficencia General del Estado, hospital del Niño Jesús y el hospital de Alcázar de San Juan.

La firma de este acuerdo se efectuó antes de la reunión de la Comisión Interministerial para la Reforma Sanitaria, recientemente constituida, y en presencia, también, de los subsecretarios de Gobernación, de la Presidencia y de Trabajo, y de todos los miembros de la mencionada Comisión, que luego continuó sus deliberaciones. El ministro de la Gobernación, en unas breves palabras, y en nombre de la Comisión, reiteró al ministro señor De la Fuente el pésame por el reciente fallecimiento de su padre.

Firmado el acuerdo, habló el ministro de Trabajo sobre la importancia de esta coordinación y para agradecer las palabras del señor García Hernández.

Y, brevemente, el ministro de Educación, para ofrecer asimismo la cooperación de su Departamento, con amplitud y generosidad, en toda la tarea que la Comisión tiene encomendada y en la búsqueda de las soluciones pertinentes, y, por último, el ministro de la Gobernación agradeció la presencia de sus compañeros de Gobierno y reiteró el deseo de que los trabajos de la Comisión resulten beneficiosos para todos.

LOS TERMINOS DEL CONVENIO

Se establece la integración de servicios en el área sanitaria de Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo, en la que existe un Centro Especial Sanitario dependiente de la Dirección General de Sanidad, construido siguiendo las directrices de la Organización Mundial de la Salud, con el propósito de constituir en España un centro piloto modelo de promoción y acción sanitaria; y donde, por otra parte, existen modernas instalaciones dependientes de la Seguridad Social que, conjuntamente con las de Sanidad Nacional y otros servicios sanitarios locales, permitirán acometer, como experiencia en nuestro país, una gestión sanitaria integrada funcional de las Medicinas preventiva y asistencial, de acuerdo con los más modernos conceptos de la Medicina social. En el acuerdo se constituye el área sanitaria integrada de Talavera de la Reina, en la que todo el personal, servicios e instalaciones dependientes tanto de la Sanidad Nacional como de la Seguridad Social, situados en el área y zona de influencia, serán objeto de una gestión integrada con una unidad de acción y dirección. Se establecerá para ello una Comisión del Área Sanitaria, a la que se encomienda facilitar el cumplimiento de los fines y propósitos del acuerdo firmado.

En relación con el Gran Hospital de la Beneficencia General del Estado y el hospital infantil del Niño Jesús, ambos situados en Madrid, y en la actualidad integrados en el organismo autónomo Administración Institucional de la Sanidad Nacional, se trata de establecimientos asistenciales que no se hallan especialmente vinculados al cumplimiento de fines de salud pública y si, en cambio, deben cubrir importantes necesidades asistenciales sanitarias en la zona de Madrid, confluendo los intereses y objetivos de los Ministerios de la Gobernación y Trabajo en facilitar la reforma y modernización de las instalaciones de ambos centros, la actualización de su funcionamiento y la integración de sus funciones asistenciales en el ámbito de Madrid.

Igualmente, el acuerdo se refiere a la utilización por el Instituto Nacional de Previsión del hospital de Alcázar de San Juan, de Ciudad Real.

PALABRAS DEL MINISTRO DE TRABAJO

En la reunión de la Comisión Interministerial para la Reforma Sanitaria, durante la cual se ha firmado un acuerdo entre los

● AFECTA AL AREA SANITARIA DE TALAVERA DE LA REINA, GRAN HOSPITAL DE LA BENEFICENCIA, HOSPITAL DEL NIÑO JESUS Y EL HOSPITAL DE ALCAZAR DE SAN JUAN.

ministros de la Gobernación y de Trabajo, para el aprovechamiento conjunto de diversas instituciones sanitarias, el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, dijo, entre otras cosas, lo siguiente:

«La constitución de la Comisión, a propuesta de los Ministerios de Gobernación y de Trabajo, constituye sin duda un acierto, porque permitirá abordar de una manera conjunta y coordinada los problemas sanitarios y asistenciales del país, y la colaboración del Ministerio de Educación y Ciencia es una aportación de la mayor importancia, ya que los aspectos formativos son parte fundamental de la asistencia sanitaria y del progreso de la Medicina.

«El Ministerio de Trabajo, cumpliendo las instrucciones del Caudillo y los principios doctrinales del Régimen, ha colaborado durante estos últimos treinta años, a través de la Seguridad Social, a la defensa de la salud de los españoles y a conseguir, en un aspecto tan fundamental de la dignidad humana, un principio de igualdad de oportunidades y de trato que es esencial para toda organización social democrática. La Seguridad Social, a lo largo de estos años, ha hecho posible llegar a los sectores más modestos de la población española una asistencia sanitaria al máximo nivel, dentro de las condiciones alcanzadas en este terreno por el país, y ha contribuido, por otra parte, a que la sanidad en su conjunto haya alcanzado niveles superiores.

«Todo ello se ha hecho en colaboración con los Servicios Sanitarios de los demás Departamentos ministeriales, colaboración que se ha ido acentuando especialmente en los últimos años, como pone de manifiesto el número de concertos vigentes, tanto para la asistencia como para la formación de los médicos. Y es nuestro deseo que esta colaboración se acreciente y sea cada día más intensa y eficaz, porque entendemos que la defensa de un bien tan fundamental para el hombre como su salud exige de todos superar cualquier tipo de prejuicios o competencias particulares, para que todos los esfuerzos puedan unificarse en el mismo fin.

«Como es evidente que la sanidad española tiene planteados problemas muy importantes, que se refieren tanto a la prevención como a la asistencia propiamente dicha, o a la formación profesional, al nivel general de prestaciones de los distintos servicios y a la forma como deben éstos llegar a todos los españoles y cómo debe ser financiado su coste, es importante que todos pongamos de nuestra parte lo necesario para que se busque a esos problemas la solución más conveniente al bien nacional. Y en la búsqueda de esas soluciones es muy acertado que estén no sólo los departamentos administrativos, sino también las representaciones colegiales y sindicales de los profesionales, y las representaciones de trabajadores y empresarios, beneficiarios de la asistencia y contribuyentes para el pago de su coste.

«Ha sido para mí una satisfacción firmar en el día de hoy un acuerdo con el ministro de la Gobernación para la formulación de convenios entre la Administración Institucional de la Sanidad Nacional y el Instituto Nacional de Previsión, que va a permitir un mejor aprovechamiento de diversas instituciones hospitalarias del sector público, potenciando y mejorando sus actuales servicios, y procurando un aprovechamiento más completo y de más alto nivel en favor de todos los españoles. Quede esta firma como una prueba evidente del espíritu de coordinación y entendimiento que anima a ambos Ministerios en el servicio de la defensa de la salud del pueblo español».

EL MINISTRO DE TRABAJO DISPONE UN PLAN DE URGENCIA DE OBRAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL PARA COMBATIR EL PARO

Más de 11.000 millones de pesetas importan las que comenzarán o se adjudicarán en los meses de enero y febrero.

