

hoja del mar

Número 113

AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MARZO 1975

CUNQUEIRO: LA AMISTAD CON LOS PULPOS.
CRÓNICA DE MÉXICO: NO A NORTEAMÉRICA.
CARTAS AL DIRECTOR.
LOS «GITANOS» DEL MAR.

PROSPECCIONES PESQUERAS EN EL MEDITERRANEO



LORISA.

LA MAR Y SUS SELLOS



EMISIONES ESPAÑOLAS PARA LOS MESES DE FEBRERO Y MARZO

EN el año 1973 se hicieron tres sellos en honor de tres arquitectos que pudiéramos calificar como clásicos (Juan de Herrera, Juan de Villanueva y Ventura Rodríguez), y ahora salen el día 25 de febrero otros tres sellos dedicados a tres arquitectos contemporáneos, que son: Antonio Gaudí, Antonio Palacios y Secundino Zuazo-Ugalde, en valores, respectivamente, de: 8, 10, 15 pesetas, estampados en calcografía y con tiradas para cada uno de ellos de 10.000.000 de unidades.

En estos sellos, como en los de 1973, figuran en primer plano la efigie de cada personalidad, y en segundo, alguno de los edificios más significativos por ellos realizados. Y así, en el sello de Gaudí está la Casa de la Pedrera, sita en el paseo de Gracia esquina a la calle Provenza, de Barcelona; en el de Palacios va el que primeramente se llamó Hospital Obrero y ahora de Maudes, en la populosa barriada de Cuatro Caminos, de Madrid, y en el de Zuazo, la Casa de las Flores, la cual ocupa una manzana entera en el también barrio madrileño de Argüelles.

Por otra parte, el día 17 de marzo y en relación con la Exposición Mundial de Filatelia ESPAÑA '75, a celebrar entre el 4 al 13 de abril, se ponen a la venta cuatro nuevos enteros postales, todos ellos dedicados a Madrid. En dos de 1,50 pesetas figuran la ermita de San Antonio y el atrio de la iglesia de San Ginés; en tanto que en dos de 7 pesetas van la fuente de la Mariblanca, en la Puerta del Sol, y la estatua de Felipe II, en la plaza Mayor. De cada uno de ellos se hace una tirada de 400.000 unidades y el método de impresión es el offset multicolor.

Y ya que hablamos de dicha Exposición Mundial, hemos de indicar que

varios países extranjeros van a hacer sellos conmemorativos de ella. Son Bolivia, Uruguay, éstos como seguros, y dos o tres más que están estudiando la cuestión. Ello es un dato bien interesante, puesto que abre un camino más en las relaciones filatélicas entre países.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

ISLAS FEROE.—Hacia mucho tiempo que estas islas dependientes de Dinamarca, pero que gozan de una gran autonomía, no hacían sellos. Ahora acaban de poner en servicio una amplia serie general de: 5, 10, 50, 70, 80, 90, 120, 200, 250, 300, 350, 450 y 500 öre, en donde figuran diversos motivos, pero principalmente cartas marinas y vista de las costas.

PAPUA Y NUEVA GUINEA.—Como continuación al conjunto que va saliendo con ciertos intervalos, relacionados con la vida de la población indígena, ahora le ha tocado el turno de mostrar diversos tipos de canoas que emplean y lo son en nominales de: 7, 10, 25 y 30 centavos.

MONACO.—En serie que lleva el nombre de "Vistas y monumentos del Principado", en el nominal de 25 céntimos, figura una vista aérea del puerto deportivo de Montecarlo.

TERRITORIOS AUSTRALES FRANCESES.—Con ocasión del XXV aniversario del servicio postal, denominado con las siglas SAPMER, hay un 75 francos donde figura un buque mixto de carga y pasaje, cuyo dibujo seguro que está tomado de una unidad existente, pero la información que nos ha llegado de París silencia este dato.

REPUBLICA DEL TCHAD.—Para el centenario de la Unión Postal Universal hay una serie de cuatro sellos y en el de 30 francos CFA figura una piragua indígena.

ROL DE FILATELISTAS DE "HOJA DEL MAR"

Las gestiones que llevábamos haciendo, con el fin de suministrar series tanto nacionales como extranjeras a los coleccionistas que son lectores de "Hoja del Mar", han llegado a un punto en que es posible poder enviar listas con ofertas, cuyos precios, naturalmente, son inferiores a los del mercado.

Respecto al sello español, repetimos cuanto decíamos en la crónica anterior y es que para las novedades, lo mejor es suscribirse al Servicio Filatélico de Correos. En dicha crónica se daban las normas de cómo abonarse a tal Servicio. Por ello, no se admitirán peticiones de sellos que sean consideradas como novedades, desde la primera aparecida en este año, es decir, la serie conmemorativa del CXXV aniversario del primer sello español y que fue emitida el día 3 de enero.

Por lo que respecta a cuanto podemos ofrecer de emisiones anteriores españolas, así como extranjeras (actuales y anteriores), vamos a confeccionar unas listas, que serán enviadas a cuantos las soliciten a quien redacta estas crónicas. Para ello, lo mejor es escribirle en carta cuáles son los sellos que interesan (España o extranjero) a sus señas: Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30. Los envíos se harán a reembolso, cargando los gastos de correo.

En cuanto a las fichas que estamos

recibiendo de coleccionistas, con el fin de que cada uno conozca lo que colecciona otro y se puedan poner entre sí en relación, a las listas publicadas en números anteriores hoy añadimos éstas:

García Fica, José Antonio. Erribitarre, 8, 6te. B. Lejona (Vizcaya). Colecciona todo el mundo, pero en especial España.

Sanchis Soler, María del Pilar. Conde Altea, 15. Calpe (Alicante). España, Alemania Federal, Deportes.

Baspino Pazos, Angel. Romero Donello, 31, 3.º C. Santiago de Compostela. Todos los países, pero en especial temas marinos y "scouts".

Ibáñez Díez, Ignacio. Fernando el Católico, 12. Madrid. Todos los países, pero especialmente España y Europa.

Pérez Bautista, Manuel. M. Lerdo de Tejada, 35. Ayamonte (Huelva). España y dependencias postales, Portugal, Suiza, Vaticano.

Gutiérrez Biedma, Máximo. Diego de Almagro, 7, 2.º A. Huelva. Universal.

Paradela Pérez, Julio Antonio. Mugardos-Caidos. Mugardos (La Coruña). España y Marina.

Ortas Estévez, Juan. Ayudantía Militar de Marina. Garrucha (Almería). España, Alemania Federal, Alemania Democrática, Grecia, Suiza.

Tejero Montes, Ricardo. Bernabé García, 37. Valencia. España, Italia, Australia y tema general.

Pérez Zamora, Domingo. San José, 14, 2.º. Puerto de Sagunto (Valencia). España.

Ruiz Valderrama, Antonio. Carretera de Hidum, A, bajo. Melilla. España, Francia, Marruecos y temas marinos. ■ LUIS MARIA LORENTE.



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

F L O T A

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

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

**CASA DELGADO
BIENVENIDO
DELGADO
MUÑOZ**



Mayorista de pescados y mariscos
Ventas en comisión y cuenta propia

MERCADO CENTRAL: Puesto 33
Teléfono: 265 26 48 y 265 31 09
OFICINA: Cava de San Miguel, 8, 4.º dcha.
Teléfono: 266 46 94

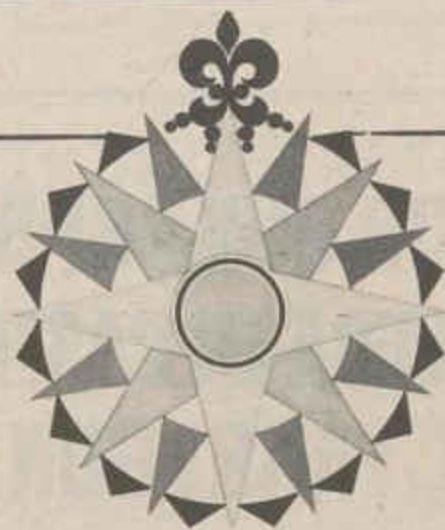
PARTICULAR: Teléfono: 469 24 09
APARTADO DE CORREOS 16.115
MADRID

**COOPERATIVA DEL
MAR
"SURATLANTICA"**

**SUMINISTROS NAVALES
PARA PESQUEROS
SERVICIOS EN LONJA
DE PESCADOS**

Glorieta Norte - Teléfono 21 41 67

HUELVA



LA AMISTAD CON LOS PULPOS

Por ALVARO CUNQUEIRO

PHILIPPE Diolé, un compañero del comandante Cousteau a bordo del "Calypso" —y comentarista con el propio Cousteau de los films "La odisea submarina del equipo Cousteau", y autor con él de un libro, "Los pulpos: el fin de un malentendido"—, nos asegura que los pulpos han tenido, desde siempre, mala prensa. El famoso "kraken" del que nos da noticia el arzobispo de Bergen Erico Pontoppidan el Sabio, en su "Historia Natural de Noruega", parece ser un enorme pulpo, capaz de envolver un navío mediano con sus tentáculos. Todos nos hemos hallado con pulpos gigantes en Víctor Hugo y en "Veinte mil leguas de viaje submarino", de Julio Verne, cuando el "Nautilus", el submarino del capitán Nemo —que un día fondeara en el estrecho de Rande para que el capitán pudiese recoger parte del tesoro de la famosa "flota de la plata"—, es atacado por enormes pulpos y un hombre de la tripulación es arrastrado hacia fuera. El hacha del capitán Nemo hará prodigios para librar el submarino de los asaltantes. Pero la historia del pulpo gigante viene desde mucho más allá, desde Plinio el Viejo, donde aparece el pulpo de Carteia, en la Bética, en Hispania: tuvieron que actuar contra él, en la playa, docenas de tridentes. Le cortaron la cabeza y se la mostraron a Lúculo: era tan grande como un casco que pudiese contener cincuenta ánforas de vino. Tomen nota: cada ánfora, algo más de veinticinco litros. Verne, para el ataque de pulpos de su libro, se inspiró en aquel extraño animal, de veinticinco metros de largo y con tentáculos de un tamaño semejante, que la corbeta de guerra francesa "Alecton" encontró el 30 de noviembre de 1861 a unas ciento veinte millas al Norte de Tenerife; pulpo o calamar, fue cañoneado y muerto.

Diolé nos dice que "innumerables miradas siguen al hombre en el mar", aunque el submarinista no las vea siempre: "Miradas de los peces, pequeño ojo fijo del tiburón, pero, sobre todo, miradas de los pulpos, inmóviles, a la espera, en su casa". Y añade que hay que aproximarse mucho para descubrir en medio de los brazos entrecruzados, en una cabeza redonda, "esa pupila rectangular que os observa y que parece reflejar una intensa vida interior, mirada de viejo sabio o de fakir". Cousteau encontró a doscientos metro de profundidad, en el Índico, sumergiéndose con su submarino miniatura, el SP/350, un enorme cefalópodo. Su ojo enorme, fijo, veía descender el platillo sumergible. Cousteau nos dirá: Era a la vez maravilloso y aterrador. Yo estaba hipnotizado por este ojo, por esta vida, y no cesaba de repetírmelo: estoy viendo lo que nadie vio. Yo lo veo y él me ve. ¿Qué sentirá? Seguramente, miedo no.

Diolé y Cousteau nos contarán cómo lo han visto, en el Índico, en el Mediterráneo y en el Pacífico Norte, evolucionar en el agua, desplazarse, elevarse hinchándose y cambiar de color. Diolé y Cousteau no vacilan en atribuir una razón a estos cambios de color: Cambian de color bajo el efecto de la emoción. Y

en seguida añaden que descubrieron que ningún animal marino ofrecía tantos enigmas fascinantes y una vida tan rica en sensaciones... Y para probar sus afirmaciones, fue por lo que rodaron una película cuyo gran personaje es el pulpo. Gran parte de la película está dedicada al pulpo del Mediterráneo, pulpo de un comportamiento muy sutil, y con el que los submarinistas han llegado a entenderse. Han descubierto que los pulpos del Mediterráneo habitan "casas" que construyen en el fondo del mar con piedras, y frente a Marsella, incluso con restos de ánforas romanas. A lo largo de Porquerolles, los submarinistas han logrado hacerse tolerar por los pulpos, los cuales, conociendo la hora de llegada de los submarinistas, quienes les llevaban comida —cangrejos e incluso alguna vez langosta—, se acercaban, ansiosos y despreocupados. Los pulpos se dejaban tocar, coger por un tentáculo, acariciar. Los pulpos reconocían a los del equipo Cousteau, se acercaban a ellos confiados, buscaban en la bolsa los cangrejos de regalo. "Hay que concederles un psiquismo muy rico. Cada uno de sus gestos, cada mirada, cada cambio de color, es una revelación". Diolé y Cousteau insisten en que los cambios de coloración del pulpo corresponden a la expresión de diferentes emociones. ¿Será así o nos parece demasiado? Los del equipo del "Calypso" se sorprendieron al ver nadar al pulpo con tanta ligereza y elegancia, y Frederic Dumas, uno de los grandes pioneros del submarinismo, hizo bailar a varios pulpos verdaderos "ballets", manejándolos como quien maneja un echarpe. Rudolfs Nureyev o Annas Pavlova de las aguas mediterráneas, bailando en el silencio.

El gallego debía saber mucho del pulpo, pero sabe poco o nada. Lin Yutang explicaba la escasa importancia que en la ciencia china han tenido siempre la botánica y la zoología, porque lo primero que hace un chino ante una fruta rara o un animal nunca visto es preguntarse si son comestibles. Y no vacila en probar. El resto, apenas le importa. El gallego, el máximo comedor de pulpo de Occidente, no se ha preocupado de inventariar al cefalópodo, al octópodo, la gama coloreada de sus emociones, ni se ha entretenido nunca en establecer amistad alguna con él. El gallego se ha limitado, como el chino, a comerlo, bien aceitado y bien pimentado, en las feiras del país y en las barras de los bares. (Lo de bien aceitado, ahora, porque cuando en Galicia no había aceite, que venía el aceitero trayéndolo a lomo de mula, alcuza en mano, y vendiéndolo a cuartillos, ¿cómo comía el pulpo el gallego? Y tampoco había pimentón, que llegó a Galicia con los maragatos del XVIII.) Confío en que si alguien se sumerge en alguna de nuestras rías para estudiar el pulpo y retratarlo, tenga la paciencia de explicarnos su comportamiento, sus cambios de color. Acaso descubramos que el pulpo de mar de Galicia tenga una mente sutil, con retranca, escéptica e irónica, como dicen que es la mente de los gallegos. ■

¿POR QUE SUPRIMIR LA VEDA EN CASTELLÓN Y TARRAGONA?

Señor director:

Soy pescador de treinta y ocho años, con veinticuatro de mar, no teniendo más ingresos que los que me proporciona la pesca. Por ello es grande mi asombro al comprobar que en la Sexta Reunión de la Comisión Permanente de Pesca Mediterráneo se tomó el acuerdo de suprimir la veda de la pesca de arrastre en las provincias de Castellón y Tarragona, siendo esta veda la que nos ha solucionado, desde su implantación, los graves problemas económicos que padecíamos.

Yo pregunto: ¿Es que no se acuerdan que hace once años tuvimos que ir forzosamente a ella? Si analizamos los resultados durante este período, encontramos que hubo un mayor rendimiento de capturas, si bien últimamente se acusa una baja debido al exceso de la potencia, tanto en CV. como en tonelaje; hubo un mayor rendimiento económico, teniendo en cuenta que antes de implantarse la veda, y concretamente la última semana, según datos que me constan, una de las embarcaciones que más repartió de la parte entre su tripulación lo hizo con 170 pesetas por marinero, y después de la veda se notó la mejoría, hasta el punto de que el reparto por marinero ascendió a 1.200 pesetas por semana. A todo ello hay que sumar lo expuesto en el magnífico trabajo realizado por los biólogos, que con su esfuerzo y saber nos han devuelto nuestro mar en óptimas condiciones de rentabilidad. (¿No se leen los acertados artículos del doctor Bas?). Desde luego no llego a comprender el que por culpa de unos señores tengamos que lanzar por la borda los trabajos tan eficaces y el sacrificio efectuado por los biólogos y por los pescadores comprendidos en este Plan Experimental de las provincias de Castellón y Tarragona, Plan en el que otros países se han interesado.

No deseo extenderme más, ya que alargaría la carta en exceso, pero quiero hacer un llamamiento a la unidad de todos los pescadores, puesto que en cierto modo somos nosotros los causantes de que se tomen estas decisiones, que a mi modo de ver perjudican los intereses generales, por no exponer clara y objetivamente los verdaderos problemas y las ambiciones puestas con miras a una mejora constante en que nuestro trabajo se vea recompensado a todos los niveles. ■ JULIAN GUZMAN COLOM.

BRINDAN LA IDEA A COLEGIOS ESPAÑOLES UN COLEGIO IRLANDES ILUSTRAR LA HISTORIA DE NUESTRA ARMADA

Señor director:

Los alumnos del colegio Summerhill, de Irlanda, están ilustrando con pinturas y dibujos la historia épica de la Armada española de 1588.

Tres barcos de dicha Armada, incluido el galeón "San Juan", naufragaron muy cerca de aquí, de Sligo. Por fortuna tenemos la Historia de la Armada narrada por el capitán Cuéllar, el cual sobrevivió al naufragio. Después de pasar muchos meses buscando refugio con familias irlandesas, logró llegar a España, a través de Escocia y Bélgica. Nos quedan muchas chucherías y objetos curiosos de aquel período, incluso un dibujo de la roda (el mascarón de proa), un cofre marítimo y varias monedas de aquel entonces.

El proyecto que nuestro colegio tiene es de crear una serie de dibujos y pinturas ilustrando los acontecimientos descritos por el capitán Cuéllar, y cada dibujo se acompañará con una descripción histórica. Nos gustaría mucho que un colegio español, preferiblemente situado cerca de uno de los puertos desde donde partió la Armada, participara en este proyecto.

Nos gustaría ver a la Armada, en el momento de su partida, dibujada por alumnos españoles. Sería mejor si las obras de los alumnos de ambos países fuesen acompañadas por descripciones tanto en español como en inglés. Este proyecto, que valdría la pena desde un punto de vista cultural, podría exhibirse no sólo en nuestros propios países, sino también en otros países del mundo.

■ BERNARD MC DONAGH. Director del Summerhill College Sligo.

¿QUE PASA CON EL MUELLE DE ATRAQUE DE VICEDO?

Señor director:

Me gustaría que en nombre de toda la familia de pescadores de Vicedo publicara esta carta sobre el muelle de atraque de nuestro puerto, pues es un tema que nos preocupa e intriga.

Vicedo es un pueblo de marineros y labradores, enclavado en la margen derecha de la ría de El Barquero, en el que también existe bastante empleo en la construcción, una fábrica de conservas y varias industrias, entre las que destaca una fábrica-lavadero de caolín que exporta al año más de 100.000 toneladas, situadas todas ellas a menos de 500 metros del abandonado muelle de atraque.

La construcción de dicho muelle se inició por el año 34. Se pararon con la guerra, para reiniciarlas en el 40, quedando definitivamente abandonadas en el año 1941.

La familia pescadora de Vicedo se pregunta: ¿A qué puerto, de los por aquí próximos, no le interesa que se construya en Vicedo un muelle de atraque? ¿Será acaso a Espasante?, ¿a Foz?, ¿a Burela?, ¿a San Ciprián, ¿o será... a Cillero? Tal vez sea a Cillero, ya que al construir aquí un pequeño muelle de atraque, todo el caolín, madera, cuarzo, etcétera, que se ambarca en Cillero pasaría a embarcarse en este puerto.

Aquí sólo hace falta un señor Salomón que cogiera con las dos manos los 55 bloques de seis toneladas cada uno, aproximadamente, abandonados desde el año 1941, y los pusiera en fila, unos delante de otros, partiendo del referido y no terminado muelle, para que pudieran atracar barcos de hasta 500 toneladas. Sin más, se despide de usted. ■ S. M. PEREZ.

LA MAR, ALGO INEXPLICABLE

Querido director:

Siento un extraño pudor y culpabilidad al escribir esta carta. Mi comunión con la mar no es sentida ni puede ser explicada con el ritmo vital del hombre de tierra. La mar y yo nos hemos amamantado mutuamente en el transcurso de una ceremonia mística. Navegar constituye para mí un acto de purificación; por eso me echo a la mar cuando mi cuerpo es circunvalado por carroña moral y mi mente atacada por el virus del dualismo y la lógica aristotélica. La mar es como una religión que cohabita dulcemente con todas mis células, lubricando cada partícula de ellas. Ni un toro golpeando mi cuello, ni una mujer excitada, ni el más sublime halago de vanidad fueron capaz de tatuar mi alma. La mar ha tatuado no solamente mi alma, sino también mi cuerpo emocional, mi cuerpo físico, mi cuerpo sexual y mi cuerpo intelectual. Todo el potencial humano activado al unísono es lamentablemente incapaz de explicar las sensaciones que un marinero experimenta al filo de la medianoche cuando el viento le está acercando la música mística de los cuerpos celestes. Por mis femorales navegan delfines, mientras recuerdo que he sido objeto de la bondad de unos marineros en la noche sepulcral de Axfas. Cuando miramos al horizonte caemos en estado de trance y nuestra mirada se vuelve gelatinosa. La síntesis de todos mis festejos terrenales sería comparativamente microscópica junto a aquella alegría que me estremeció en la popa de un barco danés durante un amanecer tropical del Congo.

Director: Si Lao Tse no pudo explicar lo que es el Tao, ni las bailarinas sagradas de Bali pueden escribir sobre la danza, ¿cómo voy yo a escribir sobre la mar?

Te suplico que jamás me pidas que escriba sobre la mar. Porque yo soy la mar. Porque la mar es Dios. Y porque Dios escapa a todas las explicaciones. Un abrazo. ■ DIEGO BARDAON.

CRITICA SITUACION DE LA PESCA Y CONTRASENTIDOS EN LA COMERCIALIZACION

Señor director:

Cuando la gran mayoría de los artículos con que se quisiera llenar la cesta de la compra han experimentado alzas tan considerables que se hace más difícil cada día alcanzar desde el bajo nivel de las sufridas economías particulares de quienes tenemos que vivir de nuestro trabajo, parece increíble que se permita que el precio del calamar descienda hasta pagarse al pescador más barato que hace tres años.