Objetivo primario del Gobierno en estos primeros meses de 1975 es el de promover medidas eficaces para afrontar los efectos negativos de la situación económica actual.

El empleo se constituye en objetivo prioritario de la política social, y en función del mismo, el Ministerio de Trabajo viene poniendo en marcha una serie de acciones, forzando al máximo su propia capacidad gestora, y ha realizado un Plan de Urgencia de Obras del que ha dado cuenta al Gobierno en el transcurso de su reunión última, obras que habrán de iniciarse o adjudicarse durante los meses de enero y febrero de 1975, y que responde a las siguientes características:

OBJETIVOS

- Mejorar el nivel de asistencia y prestaciones.
- Incrementar los puestos de trabajo en las instituciones que se crean.
- Aceleración del ritmo de inversiones, que genera la ocupación en el sector de la construcción y derivados del mismo.

EXTENSION

El Plan comprende 174 obras y su presupuesto total se cifra en 11.800 millones de pesetas, desglosadas en la forma siguiente:

Obras	Millones
Residencias sanitarias y ampliaciones	15 6.008,3
Ambulatorios y consultorios	85 2.044,3
Residencias de pensionistas	6 598,0
Hogares de pensionistas	10 109,7
Otras instituciones asistenciales	40 1.857,4
Dependencias administrativas	18 1.249,1
TOTALES	174 11.866,8

RITMO DE OBRAS

Todas las obras deberán estar iniciadas o adjudicadas antes del 28 de febrero. Esta limitación de plazo que se impone al Ministerio ha requerido una intensa aceleración de los trámites de proyecto, adquisición de suelo y procedimientos de adjudicación pública, exigiendo un notable esfuerzo por parte de las instituciones de la Seguridad Social y de los funcionarios que las sirven. Buena prueba de ello y de sus resultados se refleja en el hecho de que, transcurridos los quince días primeros de enero, ya han sido adjudicadas las obras que se relacionan:

- 7 Residencias sanitarias.
- 7 Ambulatorios y consultorios.
- 1 Residencia de pensionistas.
- 5 Hogares de pensionistas.
- 12 Instituciones asistenciales diversas.
- 4 Dependencias administrativas.

OTRAS CARACTERISTICAS

Analizando el programa, se aprecia que la mayor incidencia de las inversiones se produce en Andalucía, con un total de 36 obras y un presupuesto de 3.350 millones de pesetas, que representa más del 30 por 100 del total, siguiendo en orden de importancia Castilla la Nueva, con 21 obras por un presupuesto superior a los 2.000 millones de pesetas.

Participaron cientos de niños

CONCURSO DE CUENTOS Y DIBUJOS SOBRE EL MAR

SANTANDER.—Ha sido fallado el I Concurso de Cuentos y Dibujos que sobre el mar, y para hijos de pescadores, fue convocado en su momento por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

Varios cientos de niños, comprendidos entre los siete y los catorce años, se presentaron al certamen, que, como se señalaba en sus bases, ha pretendido que los niños sepan simplemente contar lo que se imaginan o han visto, olvidando un poco la calidad de la redacción y de la ortografía.

Para concursar se establecieron dos categorías: a), para niños de siete a diez años, inclusive, y b), de once a catorce años, inclusive. La extensión máxima de los cuentos se redujo a tres folios para la categoría A y a cinco para la B, escritos en todos los casos a mano. Los temas a tratar han sido inéditos sobre el mar, o cualquier historia que le tenga por escenario, lo mismo que los dibujos.

PREMIADOS

Los niños que obtuvieron los tres primeros premios en cada uno de los cuatro grupos establecidos fueron: cuentos, categoría A: primero, Matías Vega, diez años, de la Escuela de Orientación Marítima de Santoña, por su cuento «La batalla marina»; segundo, María del Pilar Bustillo, ocho años, de Colindres, por «La aventura de Juanito», y tercero, Rosario Astoreca Pérez, Colegio San José, de Santander, «La ballena del tío Ruperto». En la categoría B de cuentos, éste fue el resultado: primero, Juanita Rosa Rego, once años, de la filial femenina del Barrio Pesquero, «La familia pescadora» fue el título de su cuento; segundo, Inmaculada Sáenz Palacios, once años, Escuela de Orientación Marítima de Santoña, «El niño mariscador», y tercero, Miguel Bedía, trece años, Colegio de los Padres Agustinos, de Santander, «El mar».

Ana Isabel Rebollo, diez años, de la filial femenina del Barrio Pesquero, obtuvo el primer premio de dibujos en el grupo A; Miguel Ángel Pérez Taboada, diez años, Escuelas Cristianas de Santander, el segundo, y Esperanza Setién Martínez, siete años, filial femenina Hermanas Mercedarias de Santander, el tercero.

En el grupo B, esta fue la clasificación:

Primero, Jesús Setién Martínez, once años, Escuelas Cristianas de Santander; segundo, Víctor Manuel Peña Herreros, trece años, Escuela de Orientación Marítima de Santoña, y tercero, Eufalia San Miguel Aizpíolea, doce años, filial femenina del Barrio Pesquero. Los ganadores recibieron, de manos de los miembros del Jurado, los premios consistentes en bicicletas, libros, relojes, máquinas fotográficas y diplomas.

Todos los niños que se anotaron los primeros puestos son, efectivamente, hijos de familias pescadoras, y se basaron para la realización de sus trabajos en hechos reales.

METEOROLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE FEBRERO

Por FERNANDO MEDINA



Siguiendo la tónica de meses anteriores, presentamos en este número de «Hoja del Mar» una especie de climatología marítima de lo que será febrero en nuestras zonas marítimas de responsabilidad meteorológica española. Como ven, va expuesta en forma de mapas o esquemas de fácil comprensión, al objeto de que de una pasada puedan apreciar lo que, según su área de trabajo, a cada cual interese. Inclui-mos, como siempre, la situación más importante de oleaje durante el pasado mes de enero, los días previstos de temporal para febrero y el estado probable de la mar, la dirección más frecuente de oleaje y la temperatura media superficial del agua del mar a lo largo del mes en curso.

En el mapa número 1, que ilustra este comentario, aparece —como ya indicábamos antes— la carta más significativa de oleaje de cuantas —dos al día, a las 6,00 y a las 12,00 horas TMG— hemos analizado durante el mes de enero en la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde al día 18 y está construida con observaciones de las 12,00 horas. Como ven, en el barco-observatorio que sirve la estación «K» (ahora denominado Estación Oceánica «K», y que a partir del 1 de junio se llamará «R» y cambiará de posición desde la que tiene en 45 N-16 W a la 47 N-17 W) se registraban olas, viniendo del NW., de hasta once metros (mar montañosa). Y de seis a nueve metros (mar arbolada) había por la mayor parte de las zonas de Finisterre y Vizcaya, NE. de Azores, tercio W. del Cantábrico y cuadrante SW. de Gran Sol. Además, en todas estas zonas había temporal del NW., es decir, vientos superiores a los 34 nudos. Como complemento diremos que, durante el mes de enero, la mar se ha presentado muy encrespada en todas nuestras zonas, principalmente en la segunda quincena, en la que han sido frecuentes las mareas arboladas y hasta montañosas al N. y al NW. de la Península. No olviden quienes puedan ser interesados que mapas como el que comentamos —figura número 1— se presentan diariamente en TVE a las 23,20 horas oficiales en «Últimas noticias». Pueden, sin duda, ayudar mucho al navegante.