Los precios en 1972 oscilaban entre noventa y ciento diez pesetas kilo, lo que daba un promedio de cien pesetas. El precio promedio actual es de setenta pesetas. La baja, por consiguiente, alcanza a un 30 por 100.

Si los costos de explotación han sufrido un incremento del orden de un 150 por 100 con relación a marzo de 1973, es indudable que la industria pesquera se enfrenta con una crisis económica de perspectivas inquietantes. El problema se agrava por la escasez de capturas, y de no ponerse remedio, tanto armadores como tripulantes no podrán salir a la mar.

Gran parte de la flota del litoral levantino —motopescadores de cien a doscientas toneladas, con tripulaciones de catorce a dieciséis hombres— faena en aguas saharianas. Un 60 por 100 de los trabajadores del mar, aproximadamente, se dedica a la pesca en aquellos caladeros, y van, de modo casi exclusivo, a la captura de cefalópodos —pulpo, choco, calamar—, puesto que las restantes especies son de muy baja cotización. Se hace imposible pescar en la costa marroquí, por la extensión a setenta

(Pasa a la pág. 6)

IMPORTANTE

Para publicarse en esta sección es requisito indispensable que en las cartas, que siempre habrán de ir fechadas y firmadas, figure el nombre, dos apellidos y domicilio completo del remitente, a fin de poder acreditar su personalidad. Incluso cuando desee firmar con seudónimo.

Rogamos claridad, brevedad y concisión en todas las cartas.

La correspondencia debe dirigirse a "Cartas al Director", Hoja del Mar, Génova, 24, Madrid 4.

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
Madrid (ESPAÑA)
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746

REDACCION

Corresponsales en España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. La Coruña: José Antonio Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. 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.

Corresponsales en el extranjero: Lisboa: Alberto Mínguez. Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublin: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. 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

ALUMNOS DE NAUTICA-DECRETO, ¿DONDE ESTA LA RAZON?

Problemas, conflictos. El mar es hoy más que nunca un área de discordias. Febrero heredó la protesta de los estudiantes de Náutica y, agravada, la transmite al futuro; ha sido testigo de dificultades, aún sin resolver, en la flota pesquera; señala la carestía de los puertos españoles, que pronto no podrán competir con los extranjeros, y asiste a la paralización de la demanda de buques e incluso a cancelaciones de pedidos en astilleros.

● Los alumnos de Náutica no están de acuerdo con la Administración. Aseguran que el Decreto de agosto pasado, sobre titulaciones, sólo beneficia a los armadores, que, con una oferta de trabajo mayor, intentarán mantener sueldos bajos. Dicen que la normativa equivale a prohibir la emigración al oficial de Marina Mercante, e incluso acusan de intrusismo la aplicación de atribuciones a los titulados en las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras. Manifiestan que están de acuerdo en que las prácticas no se hagan en buques de bandera de conveniencia, pero insisten en que se debería autorizar en aquellos con los que nuestro país tiene establecidos convenios y pertenecen a flotas de total solvencia.

Deseando aclarar conceptos, el subsecretario de la Marina Mercante se ha reunido con un grupo de periodistas y ha explicado el trámite previo que siguió el Decreto, la necesidad de que las titulaciones expedidas en España respondan a enseñanzas, teóricas y prácticas realizadas en el propio país. Es inaudito —dijo—, contando con medios como ahora se cuenta, recurrir a flotas extranjeras para después dar aquí los títulos. Ello, ha puntualizado, no significa que se cierre la emigración. El titulado tiene libertad absoluta para enrolarse en la bandera que estime conveniente.

España, señaló, cuenta con plazas suficientes para cubrir la demanda de prácticas. La flota nacional es una de las más jóvenes del mundo, y sus unidades, idénticas en técnica a las de cualquier pabellón. Sabido es de todos que la industria naval española suministra buques a todos los países y, como es natural, no construye bu-

nos para exportar y malos para los armadores españoles. En cuanto a la ampliación de atribuciones a patrones, rechaza la plaza de intrusismo. Todo evoluciona, existen mayores responsabilidades, y al igual que se tramita el reconocimiento de los titulados de Náutica como de nivel superior, gestión que se realiza en el Ministerio de Educación y Ciencia, también se mejora a los titulados en las Escuelas Náutico-Pesqueras.

● No es fácil solucionar el conflicto. Tampoco se vislumbra un cambio de tónica para el sector pesquero. La puesta en práctica de un plan de reestructuración de la flota es tarea difícil; también lo es exigir una disciplina mayor a la hora de faenar, ni incluso vigilancia y apoyo para los buques españoles que siguen siendo víctimas de la metralla extranjera.

● El armador del pesquero malagueño "San Adrián", que permaneció diez días detenido en Marruecos, ha manifestado que los policías de aquel país, armados con metrallas, subieron a bordo y "lo primero que hicieron fue romper las instalaciones de la radio, toda la telefonía. Lo curioso —señala— es que no estábamos dentro del límite de sus aguas jurisdiccionales". Marruecos, en cambio, en un comunicado oficial, asegura que los españoles no fueron maltratados y que el barco faenaba en aguas territoriales.

● Los apresamientos continúan. También las patrulleras francesas capturan navíos de puertos guipuzcoanos. El problema es complejo. Pero sigue faltando la adecuada vigilancia por parte española; vigilancia para evitar desmanes de

pescadores de una y otras banderas; vigilancia para no convertir la "salvaguardia" en una empresa de corso.

● Hay, en verdad, malos humores en todos los puertos. Durante febrero se han manifestado más en La Coruña y en Málaga. Allí, los armadores amenazan con buscar otras bases menos exigentes; aquí, la flota no sabe qué hacer ante la sobrepesca del litoral propio y el peligro de acercarse a la vertiente africana. Don Nemesio Fernández-Cuesta les ha dicho en el Comité Ejecutivo Sindical que en estos días se está estudiando el primer el desguace de barcos no rentables, y aludió a una Orden ministerial encaminada a fijar semanalmente los derechos compensatorios variables que se impondrán a la importación de pescado para que ésta no dañe a la pesca nacional.

● En otro orden de cosas, el incremento de tarifas portuarias tampoco ha caído bien. En Bilbao, en Barcelona y en otros puertos importantes se teme que la carestía puede desviar tráfico a los extranjeros próximos, que mantienen un canon más asequible.

● Por último, en el sector de la construcción naval, la paralización de la demanda continúa. Los astilleros españoles, que ofrecen una capacidad de producción muy alta, miran al futuro con cierto desasosiego. Es verdad que se cuenta con una cartera de pedidos muy voluminosa, pero también es cierto que no afluyen nuevos contratos y que se observan cancelaciones de pedidos. Concretamente febrero se cerró con la noticia de que la Gulf ha cancelado el encargo de dos grandes petroleros de 200.000 toneladas cada uno, que Astano tenía en su cartera. Precisamente esta planta industrial es una de las más afectadas por el endurecimiento del mercado de buques, y en especial el de grandes petroleros, en cuya construcción se había especializado. ■ JOSE PEREZ-GUERRA.

EN ESTE NUMERO

	Págs.		Págs.
Rosa de los vientos: La amistad de los pulpos, por Cunqueiro	3	Vacaciones para trabajadores del mar	44
Cartas al Director	4	OTROS REPORTAJES:	
Información general	7	Gran regata del "Financial Times"	20
Informe: Prospección pesquera del Mediterráneo	11	La misteriosa y mortal serpiente de mar ..	40
Crónicas internacionales	24	La mar y los sellos	2
Crónicas nacionales	35	Salud a bordo	29
Sucesos	31	El tiempo en la mar	42
COLOR:		Damero marino	43
La vela	18		
Los gitanos del mar	22		

Y, además, otras noticias e informaciones de interés general, con las de última hora, que complementan estos temas.

Cartas al Director

(Viene de la pág. 4)

millas del límite de las aguas jurisdiccionales. La autonomía de estos buques es corta y no les permite desplazamientos a mares lejanos.

Y pegados al límite de la estrecha franja de las aguas jurisdiccionales españolas faenan barcos de otras nacionalidades, que no sólo pescan, sino que compiten luego en nuestro propio mercado con lo que proviene de las capturas de la flota nacional.

En estas fechas, cuando después del paréntesis que cada año suponen las fiestas navideñas han reincidido sus trabajos los barcos pesqueros, los armadores ven con inquietud la perspectiva: no llegarán a cubrir gastos, no podrán atender sus obligaciones. Tendrán que acabar amarrando sus barcos y dejar que se vayan pudriendo hasta acabar hundiéndose. En los momentos presentes es tanta la irrentabilidad de esta industria, que cualquier barco ha de hacer grandes capturas para ir sobreviviendo; y si surge cualquier avaría, no es fácil que las pérdidas que ocasione un paro forzoso puedan soportarlas el armador ni el marinero, que duda de lograr un salario que le permita atender sus necesidades familiares; que teme acabar convirtiéndose en un buscador más de trabajo.

Este hombre que lucha en el mar, que va a la parte, sabe que tanto el bajo precio del pescado como el incremento de todo lo que para pescar precisa repercute directamente en él. No se puede olvidar que la subida del petróleo juega en la industria pesquera un papel primordial, ya que no sólo afecta a las grandes cantidades de gas-oil —de cuarenta a cincuenta toneladas— que los motores de estos pesqueros, en su continuo arrastrar, necesitan, sino a todo lo demás: el petróleo, hasta el 9 de marzo de 1974, costaba 2,05 pesetas por litro. Ahora, 3,85. El rollo de cable de 200 metros, que valía 8.899 pesetas en 1973, cuesta hoy 15.074 pesetas; los artes, fabricados con materiales sintéticos derivados del petróleo, han sufrido aumentos de hasta un 300 por ciento; los lubricantes...

El coste de un barco de unas ciento sesenta toneladas, construido en madera actualmente, supera los veinte millones de pesetas. Un buque con sistema de congelación valdría de treinta y cinco a cuarenta millones. ¿Pero de qué sirve un barco de gran captura si no hay captura que hacer? ¿Para qué llenar las bodegas de pesca, cuando se trata de una industria que se encuentra por completo a merced de los intermediarios, que son, en definitiva, los que fijan el precio? ¿En qué mercado vender, si el nuestro está abarrotado con lo que se descarga de barcos de otros países? Los japoneses, que se llevan el pulpo y el choco, no quieren el calamar. Y no solamente no lo compran a los españoles, sino que venden el suyo, en cantidades masivas, en España. Y sólo se les aplica un arancel de quince pesetas por kilo.

No se nos negará que es un contrasentido que se permita la importación de calamar dando lugar a una baja de precio que impide el cumplimiento de las obligaciones contraídas. ■ JOSE MAYOR BALDO. Armador del "Jovián".

LIBROS DE MODELISMO NAVAL

Señor director:

Tengo el gusto de dirigirme a usted porque en el último número de "Hoja del Mar" leí una consulta sobre dónde se podrían encontrar libros de modelismo naval, tema que me interesa y gusta, pues cuando estoy de vacaciones (soy segundo motorista) suelo entretenerme en la construcción de barcos. Mi interés es el de poder construir veleros, pero no sé dónde encontrar catálogos o libros sobre el tema. Por eso me uno a la petición ya publicada en su revista, en espera de que algún lector pueda informarme. ■ JUAN BAUTISTA ARISTIZABAL. Grupo de la Atalaya, 8.



**CIA. NAVIERA
VASCONGADA, S. A.**



**NAVIERA
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alféreces Provisionales, 2.
BILBAO-1. Teléfonos 23 47 47-24 07 47.
Alcalá, 54. MADRID-14.
Teléfonos 221 46 21/3.

Telex: 32310 NABIL E-32312 NAVAS E
Telg: NAVILSA-ABASOLO
Telex: 27543 UZARA E.
Telg: ZUZARA-MADRID.

FLOTA CARGA SECA

"BULK-CARRIERS"	Año cons.	Peso muerto Tm	Cubicación Cu. Ft.	Medios descarga
"Lekeitio"	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
"Banderas"	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
"Lujua"	1968	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
"Serantes"	1969	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
"Deusto"	1972	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
"Cobetas"	1973	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
"Irene"	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
"Marta"	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
"Luchana"	1964	14.524	737.976	Gearless.
"Las Arenas"	1960	13.729	663.676	Gearless.
"Valentina Frías"	1960	13.729	663.676	Gearless.
"Alejandro Zubiza— rreta"	1959	13.570	667.172	Gearless.
"Enecuri"	1971	7.396	358.775	10 puntales de 10 tons. y 1 pluma real de 35 tons.
"Júpiter"	1972	7.396	358.775	
"Artagan"	1972	7.396	358.775	
"Miraflores"	1972	7.356	353.125	4 puntales de 8 tons.
"Adriana"	1969	6.352	293.971	
"Talo"	1970	6.321	293.971	
"Eolo"	1970	6.290	293.971	6 puntales de 5/8 tons.

CINCO NUEVOS MINISTROS DEL GOBIERNO

- VICEPRESIDENTE TERCERO Y MINISTRO DE TRABAJO: DON FERNANDO SUAREZ GONZALEZ.
- INDUSTRIA: DON ALFONSO ALVAREZ MIRANDA.
- COMERCIO: DON JOSE LUIS CERON AYUSO.
- SECRETARIO GENERAL DEL MOVIMIENTO: DON FERNANDO HERRERO TEJEDOR.
- JUSTICIA: DON JOSE MARIA SANCHEZ-VENTURA Y PASCUAL.

MADRID, 5 (Urgente).—El «Boletín Oficial del Estado» del día de hoy inserta los siguientes Decretos de nombramientos y ceses:

Jefatura del Estado:

Nombramientos:

Vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez González.

Ministro de Justicia, don José María Sánchez-Ventura y Pascual.

Ministro de Industria, don Alfonso Álvarez Miranda.

Ministro de Comercio, don José Luis Cerón Ayuso.

Ministro secretario general del Movimiento, don Fernando Herrero Tejedor.

Ceses:

Don Licinio de la Fuente y de la Fuente, como vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo.

Don Francisco Ruiz-Jarabo Baquero, como ministro de Justicia.

Don Alfredo Santos Blanco, como ministro de Industria.

Don Nemesio Fernández-Cuesta e Illana, como ministro de Comercio.

Don José Utrera Molina, como ministro secretario general del Movimiento.

Asimismo, por otros Decretos de la Jefatura del Estado que publica el mismo «Boletín...», se concede la Gran Cruz de la Real y muy distinguida Orden de Carlos III a don Francisco Ruiz-Jarabo Baquero, a don Licinio de la Fuente y de la Fuente, a don Alfredo Santos Blanco, a don Nemesio Fernández-Cuesta e Illana y a don José Utrera Molina. (CIFRA.)

MADRID, 5 (De nuestra Redacción).—Tras una semana de expectación intensa en los ambientes políticos de la nación, se ha verificado una reestructuración en el Gobierno, que afecta a cinco Departamentos ministeriales. La crisis parcial se produjo a raíz de la dimisión del vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, y su sustitución se hizo esperar, como ha podido comprobarse, para hacer coincidir el nombramiento del nuevo ministro con los cuatro restantes que entran ahora en el Gabinete Arias.

Todos los Ministerios son de importancia para el sector marítimo-pesquero —como lo son para el país—, pero conviene resaltar dos: los de Trabajo y Comercio, que le afectan más directamente. Con don Fernando Suárez y don José Luis Cerón se abre un nuevo camino de esperanza, y sus respectivas gestiones no cabe la menor duda de que serán beneficiosas para los trabajadores del mar, pues los nuevos ministros tienen una ejecutoria impecable, cuajada de servicios a la nación.

El señor Suárez González, catedrático de Derecho del Trabajo

y director que fue de la Escuela Social de Oviedo, ha ocupado muy recientemente los cargos de director general de Emigración y secretario general técnico de la Presidencia del Gobierno. El señor Cerón, que fue director general de Relaciones Económicas Internacionales, ha presidido la delegación española en las mesas de negociación con países extranjeros para la gestión de convenios que muy directamente afectaban a las posibilidades de trabajo de nuestra flota pesquera en caladeros de otros continentes.

Es este un comentario de urgencia, toda vez que se escribe e incluye en «Hoja del Mar» cuando ya había sido cerrada la edición, y exactamente la víspera de la fecha en que se inicia la distribución del presente número a nuestros lectores. Sirvan estas líneas, por tanto, de bienvenida a los cinco nuevos ministros, con los mejores deseos de éxito en su gestión, al tiempo que expresamos nuestros propósitos de colaboración, para bien de toda la comunidad patria, y muy especialmente, porque tal es nuestro ámbito, de los trabajadores del mar. ■



DON FERNANDO SUAREZ GONZALEZ

Nació en León en 1933 y cursó los estudios de Derecho en la Universidad de Oviedo, donde se licenció con premio extraordinario en 1955. Siendo estudiante ocupó la jefatura del SEU en el distrito universitario de Oviedo. Como becario del colegio de San Clemente de los Españoles se doctoró en la Universidad de Bolonia en 1958, con la máxima calificación. Ha sido subdirector del Colegio Mayor Valdés Salas, de la Universidad de Oviedo, y director de los Colegios Mayores Santa María y Diego de Covarrubias, de la Universidad de Madrid; jefe de Centros de Enseñanza de la Delegación Nacional de Juventudes, director del Instituto de la Juventud, director de la Mutualidad de Transportes y subinspector del Seguro Escolar. Catedrático por oposición de Derecho del Trabajo de la Universidad de Oviedo, ha sido decano de la Facultad de Derecho y director de la Escuela Social de dicha ciudad. Elegido procurador en Cortes de representación familiar por León en 1967, perteneció a las Comisiones de Leyes Fundamentales y Presidencia del Gobierno y de Educación durante la IX Legislatura. En junio de 1973 fue nombrado director general del Instituto Español de Emigración, cargo que ocupó hasta que en octubre de 1974 fue nombrado secretario general técnico de la Presidencia del Gobierno. Es, asimismo, consejero nacional de Educación.

Está en posesión del Víctor de Oro del SEU, medalla de oro del SEM, encomienda con placa de la Orden de Alfonso X el Sabio y grandes cruces de la Orden de Cisneros y del Mérito Civil, así como de la medalla de oro de la Emigración.

Es autor de numerosas publicaciones de su especialidad jurídico-laboral.



**DON ALFONSO ALVAREZ MIRANDA,
MINISTRO DE INDUSTRIA**

Doctor ingeniero de minas, nació, de ascendencia asturiana, en La Habana en 1915. Vivió desde su niñez en Grado (Asturias). Cursó la carrera en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas de Madrid, donde terminó con el número 1 de su promoción y premio extraordinario Fin de Carrera.

Durante siete años desarrolló sus actividades profesionales en la minería del carbón, en las minas de Guardo (Palencia) y Llanas de Abranas (Asturias). Más tarde dirigió la factoría Forjas, de Buelna, de la empresa Nueva Montaña-Ojilano, de la que fue director general hasta marzo de 1969, en que fue nombrado presidente ejecutivo de Fosfatos de Bucraa. En abril de 1970 pasó a la dirección del sector sidero-metalúrgico y minero del INI, cargo que ha desempeñado hasta 1972. Posteriormente fue presidente de UNINSA, y más tarde, al fusionarse esta empresa con Ensidesa, fue designado presidente del nuevo complejo siderúrgico, cargo que ocupa en la actualidad.

Posee la gran cruz del Mérito Civil.

TOMA NE POSESION

MADRID, 5 (Urgente).—La jura de los nuevos ministros tuvo lugar el jueves día 5, a las 10,30, en el palacio de El Pardo. La toma de posesión se celebró en la Presidencia del Gobierno el mismo día a las 17 horas, y a continuación se reunió el Gobierno para la reunión preparatoria del Consejo de Ministros.



**DON JOSE LUIS CERON,
MINISTRO DE COMERCIO**

Nació en Madrid en 1924. Es abogado, e ingresó en la carrera diplomática en 1947. Actualmente tiene la categoría de ministro plenipotenciario de segunda clase.

En 1948 fue nombrado secretario de la Comisión de Expropiación de Bienes Extranjeros, por razón de Seguridad Nacional. En 1950 fue designado cónsul de España en Montreal, y en 1954, secretario de la Embajada de España en Ottawa. En 1955 pasó al Ministerio de Asuntos Exteriores como agregado de Economía Exterior, en la dirección general de Cooperación Económica, pasando en 1958 a la jefatura del gabinete del subsecretario de Economía Exterior. Desde 1958 hasta 1964 fue miembro de la Comisión Permanente de España ante la ODEE.

En 1964 fue nombrado subdirector general de Relaciones con las Comunidades Económicas Europeas y secretario general de la Delegación negociadora española con el Mercado Común. De 1970 a 1974 desempeñó el cargo de director general de Relaciones Económicas Internacionales y vicepresidente de la Delegación española en las negociaciones con el Mercado Común. Es consejero de Economía Nacional, y ha sido presidente de numerosas comisiones negociadoras españolas. Con posterioridad fue presidente de Asfaltos Españoles, consejero delegado de Autopistas del Mare Nóstrum y adjunto a la presidencia del Banco Central. En 1974 fue nombrado subsecretario de Economía Financiera.

Está en posesión de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras.



**DON FERNANDO HERRERO TEJEDOR,
MINISTRO SECRETARIO
GENERAL DEL MOVIMIENTO**

Nació en Castellón de la Plana en 1920. Licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia, ingresó posteriormente en la carrera fiscal, a la que pertenece.

Ha sido gobernador civil y jefe provincial del Movimiento en Avila y Logroño. Delegado Nacional de Provincias en la Secretaría General del Movimiento, fue posteriormente vicesecretario general del Movimiento desde 1961 hasta 1965, en que fue nombrado fiscal general del Tribunal Supremo, cargo que desempeñaba en la actualidad.

Es consejero de Estado, consejero nacional del Movimiento y procurador en Cortes.

Está en posesión de las grandes cruces de San Raimundo de Peñafort, Cisneros, del Yugo y las Flechas, Mérito Militar y Mérito Civil.



**DON JOSE MARIA SANCHEZ-VENTURA,
MINISTRO DE JUSTICIA**

Nació en Zaragoza en 1922. Es doctor en Derecho, abogado y notario. Inició sus actividades profesionales como jefe de la asesoría jurídica del Banco de Bilbao, en Madrid, de cuya institución fue vicesecretario, cargo que obtuvo por oposición con el número 1. Ha sido durante cinco años director del Colegio Mayor Universitario de San Pablo, miembro de su patronato y primer presidente de la Asociación de Antiguos Colegiales. En 1950 fue fundador de la Mutualidad General de Previsión de la Abogacía, institución de la que fue su primer y único director hasta su nombramiento, en noviembre de 1974, como subsecretario de Información y Turismo. Periodista por la Escuela Oficial, ha desempeñado el cargo de presidente del Consejo de Administración del periódico madrileño «Informaciones». Ha sido delegado del Gobierno en el Canal de Isabel II. Es autor de diversos trabajos jurídicos y sociales, y recientemente obtuvo el primer premio en el concurso internacional convocado en Argentina por su libro «La seguridad social de la abogacía». Está en posesión de numerosas condecoraciones.

DON LICINIO DE LA FUENTE

MADRID, 5 (Redacción).—En esta hora de despedida a don Licinio de la Fuente, ex ministro de Trabajo, queremos adelantar que su paso por el Departamento ha sido realmente fructífero, y por lo que al sector marítimo-pesquero concierne, extraordinariamente positivo.

Don Licinio de la Fuente fue en todo momento un ministro cordial, abierto a toda clase de sugerencias, y con un ejemplar afán de presencia y comunicación. No hemos de olvidar —y hacemos intencionadamente abstracción de toda la política laboral que no afecta directamente a los trabajadores del mar— que fue durante el mandato del señor De la Fuente cuando se aprobó la Ley de Seguridad Social del Mar, que con él se potenció la promoción social del sector y que sus contactos con la costa fueron numerosos. En la misma etapa se reestructuró el Instituto Social de la Marina, se inauguraron, entre otras, las Casas del Mar de Vigo, La Coruña y San Sebastián (las dos primeras en actos que presidió el Jefe del Estado) y se aprobaron las ordenanzas laborales de la Marina Mercante y muy recientemente de Congeladores.



El Consejo General del Instituto Social de la Marina, en su última reunión, había concedido a don Licinio de la Fuente la medalla de oro al Mérito Social Marítimo.

No hacemos aquí, naturalmente, sino esparcir recuerdos de una labor que dejará huella, pero quisiéramos destacar el discurso que el ministro De la Fuente pronunció en febrero del pasado año en Palma de Ma-

llorca, con motivo de la botadura del buque «El Pescador», que supuso un relanzamiento a fondo de la política laboral del Departamento en favor de los trabajadores del mar. Se dio allí carta de naturaleza a un programa de mejoras sociales para el colectivo, que en su momento y hora suscitó entusiasmos y que a la larga ha cristalizado en la serie de realizaciones de las que hemos venido dando cuenta en las páginas de esta revista.

Una etapa se ha cumplido. Don Licinio de la Fuente, concluido su programa de actuación, cede paso a un nuevo ministro de Trabajo que va a traer, no nos cabe la menor duda, remozadas ideas y nuevos alientos a la muy vasta y compleja España laboral. No podemos por menos que despedir al ministro saliente con nuestro agradecimiento y nuestro recuerdo entrañable, al tiempo que recibimos a don Fernando Suárez, que le sustituye, con los mejores auspicios para su labor, y la expresión sincera de nuestra colaboración y nuestra lealtad.



MEDALLA DE ORO

Muy pocos días antes del relevo en el Ministerio de Trabajo, el entonces titular del Departamento, don Licinio de la Fuente, imponía la medalla de oro de la Emigración a don Fernando Suárez, secretario general de la Presidencia del Gobierno, quien desde junio de 1973 a octubre de 1974 había desempeñado el cargo de director general de Emigración. Es una fotografía curiosa, quizá también emotiva, y por ello la traemos hoy a estas páginas. En primer término, a la derecha, el ministro de la Presidencia, don Antonio Carro Martínez.

ALICANTE

PIDEN UNA SUBSECRETARIA DE PESCA

ALICANTE (Sis).—En reunión de la Federación Alicantina de Cofradías de Pesca se acordó solicitar, a los organismos pertinentes de la Administración central, que se cree una Subsecretaría de Pesca, dependiente o adscrita al Ministerio de Agricultura, por entender que la pesca es una actividad correspondiente al sector primario en cuanto a producción. Actualmente dependen del Ministerio de Comercio, de una Dirección General que, a su vez, depende de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

HUMANIZAR LA VIDA DE MARINOS Y PESCADORES

BILBAO.—Desde Bilbao se coordinará una "Campaña Nacional para Humanizar la Vida de los Marineros y Pescadores", promovida por grupos de esposas de trabajadores del mar.

Dichos grupos de esposas buscan una vida más humana en el mundo laboral del mar. Uno de los propósitos de la Campaña es que los responsables primeros adquieran mayor conciencia en torno a las situaciones en las que se obliga a vivir al marino y a su familia.

Se persigue con esta Campaña que el marino pase más tiempo con la familia, y para ello es argumenta que sólo dispone de treinta días libres al año, contra los ciento quince de que dispone un trabajador de tierra (incluyendo sábados —bien día completo, bien por la tarde— y domingos). Según un estudio efectuado respecto a esta situación, el marino pasa ocho mil horas/año embarcado, en tanto que el trabajador de tierra únicamente realiza su labor con dos mil. En la Marina Mercante extranjera, por cada cinco meses de embarque, y a salario completo, estos

trabajadores disponen, por ejemplo, de tres meses de vacaciones en Suecia, y de dos meses y medio en Inglaterra y Francia.

Los grupos de esposas de trabajadores del mar solicitan estos cambios en el articulado de la Ordenanza Laboral:

1. Cuarenta y cuatro horas de trabajo semanal.
2. La posibilidad de acumular, para el periodo de vacaciones, de parte o de todos los días de descanso semanal y días festivos no descansados a bordo, a decisión exclusiva del tripulante.
3. Dos meses de vacaciones por cinco de embarque.
4. Evitar que el tripulante que desee disfrutar de sus días de descanso en vacaciones sea discriminado en salario, gratificándose con respecto al resto de los tripulantes.
5. Posibilidad de vacaciones después de cuatro o seis meses de embarque.



ORDENACION DE LA PESCA DEL BACALAO

RESOLUCION de la Dirección General de Pesca Marítima por la que se ordena la campaña de bacalao en las subáreas 5 y 6 del área de la ICNAF para 1975.

Teniendo en cuenta la limitada cuota de bacalao asignada a España en la última reunión de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste (ICNAF), para ser capturada por la flota española en las subáreas 5 y 6 (área de Boston) durante 1975, que se recoge en la Orden ministerial de 7 de diciembre de 1974 ("Boletín Oficial del Estado" número 303), y en consideración al número cada vez mayor de buques interesados en estas pesquerías, oído el Sindicato Nacional de la Pesca y consultada la Comisión Asesora nombrada por el mismo,

Esta Dirección General de Pesca Marítima ha resuelto establecer las normas que a continuación se señalan, en orden a no sobrepasar dicha cuota, en cumplimiento de nuestros acuerdos internacionales:

Primera.—Las parejas que en esta Resolución se relacionan están autorizadas a pescar 100 toneladas de bacalao cada una, bien entendido que se refiere a los dos barcos conjuntamente. Los "bous" tendrán igualmente derecho a 80 toneladas por unidad.

Segunda.—Los buques de las empresas que no cumplan con las normas fijadas en la Orden minis-

terial de 7 de diciembre de 1974 ("Boletín Oficial del Estado" número 303), y muy especialmente en su norma novena, no serán autorizados para la pesca en las subáreas de referencia en campañas sucesivas.

Tercera.—El despacho de las parejas para la pesca del bacalao en las subáreas 5 y 6 se hará constar expresamente en el rol. Este despacho será mostrado a los inspectores nacionales o internacionales, a su requerimiento.

Cuarta.—A los buques no autorizados expresamente para la pesca en las subáreas 5 y 6 se les hará constar en el rol la prohibición de pescar en las mismas.

Quinta.—Los comandantes de Marina informarán telegráficamente a la Dirección General de Pesca de los buques despachados para las subáreas 5 y 6, con independencia de cualquier otra información establecida anteriormente con carácter general.

Sexta.—Estas medidas tendrán carácter experimental y transitorio, y su validez finalizará el 31 de diciembre de 1975.

Madrid, 22 de enero de 1975.—El director general, Jaime Manuel y Piniés.

CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE

La entrega de títulos a la nueva promoción de capitanes de la Marina Mercante, cuyo número uno es don Francisco Joaquín Montero Llácer, se celebró en la Subsecretaría de la Marina Mercante, en acto presidido por el director general de Navegación, don Luis Mayáns. (Foto: CIFRA.)

DESCIENDE EL COMERCIO EXTERIOR DEL PESCADO

MADRID.—El superávit del comercio exterior de pescado y sus preparados descendió de 4.289 millones de pesetas en 1973 a 2.506 millones en el pasado ejercicio, según datos de aduanas.

Las importaciones de pescado y sus preparados ascendieron en 1974 a 12.084 millones de dólares, frente a 9.587 millones de exportaciones. Un año antes, las cifras habían sido de 9.778 y 5.494 millones, respectivamente.

Las exportaciones de pescado fresco fueron de 8.127 millones en 1974, y las de los preparados, 3.956 millones. Por otra parte, las importaciones de pescado fresco ascendieron a 9.273 millones en el mismo ejercicio, en tanto que las de preparados fueron de 304 millones de pesetas.

En 1973, las exportaciones de pescado fresco alcanzaron un valor de 6.699 millones, y las de preparados, 3.079 millones. Las importaciones, por su parte, presentaron cifras de 5.237 y 256 millones de pesetas, para uno y otro grupo.

Hay que destacar que la disminución en el superávit de este apartado de nuestra balanza radica fundamentalmente en el hecho de que las importaciones de pescado fresco hayan superado en más de 1.000 millones de pesetas a las exportaciones, situación inversa a la presentada en la balanza de 1973.

SEÑOR PEREZ PUGA

QUE VAYA A LAS CORTES EL PROYECTO DE LEY DE PESCA

VIGO.—En las últimas semanas, la problemática del sector pesquero, fundamentalmente la flota de altura y congeladora, se ha recrudecido críticamente. Las subidas del combustible, problemas con las aguas jurisdiccionales y saturación en los "stocks", son los factores más inmediatos. Dado el cariz que están tomando las cosas, el procurador familiar en Cortes por la provincia de Pontevedra, señor Pérez Puga, interpela al ministro de Comercio y pregunta cuándo se remitirá a las Cortes el proyecto de Ley de Pesca. "La Dirección General de Pesca —dice— no basta para atender los distintos aspectos de una problemática muy compleja. Es necesario un organismo de mayor rango y con autoridad para tomar decisiones serias".

SARDINAS CONGELADAS SOVIETICAS

Entre tanto, continúan las paradojas. Mientras en el Norte se arroja la sardina al mar porque su precio en las lonjas no es rentable, dos buques de la URSS han desembarcado en el puerto vigués hasta 5.000 toneladas de sardina congelada, y se esperan próximamente nuevos envíos.

La sardina de los buques soviéticos llega a precios sin competencia, pues en aquel país el consumo es muy escaso. Esto produce una lucha desigual, en la que pierden los pescadores españoles. Los técnicos proponen un impuesto por descarga, tal como se hizo con los cefalópodos.

ARMADORES ESPAÑOLES VISITARÁN NORUEGA

MADRID.—Doce importantes armadores de buques de pesca de nuestro país visitarán Noruega del 20 al 27 del próximo mes de abril, para ver lo que la industria noruega de equipos para buques de pesca puede ofrecer a la creciente flota pesquera española.

BARCELONA: CONFERENCIA INTERGUBERNAMENTAL SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

FRENTE INTERNACIONAL PARA SALVAR EL MEDITERRANEO

★ SE ESTABLECERA UN PROGRAMA COORDINADO DE VIGILANCIA CONTRA LA CONTAMINACION.

BARCELONA.—Un posible plan de acción sobre el Mediterráneo fue el tema principal sometido a estudio en la reunión intergubernamental que, organizada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, se ha celebrado en el Palacio de Congresos de Barcelona. El Plan se analizó en dos Comités de Trabajo. El primero, bajo la presidencia del director del Instituto de Oceanografía de Alejandria, se ocupó del proyecto de planificación integrada del desarrollo y la gestión de los recursos de la cuenca del Mediterráneo. Esta línea de acción tiene por objeto sentar las bases del desarrollo futuro de la región, acabando con los riesgos de contaminación del medio ambiente. Según los expertos, es el primer intento de hacer frente a los problemas que plantea el desarrollo económico del Mediterráneo y la degradación del medio ambiente.

El primer Comité tomó bajo su custodia el debate de toda la acción encaminada a reducir los niveles de contaminación, la evaluación de los efectos que sobre el medio ambiente tienen los distintos programas de desarrollo, el enfoque de nuevas actividades turísticas y el control del trabajos catalogados como peligrosos como, por ejemplo, las prospecciones petrolíferas. Añadiendo además los programas de utilización de la energía solar, las nuevas tecnologías agrícolas, el mejor empleo de los recursos hidráulicos, su conservación y nueva utilización.

El segundo Comité de Trabajo se ocupó de examinar el tema del "Convenio: marco y protocolos conexos técnicos" para la protección del medio ambiente del Mediterráneo. El convenio es de gran interés, ya que piensa presentarse a los Gobiernos respectivos de manera oficial para los próximos meses de septiembre y octubre, y podía sentar las bases de una nueva reunión, a escala de ministros plenipotenciarios, de donde surgiera la legislación intergubernamental sobre el Mediterráneo.

Estos protocolos abarcan proyectos de cooperación en caso de accidentes que produzcan contaminaciones y proyectos sobre vertimiento de contaminantes desde buques y aeronaves.

REUNION DE MINISTROS PLENIPOTENCIARIOS EN FEBRERO DE 1976

Para la primera semana o la segunda de febrero del próximo año está prevista en Barcelona una reunión a escala de ministros plenipotenciarios, acerca de la lucha contra la contaminación del mar Mediterráneo.

Así, pues, Barcelona será el lugar de donde surja quizá una legislación internacional que proteja un mar cada vez más contaminado. Como reuniones previas a la de febrero 76 de Barcelona, se celebrarán en abril en Ginebra contactos entre representantes de los 18 países del área mediterránea, a fin de ir preparando el convenio-marco que debería someterse a discusión. Es muy posible que se realizará posteriormente, y antes de finales de año, otra reunión de expertos.

ACUERDOS

En la sesión de clausura se discutieron los trabajos de los Comités uno y dos, enunciándose las recomendaciones finales de esta reunión intergubernamental, que son así:

- 1.ª Planificación integrada y gestión de los recursos de la cuenca mediterránea.
- 2.ª Programa coordinador de vigilancia y contaminación.
- 3.ª Convenio-marco y protocolo anexos.
- 4.ª Consecuencias institucionales y financieras del plan de acción.

REGLAMENTO DE IMPORTACION DE ESPECIES MARINAS

MADRID.—Por una Orden del Ministerio de Comercio que publicó el día 15 del pasado mes de febrero el "Boletín Oficial del Estado", se establece el Reglamento de Importación de pescados, crustáceos y moluscos.

El Reglamento, basado en la libertad de importación de esos productos, contempla la posible sujeción de algunos de ellos al sistema de derechos compensatorios variables y tiene por finalidad asegurar que los precios interiores del pescado se ajusten a los niveles convenientes, para armonizar los intereses de los sectores productivos con las necesidades del consumo y del abastecimiento nacional.

TANQUE EXPERIMENTAL DE ARTES DE PESCA

VIGO, 10.—El primer tanque de experimentación de artes de pesca de España será construido en el laboratorio oceanográfico de Vigo, con cargo al Instituto Español de Oceanografía, y con presupuesto del orden de los cuarenta y cinco millones de pesetas.

Este tanque de experimentación de artes de pesca será emplazado, muy posiblemente, en Samil.

El correspondiente proyecto, ya elaborado, está pendiente de aprobación por la comisión correspondiente, y se incluye dentro del IV Plan de Desarrollo.

Este tanque permitirá comprobar "in situ" el comportamiento de las respectivas artes de pesca en distintas circunstancias marítimas y, al propio tiempo, posibilitará observar la psicología del pez o la aplicación práctica, y a escala de comportamiento de poblaciones.

Un tanque similar existe en Francia y se estudia la construcción de otro en Inglaterra.

UNA DE CADA TRES PIEZAS, DEVUELTA AL AGUA

MADRID.—Porque la sardina es muy gorda y el bacalao muy pequeño, ninguna de estas dos capturas tiene salida en el mercado interior, lo que produce el consiguiente trastorno dentro del sector y en el abastecimiento, según dicen fuentes allegadas al sector.

Habitualmente, una de cada tres partes de la pesca capturada es arrojada al agua por no reunir las condiciones indispensables para su comercialización. El bajo precio de la sardina y los altos contingentes de desecho son habituales en esta época del año, por ser la sardina excesivamente gorda, con un gran contenido de grasa, que no es aceptada por el consumidor y tampoco por las fábricas de conservas ni de harina.

EL "NAUCRATES" ESTUDIARA TODO EL CANTABRICO

VIGO, 10.—Importantes trabajos realizará en todo el Cantábrico, desde la costa herculina a la Bretaña, el buque oceanográfico "Naukrates", de la Marina española.

Al parecer, las especies que atraen la atención de los científicos, en esta ocasión, son la anchoa, el bonito y la sardina.

El "Naukrates" es el más moderno buque oceanográfico español y está valorado en unos veinte millones de pesetas.

Tiene base en el puerto de Santander y actualmente se encuentra atracado en la dársena número dos de El Berbés, en Vigo. Tiene una eslora de 25 metros, 6,5 metros de manga y dos metros de calado. Está dotado de modernísimos

elementos para llevar a cabo su función específica.

En fecha próxima, el "Naukrates" iniciará una serie de campañas en las que se analizarán las poblaciones de la pesca pelágica en todo el golfo de Vizcaya, y en marzo, junto con otros buques ingleses y franceses, realizará la citada campaña en el Cantábrico, para estudiar la abundancia de huevos de anchoa y sardina.

¿PUDIERON EXISTIR DOS ATLANTIDAS? HABRIA UNA RELACION ENTRE TARTESOS Y LA ISLA DE PASCUA

BARCELONA, 8.—Una expedición arqueológica española acudirá a la isla de Pascua, en Pacífico Sur, para realizar investigaciones sobre los famosos "gigantes" encontrados en aquella isla chilena, y al mismo tiempo iniciar prospecciones submarinas en puntos claves de la citada isla, a fin de comprobar la teoría de que la misma es la cumbre de una montaña, en un continente hundido.

La noticia de esta expedición adquiere mayor importancia desde el momento en que muy recientemente se ha descubierto, en una vitrina de exvotos ibéricos de los siglos I al V antes de Jesucristo, en el Museo Marés, de Barcelona, una estatuilla cuya fisonomía es idéntica a la de los citados gigantes de la isla de Pascua; la citada estatuilla mide sólo diez centímetros de altura por dos de ancho.

El descubrimiento, del que da cuenta la revista "Karma 7", de temas paracientíficos, ya que dos miembros de la misma se dieron cuenta del paralelismo físico del exvoto, ha puesto en marcha una teoría sobre la relación que pudiera existir entre la antigua Tartesos, que se supone situada en la orilla del Guadalquivir, y los primitivos habitantes de la isla de Pascua, ya que la estatuilla del Museo Marés procede de unas cuevas existentes en la localidad de Castellar de Santisteban, en la provincia de Jaén, junto a un afluente del Guadalquivir.

Según la teoría de la citada publicación, la aparición de esta estatuilla puede tener relación con la supuesta existencia de dos Atlántidas, como colonias extraterrestres de la constelación del Triángulo, de las que se encuentran señales en Tartesos, Tasilli, en Africa, y Cuzco, en Perú, además de la isla de Pascua, entre cuyos puntos geográficos se establecen, mediante supuestas líneas rectas, dibujos similares a la citada constelación del Triángulo.

La citada expedición arqueológica, que actúa con el nombre de "Operación Rapa-Nui", y que se celebrará en marzo y abril del presente año, tratará de comprobar la relación que pudiera existir entre ambas civilizaciones, al tiempo que realiza otro tipo de investigaciones arqueológicas. Integrarán la expedición Antonio Ribera, experto en exploración submarina; el arqueólogo I. Mascareño Pasarius, experto en culturas megalíticas; Antonio Pujador, escalador y espeleólogo, y el submarinista francés Noel Hermitte.



A BORDO DE "EL PESCADOR"

Don Miguel Massuti, a bordo de "El Pescador".

PROSPECCIONES PESQUERAS EN EL MEDITERRANEO

Por MIGUEL MASSUTI

Oceanógrafo-jefe de equipo
de investigación del Instituto
Español de Oceanografía



EXPLORACION Y PESCA

SIENDO el objeto de las **pescas experimentales** averiguar cuál es la capacidad de captura de los diferentes equipos de pesca, calculada con arreglo a determinadas divisiones de las capturas y a determinadas condiciones particulares que determinan la eficacia de los artes empleados en capturarlas, se pensó al iniciar la construcción de "El Pescador" en un equipo que permitiera una amplia gama de especialidades de investigación, dentro siempre del campo de la biología pesquera.

Muy amplias son las posibilidades que ofrece un barco de este tipo aplicado a la investigación:

- Estudios de distribución de los recursos marinos.
- Estudios de partes de los recursos totales.
- Pescas exploratorias.
- Límites de distribución de las especies de interés comercial.
- Estudios batimétricos pesqueros.
- Experimentación de nuevos artes y aparejos.
- Evaluación de potenciales pesqueros.

La potencia pesquera de los barcos puede deducirse, aproximadamente,

de las estadísticas de las operaciones de pesca comercial, si se conocen las capturas por unidad de esfuerzo —es decir, por hora de pesca, por HP., por equipo de pesca, etcétera—, datos que, gracias a la inestimable colaboración de las Cofradías de Pescadores, el Laboratorio Oceanográfico de Baleares ha ido obteniendo y elaborando a través de muchos años. Pero, indudablemente, se obtienen datos más precisos y más valiosos, así como de mayor valor informativo, mediante pescas experimentales comparativas, trabajando en zonas previamente seleccionadas o en las habituales de la flota comercial, pero realizando previamente un plan de trabajo racionalmente previsto y sobre un análisis detallado de las capturas totales.

Por ello, "El Pescador" ha sido equipado con artes de pesca modernos, así como de aparejos actuales experimentales, partiendo ya del primer objetivo que era el sistema de pesca, totalmente nuevo y automatizado. Otros elementos que nos proporcionan datos valiosísimos son todos aquellos instrumentos quizá —o con seguridad— no rentables en pequeños barcos de empresas particulares, pero que nos permiten observar directamente el funcionamiento del equipo pesquero y, a la vez, una superior información sobre las pesquerías nuevas o en explotación.