El mapa número 2 muestra el número medio de DIAS en que durante el presente mes de febrero el viento soplará con fuerza 7 Beaufort o más. En nuestro artículo «Información meteorológica para la navegación marítima», publicado en el anterior número de «Hoja del Mar», incluíamos la ya tradicional escala Beau-

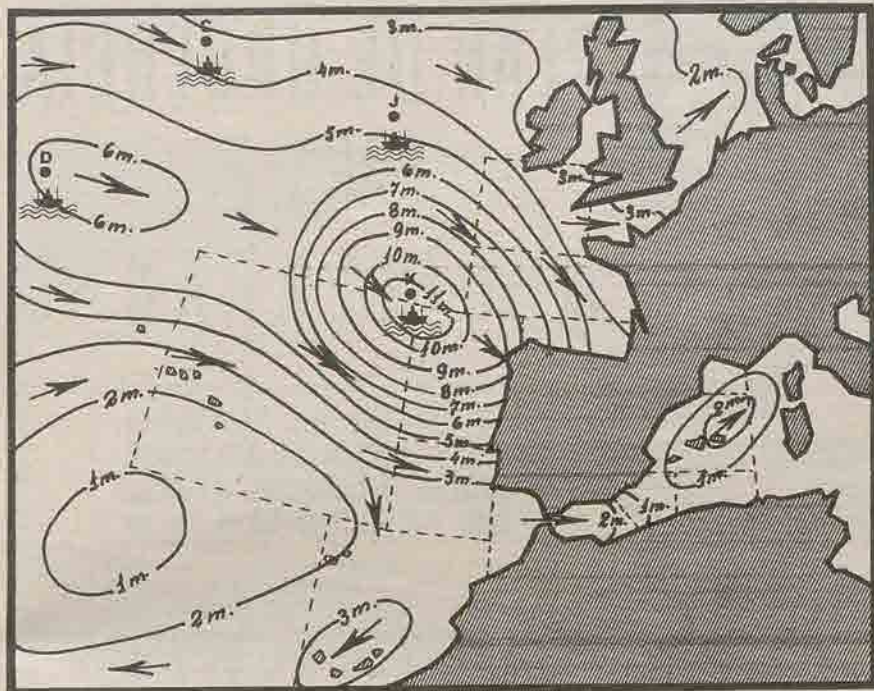
fort a que aludimos y su correspondencia con los estados de la mar. El grado 7 de dicha escala oscila entre los 28 y los 33 nudos (50 a 61 km/h.), y normalmente tal intensidad de viento levanta mar gruesa, es decir, olas de cuatro a seis metros. A partir del grado 8, al que corresponden vientos de 34 nudos, ya se considera que hay temporal. Las flechas que aparecen en el mapa que comentamos —el número 2— indican la dirección prevista, como más frecuente, de los temporales o ráfagas atemporadas que se registren en febrero.

En el mapa número 3 se resume el estado más probable de la mar a lo largo del mes en curso. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden sobre cada lado del rombo muestra el número medio de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante: primero, del N. al E.; segundo, del E. al S.; tercero, del S. al W., y cuarto, del W. al N. El número que figura en el centro del rombo indica el de días de mar llana. Los que faltan en algunas zonas hasta completar los veintiocho días que trae este febrero corresponden a mares confusas. En San Vicente y Palos se sobrepasan ligeramente los veintiocho días. Es consecuencia de que en el cálculo que hemos hecho con datos-base de treinta días se incluyen, naturalmente, los años bisiestos. Por otro lado, a la derecha o debajo de cada rombo aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), representada por una «m»; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una «M», y de mar gruesa o superior (cuatro metros o más), que expresamos con una «G». Los días que faltan hasta completar los veintiocho de que consta el mes corresponden a oleajes intermedios.

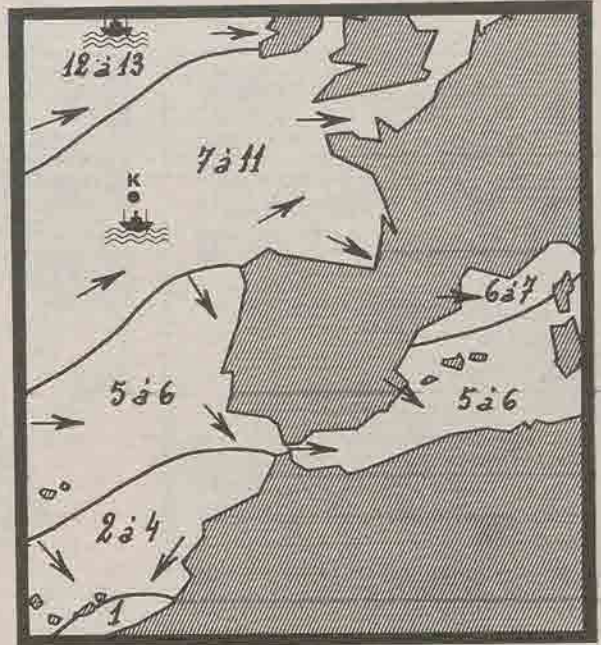
Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media mensual prevista del agua del mar en superficie durante el mes de febrero. Las isotermas van rotuladas en grados centígrados. Como ya les decíamos el mes pasado, la temperatura superficial del agua del mar es ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente encima. Tal diferencia, no obstante, es mayor por lo general en invierno que en verano, época incluso en que puede llegar a ser al revés.

Para terminar, añadiremos que sobre el cambio de posición antes aludido de la Estación Oceánica «K» y de las demás del Atlántico Norte, les prometemos amplia información en el próximo número de «Hoja del Mar». ■