Es base fundamental de nuestra línea de trabajo la **exploración y la pesca experimental**, como partes integrantes de la biología pesquera aplicada. El objetivo de ellas es el estudio de la explotación de los recursos vivos de la mar y la forma en que éstos responden a la misma. En las fases iniciales de estos estudios, la simple observación, principalmente cualitativa, de los hechos naturales, ampliada sistemáticamente con muestreos de las capturas, así como de análisis cuantitativos sobre poblaciones no explotadas, nos llevará a poder definir claramente las posibilidades de nuevas zonas y áreas de pesca donde ampliar las actividades —posteriormente— las flotas de pesca industrial.

Ello nos llevará a formular hipótesis —nos ha llevado— con datos obtenidos de las flotas comerciales; datos valiosísimos, pero incompletos a veces y obtenidos siempre sobre una base económica y no científica.

Al llegar a esta situación —la actual a finales de 1973—, para el equipo de prospección pesquera del Instituto Español de Oceanografía, y para el mar balear y el Mediterráneo español en general, la posibilidad de disponer de un barco de las características de "El Pescador" se hacía ya prácticamente indispensable.

Recopilamos en esta serie de informaciones un resumen de los resultados de los trabajos en la mar, a bordo de "El Pescador", durante 1974. Los resultados completos de dichas expediciones se publicarán en "Trabajos" y "Boletín del Instituto Español de Oceanografía" y en las publicaciones técnicas de la Junta de Estudios de Pesca, con toda clase de detalles técnicos e información completa de los resultados.

Pretendemos en esta serie de artículos informar a los armadores, patrones y Cofradías de estas prospecciones en el Mediterráneo a las pocas semanas de finalizada la última campaña. La última parte del trabajo se publicará en la edición de abril de "Hoja del Mar".

Han colaborado en estas expediciones:

Oceanógrafos: Don Pedro Oliver.

Biólogos contratados: Don Jesús Crespo, don Angel Fernández, don Carlos Massó y don Juan C. Rey.

Estudiantes de Biológicas: Don Armando Astudillo y señorita Catalina Massanet.

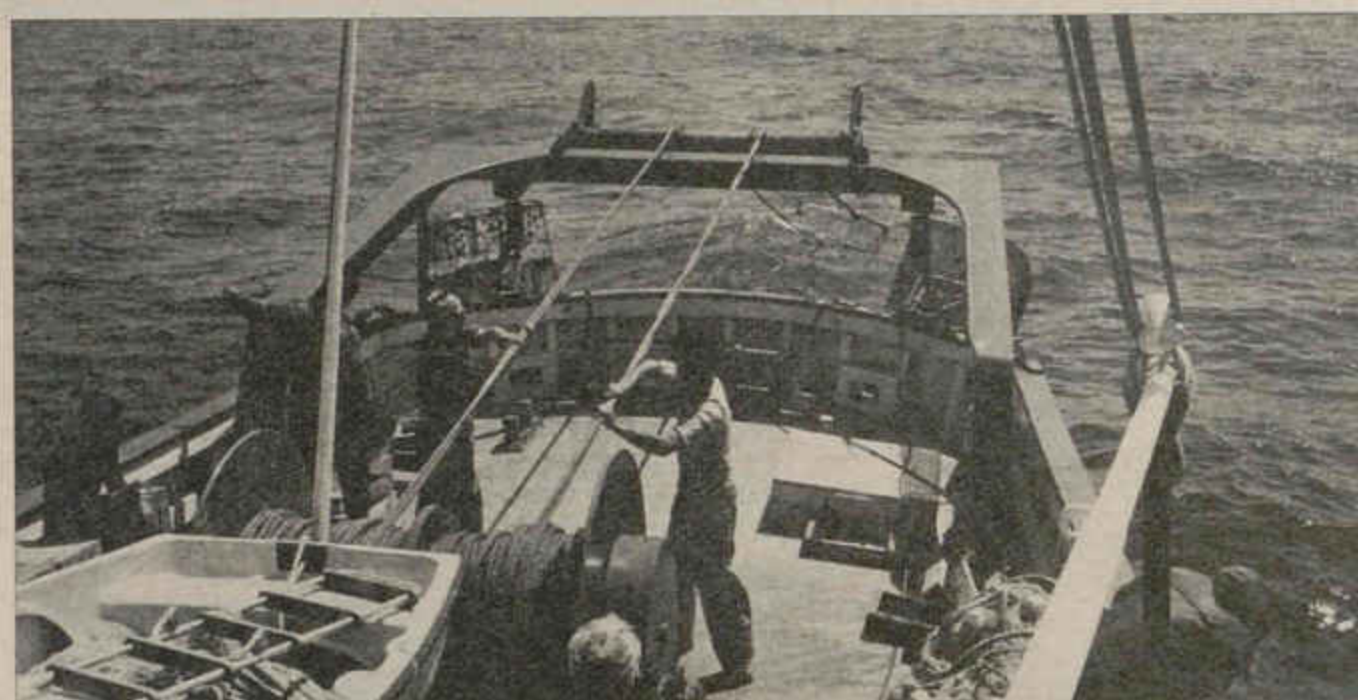
Técnico de pesca: Don Pedro Fuster.

Ante la positiva

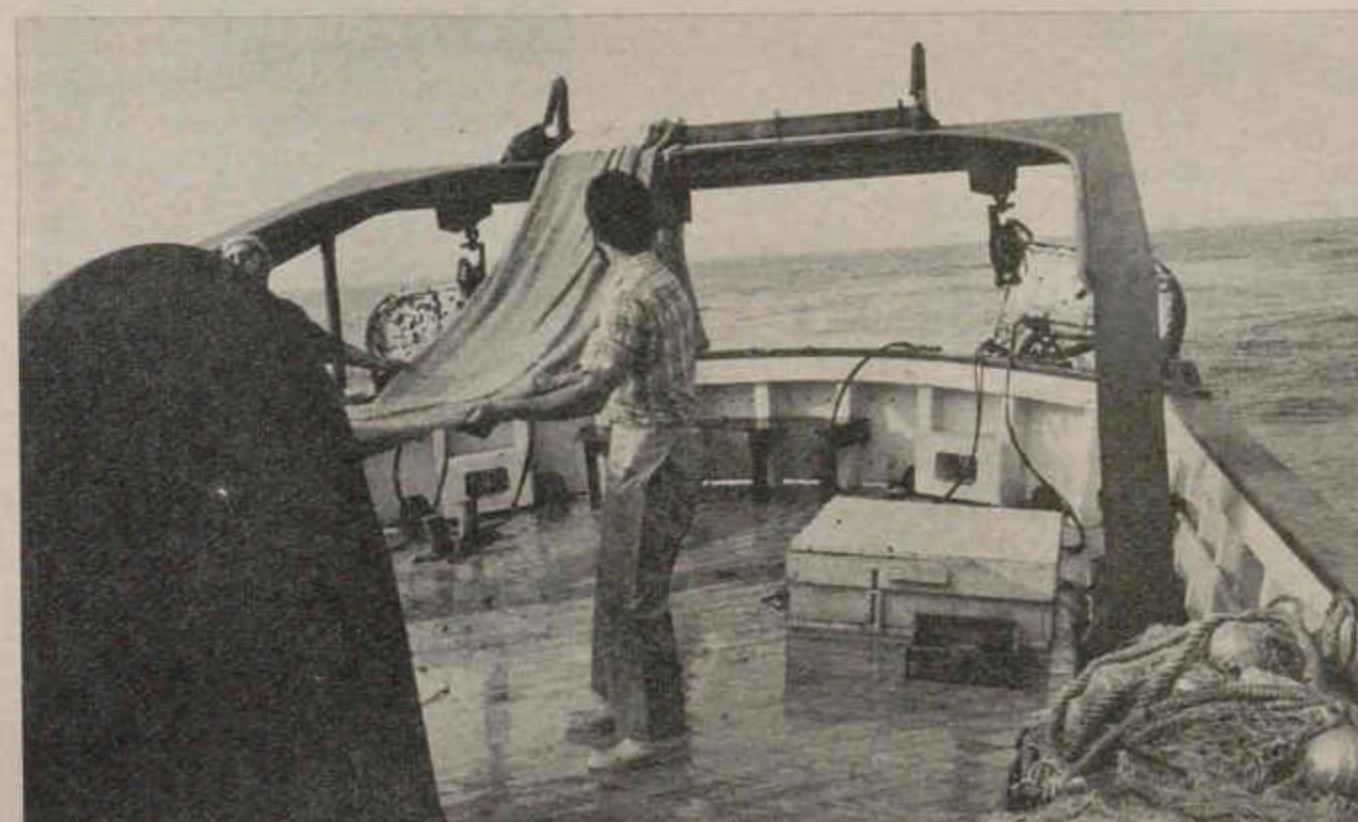
SERIA CAT UNA NUEV



"El Pescador"
virando el aparejo
por la popa.



Vista parcial de la popa
virando las malletas,
después de haber
enganchado
automáticamente
las puertas.
En cubierta,
dos marineros
que incluso
no son necesarios,
por ejemplo en casos
de mal tiempo,
pudiendo realizar
toda la maniobra
el patrón solo desde
el puente de mando.



Una vez viradas
las malletas
y enrolladas
en el carrete central,
se va enrollando
igualmente el arte.



Cuando el "copo"
está en superficie
se levanta el pescante,
quedando
preparado
sobre cubierta
a punto de vaciarse.

A TRAVIESA el Mediterráneo un momento crítico y trascendental para la industria pesquera; las pesquerías demersales —de arrastre— años atrás base de una floreciente industria, que se incrementó —coincidiendo con los primeros síntomas de sobrepesca en la *plataforma continental*— con el descubrimiento para la pesca de los fondos del *talud continental* entre los 200 y los 800 metros, que se creían improductivos.

Se incorpora así, como consecuencia de la elaboración de las Cartas de Pesca del Instituto Español de Oceanografía, la modalidad de pesca de arrastre más importante en el Mediterráneo: la gamba de profundidad.

Ello llevó consigo el aumento extraordinario, así como la renovación de las flotas pesqueras, añadiendo nuevas unidades, más potentes, más modernas y mejor pertrechadas, con lo cual, el desguace de las más viejas unidades existentes en el litoral, por aquel entonces, y sustituidas por los nuevos barcos que faenarían en zonas más profundas, hubiera descongestionado la sobreexplotada plataforma. Pero no ocurrió así; se creó una nueva flota, las gambera, que trabajaba fuera de la plataforma continental, pero subsistiendo la flota litoral al completo, anticuada y vieja.

En aquellas fechas faltaba —hasta cierto punto— la experiencia que hoy tenemos de que ni siquiera los fondos de pesca más prometedores son inagotables. Al aumento progresivo de la flota ante la nueva posibilidad de pesca siguió el descenso, casi inmediato, para equilibrarse, de los rendimientos.

Las pesquerías demersales —hoy por hoy— están sometidas a un esfuerzo que sólo es rentable por la excepcional cotización del producto capturado, nunca en razón al volumen de capturas.

Dos cuestiones se presentan en estos momentos:

- Aprovechar este absurdo aumento de potencias, para enfocarlas hacia profundidades cada vez mayores (parece que hasta los 1.000 metros y quizá más si siguen siendo rentables los fondos), pero nunca, para acudir a estas pesquerías más profundas que estamos estudiando, crear una nueva flota.

- Intensificar y desviar la potencia pesquera hacia las *pesquerías pelágicas* (de superficie) tanto costeras como de altura, previos los convenientes estudios de localizaciones, áreas de puesta, reclutamientos de juveniles, así

solución de pescar a más profundidad

ASTROFICO CREAR A FLOTA

como concentraciones y migraciones de *stocks* de tallas comerciales, y valoración de potenciales pesqueros.

Paralelamente, al menos para ciertos sectores del Mediterráneo (Balears concretamente), mentalizar al consumidor sobre las cualidades de este tipo de pescado, y a la industria, en la preparación de productos elaborados a partir de ellos para el consumo humano; dando con ello base a una buena y total comercialización que haga rentable la pesca pelágica en estos sectores donde en fresco tiene poca valoración y rápida saturación del mercado.

NUEVOS FONDOS, SI; NO NUEVA FLOTA

Uno de los objetivos a cubrir en nuestros trabajos es valorar hasta qué profundidad es rentable el mar Mediterráneo. Un buen conocimiento de estas zonas profundas, superiores a los 250 metros, y una posterior intensificación de la pesca de arrastre, hasta conseguir romper el equilibrio natural entre predadores, ha de dar como resultado una solución, quizá estable, al ampliar en muchas millas las áreas rastreables, al problema de la pesca de arrastre en el Mediterráneo.

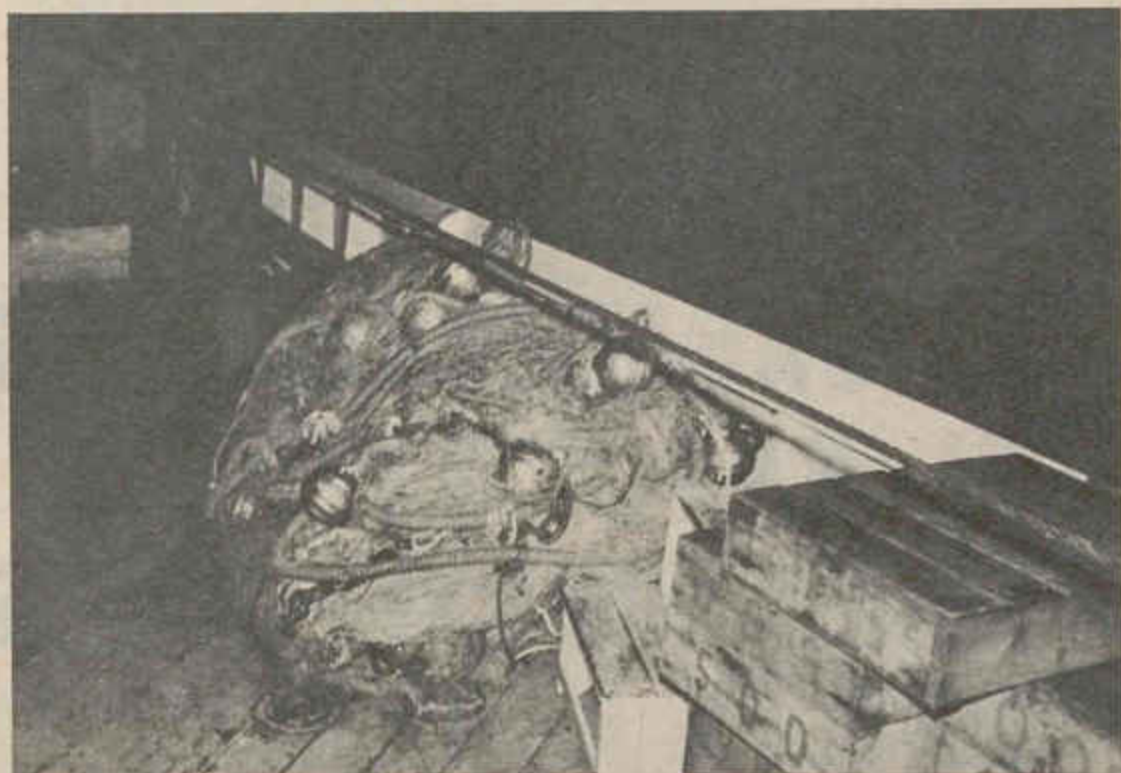
En nuestros trabajos de 1974 no hemos podido valorar el potencial de las zonas muy profundas —de 1.000 a 1.500 metros—, pero sí constatar que en estos fondos existe la gamba de profundidad. Esta solución —pescar a mayor profundidad— será efectiva solamente en cuanto represente repartir el actual esfuerzo de pesca hacia estos nuevos fondos, que en ciertos sectores ya en explotación deberemos aplicarlo a mayores profundidades, pero que en otras zonas puede iniciarse todavía a profundidades simplemente superiores a los 200 metros. Insisti-

mos, sería catastrófico crear una nueva flota para explotar estos nuevos fondos.

El Instituto Español de Oceanografía, atento a los problemas de la biología pesquera, abrió hace ya años con sus Cartas de Pesca de Mallorca y Menorca, primero, a las que siguieron las de Cataluña y mar de Alborán y que en este año se han añadido las de Levante y parte de Ibiza hasta casi completar todo el Mediterráneo español, un nuevo campo a la industria pesquera de arrastre. Conocedor de los problemas que tiene planteados el Mediterráneo, va buscando soluciones a través de la investigación y prospección pesquera en la mar a bordo de "El Pescador".

El pasado año 1974 se efectuaron las siguientes campañas: Mefrimar I; Aristeus 474 y Mefrimar II; Aristeus 674 y Mefrimar III; Aristeus 774; Aristeus 1.074 y Mefrimar IV. Todas ellas en el Mediterráneo, excepto la Aristeus 474 y Mefrimar III, que se llevaron a cabo en el Atlántico.

Durante ciento veinte días de mar, 5.500 millas y 50 pescas de arrastre, "El Pescador" ha efectuado las siguientes campañas:
A-474 (Aristeus 474), entre cabo Tiñoso y Carboneras;
A-674 (Aristeus 674), entre cabo San Vicente y Cádiz;
A-774 (Aristeus 774), entre Menorca y Cabrera, y A-1074 (Aristeus 1074), entre Adra y Marbella.
Simultaneándose los trabajos Mefrimar de optimización de capturas.



Arriba: Arte francés de gran abertura; fabricado en fibra de nylon fina, pero de gran resistencia, ocupa un mínimo espacio cuando está plegado. Obsérvense los flotadores de aluminio, más resistentes y efectivos que los antiguos de vidrio o plástico.



Derecha: Detalle del arte enrollado en el mismo carretel de las malletas.

SUR DE MENORCA/SUDESTE DE MALLORCA

LAS CARACTERÍSTICAS DEL BANCO EMILE BAUDOT SON EXCELENTES PARA EL ARRASTRE

HA sido esta una breve campaña de quince días realizada en aguas de Baleares, concretamente en los alrededores del banco Emile Baudot, al Sudeste de Cabrera y en el Sur de Menorca.

El objetivo de esta campaña era tratar de arrastrar y observar el rendimiento en unas zonas completamente inéditas para la flota pesquera balear.

ZONA DEL BANCO E. BAUDOT

En la zona del banco E. Baudot se realizó un arrastre entre 700 y 800 metros de profundidad, concretamente en la vertiente Este de dicho banco.

El fondo en esta zona es fangoso y el arrastre tuvo una duración de cuatro horas, siguiendo la isóbata de 700-800 metros con rumbo Norte.

El fondo presenta unas características topográficas excelentes para el arrastre; la posibilidad de enganches existe, como en toda zona virgen no arrastrada, pero en este caso no parece muy probable; de cualquier forma, es lógico pensar que, como ocurre siempre, también muy rápidamente iría convirtiéndose en un fondo "limpio" y sin obstáculos.

El fango de sus sedimentos es bastante blando, siendo posible la "enfangada", siempre que no se lleve el arte y el aparejo adecuado para evitarla. Es importante que cuando se vaya a faenar en aquella zona y se lleve el arte preparado para zonas más duras, modificar dicho aparejo de acuerdo con esta advertencia.

Quizá la mayor dificultad que entraña la posibilidad de explotación de estos fondos de arrastre es la distancia de la zona a cual-



Un hermoso ejemplar de brótula capturada en fondos nunca explotados; es frecuente el tamaño grande en peces y crustáceos a estas profundidades y en zonas no pescadas.

★ **LA GAMBA ROSADA PREDOMINA EN MENORCA, Y EN CABRERA, LA GAMBA ROJA.**

★ **LOS FONDOS DE ARRASTRE SE ENRIQUECEN DE GAMBA CUANDO, AL SER TRABAJADOS, DISMINUYEN LOS DEPREDAADORES.**

quier puerto, y más concretamente al de Palma de Mallorca. El vigente horario de pesca para la flota de arrastre obliga a estas embarcaciones a entrar diariamente a puerto, impidiendo —por tanto— un desplazamiento de más de 50 millas, pescar y regresar otra vez con unas nuevas 50 millas hasta puerto; a la vez que ello limitaría el tiempo de pesca efectivo a una cortísima faena, significaría una despilfarro de combustible simplemente navegando, que hoy precisamente no es recomendable ni lógico.

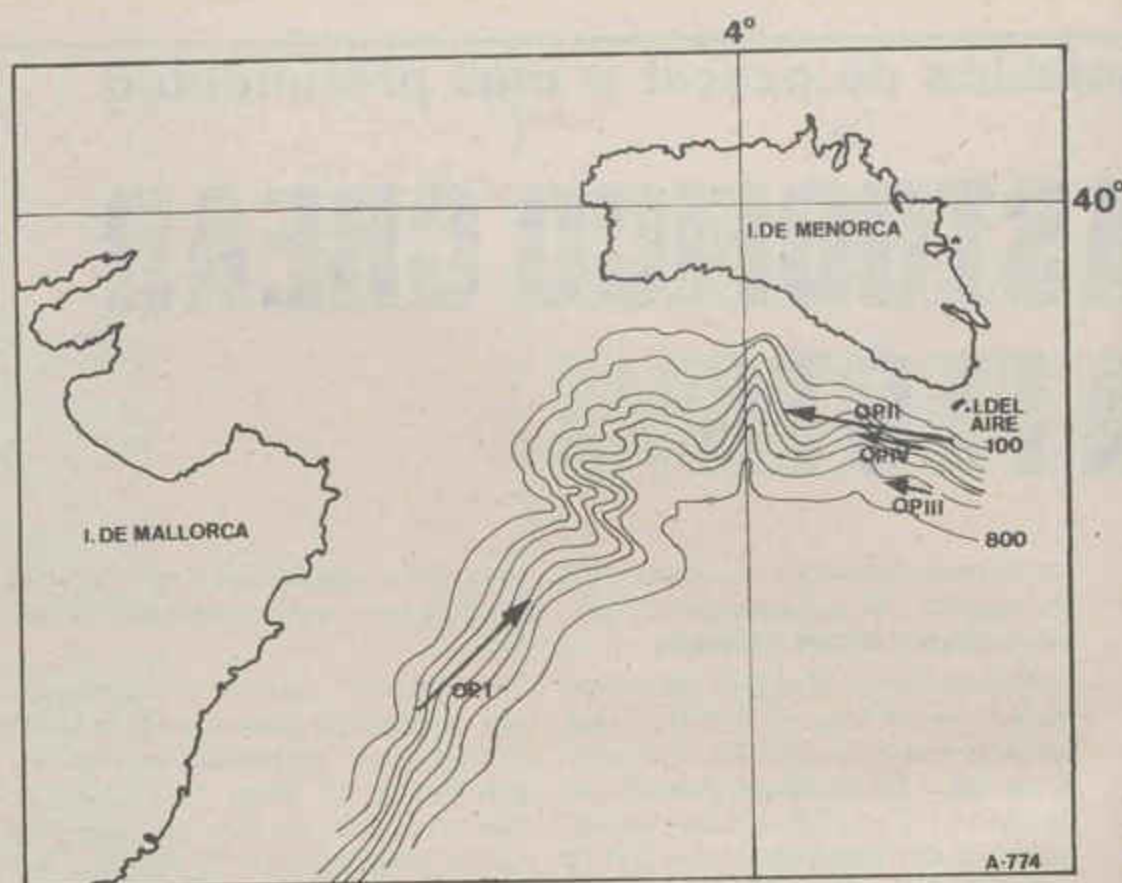
Para el caso especial de la explotación de la zona de arrastre que podríamos denominar del banco Baudot tendría que pensarse en campañas o "mareas" de tres a cuatro días de pesca y en el caso de que tuviera que "tocarse" puerto, éste fuera el de Cabrera, que se encuentra a solamente 32 millas del banco, aun así, con buen tiempo sería más aconsejable la salida por tres días sin tocar puerto.