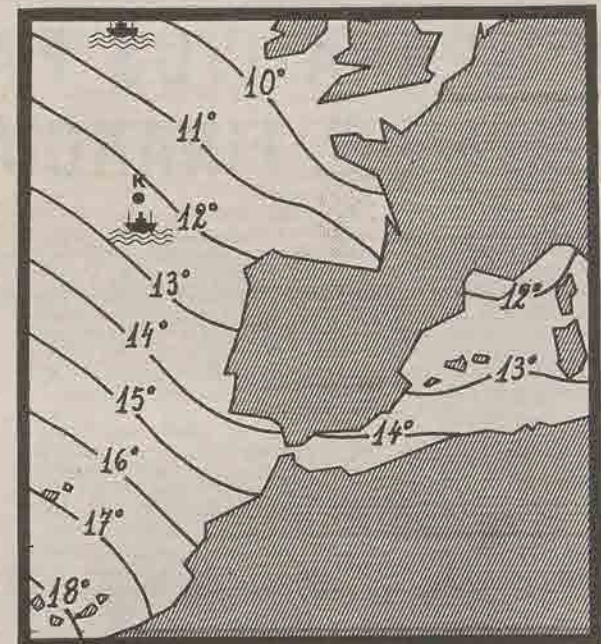
MAPAS DEL TIEMPO



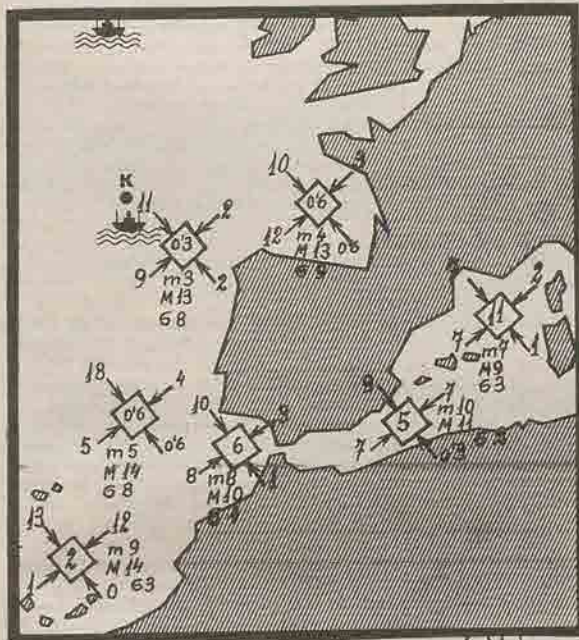
MAPA NUMERO 2.—
Días de temporal
en febrero.



MAPA NUMERO 1.—
Carta de oleaje
más significativa
del pasado mes
de enero.



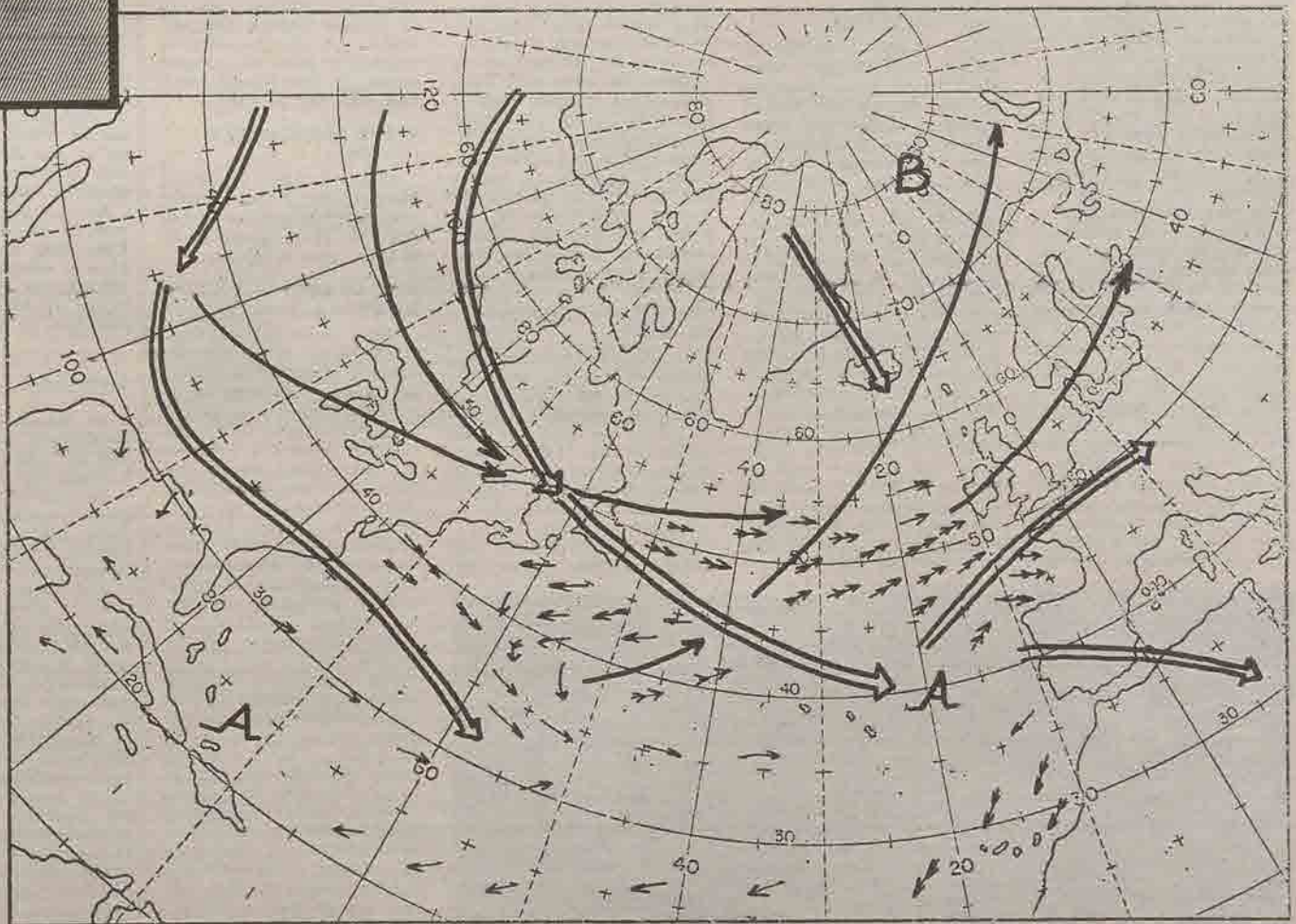
MAPA NUMERO 4.—
Temperatura media
superficial del agua
del mar en febrero.



MAPA NUMERO 3.—
Estado previsto
de la mar y dirección
del oleaje en febrero.

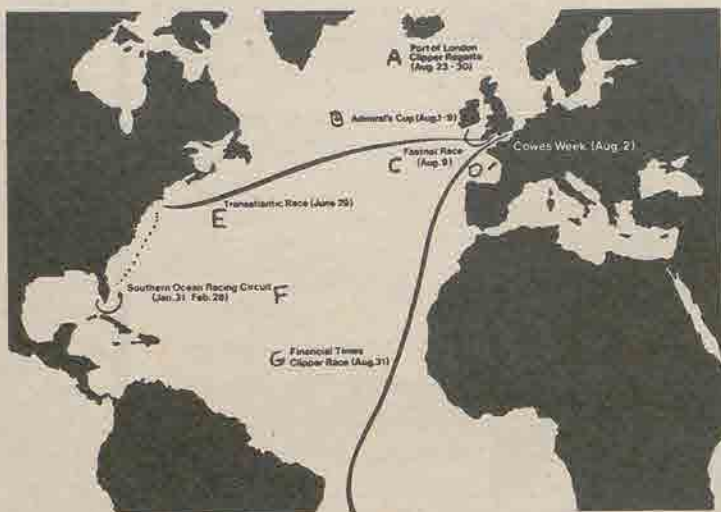
PREVISIONES PARA EL ATLANTICO NORTE

(Por el Centro Consultor
Marítimo)



● EMPEZARA EN AGOSTO, EN LONDRES, E IRA HASTA SIDNEY Y REGRESO, CON UN RECORRIDO DE 30.000 MILLAS.

● SUPREMO INTENTO: BATIR EL RECORD QUE ESTABLECIO HACE CIEN AÑOS EL CLIPPER "PATRIARCA".



A) Puerto de Londres. Regata de Clipper (agosto 23-30). B) Copa del Almirante (agosto 1-9). C) Carrera de Velocidad (agosto 9). D) Semana de entrenamiento (agosto 2). E) Carrera Transatlántica (junio 29). F) Circuito de carreras marítimas del Sur (enero 31, febrero 28). G) Carrera de Clipper de Financial Times (agosto 31).

PREPARATIVOS PARA LA GRAN REGATA DEL FINANCIAL TIMES CLIPPER

LONDRES (Especial para «Hoja del Mar»).—El 31 de agosto de 1975 tendrá lugar una competición de yates a través del océano, conocida como la Financial Times Clipper Race, desde Londres hasta Sidney y vuelta. Durante las dos travesías de estas 30.000 millas, los yates tendrán que competir no solamente entre sí, sino además intentar batir el record marcado por el clipper «Patriarca» hace casi cien años. El «Patriarca» hizo el pasaje de ida rodeando el cabo de Buena Esperanza en sesenta y siete días y volvió por el cabo de Hornos, en sesenta y nueve días.

Una comisión, en representación de los organizadores de la carrera y del Royal Ocean Racing Club, visitó recientemente Australia para hacer preparativos para el recibimiento y cuidado de los yates en Sidney así como para promover la carrera. Como resultado de esta visita, el Cruising Yacht Club de Australia y la Royal Australian Navy Sailing Association se han puesto de acuerdo para cooperar y ayudar en los preparativos de anclaje, abastecimiento, control de llegada y alojamiento. Se instalará una central de control en la bahía de Rushcutter, en Sidney, durante la estancia de los yates en Australia.

Se han sostenido conversaciones para establecer los procedimientos de comunicaciones, en caso de temporal, que se utilizarán para la busca y rescate en el Océano Meridional.

The Marine Operations Centre of the Department of Transport (El Centro de Operaciones Marítimas del Departamento de Transportes), en Cambera, ha ofrecido extender sus famosas ayudas a barcos a los de esta flota. Es de esperar que el Bureau of Meteorology (Centro de Meteorología) de Melbourne, que re-

coge el estado del tiempo, principalmente vía satélite, a través de todo el hemisferio Sur, también prestará sus servicios. Además, The Overseas Telecommunication Commission (La Rama de la Comisión de Telecomunicaciones Marítimas) ha expresado su interés en ayudar al control de la carrera.

INSCRIPCIONES INTERNACIONALES

Los organizadores de la carrera han recibido hasta ahora unas doscientas peticiones de posibles participantes en la Financial Times Clipper Race. Aparte de este total, unas treinta y cinco parece que tienen grandes posibilidades de participación, ocho de las cuales han hecho su inscripción en firme o están ya fabricando el barco para la carrera. Hay otros siete probables competidores que se han puesto en contacto con los organizadores, pero que no han encargado en firme ni el barco ni la inscripción.

En la pequeña lista de quince se encuentra Josko Grubic, de Adelaide, cuyo velero de 84 pies está ya casi terminado. El barco ha sido diseñado por Alan Buchanan, de las Islas Chan- nel, y navegará a Londres vía Canal de Panamá, para

iniciar desde allí la salida. Se le ha llamado provisionalmente «Anaconda II». De los doce diferentes países que están inscritos, Francia se ha mostrado la más activa, y se rumorea que Eric Tabarly está construyendo un nuevo «Pen Duick» para la carrera. Otros países representados con más de una participación: USA, Australia, Nueva Zelanda, Suecia, Polonia e Italia.

«GRAN BRETAÑA II»

Chay Blyth ha tripulado el queche de la Armada de 72 pies «Gran Bretaña II», que cruzó en primera línea las dos travesías de la carrera de Whitebread y consiguió hacer la más rápida circunnavegación de la época actual, en ciento cuarenta y cuatro días. Esta participación estará organizada en concepto de servicio de socorro en caso de algún riesgo. Las pruebas para la selección de la tripulación empezarán la primavera próxima, para encontrar dos equipos de veintidós personas que deberán pasar otras nuevas pruebas. Por fin, de estos equipos, dos tripulaciones de quince personas serán seleccionadas.

POSIBLE PARTICIPACION DE RUSIA

La Oficina Central de Carreras está en contacto con un patrón de Vladivostok, que está preparando la participación de Rusia bajo los auspicios del Far Eastern Higher Engineering Marine College Sport Club (Sport Club del Colegio Mayor de Ingenieros Navales del Lejano Este) al que él pertenece. Todavía no hay de-

talles del barco, pero no sería ésta la única participación del mundo comunista, ya que tres patrones de yates polacos han expresado su intención de competir.

CS e RB II BUSNELLI

Participantes en la Whitebread Round the World Race (Vuelta al Mundo) reconocerán el nombre «CS e RB» como el barco italiano que tripulará el también italiano Doi Malingri. Ellos son probablemente menos conocidos que las iniciales del Centro de Estudios y Descansos Busnelli, en Milán, entidad que ha adquirido una goleta de fibra de cristal y de 61 pies, a la que ha puesto el nombre de la compañía, con la que ellos intentan participar en la FT Clipper Race. Doi Malingri, que recientemente la tripuló con éxito en la carrera Middle Sea (Medio Mar), será otra vez su patrón.

NUOVA PARTICIPACION FRANCESA

Serge Binotto y Gérard Moreau, de Francia, están construyendo un nuevo modelo de yate de acero de 68 pies, para la carrera.

ALISTAMIENTO DE TRIPULACION

Hasta la fecha, los organizadores de la carrera han recibido ochenta peticiones de personas de diez nacionalidades diferentes pidiendo puestos para la tripulación de la carrera. Esta lista, que incluye cuatro mujeres y representantes de una gran variedad de cualidades y talentos, ha sido hecha circular entre todos los probables participantes.

La celebración del doscientos aniversario del Royal Thames Yacht Club (Real Club Náutico del Támesis) incluye una regata desde Newport a Nab Tower, que se espera atraiga a muchos miembros del Támesis Americano a Bretaña. La Royal Ocean Racing Club's Fastnet Race (Regata del Real Club de Regatas Marinas) atraerá también un gran contingente extranjero, incluyendo los Admiral's Cup yates y, por primera vez, un equipo de tres barcos procedentes de Nueva Zelanda. ■ JOHN BRAY.

ULTIMA HORA

PLAN DE URGENCIA PARA EL MEDITERRANEO

SE ESTUDIA EN BARCELONA, EN EL MARCO DE LA CONFERENCIA INTERGUBERNAMENTAL QUE PATROCINA LA O. N. U.