ZONA DEL SUR DE MENORCA, DESDE LA ISLA DEL AIRE HASTA EL LIMITE DE LA ZONA DE PESCA CONOCIDA POR "COREA"

Tres arrastres se han efectuado en esta zona. Los fondos son fangosos, pero de sedimento más duro que el citado anteriormente.

Estos arrastres se han realizado en profundidades comprendidas entre los 550 y los 750 metros, intentando, a la vista de los cambios del sondador, mantener constante la profundidad.

Con sólo mirar la Carta de Pesca u observando los registros del ecosondador salta a la vista lo accidentado de la topografía submarina de la zona, pero la experiencia nos demuestra que con un buen patrón que preste constante atención al registro de la sonda y en consecuencia las correcciones convenientes de rumbo y cable, desaparecerían problemas graves.



Objetivo de la campaña Aristeus 774: Arrastrar al Sur de Menorca (Op. II, III y IV) pesca de control Op. I en una zona ya explotada.

La naturaleza del fondo no parece que pueda crear problemas; el sedimento más consistente parece evitar totalmente la

Cabrera nos dan un 50 por 100, cifra que debemos justificar debida a una gran copa-da que, hasta cierto punto, debe calificarse de casual (de rapas). Eliminando este arrastre en esta especie de gran valor, el resto de peces comerciales daría un porcentaje insignificante.

Igualmente vemos a través de esta campaña que las especies de peces de valor comercial "afloran" al iniciarse la explotación de una zona, aunque no de forma tan espectacular como los crustáceos; la razón es la misma: al eliminar los peces no comerciales, se eliminan los competidores de los restantes peces y los enemigos de los crustáceos.

Desglosando asimismo los datos para cada especie, hallamos en la zona de control (explotada) y por orden de importancia: brótulas, rapas, brujas, bacaladilla, merluza y gallineta (serra imperial).

Para la zona de Cabrera Baudot ya hemos indicado que sólo merece interés el rape (en cantidades y pesos excepcionales).

Para el Sur de Menorca, no explotado el 27 por 100 citado, corresponde a brótula, gallineta, algún rape y escasa cantidad de brujas.

Peces no comerciales.—Ofrecen un complemento informativo las proporciones de peces no comerciales capturados en cada caso. Aparece un 62 por 100 en el Sur de Menorca, frente a un 42 por 100 en las zonas habituales de pesca. La zona de Cabrera ofrece sólo un 40 por 100 de especies no comerciales, pero no puede olvidarse el 50 por 100 de rapas, que consideramos anormal.

VOLUMEN DE LAS CAPTURAS

Por lo que se refiere al volumen de las capturas en cada caso, tenemos que en la zona habitual de pesca, tomada como control, se capturan aproximadamente tres veces más crustáceos (gambas) comerciales que en los nuevos fondos y algo menos del doble en cuanto a peces. En contraposición, la captura de especies no comerciales se reduce a casi la mitad en los fondos en explotación.

Es interesante el comentario sobre este punto en el sentido de que al empezar a arrastrar zonas nuevas van disminuyendo las especies no comerciales, mientras van aumentando las especies de peces y crustáceos de valor comercial. Asimismo, también vemos que una zona habitual de pesca de arrastre ofrece un volumen total de capturas mayores.

Es importante indicar que si se llega a superar la capacidad extractiva de la pesquería, con lo cual es incapaz de autorrenovarse, puede invertirse el proceso, dándose nuevamente un aumento de especies predatorias no comerciales y, en general, un empobrecimiento de la pesquería.

(SIGUE)

RENDIMIENTOS PESQUEROS DE LAS NUEVAS ZONAS EXPLORADAS

Se han normalizado los datos de captura para hacer comparables los resultados y los comentarios a los mismos.

Crustáceos comerciales.—Aparecen en un 23 por 100 en los arrastres de control efectuados en la zona de Capdepera (zona habitual de pesca de arrastre), frente a un 10 por 100 y un 11 por 100 en el banco y en Menorca, respectivamente. Este 23 por 100 quizá se incrementará en fondos superiores a 400 metros para pescar en niveles de fondo similares a los otros dos. De todas maneras, es este 23 frente al 10 y al 11 por 100 una clara muestra del "enriquecimiento" en gambas de los fondos de arrastre cuando estos son trabajados y van siendo eliminados los depredadores, como indicábamos para las otras zonas del Mediterráneo, como proceso natural en toda pesquería no explotada.

Desglosando los datos obtenidos observamos que en Menorca predomina la gamba rosada, y en Cabrera, la gamba roja; en todas las zonas obtenemos una pequeña proporción de camarón —por otra parte, poco valorada en Baleares—. Por ser el arrastre de control en fondos de 400 metros, nos da este arrastre de Capdepera una mayor proporción en cigala.

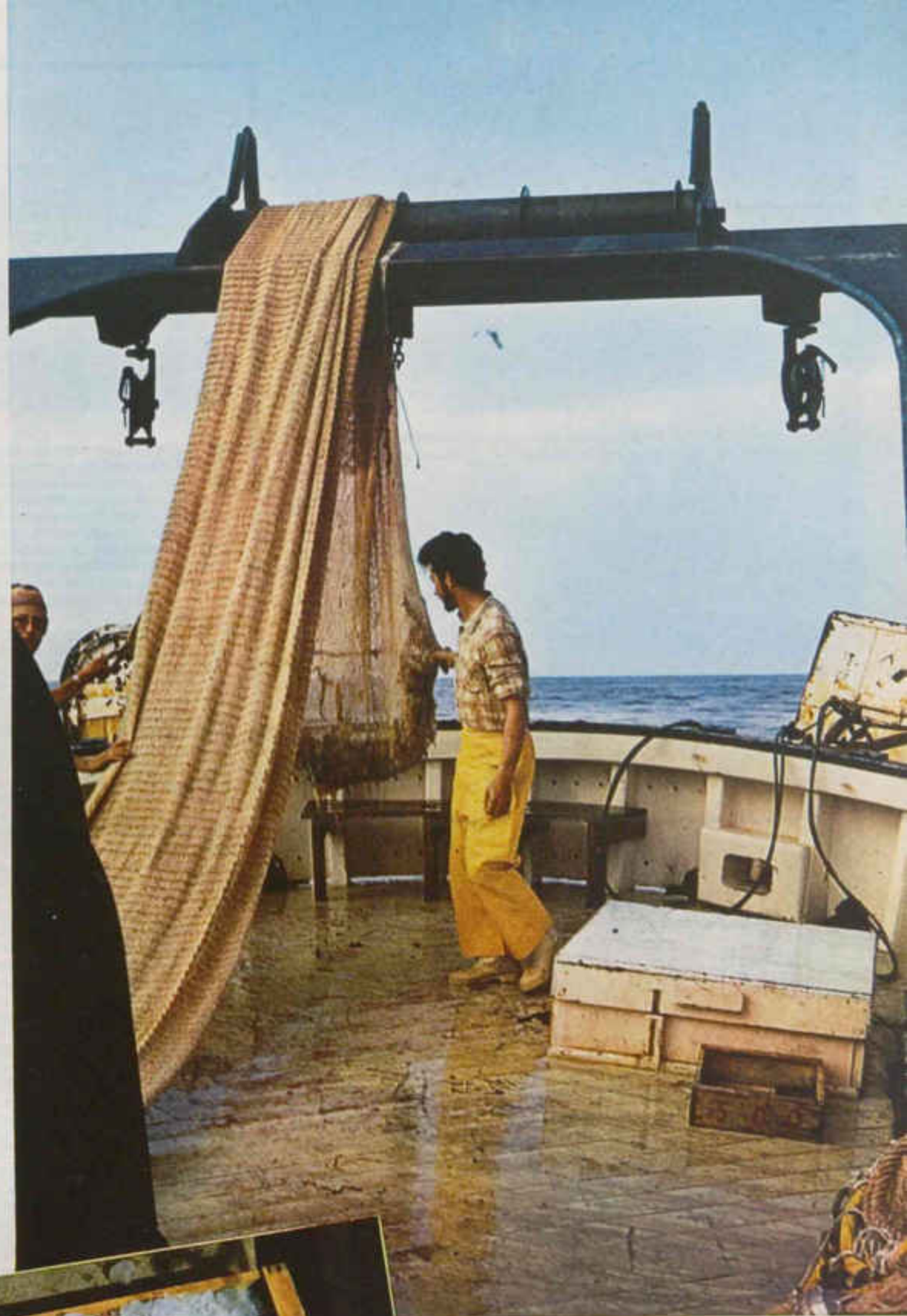
Peces comerciales.—También es mayor la proporción de peces en los fondos habituales de pesca (arrastre de control). Aparecen en un 35 por 100, mientras que en Menorca sólo alcanzan el 27 por 100. En la zona de



A bordo de "El Pescador". Enganche automático de las "puertas" en la maniobra de virado del arte de arrastre.



Cables, mallas e incluso el mismo "arte de arrastre" van enrollándose automáticamente en sus carretes, prácticamente sin intervención humana.



Finalizada la operación de pesca y virado, el "copo" es levantado mediante el pescante hidráulico hasta situarlo sobre cubierta, a nivel adecuado para abrirlo y vaciarlo.

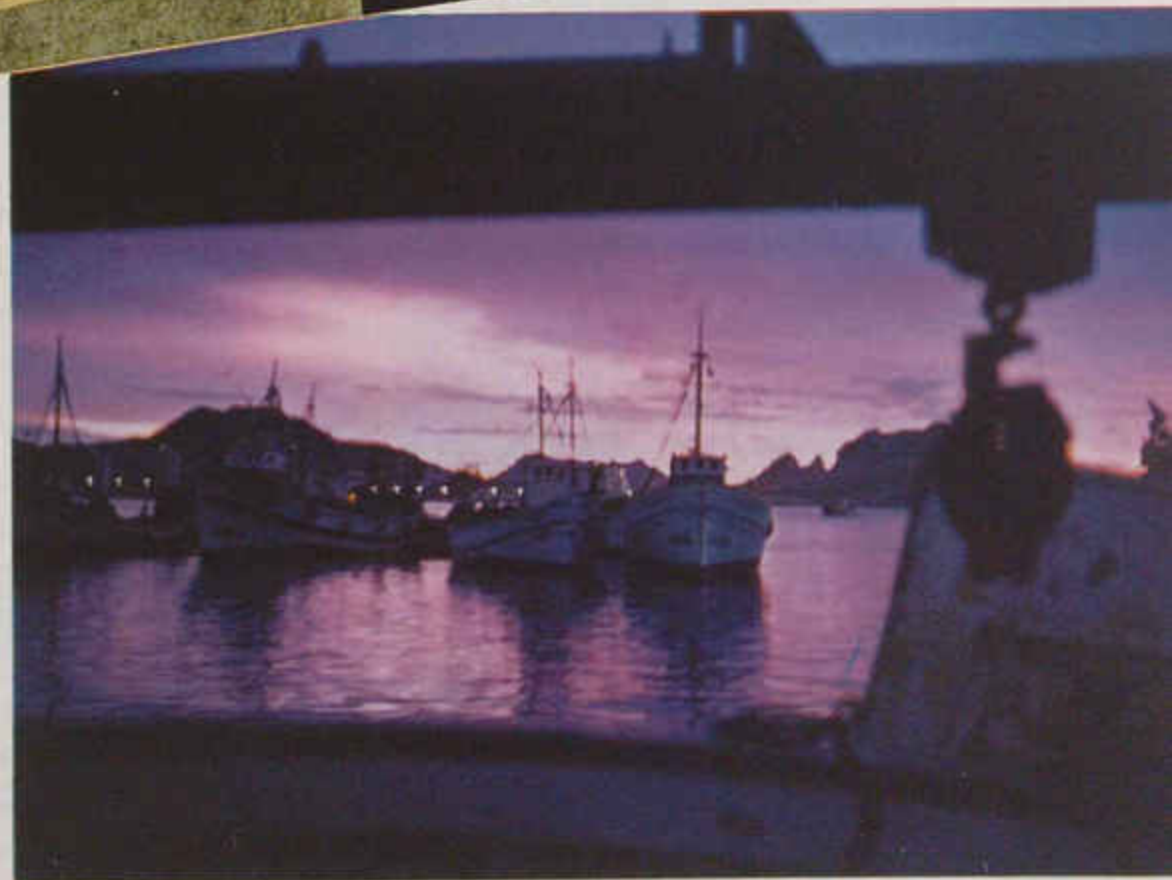


Aspecto de una caja de gambas después de siete días de su captura (sin tratamiento de ácido bórico), parte de las experiencias de "optimización de capturas y antimelanosis" llevadas a cabo a bordo de "El Pescador" durante las campañas del año 1974.



Tamaño relativo de un ejemplar de gamba rosada en las pescas de prospección del Instituto Español de Oceanografía en fondos del Mediterráneo aún no explotados comercialmente por las flotas locales.

Gambas rosadas (*Aristeus antennatus*) de buen tamaño, capturadas en la campaña del Sudeste español en fondos nunca rastreados, superiores a los 600 metros de profundidad.





Un ejemplar de un pez no comercial que en fondos habitualmente pescados no sobrepasa normalmente los 18 centímetros.



Escorpenido aún no identificado, pescado a 1.200 metros en el mar de Alborán.



Viejo "Llaud", barco característico para la pesca selectiva con nasas, palangres, trasmallos y volantines; lógicamente, no dispone de capacidad para realizar pescas selectivas a gran distancia de la costa en bancos del talud continental.

CAMPAÑA ARISTEUS 474

REGION SUDESTE ESPAÑOLA

ABUNDAN GAMBA ROSADA DE BUENA TALLA, CAMARON, BROTLA Y CEFALOPODOS

LOS trabajos de esta campaña se han centrado entre cabo Tiñoso hasta cinco millas al Sur de Garrucha, prácticamente la zona llamada golfo de Vera. Limitan la zona de trabajos dos cañones submarinos, el Mazarrón y el Garrucha.

Entre estos dos cañones faena la flota dedicada a la pesca de la gamba y el camarón, con una limitación de profundidad que es consecuencia de sus características de potencia de motores, longitud y diámetros de cable de arrastre, maquinillas, etcétera, que no les permite pescar más allá de los 500 a 550 metros de profundidad, siendo además habitual trabajar a profundidades menores.

La primera conclusión a que se llega, sólo con una revisión superficial de los datos obtenidos de los arrastres experimentales, es la clara diferencia entre aquellos niveles que son intensamente explotados y los otros en que jamás se ha pescado. Nuestros arrastres no han sido comerciales, ni por duración de los mismos, ni por el tamaño de las artes utilizadas, que podemos calificar —en relación a la potencia del barco— como artes de muestreo. Por ello, los datos obtenidos —desde el punto de vista de rendimientos— no son absolutamente significativos de las posibilidades de producción real, pero sí lo son en cuanto a la localización de nuevas áreas de pesca de arrastre en el talud profundo —con presencia siempre de gamba—, así como del porcentaje de las especies comerciales en relación con el resto de la captura en general.

La base de estas pesquerías del talud continental del Sudeste español es la siguiente:

Gamba rosada, de gran talla y buena proporción relativa, y camarón, poco valorada en las Baleares, pero de cotización superior a la anterior en los mercados locales de aquella zona.

Se puede mencionar asimismo una escasa presencia de cigala que, a la vez que muestra su característica distribución vertical en profundidad, aparece con una cierta distribución zonal dentro de la región, geográficamente.

Se ha encontrado una perfecta distribución que difiere cualitativamente al compararla con niveles similares de Baleares y Alborán; diferencias que aparecen incluso en las zonas en fase de equilibrio natural, donde la proporción de gamba apareció en porcentajes muy superiores a los de un fondo natural sin explotar.

CRUSTACEOS COMERCIALES EN EL SUDESTE ESPAÑOL

Hemos mencionado la presencia constante del camarón en prácticamente todos los niveles, con una proporción relativamente variable desde los fondos de menor profundidad del talud hasta los máximos explorados, disminuyendo su proporción con la profundidad, pero estando presente en prácticamente todos los arrastres de muestreo efectuados.

Inversamente, va aumentando la gamba rosada; incluso en una primera estimación, se nota un aumento importante en el peso individual de los ejemplares a niveles de profundidad media y superior.

La cigala aparece en poca proporción dentro del conjunto de la zona estudiada y, muy particularmente, limitada a determinadas zonas y profundidades, siempre con tallas medianas y pequeñas, salvo alguna excepción.

PECES COMERCIALES

Han aparecido las especies características del talud continental, con tallas y pesos excepcionalmente elevados en algunas de las zonas rastreadas por primera vez.

Pescadilla, brótula, bacaladilla, rape y gallineta pueden citarse como frecuentes, siendo las brótulas las más constantes en su presencia y magnitud de tallas.

Entre los elasmobranchios típicos de la zona encontramos bocanegra (molixines) como la más frecuente en todos los niveles profundos y el gato (gató) en los niveles de menor profundidad, siempre dentro del talud.

CEFALOPODOS COMERCIALES

Es interesante anotar la abundancia de cefalópodos, entre los que destacan: pulpo blanco, pota, volador y en menor proporción el pulpo almizclado. Hasta llegar a ser especies dominantes en algunos arrastres, caracterizando incluso algunas zonas o niveles de profundidad.

ESPECIES NO COMERCIALES

Entre las especies sin valor comercial, indicamos las diferencias notables con respecto a nuestros estudios en Baleares y el Alborán. Precisamente del estudio de estas especies en el laboratorio esperamos obtener unas interesantes conclusiones para un mejor conocimiento de las biocenosis profundas del Mediterráneo.

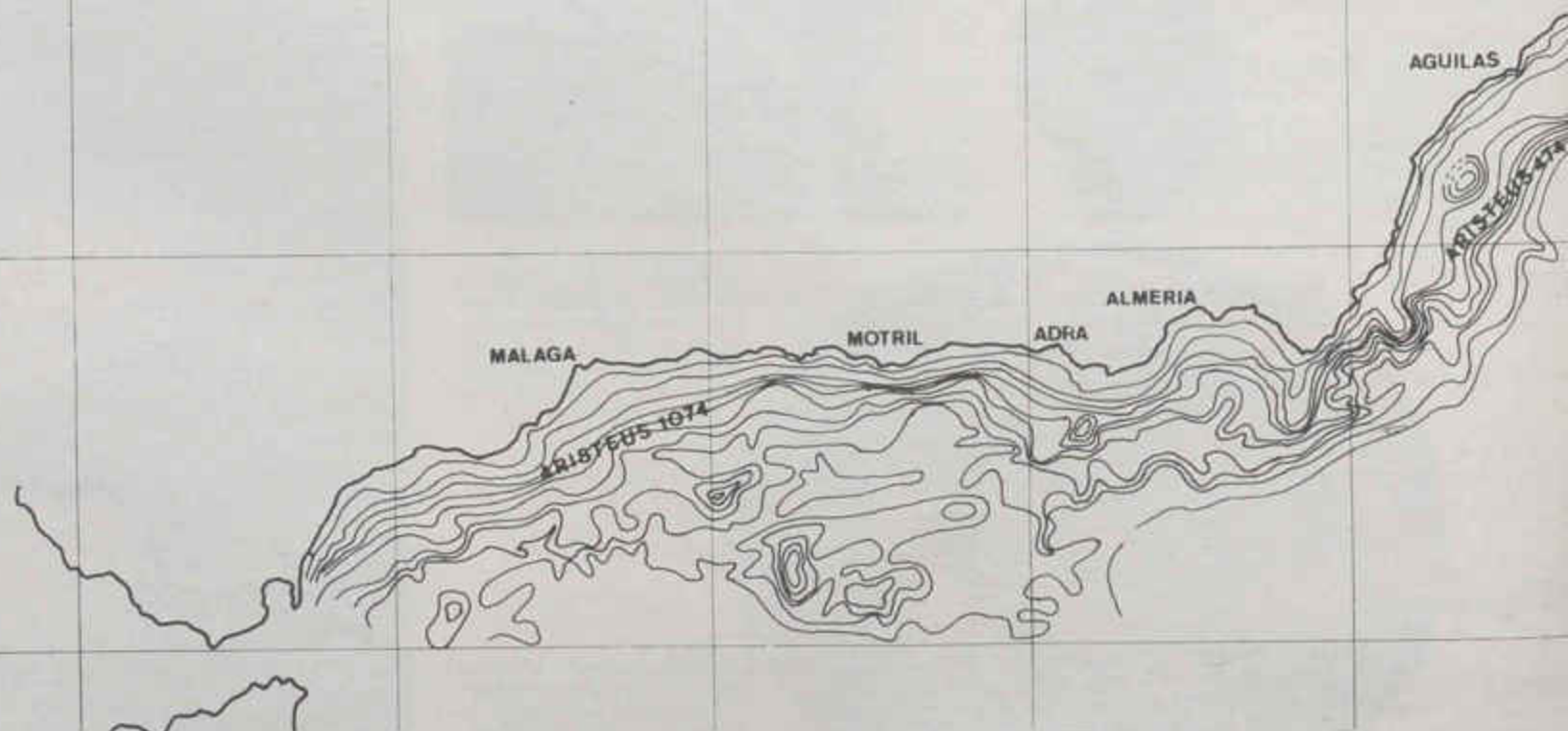
Por otra parte, es típica la situación de equilibrio natural entre depredadores y depredados, que como siempre habrá que destruir pescando, para hacer rentables estos fondos de pesca; con el hecho favorable, en este caso, de que la gamba en esta zona aparece ya en un principio más abundante de lo que es normal en fondos aún no explotados.