BARCELONA (Urgente, especial para «Hoja del Mar»).—El intercambio de informaciones sobre proyectos y tecnologías, encaminados a reducir los niveles de contaminación; evaluación de los efectos que sobre el medio ambiente tienen los distintos programas de desarrollo, y hasta el enfoque de las nuevas instalaciones turísticas y el control de aquellas actividades que pueden considerarse peligrosas—en particular las prospecciones petrolíferas—, están siendo temas ampliamente tratados, con vistas a un posible plan de urgencia para el Mediterráneo, en la reunión intergubernamental que, organizada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, se viene celebrando en el Palacio de Congresos de esta ciudad, con asistencia de representantes de cerca de veinte países y dieciséis organismos internacionales.

«EL MEDITERRANEO: LA CONTAMINACION MAS PREOCUPANTE DEL MUNDO»

Dicha reunión, que comenzó el pasado día 28 de enero, fue inaugurada por el ministro español de Planificación del Desarrollo, don Joaquín Gutiérrez Cano, quien en sus palabras de salutación a los delegados asistentes resaltó que «las Naciones Unidas han tomado una iniciativa que el Gobierno español aprecia y desea respaldar con todo interés, y que va dirigida a hacer un balance y proyectar las acciones que más tarde resulten convenientes para lograr que el mar Mediterráneo, al tiempo que un lazo de unión entre todos los países que lo bordean, sea el mar de aguas limpias que todos deseamos».

UNEP ha dado prioridad en su programa a la protección del medio ambiente marino, con su énfasis especial a las actividades regionales, incluyendo especialmente el Mediterráneo, al ser un mar enteramente cerrado, circundado de 150 ciudades, con una población anual de 100.000.000 (la cual llegará a 200.000.000 en el año 2000), así que el estado de polución del medio ambiente marino en esta región necesita unas medidas urgentes e inmediatas.

Insistiendo en este punto, el director de la Conferencia, señor Maurice Strong, director ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, afirmó en una rueda de prensa que «las complicaciones ambientales del mar Mediterráneo constituyen el más importante problema de contaminación con que se enfrenta el mundo en la actualidad».

CONVENIO INTERNACIONAL DE PROTECCION

De las interesantes sesiones celebradas hasta estos momentos resalta (además de los debates sobre desarrollo futuro de la región, como señalábamos al comienzo de estas líneas) el tema del convenio-marco, y protocolos conexos técnicos, para la protección del medio ambiente mediterráneo. Este convenio será de gran interés, con miras a su ulterior presentación oficial a los Gobiernos, prevista para septiembre u octubre.

Los protocolos unidos al convenio-marco comprenden un proyecto de cooperación en caso de accidentes que sean causa de contaminación; un proyecto sobre vertidos desde buques y aeronaves; un tercero, destinado a contemplar las medidas técnicas para la contaminación procedente de tierra; otro, sobre la contaminación derivada de la explotación y explotación de los fondos marinos, y un último, de gran interés, por la importancia del tráfico marítimo del Mediterráneo, destinado a enmarcar las medidas técnicas para evitar la contaminación causada por los buques.

Los borradores de los documentos presentados en los distintos Comités de Trabajo están siendo muy debatidos por las distintas delegaciones nacionales y representaciones de organismos internacionales.

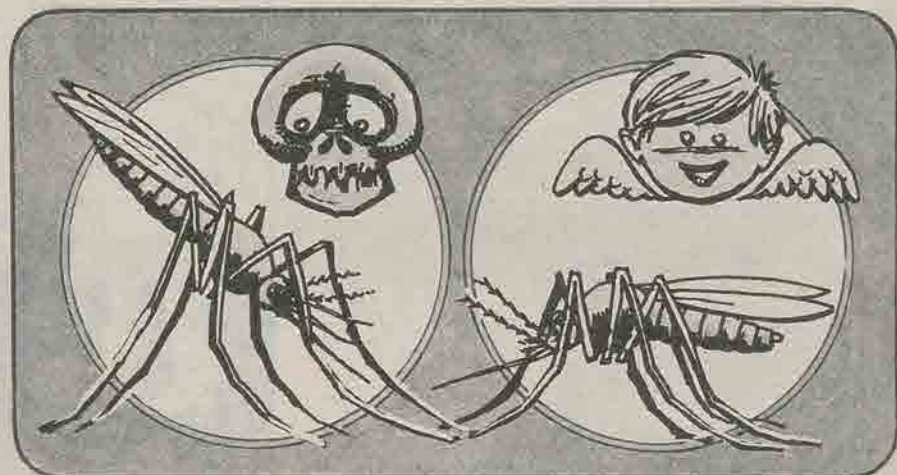
Por razones de cierre, «Hoja del Mar» no puede esperar a la terminación de estas interesantes sesiones, si bien nuestros lectores tendrán amplia y cumplida información en nuestro próximo número de marzo.



«Anaconda».

«Gran Bretaña II».

El yate francés.



Diferencias entre el mosquito común, a la derecha, y el anopheles, a la izquierda, transmisor del paludismo.

Momento en que puede adquirirse el paludismo.



Distribución de la zona palúdica.

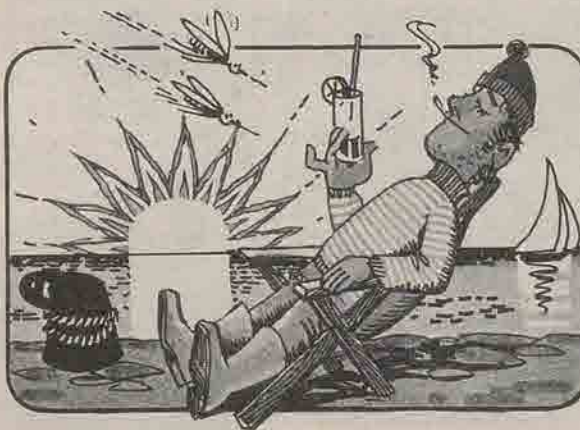


Administración de antipalúdicos.

Debido a la gran cantidad de casos de paludismo que se están dando, principalmente en las tripulaciones que operan por África Occidental, incluso hasta con defunciones, es por lo que nos hemos decidido a afrontar en este número esta enfermedad, pero, naturalmente, enfocándola desde su punto de vista preventivo, que es el importante, de tal manera que siguiendo una serie de medidas que pueden estar al alcance de cualquier dotación se obtendrán unos resultados óptimos que redundarán en beneficio de todos.

El paludismo, fiebre intermitente o malaria, es una enfermedad infecciosa que desde hace varios años ocupa uno de los primeros lugares en los programas de erradicación de la Organización Mundial de la Salud. Es una enfermedad grave que causa más de dos millones de defunciones al año y que la padece cerca de una tercera parte de la población mundial. Se presenta generalmente en los trópicos y subtropicos, por lo que puede considerarse como zona palúdica la franja geográfica comprendida entre los 25 grados latitud Norte y los 25 grados latitud Sur.

El paludismo se adquiere por la picadura de un mosquito, el Anopheles, que al picar inyecta el microorganismo que se multiplicará en la sangre y producirá la enfermedad, que se caracteriza por la aparición de escalofríos, fiebre que puede superar 40 grados de temperatura, sudor muy profuso, etcétera, síntomas que desaparecerán casi en su totalidad unas horas después para reanudarse más tarde de nuevo. Pero siempre el paludismo no se manifiesta así, por esto el médico es el que debe de atender y tratar a estos enfermos y naturalmente debemos de extremar al máximo las medidas preventivas en aquellos barcos que atracan en los puertos de las zonas palúdicas, siendo la primera y principal medida la administración de antipalúdicos a los tripulantes de las dotaciones de esos barcos y de acuerdo con las ins-



Con la puesta del sol los mosquitos muestran más actividad.



Evitar los barrios pobres.

trucciones dadas por el médico según el tipo de fármaco utilizado, debiendo de encargarse el cumplimiento de esta operación siempre a una persona responsable a bordo.

Como el mosquito, precisamente, es más activo a la puesta del Sol, es preferible permanecer durante esas horas a bordo, y en el caso de salir hay que evitar al máximo llevar partes descubiertas, así como el transitar por lugares mal iluminados, barrios pobres o zonas encharcadas. En estos casos es una buena medida el aplicarse las sustancias que repelen a los mosquitos.

En los puertos, las tripulaciones, de no estar bien protegidas por los mosquiteros, no deben bajo ningún concepto dormir en cubierta.

Es interesante saber que si hay que fondear fuera del puerto, los mosquitos es muy difícil que en sus

vuelos lleguen a distancias superiores a los 800 a 1.000 metros de la costa.

Como los mosquitos desovan en las aguas estancadas, hay que tener especial cuidado de que no se formen charcos de agua en las lanchas de salvamento ni en las cubiertas, que deben permanecer bien secas.

Todas las entradas, portillos, huecos de ventilación, etcétera, deberán de protegerse con tela metálica o gasa de mosquitero para evitar que los mosquitos entren en los alojamientos, y si esto no se puede evitar hay que facilitar mosquiteros para las camas de todos los tripulantes, y como las luces brillantes atraen a los mosquitos habrá que cubrirlos todo lo posible.

Finalmente, mediante insecticidas, tratar siempre de matar los insectos que hayan podido entrar en las dependencias.

SALUD A BORDO



Evitar las zonas mal iluminadas.



Evitar al máximo zonas del cuerpo al descubierto.

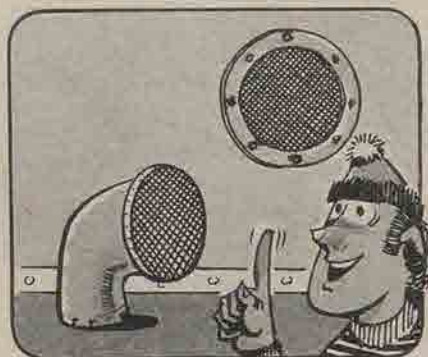


Aplicarse repelentes para los mosquitos.



Dormir con mosquiteros.

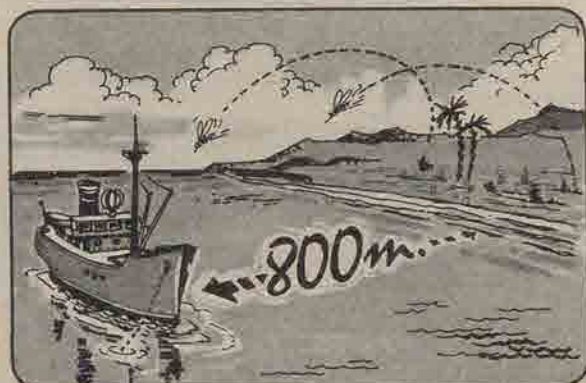
En puerto no dormir en cubierta sin mosquitero.



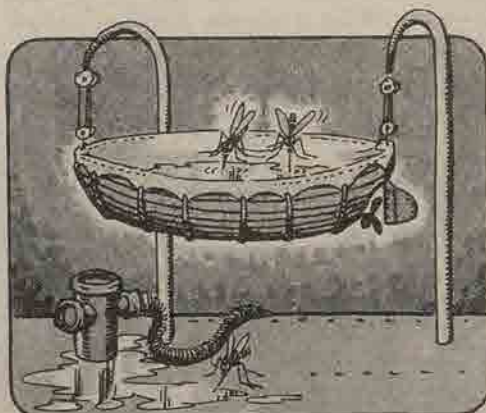
Instalar telas metálicas en portillos, huecos de ventilación y entradas a las dependencias.



Cubrir las luces lo más posible.



Los mosquitos no suelen volar a más de 800 a 1.000 metros de distancia de la costa.



Evitar los charcos a bordo.



Utilizar insecticidas para combatir a los mosquitos que hubieran penetrado a bordo.

EX VOTOS MARINEROS DE LA ISLA DE LA PALMA

LA PALMA (Especial para «Hoja del Mar»).—Al mundo de la marinería pertenece el tema, para nosotros muy entrañable, de los ex votos marineros, y comoquiera que esa es la temática señalada para estas líneas, habrá que comentar constatando que fue precisamente ese mundo en el que, por obra y gracia de los estímulos de un programa nacional llamado **MISIÓN RESCATE**, hubimos de bucear —y admirar y estremecernos de gozo y orgullo— a todo lo largo y ancho de lo que fue curso escolar 1973-74.

Lo más cálido de esa actividad escolar y juvenil que es **Misión rescate** fue maravillosamente reflejado por el subsecretario de Información y Turismo, don José María Sánchez-Ventura, en el acto de entrega de los premios de la Campaña VIII de **Misión rescate** y de los trofeos del VI Torneo Nacional de **Radio Escolar**, que tuvo lugar en el auditorio del Ministerio de Información y Turismo, de la capital de España, el día 23 de noviembre pasado. Allí, en ese Festival Escolar Nacional, se encontraba presente un grupo de estudiantes palmeros —la Patrulla de **Misión rescate** número 10—.

«Para un país es tan importante como su progreso material el colocar las bases que permitirán alcanzar unas cotas de formación cultural elevadas», dijo el señor Sánchez-Ventura que, hacia el final de su intervención, felicitó a todos los participantes que se encontraban presentes; él, posteriormente, hizo entrega a la Patrulla de **Misión rescate** número 10 de los dos más importantes premios de la Campaña VIII de **Misión rescate**: el **Trofeo de oro**, del excelentísimo señor ministro de Información y Turismo, y el **Premio especial**, del excelentísimo señor ministro de Educación y Ciencia... dotados, aquél con un viaje turístico y cultural por varias regiones del país, y éste con 75.000 pesetas y la restauración de las obras, cuyo estudio revalorizador motivó premio y trofeo.