ARRASTRE ENTRE 1.000 Y 1.500 METROS DE PROFUNDIDAD

Se ha efectuado en esta región un solo arrastre de doce horas sin interrupción. Apareciendo un fondo excelente, sin grandes desniveles. Los rendimientos no han sido muy buenos, pues en aquellas fechas no disponíamos de todo el cable de arrastre necesario. Sin embargo, que era lo que interesaba demostrar, continuó apareciendo la gamba.

Queda planteada la incógnita, a resolver en próximas campañas, de conocer a fondo este nivel entre 1.000 y 1.500 metros como uno de los objetivos fundamentales a ofrecer a la industria pesquera mediterránea.

Aunque a escala reducida, pueden observarse los fondos explorados en las campañas Aristeus 474 y Aristeus 1.074. La zona de Alicante, justamente al Norte de la campaña Aristeus 474, queda prevista en el calendario de campañas para 1975, para ir completando por etapas todos los fondos no explotados del Mediterráneo.



MAR DE ALBORAN/REGION SURMEDITERRANEA

NO HAY SINTOMAS DE EXPLOTACION A PARTIR DE LOS 250 METROS DE PROFUNDIDAD

DURANTE esta campaña se han efectuado un total de 15 operaciones de muestreo entre duraciones de tres a seis horas en el mar de Alborán, concretamente entre Adra y Marbella. Se dividió esta zona en cuatro sectores cubriendo en cada sector los niveles de 250-550-750-1.000 metros.

OBJETIVOS DE LA CAMPAÑA

Los objetivos propuestos en esta campaña en el mar de Alborán (región Surmediterránea) se pueden centrar concretamente en:

- Estudio del ecosistema del talud continental a diferentes niveles de profundidad, siempre con una orientación biológico-pesquera.
- Estudio de las posibilidades de ampliar el área de pesca de las flotas comerciales.
- Posibilidades pesqueras que ofrece el talud continental de Alborán en la actualidad y sus rendimientos —antes de iniciarse una explotación comercial— en peces, crustáceos y moluscos.

ZONA DE TRABAJOS

Los trabajos, como hemos indicado anteriormente, se han realizado en cuatro sectores, previamente, y a la vista de las Cartas de Pesca del IEO, seleccionados:

- Zona I.—Entre Adra y cabo Sacratif, donde se realizaron cinco pescas de arrastre.
- Zona II.—Entre Sacratif y Torrox con dos pescas de arrastre.
- Zona III.—Entre Torrox y Punta Negra con cinco arrastres, uno de ellos a 1.200 metros.
- Zona IV.—Entre Calaburras y Marbella con tres pescas experimentales.

Estos quince arrastres añadidos a los quince que ya teníamos de prospecciones efectuadas a bordo de pesqueros contratados en 1965 y 1966 al finalizar los trabajos de batimetría de la región, nos dan un total de 30 pescas experimentales de arrastre que nos permitirán un profundo estudio del talud continental de la región Surmediterránea.

SITUACION ACTUAL DEL ECOSISTEMA PESQUERO DEL MAR DE ALBORAN

Aun antes de haber iniciado el estudio de las muestras obtenidas en esta campaña y de los datos de los arrastres efectuados —que serán elaborados en el laboratorio de Palma de Mallorca— aparece, como apareció en el año 1966, una clara distribución escalonada en profundidad para peces, crustáceos y moluscos.

Ya a primera vista observamos algunas diferencias notables entre este ecosistema y los de Baleares y Sudeste: son particularidades faunísticas y de distribución que caracterizan cada región.

Habiendo comenzado nuestras pescas de prospección en el nivel de los 250 metros de profundidad mínima, no hemos observado en ninguna zona o profundidad síntoma alguno de sobreexplotación —ni aun de explotación—. Por otra parte, hemos confirmado verbalmente que estas zonas no son ni han sido jamás explotadas.

Es difícil, para el mar de Alborán, adelantar cuál podría ser la base económica de las pesquerías. A diferencia de la región Sudeste en que apareció más o menos abundantemente la gamba, pero siempre y con tallas anormalmente grandes en todos los arrastres, en Alborán ha ocurrido un hecho notable a primera vista y antes de los análisis completos, y es la diferencia entre los arrastres de 1965 y los de este 1974 con respecto a la gamba. Hoy, al finalizar la campaña, podríamos afirmar que la región Surmediterránea es rentable en cigala y camarón por parte de los crustáceos y muy interesante en peces comerciales, como la bacaladilla, galineta y rape, así como también en brótulas y merluza, de gran tamaño todos ellos y sus capturas relativas y reales ya interesantes en la actualidad.

La gamba ha aparecido en escasa proporción y en tallas no excesivamente grandes; cabe decir, por otra parte, que en sus niveles habituales de profundidad hemos encontrado una presencia masiva —más abundante que en otras regiones— de un pez no comercializado, muy abundante y de talla grande sin nombre vulgar bien determinado, que lógicamente enmascara su presencia.

Por otra parte, y entre las especies no comerciales abundantes, los bocanegra (moixines) ocupan un lugar importantísimo con una gran variedad de tallas en los niveles de gamba que dan idea de su gran capacidad de pervivencia y reproducción.

Han aparecido asimismo, en ciertos niveles y zonas, proporciones muy importantes de cefalópodos, especialmente sepiones y pulpos.

ZONAS DE ARRASTRE EN LA REGION SURMEDITERRANEA

De los cuatro sectores en que dividimos el mar de Alborán, y con un límite Sur que determinamos por la presencia del cable telefónico en 800 metros de profundidad, podemos afirmar que los fondos, ya sean de fango arenoso en niveles de 250 metros o de fango fino en sus profundidades medias y máximas, presentan características óptimas, excepcionales, para la pesca con artes de arrastre. Se trata de fondos de pendiente suave, muy poco acentuada, presentando amplias zonas aplaceradas completamente.

Desde Estepona hasta el meridiano de 04° van abriéndose los veriles, ofreciendo excelentes playas de arrastre a cualquier profundidad. No aparecen en absoluto zonas rocosas y solamente existen dos pequeños "cañones" submarinos, que incluso hemos rastreado sin dificultad.

Desde este meridiano 04° hasta Adra, alternando con zonas muy buenas para el arrastre, aparecen otras en las que por la naturaleza rocosa del fondo no pude practicar el arrastre; pero en líneas generales se nos presenta en la región Surmediterránea una extensión de unas 70 millas de longitud por unas 25 de anchura sin explotar y con posibilidades de buen rendimiento y facilidad de arrastre.

LOS FONDOS ENTRE 1.000 Y 1.500 METROS

Anotamos, al igual que en la campaña Aristeus 474, la presencia de las especies características del talud profundo, con gamba y peces no comerciales y ejemplares grandes de especies comerciales en pequeña cantidad. Pero en el caso del mar de Alborán —fondo de su cubeta entre las vertientes española y marroquí—, aparecían los ejemplares —incluso vivos— totalmente impregnados por hidrocarburos, así como grandes masas de residuos sólidos de los mismos.

Asimismo observamos en este arrastre efectuado a 1.200 metros de profundidad, incrementado el problema de la enorme cantidad de desperdicios que se capturan con las redes a estas profundidades y que en ocasiones son la causa de pequeños y aun graves desperfectos en las mismas, y que van de botellas, botes a bidones de gran tamaño, pasando por plásticos, restos de cables, etcétera.

Insistimos en la idea de que será necesario intensificar y centrar más investigaciones en el estudio de la rentabilidad de estos fondos fuera incluso del límite de las Cartas de Pesca en previsión de un rendimiento pesquero para un futuro.

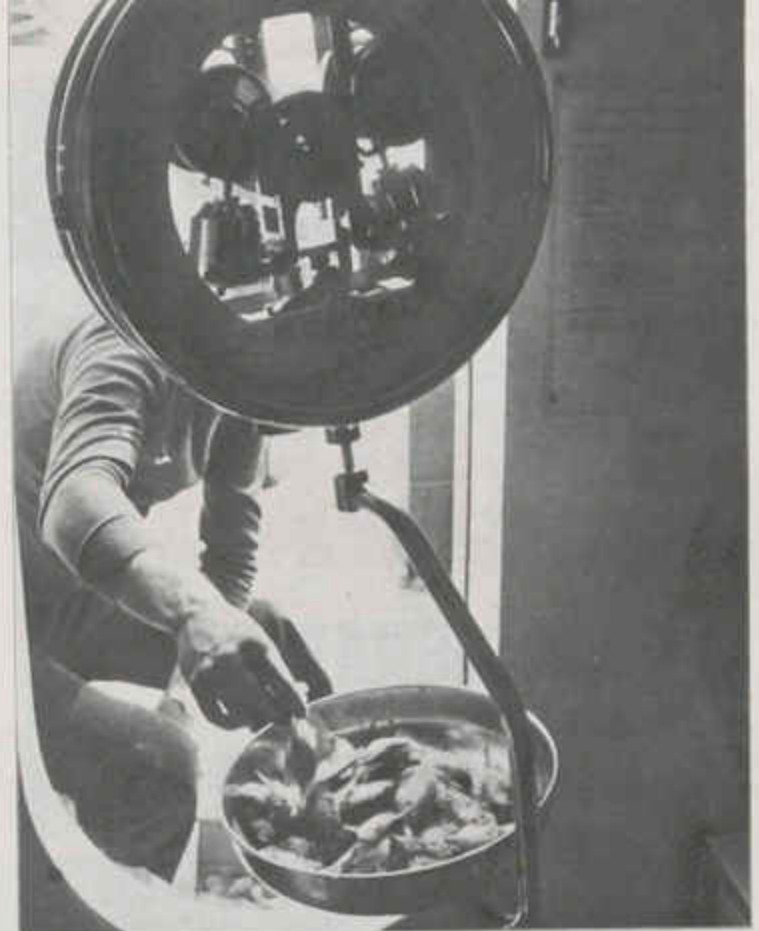
UN INTERESANTE PEZ NO COMERCIAL

Hemos indicado repetidamente en nuestros trabajos el grave problema que representaban ciertos peces del grupo de los Macrúridos (sin nombre vulgar) en estos fondos sin explotar. En muy pocas horas de arrastre se consiguen "copadas" de varios cientos de kilos, lo cual, indudablemente, crea serios problemas en cuanto esta especie no tiene salida en el mercado.

A la vista de que las disecciones de dicho pez, nos daban una proporción de músculo blando, casi sin espinas y de aspecto y olor agradable, una vez descabezado, eviscerado y pelado, realizamos a bordo la experiencia de freír algunos ejemplares sin advertir a los tripulantes ni al resto de científicos. Los resultados fueron óptimos, ya que incluso el patrón y los marineros lo calificaron como de excelente calidad comparable en sabor y textura de carne a las brótulas y rapas.

Realizados en tierra los primeros análisis dieron por resultado una carne con un 33 por 100 de proteínas y un 2 por 100 de grasas, comparable a cualquier pescado magro de primera calidad. Su único inconveniente comercial estriba en su aspecto raro y su piel dura, pero fácilmente eliminable.

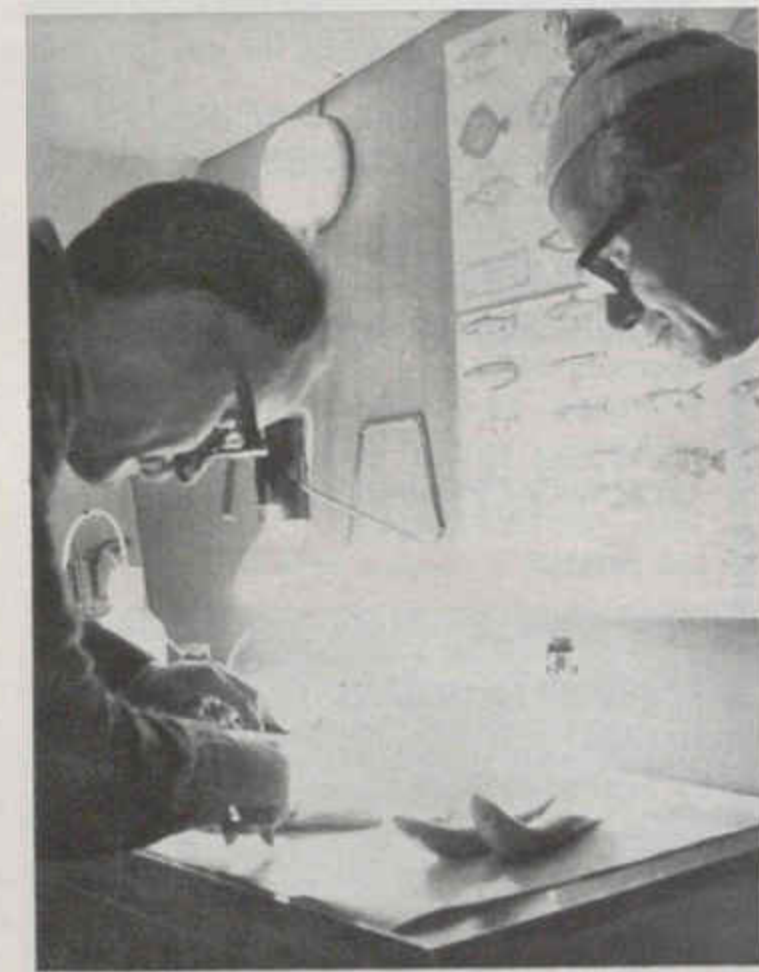
Siendo este pez el mayor inconveniente a la aparición y rendimiento de la gamba y uno de los motivos —su gran abundancia— que retrae a los pesqueros a efectuar una "limpieza" de los fondos para iniciar la explotación industrial, sería muy interesante la comercialización de este pescado para hacer rentable esta primera fase de explotación de fondos vírgenes del talud, conociendo que tanto por sabor como por composición reúne excelentes cualidades para el fileteado y congelación.



Pesando las capturas en el laboratorio del barco. Todos los ejemplares capturados —comerciales o no— son medidos y pesados por especies.

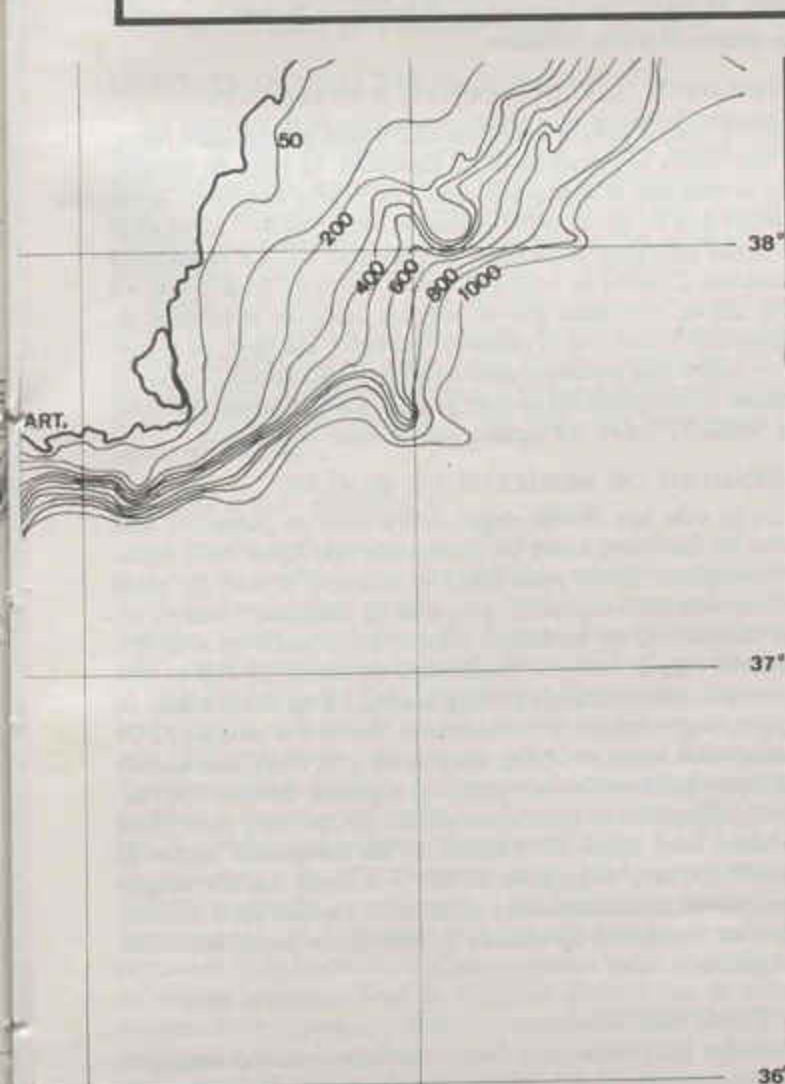


Normalmente se estudia el contenido estomacal de los grandes ejemplares capturados en estos fondos no explotados.



Control bacteriológico del pescado capturado a bordo de "El Pescador" en las experiencias de optimización de pescado.

En el próximo número concluirá esta serie de trabajos sobre prospección pesquera del Mediterráneo, de los que es autor don Miguel Masauti, con la publicación de los siguientes temas: Banco de cabo de Palos, pesca selectiva de altura, campañas Mefrimar, Cartas de Pesca del Instituto Español de Oceanografía.





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

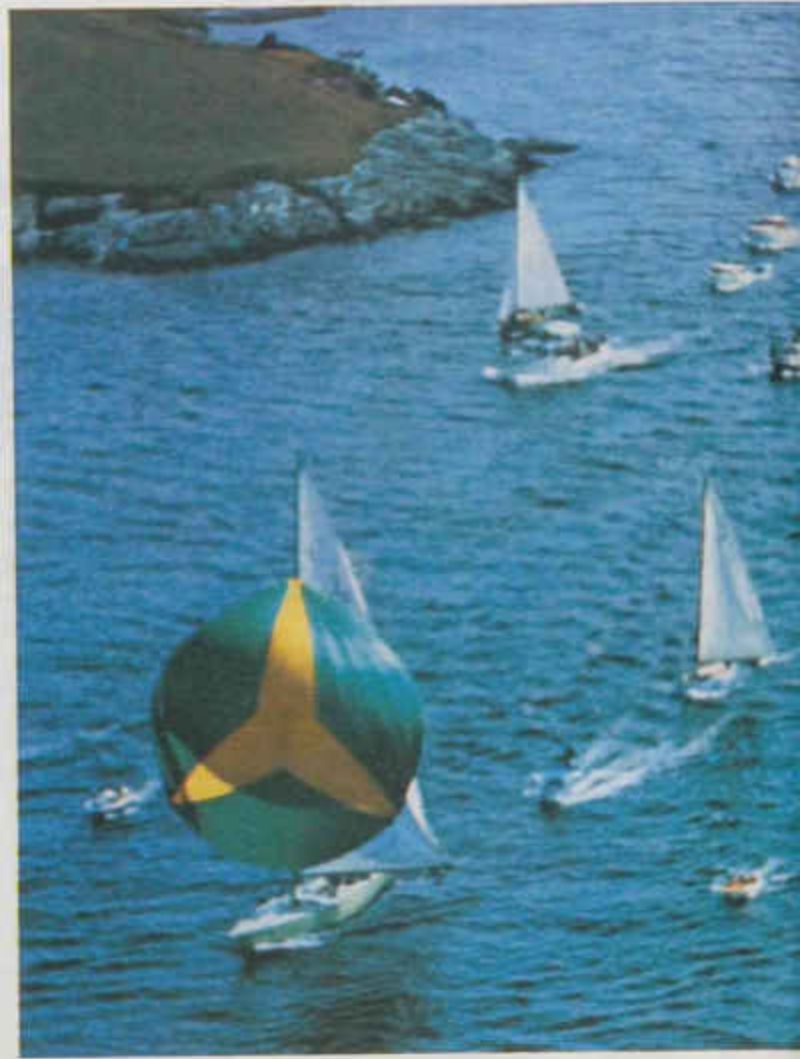
Teléfonos 259 43 61-457 65 71
Telegramas: FRUCASA
Telex: 23114 FRUCA E
MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

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



El crucero, una forma de hacer deporte y turismo.



DEPORTES EN LA MAR

LA VELA

MEDIO EFICAZ DE FORJAR MARINOS

UNA de las fuerzas naturales que el marino ha sabido aprovechar mejor en su beneficio ha sido el viento. Aire en movimiento, esa es su definición. Pocas fuerzas encontraremos en la Naturaleza tan variables y caprichosas como el viento. El hombre ha tenido que aguzar su ingenio de forma extraordinaria para servirse de su fuerza y navegar en el rumbo que le conviene.

De todos es bien conocida la navegación a vela, único medio que durante siglos empleó el hombre para recorrer y explorar los mares y comerciar, hasta que la mecánica la relegó. Se convirtió entonces la vela en un sistema de navegación anticuado y poco rentable comercialmente, pero, naturalmente, sin perder un ápice de su belleza. El marino, el amante de la mar, no se avino a perderla y consagró a la vela como deporte, e incluso la sigue considerando como el medio más eficaz de forjar marinos. Gracias a ella es posible que descubran los secretos que encierran las olas, lo importante que es el tiempo, en una palabra, que ahonden en los secretos de la náutica y de la mar.

UN DEPORTE MUY DURO

El deporte de la vela ha resumido todo lo que se ha ido aprendiendo a lo largo de siglos en el arte de navegar y hoy día es una especialidad en progreso constante. Durante mucho tiempo, se ha considerado la vela como deporte de "alta sociedad". En esto han tenido razón en lo referente al nivel económico que era necesario para navegar a vela, aunque esta faceta está cambiando radicalmente con el aumento progresivo de aficionados que tienden a socializarla. Pero los que crean que la vela es un deporte blando, de "señoritos", están equivocados de medio a medio. Navegar a vela, en competición o fuera de ella, con viento duro, requiere una forma física extraordinaria. Los reflejos, el conocimiento de la técnica, la fuerza y la habilidad juegan un papel importantísimo.

DEPORTE PARA JOVENES DE NUEVE A NOVENTA AÑOS

Teóricamente, este deporte puede ser practicado por cualquier persona. A los nueve años, los niños pueden iniciarse en un diminuto Optimist, para llegar, a los noventa años, a navegar en un barco de crucero de los infinitos tipos que existen. Los matices son innumerables: hay barcos para cada carácter y cada uno puede encontrar aquel que se adapte mejor a su temperamento, a su concepto de lo que es navegar.

SE PUEDE APRENDER EN QUINCE DIAS

Entre los que quieren iniciarse en los deportes náuticos existe cierta prevención a probar con la vela. La consideran poco

segura, difícil y engorroso su manejo. Prefieren el motor que puede llevarles allí donde quieren ir sin problemas. Indudablemente, para navegar a vela es necesario un aprendizaje. Este debe hacerse al lado de un experto y mejor en una escuela de vela. Casi todos los clubs náuticos del país organizan cursos de vela. Estos cursos duran unos quince días y al final de ellos es posible navegar con soltura, gobernar el barco para ir allí donde se desee, ser capaces de disfrutar de la vela y apreciar sus extraordinarias virtudes.

HABILIDAD, CONOCIMIENTO E INTUICION

En la vela, si bien es necesaria una buena preparación física, no vale tanto la fuerza como la habilidad. Se trata de aprovechar al máximo la fuerza del viento en propio beneficio; saber navegar casi en dirección al viento, es decir, "ceñir", virar en el momento oportuno para hacer la ruta más corta a la máxima velocidad. Cuando se consigue que el barco se deslice con las velas tensas, reguladas por las escotas, notando el trepidar de la caña del timón, con el ruido del burbujeo del agua en el casco, se siente una incomparable alegría y satisfacción. Como es natural, la velocidad no es muy grande, pero la sensación es de que volamos sobre las aguas, que el mar es nuestro.

INFINIDAD DE MODELOS DE BARCOS

En la vela hay donde elegir, sobre todo en pequeños cruceros; los hay para todos los gustos. En vela ligera cabe destacar, como estrella un poco quizá en el ocaso, el Star. Es quizá el barco olímpico más perfecto que se ha diseñado y uno de los más difíciles. Otro monotipo clásico en España es el Snipe, superado ya por otros de diseño más moderno. El 470 es otro de los que vienen empujando con fuerza. Es un difícil barco de regatas, muy fogoso y maniobrero. Entre los olímpicos ya consagrados están el Flying Dutchman y el Finn. Son barcos sólo aptos para auténticos atletas y expertos velistas. En barcos de iniciación, el más elemental es el Optimist, para niños de hasta once años. El Vaurien es un estupendo barco de aprendizaje, muy manejable. El 420 y el Moth son dos magníficos barcos, evolucionados y modernos. La lista sería interminable, en cualquiera de ellos es posible pasar horas deliciosas navegando a vela.

LA COMPETICION

A todos los practicantes de la vela suele gustarles competir. Existe un complicado reglamento internacional de regatas, por el cual se rigen éstas. En general, el recorrido de una regata es triangular y suele estar delimitado por tres boyas. La línea de salida deberá situarse siempre perpendicular al viento y los



Vista general de una regata de la Copa de América.

balandros deberán tomar ésta en dirección hacia donde sople, es decir, con el viento en contra o ciñendo. La distancia entre la primera y la segunda baliza es de 1.800 metros en el triángulo olímpico. Es importante que el campo de regatas esté situado en un lugar lo más abierto posible para que, de esta manera, no existan peculiaridades que favorezcan a los que navegan habitualmente por la zona. El triángulo formado por las boyas suele ser rectángulo y de dos lados iguales. Según las clases de barcos, realizan un recorrido de mayor o menor longitud, según normas establecidas. Estas distancias van desde las seis millas para el Finn hasta las 14 para el Dragón. Cuando se da la señal de preparación de salida todos los participantes procuran orientar sus barcos para cruzar lo antes posible la línea de salida. Desde ese momento hasta la llegada, la tensión no cesa un instante. Hay que estar pendiente de muchas cosas: de los demás participantes, de las velas, del viento... Todo ello, poniendo en práctica la táctica adecuada.

La competición es un aliciente inevitable. Todos deseamos saber lo que en realidad valemos. Necesitamos la piedra de toque de la regata para calibrar nuestra capacidad.

DEPORTE OCUPACIONAL Y EXCITANTE

La práctica de la vela proporciona a la juventud actividad y dureza, al mismo tiempo que atención. Todos saben que la adecuada puesta a punto de un barco es fundamental. Es, por tanto, la vela un deporte ocupacional, ya que hay que pasar muchas horas afinando los aparejos para poder exigir al barco el máximo rendimiento a la hora de la verdad.

El cruzar el primero la línea de meta es un premio que compensa todos los esfuerzos. No ganar significa que hemos equivocado nuestra táctica y que en la próxima regata tal vez sea distinto. Planear con viento duro es navegar desbocados, volar tocando apenas las crestas de las olas. Son momentos que jamás olvidaremos.

LA COPA DE AMERICA

La prueba más famosa que existe en el mundo de la vela es la Copa de América, que tiene además una divertida historia. A mediados del siglo pasado, los yates ingleses estaban considerados como los mejores del mundo. Fue precisamente en 1851 cuando una pequeña goleta, la "América", perteneciente al New York Yacht Club, cruzaba el Atlántico con dirección a Inglaterra y se inscribió para participar en Cowes en un premio internacional de 500 guineas ofrecido por el Royal Yacht Squadron. En esta regata podrían participar yates de cualquier tonelaje y de todos los países y se celebrarían alrededor de la isla de Wight, con salida y llegada en Cowes. La "América" era una goleta de 170 toneladas, cuyo diseño era totalmente distinto a cuantos se conocían, y los ingleses la miraban con cierto desdén. El 22 de agosto de ese año tomaba la salida, en presencia de la Reina de Inglaterra, contra ocho goletas y nueve cutters ingleses. Ante la sorpresa general fue en cabeza durante toda la regata y ganó la prueba con ocho minutos de ventaja sobre su inmediato seguidor y cincuenta y siete sobre el siguiente. El premio de 500 guineas fue llevado triunfalmente a América y depositado en el New York Yacht Club. El asunto conmocionó a Inglaterra y llegó a tratarse en la Cámara de los Comunes, pues fue considerado como una afrenta



Estos son 420 en regata, una clase muy difundida.

nacional. A partir de entonces, diversos yates ingleses trataron de recuperar el premio, pues se instituyó la Copa de América con aquellas 500 guineas. Para ello tenían que ir a América y retar en regata a los yates americanos. Jamás se ha conseguido arrebatarse a los americanos el premio. Lo han intentado yates ingleses, escoceses, canadienses y, en los últimos años, australianos, pero nadie ha podido conseguirlo. Cada regata de desafío tiene una emocionante y bonita historia que de por sí podría constituir una película.

VACACIONES AL VIENTO

Es la navegación de crucero un fenómeno turístico de gran interés. Desde puertos lejanos llegan hasta nosotros, al compás del viento, barcos tripulados por deportistas que no nos conocen y que desean recorrer nuestras costas. A su vez, aficionados a la vela españoles navegan para descubrir puertos no visitados o volver a lugares ya conocidos. Gran número de estos barcos de crucero son los llamados "de fórmula", por la cual se rigen para competir en regata con las ventajas adecuadas. Son muchas las personas que gustan de este tipo de vehículo para pasar sus vacaciones y, al mismo tiempo, competir. Serán, indudablemente, unas vacaciones movidas. Cada cambio de dirección del viento o cada aumento de su fuerza obligará a una actividad determinada. Hay barcos para todos los gustos: grandes y cómodos para la navegación de placer y otros en los que cada rincón está aprovechado al máximo, con el fin de ahorrar espacio y peso y así competir con otros con las máximas ventajas.

Cada navegante está convencido de que su barco posee condiciones únicas y encuentra en la práctica de la vela placer y descanso. No importa que el viento sea duro. Los auténticos marinos gustan de él, así como del ruido que produce la proa macheteando las olas, del flamear de las velas, del tintineo de las drizas en los palos metálicos, del burbujeante sonar del agua al ser desmenuzada por la pala del timón.

Muchos aficionados pueden disfrutar de estos cruceros, fuera del alcance de sus posibilidades económicas, embarcando de tripulantes en los yates que salen a navegar. Su presencia es imprescindible, ya que para el manejo de las velas es necesario personal entusiasta y deseoso de navegar.

UN DEPORTE DE NAVEGACION PURA

Aquellos que se inician en la náutica encontrarán su segundo escalón en la vela. Posiblemente comiencen con un barco de motor, pero cuando ya no tenga aliciente el ir de un sitio para otro sin más, buscará en la vela ese "un poco más difícil". Una vez realizado el aprendizaje oportuno, podrá apreciar que un barco tiene carácter, porque el viento es como un soplo de vida que pone de manifiesto sus defectos y sus virtudes. Se sentirá atraído por la Naturaleza, por la mar, como se sintieron aquellos antiguos nautas que surcaban incansables los océanos. Desearán una y otra vez sentir tensa la escota en una mano y la trepidante caña del timón en la otra, cómo el barco escora, se encabrita, navega y vuela. Ese deseo les hará comprender por qué la vela permanece y subyuga a tantos deportistas, por qué la vela es uno de los deportes elegidos por aquellos que están enamorados de la vida y de la emoción. ■

GUILLERMO RANCES.



El Finn, una difícil clase olímpica.

- LA HABILIDAD, MAS IMPORTANTE QUE LA FUERZA.
- SIN EMBARGO, LA FORMA FISICA ES NECESARIA, SOBRE TODO CUANDO SE NAVEGA CON VIENTO DURO.
- ES EN EL VELERO DONDE SE PRACTICA LA NAVEGACION PURA.

El Star, el barco olímpico por excelencia.

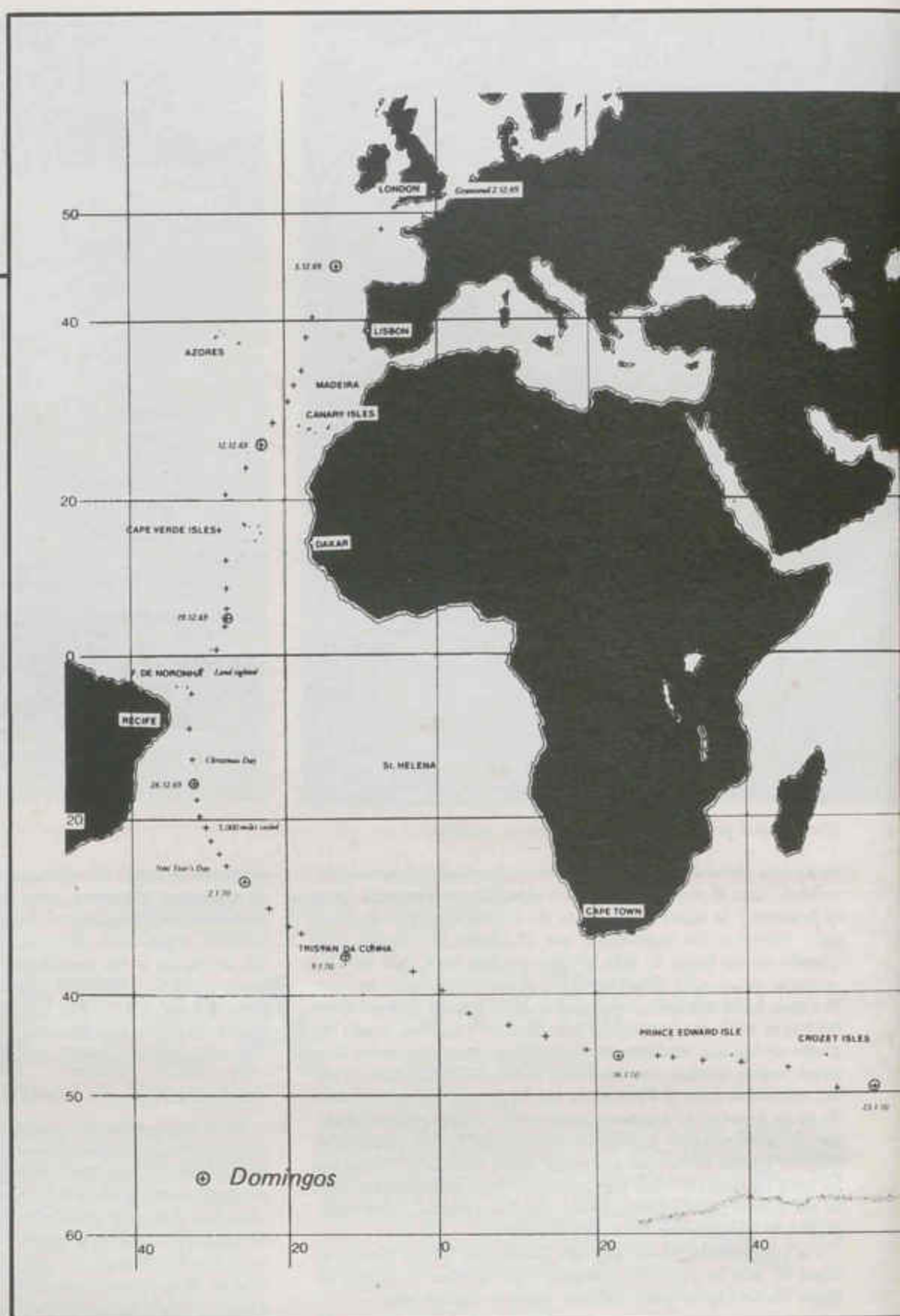
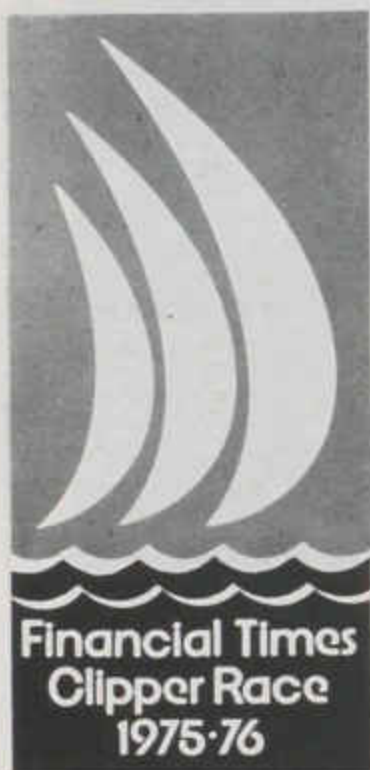


EL RECORD DEL "PATRIARCA"

El "Patriarca" levó anclas en Gravesend a las 9,30 de la mañana del 2 de diciembre de 1869. Probablemente pasó el estuario del Támesis aquella tarde. Llegó a la entrada del puerto de Sidney en la tarde del 9 de febrero, y recogió al práctico a las 6,30 de la mañana siguiente, jueves 10 de febrero de 1870. La posición del "Patriarca" a mediodía del viernes 4 de diciembre está señalada en el mapa.

**LONDRES-SYDNEY-LONDRES,
BAJO LA ORGANIZACION
DEL "FINANCIAL TIMES"**

● **EL PRIMER PREMIO
SERA UN MODELO
A ESCALA DEL
LEGENDARIO "PA-
TRIARCA", CONS-
TRUIDO TRAS UNA
INTENSA Y RIGU-
ROSA RECOPIACION
DE DATOS.**



ESPECIALES REGULAC

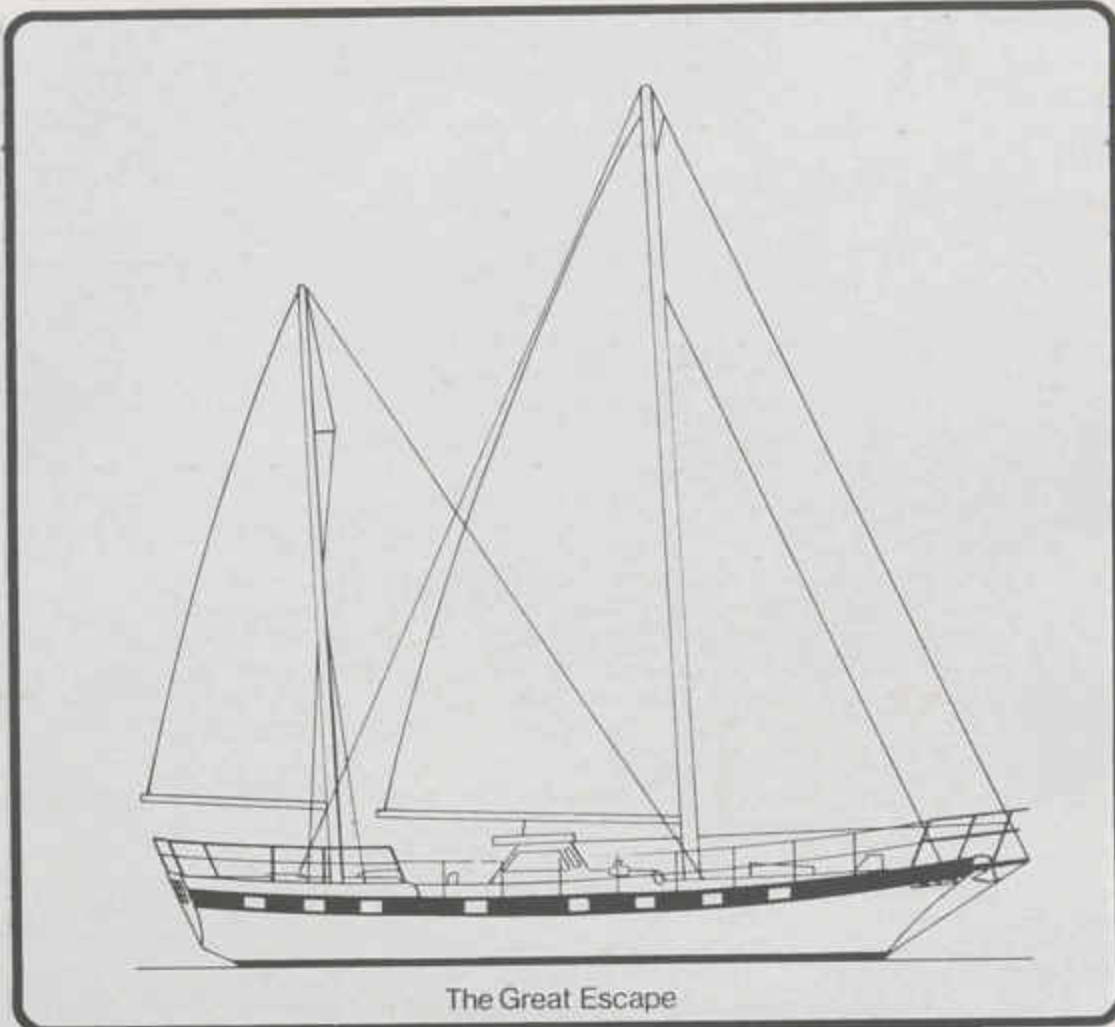
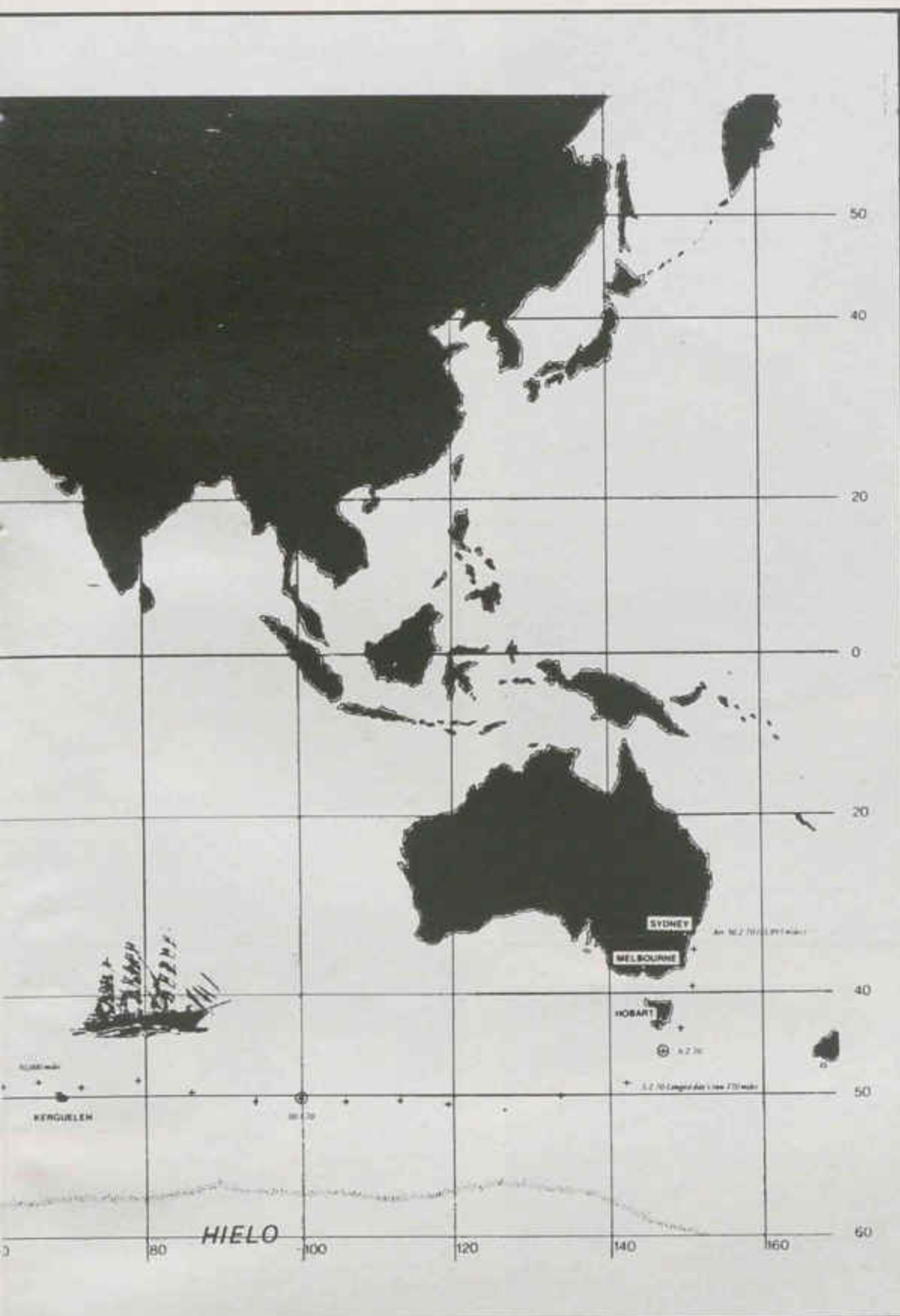
EN 31 de agosto de 1975, modernos yates de carreras oceánicas tomarán parte en la Carrera de Clippers patrocinada por el "Financial Times" desde Londres a Sydney y vuelta. En las dos travesías de estas 30.000 millas, tratarán de competir no sólo entre sí, sino que además intentarán batir el record establecido por el clipper "Patriarca" hace casi cien años. El "Patriarca" hizo la travesía a la ida rodeando el cabo de Buena Esperanza en sesenta y nueve días, y volvió por el cabo de Hornos en sesenta y nueve días. Un avance de esta prueba se publicó en la pasada edición de "Hoja del Mar".