Una de las labores que más fueron valoradas por el Jurado nacional de **Misión rescate**, entre el amplio elenco de iniciativas con el que en las dos fases de la Campaña concurre el grupo palmero, fue una Memoria —selección de más de setenta páginas de texto condensado y casi un centenar de fotografías— sobre los «Ex votos marineros de la isla de La Palma», Memoria que exigió varios meses de estudio, búsqueda de datos, análisis artístico de obras, recurso a expertos en la materia, redacción e ilustración gráfica... todo ello en torno a once ex votos marineros pic-



Santuario de Nuestra Señora de las Nieves, en Santa Cruz de la Palma.

tóricos y uno corpóreo, y todo ello con la participación en equipo de los muchachos de la unidad de **Misión rescate** en la forma y medida que su edad y formación permite, y con el sistema y objetivos que establecen las bases y finalidad del programa nacional. El grupo juvenil de La Palma accedía a esta labor por la prestancia y el ánimo que indudablemente le daban el haber recibido con anterioridad un galardón provincial, el **Premio extraordinario Comunidad 74**, de la Delegación Provincial de la Ju-

ventud, y un premio nacional, el **Trofeo de plata de la Fase Primera**, de la Campaña VIII de **Misión rescate**; nos referimos a ello porque tales metas fueron tenidas en cuenta para la concesión del **Trofeo de oro** —único para todo el país— y porque el trabajo sobre los ex votos marineros de la isla era un abundar en la misma inquietud salvaguardista y revalorizadora de nuestro patrimonio histórico-artístico. El **Trofeo de oro** vino a reconocer un conjunto de actividades que van desde el rescate material y documental de lugares y piezas, hasta el despliegue de un museito para la conservación y exhibición pedagógica de los elementos más interesantes de cuantos se han rescatado y algunos de los cuales tendrán su lugar en el futuro Museo Insular de Arte Sacro de Las Nieves... y desde la creación y publicación semanal de una página en el periódico local «Diario de Avisos» al servicio de la salvaguardia del patrimonio histórico-artístico de las islas, hasta la programación de reuniones, charlas y concursos juveniles sobre estos temas.

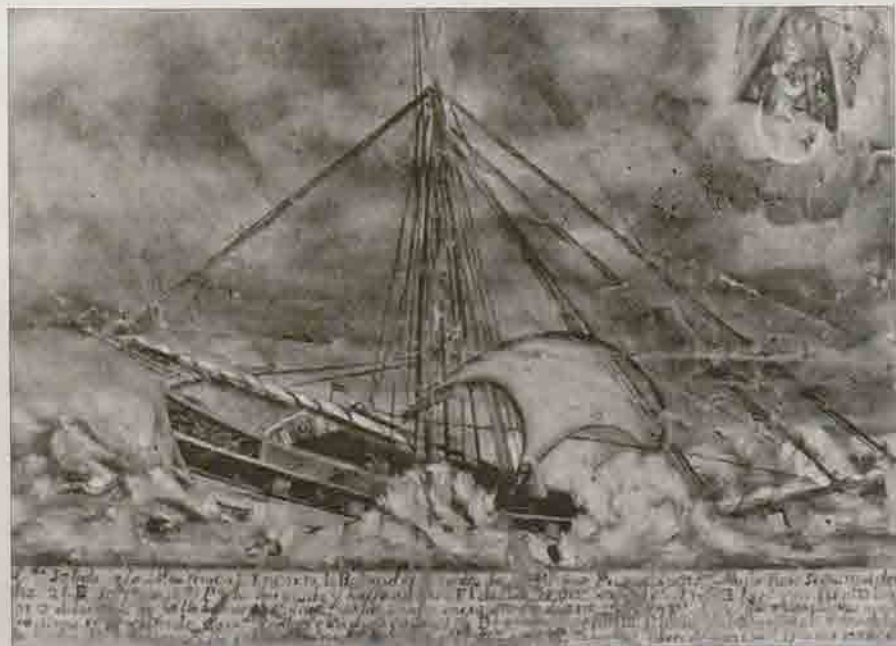
No se encontraban los ejemplares palmeros debajo de unas piedras ni nada por el estilo: colgaban y siguen colgando de las paredes. Lo único que ha logrado esta unidad de **Misión rescate** —lo único al respecto, se entiende— es hacer pasar el conjunto de las obras de este género que han llegado a nuestros días —no muy valoradas, valgan verdades, por la generosidad del pueblo y sólo conocidas en su valor justo por dos o tres expertos— de un antes triste a un ahora prometedor. De un antes que era el ir deshaciéndose en las mismas paredes en que fueron colgados hace siglos y no tener en letra impresa más homenaje que unas cuantas líneas en unos artículos de dos investigadores locales. A un ahora en que, primeramente, se promocionaron en media docena de programas radiados a través de más de medio centenar de emisoras de RNE, REM, CAR y CES de todo el país...;

posteriormente se documentaron literaria y gráficamente y revalorizaron por expertos en una amplísima Memoria, y últimamente han quedado catalogados en los servicios de la Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural, que por la base número 16 del reglamento nacional de **Misión rescate** acometerá su restauración en breve. Estas obras han sido el centro de las intervenciones que, en la prensa y en la radio, jalonaron la estancia de la Patrulla de **Misión rescate** galardonada en Madrid y el posterior viaje cultural por tierras de doce provincias españolas, de las regiones de Aragón, Cataluña y Levante; principalmente, a través de TVE, en Madrid, y de una veintena, entre emisoras y periódicos de todas esas provincias; últimamente, los jóvenes palmeros han pedido atención para estas obras y para todo el patrimonio histórico-artístico de la isla de La Palma. Y, para terminar, han recibido, en el Museo Marítimo de Barcelona —maravillosamente instalado y atendido por la Diputación Provincial barcelonesa en las Reales Atarazanas de la Ciudad Condal—, la confirmación de encontrarse en la isla de La Palma los dos ex votos marineros pictóricos más antiguos del país, toda vez que, entre los recogidos en el trabajo galardonado, figuran dos del siglo XVII —1621 y 1639—, y el que por expertos era considerado como el más antiguo —fechado en 1702— quedaba allí, dejándose fotografiar entre los muchachos de la Patrulla y despidiéndose con dolor de su condición de «decano». Sigue en el mencionado Museo Marítimo, pero oficialmente ya no es el de mayor antigüedad del país: con todo, no son importantes los ex votos palmeros por sólo su antigüedad, sino, también, por ser vivo reflejo de una época y unas gentes que fueron todo lo grande que el mar les permitió y exigió ser, que fue mucho en marinería y en religiosidad, a más de en historia y en arte. ■

Los integrantes de la Patrulla de La Palma, acompañados por el tutor de la misma y una azafata de Radio Nacional, en Benicarló (Castellón), etapa de su viaje cultural a la Península.



- Dos de ellos son los más antiguos del país.
- Un grupo juvenil palmero obtuvo el Trofeo de Oro del programa nacional «Misión rescate».
- Entre otros méritos, ha revalorizado y logrado la catalogación oficial de numerosos ex votos marineros de la isla.



EL EX VOTO MAS ANTIGUO DE ESPAÑA.—Fechado en 1621, puede tenerse como el decano de los ex votos españoles. Se conserva en la iglesia de Santo Domingo, en Santa Cruz de la Palma.