La versión final revisada de las Condiciones Generales y Regulaciones Especiales para la Carrera de Clippers patrocinada por el "Financial Times" se está publicando ahora.

Estas regulaciones exigen potentes equipos de radio de alta frecuencia, con los cuales los yates pueden comunicar normalmente a muy grandes distancias durante la mayor parte de la carrera. También se especifica la potencia que debe tener la radiotransmisión y se



Patriarch



The Great Escape

totalmente masculina, puesto que tres mujeres se han enrolado en la dotación.

PRIMER PREMIO

El primer premio de la Carrera de Clippers del "Financial Times" va a consistir en un modelo a escala 1/8" de pie (1:96) del clipper "Patriarca", que batió el record por la rapidez de sus pasajes entre Londres y Sydney, tanto a la ida como a la vuelta. El modelo está siendo fabricado por Bassett-Lowke, de Northampton, una de las pocas casas que quedan especializadas en hacer estos modelos. Ellos han hecho maquetas para los principales museos marítimos del mundo y su trabajo probablemente excede en calidad y minuciosidad a las maquetas producidas en la antigüedad

Publicado en un periódico de Sydney bajo el encabezamiento "De Gravesend a Sydney", da una real y exacta cuenta de los progresos del barco junto con sus diarias posiciones.

PARTICIPACION DE SERVICIO AUSTRALIANA

Han llegado noticias a Londres de que Josko Grubic ahora intenta preparar una tripulación procedente de la Marina australiana para su queche de 84 pies, llamado provisionalmente "Anaconda II". Esto significa que Australia tiene ya una representación nacional y un poderoso rival del "Gran Bretaña II", que Clay Blyth ha prestado para alistarse en concepto de servicio de socorro británico.

ONES PARA LA GRAN REGATA DE CLIPPERS

requieren dos sistemas completamente independientes, cada uno de los cuales debe ser capaz de emitir directamente al transmisor la potencia total.

El equipo de emergencia será amplio y parte del montaje, idéntico a los que llevan los grandes barcos. Los salvavidas tienen que concordar con las disposiciones de SOLAS (Convención Internacional del Salvamento de Vidas del Mar). Se exigen aparatos de radio salvavidas, del tipo que puedan ser escuchados a muy larga distancia, de los que normalmente funcionan por bielas manuales.

A cada tripulación se le exige llevar luz o fulgor particular, y los organizadores recomiendan usar el tipo xenón —un potente fulgor electrónico con el que, en condiciones normales, pueden ser divisados y clasificados hasta a diez millas—.

Estos requisitos revelan el meticuloso plan y la atención al detalle que el Comité de la Carrera de Clippers del "Financial Times" ha puesto en estas regulaciones. El Comité ha agradecido públicamente la asistencia de muchos participantes, en particular de aquellos que ya

han navegado y competido a través del océano meridional.

"THE GREAT ESCAPE" ("LA GRAN ESCAPADA")

A principios de año, Londres fue visitado por un holandés que toma parte en la Carrera de Clippers del "Financial Times". "The Great Escape" es un nombre apropiado para un velero de fuerte casco de acero con una medida de 55 pies, que será dirigido por el ingeniero Henk Huisman. Henk Huisman es el propietario de Watersports Twellegea, una escuela de navegación holandesa que también está especializada en fletadores de yates. Huisman intenta llevar un complemento de doce colaboradores y ya ha establecido el bosquejo de esta tripulación mediante un tenaz programa de enseñanza. Hace dos años condujo un barco gemelo en medio de un temporal con fuerza 12, en el mar del Norte. Ya tiene nombrado otro patrón para la segunda travesía. "The Great Escape", no obstante, no será una participación

por artifices-náuticos y marineros. Bassett Lowke ha conseguido esto a fuerza de aplicar las mejores tradiciones de la artesanía náutica a las modernas innovaciones técnicas. La reproducción del "Patriarca" medirá 38 pulgadas de largo y estará metida en una urna de caoba y cristal. Será presentada al ganador de la carrera —el yate que haga las dos travesías en el menor tiempo—, y será de excepcional valor tanto en calidad de recuerdo personal como de documento histórico.

El "Patriarca" fue construido en 1869 por The White Star Line, de Aberdeen, que hace tiempo desapareció con todos los antecedentes y planos del barco. Desde hace dos años se ha iniciado una intensiva búsqueda de noticias sobre el barco y su imbatido viaje a Sydney. Con la ayuda de varios museos, los archivos de Lloyds, historiadores navales y compañías navieras, se han recopilado bastantes grabados e información que hacen posible una minuciosa reconstrucción de este ya casi olvidado clipper. El relato de un tripulante del imbatido viaje a Australia también fue de gran ayuda.

NUEVA PARTICIPACION FRANCESA

La última petición que han recibido los organizadores de la carrera proviene del Círculo Deportivo del Instituto Nacional de Inválidos de Cherburgo. Michel-Pierre Doucin será el patrón de un queche blanco de las Bermudas con una tripulación de seis personas. El barco fue botado el año pasado y se llama "Vailene". Está construido de acero, fue diseñado por Jean Knocker, de Francia, y se supone mide unos 45 pies.

OFICINA CENTRAL DE LA CARRERA

El Comité organizador de la carrera ha decidido que se establezca permanentemente una oficina central de la carrera en St. Katherine Dock a partir del 11 de agosto. Esta oficina proporcionará la supervisión oficial y técnica necesaria. Habrá también otra oficina central funcionando en la bahía de Rushcutter, Sydney, durante la estancia de los yates en Australia. ■ JOHN BRAY.



EL reportero se dirigió con un bote pequeño desde la isla principal, Tawi-Tawi, hacia el mar, donde una tribu de los bajaos se había instalado por

unos días. El pueblo de los bajaos cuenta en total con unas 7.000 almas.

Una de estas familias (arriba, derecha) acogió al reportero europeo para conocer la vida extraordinaria de estos últimos nómadas del mar.

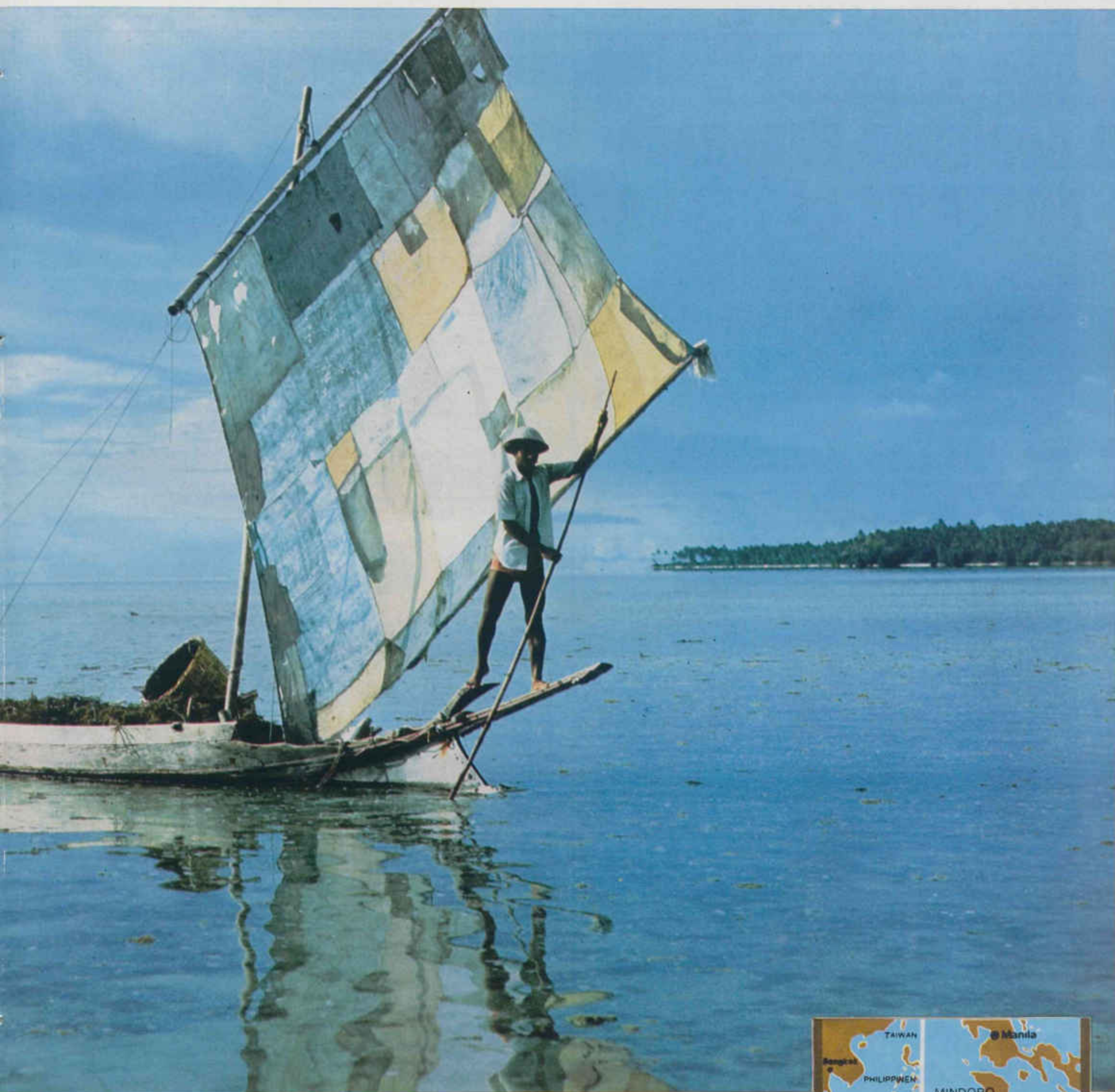
Los bajaos (derecha) venden los mariscos en tierra. Las ostras tienen perlas.

Al atardecer se dirigen de nuevo mar adentro con sus vintas de velas de color.

Algunos quedan en el cultivo de algas (arriba, foto grande).

LOS GI

UN REPORTERO
EN EL REINO
MAGICO DE
LAS FILIPINAS



TANOS DEL MAR

★ SU CASA ES EL BARCO; SU PATRIA, EL OCEANO ★ LAS GANANCIAS QUE OBTIENEN CON SUS EMBARCACIONES NO LAS INVIERTEN EN BIENES DE LA CIVILIZACION Y VIVEN COMO LO HACIAN SUS ANTEPASADOS.



(Pasa a las págs. 26 y 27)

IRLANDA

EL GOBIERNO AHORRARA A COSTA DE LA PESCA

★ UNA INDUSTRIA QUE, SIN EMBARGO, ES LA QUE MAS PROGRESA DE TODAS.

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Raramente han estado los diarios y los boletines de televisión tan llenos de noticias sobre la industria de la pesca como durante el mes pasado. Cuando el Gobierno irlandés publicó las cuentas provisionales para el año 1975, se vio por primera vez desde hace una quincena de años, el desarrollo de la industria, que se proponía gastar menos dinero que durante el año anterior para ayudar a dicho desarrollo. Buscando por todas partes y con ansiedad una posibilidad de ahorrar dinero en un momento de gran dificultad económica para el país, decidió el ministro de Hacienda disminuir la parte dedicada a esta industria, durante tantos años olvidada, pero que, en cambio, era la que experimentaba el progreso más notable de todas.

La revista mensual de la industria de pesca, "The Irish Skipper" declaró que la disminución del 5 por 100 propuesta por el ministro equivalía a una disminución verdadera del 25 por 100, dada la velocidad actual de la inflación de precios. Por primera vez en la historia del país, se vieron no solamente una serie de protestas por organizaciones de pescadores, el Instituto Marítimo y otras sociedades interesadas, sino también una serie de artículos en la prensa de la capital y de provincias, en los cuales se esgrimía la inquietud que se siente en varios sectores de la población irlandesa por la idea de que la industria de pesca, que si bien había vencido la antigua indiferencia para con las cosas del mar, iba a verse abandonada por las autoridades.

Los oficiales del BIM, organización estatal que dirige la distribución de fondos para la compra de buques de pesca y que está encargada de hacer la propaganda necesaria para interesar a los irlandeses (hacia los años 60 eran los que consumían menos pescado que ningún otro pueblo marítimo europeo), creen que una contribución gubernativa adicional de 1.500.000 libras esterlinas bastaría para salvar el desarrollo de la industria.

A menos que logre éxito la campaña emprendida por los pescadores, el BIM y el Instituto Marí-

mo (el presidente del cual conducirá una delegación al primer ministro mismo para discutir la situación), hay miedo de que, por ejemplo, los astilleros irlandeses, donde se construye la mayor parte de los buques de pesca utilizados aquí, se hallen en la necesidad de licenciar a una parte considerable de sus empleados, y resultará que patrones que querrán y podrán comprarse nuevos buques tendrán que hacerlo en astilleros extranjeros. Al mismo tiempo, el desarrollo de los puertos de pesca, ellos también caídos en descuido durante demasiado tiempo, no podrá continuar el buen ritmo seguido en los diez años pasados. Se propone gastar para el desarrollo de puertos de pesca en 1975, 0,60 millones de libras esterlinas, contra 0,64 gastados desde abril hasta diciembre de 1974.

En el momento más agudo de toda esta discusión pública llegaron noticias del naufragio, cerca de la costa del condado de Donegal, al Noroeste del país, del buque de pesca "Evelyn Marie", del pequeño puerto de Burtonport. El buque, nuevo construido en el astillero del BIM (Killybegs en 1973 por el precio de 100.000 libras esterlinas, y con arenques a bordo por valor de 1.000 libras, se perdió con toda su tripulación de seis personas durante la tarde del 8 de enero. El 6, dos pescadores del condado de Down, Irlanda del Norte, perdieron la vida durante una tempestad feroz, y el mismo día un pequeño buque de pesca, buscando también arenques, zozobró en la bahía de Bantry, destruido por una ola gigantesca; pero aquella vez, por buena suerte, la tripulación (cinco pescadores) se salvó...

Hablando con pescadores españoles que conocen la región marítima al Sur de Irlanda, en Pasajes, Zarauz y otros puertos de España, este corresponsal pudo escuchar bastantes historias de tempestades en aquellos parajes. Otro tema de conversación, que interesa igualmente a los pescadores españoles y a los de Irlanda, fue la lucha para conservarla estirpe de los varios tipos de peces capturados en los mares de la Europa Occidental. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

EXPOSICION TECNOLOGICA DE EXPLORACIONES SUBMARINAS

LONDRES.—La exposición de tecnología de exploraciones submarinas más importante del mundo —Oceanología Internacional 75— se celebrará en Brighton, Inglaterra, del 17 al 21 de marzo. Más de 300 expositores de 18 países mostrarán los modelos más modernos de soportes estructurales, ingeniería naval, técnicas de navegación, equipo de prospección y tecnología pesquera. Se emplearán dos puertos para mostrar material nuevo y de investigación en 10 buques de Gran Bretaña y otros países, incluida Rusia. Los visitantes técnicos dispondrán de toda clase de facilidades. Se celebrarán dos recepciones en Brighton y las delegaciones oficiales y grupos extranjeros podrán visitar instalaciones en tierra y mar. Todos los visitantes a la exposición podrán utilizar los servicios de un centro de asesoramiento técnico. Se ha previsto una asistencia de 25.000 personas, y unos 1.500 delegados acudirán al congreso en el que con el lema "En aguas más profundas" se presentarán 82 monografías. En las exposiciones técnicas, el visitante podrá ver una "industria de exploraciones submarinas totalmente actualizada", comenzando por el equipo de prospección —sondas marinas, navegación y fijación de posición— lanchas y barcas de apoyo, buques de aprovisionamiento en alta mar, equipo de plataformas y torres para petróleo, gas, recuperación de minerales, así como sumergibles, sistemas de terminación submarina y sistemas de trasiego submarino a presión, por citar algunos pocos. La tecnología pesquera estará representada por sonares de navegación por satélite y una amplia gama de nuevas ayudas para pesca en aguas más profundas.

BELGICA

Puerto de Amberes

NUEVAS TARIFAS

AMBERES (De nuestro corresponsal).—El Consejo del Ayuntamiento de Amberes ha decidido adoptar las siguientes modificaciones "sobre el reglamento de buques de mar", que entró en vigor el 1 de enero de 1975.

a) La tarifa general de 13,5 francos belgas por TNB, será empujada por 15,5 francos belgas por TNB. Es el derecho mínimo de base a pagar por los buques sin escala regular en Amberes. La mayoría de los barcos que arriban a Amberes son de línea regular.

b) Las tarifas para los buques de línea regular serán modificadas como sigue: 8,5 FB serán ahora 10 FB, por cada uno de los 10 primeros viajes del mismo buque en el período de doce meses; 5,5 FB serán 7,5 FB por TNB, para cada uno de los 10 siguientes viajes dentro del mismo año; 4,5 FB serán 6,5 FB por TNB, para cada viaje posterior dentro del mismo período.

Estas cantidades son las valederas por la estancia en puerto durante el primer mes. Si los buques se quedan más tiempo, existe un montante suplementario de 15,5 FB por TNB. (Existe una reglamentación especial para los buques que se encuentren en reparación.)

El Consejo del Ayuntamiento ha decidido también modificar, a partir del 1 de enero de 1975, el artículo referido a los remolcadores en el Escalda. Estas tarifas de base, que han sido mantenidas hasta ahora, deberán ser multiplicadas por el coeficiente 2 para los remolcadores de una potencia mínima de 3,5 toneladas. Coeficiente 3 cuando los interesados soliciten un remolcador de una potencia de más de 3,5 toneladas, pero menos de 10. Coeficiente 3,5 cuando los interesados soliciten remolcadores de una potencia de más de 10 toneladas por menos de 14. Y finalmente un coeficiente de 4,25 cuando se soliciten remolcadores superiores a una potencia de 14 toneladas. ■ MIGUEL ANGEL PEÑA DE LA TORRE.

ALEMANIA

José María Margolles,
asesor laboral en Hamburgo

UN GRAN APOYO PARA LOS MARINOS

DOSELDFORD (De nuestro corresponsal). Hoy sí, aunque es una frasecita hecha que odio y aún más el reportajeado, he de escribir que "Hoja del Mar" se honra de traer a sus páginas a un compatriota, verdadero compatriota, leal y aún más valeroso defensor del marino español en el punto psicológico y "mafioso" de nuestros olientes a petróleo o a brea enrolados en banderas de la República Federal Alemana o en otros buques con distintos colores, pero... en realidad, menos en impuestos y sueldos, ¡República Federal Alemana!

Presentamos a José María Margolles, de quien huimos decir dónde nació, ya que para él todos son paisanos. Licenciado en Derecho y asesor laboral desde hace casi cerca de tres años en... Hamburgo, casi nada, es decir, casi todo. Nada más llegar se enfrentó a una armadora que utilizaba contratos con cláusulas de doble sentido, que, naturalmente, perjudicaba a nuestros marinos. En poco menos de dos meses le ganó doce pleitos en la Magistratura de Trabajo, lo que le trajo la popularidad y confianza en el puerto hasta el punto de que de cada 30 visitas que recibe, 10 equivalen a marinos.

Su satisfacción: el recibir esas cartas que vienen desde Cangas de Morrazo, Villagarcía, Vigo, Bueu, etcétera, y que le testimonian su agradecimiento, ahora que ya no necesitan cada. El cree que no deben agradecerle nada, sino que es él el agradecido al depositar la confianza en su capacidad y darle ocasión de defenderles. Cree que si el marinero hiciera un pequeño esfuerzo en procurar informarse "a tiempo" se ahorraría un buen número de problemas y tendría alguna centena de marcos más. "Trato de acudir a los bares del Landungsbrücken, informo a marino que aparece por mi despacho y le ruego que interese a los compatriotas en enterarse de los asuntos que le incumben".

El reportaje se va haciendo monótono, pues para él nada tiene importancia, así es que cambio la brisa y empieza a hablarme de los buques



con bandera "pirata", expresión clara de denominación de aquellos buques que, por razones fiscales o laborales, navegan con banderas chipriota, liberiana, panameña, etcétera (lo que este corresponsal viene denunciando). De estos barcos nacen la totalidad de los problemas de enfermedad, entre otras cosas, porque nuestros compatriotas por negligencia o imprevisión no aprovechan suficientemente la ocasión que el Instituto Social de la Marina y el de Emigración les brindan al poder acogerse a la Seguridad Social española. "Tampoco debe quedar en el tintero —nos dice— el asunto de los 'bichicommas', que hacen de intérpretes, agentes ilegales de contratación, prestamistas, etcétera". "Lo increíble —sigue— es que nuestros marinos, pese a las advertencias, pican una y otra vez y se dejan pescar un buen número de marcos por servicios que no son tales y que desde esta Asesoría Laboral les solucionaríamos gratuitamente". "El marinero español —continúa— está tan acostumbrado a que le saquen los cuartos que le resulta casi increíble, y me atrevo a decir que hasta ineficaz, que nuestros servicios sean gratuitos".

Así de sencillo es todo. Así de sencilla es la labor de un asesor laboral que calla las amenazas, naturalmente anónimas, que recibe; que silencia los desprecios de los "bichicommas", que olvida el botellazo que pudo acertarle... o los kilómetros andados porque no le dejaron coger un taxi al haber salido al paro cuando engañaban a un compatriota y haberle colocado en la lógica y legal "derrota". En Margolles, los marinos españoles pueden y deben confiar y, al mismo tiempo, le ofrezco mi entrega total de servicio a favor de nuestros marinos, ya que para eso estamos. ■ ANGEL



DICCIONARIO MARITIMO.—Holger Heklund, marinero de Helsinki, ha tardado diez años en completar un diccionario marítimo que se considera único en el mundo. Está escrito en siete lenguas: inglés, sueco, portugués, finés, francés, alemán y ruso.

ONASSIS, GRAVE.—El estado de salud del magnate de la industria naval griega, Aristóteles Onassis (que aquí aparece con su esposa, Jacqueline), es precario. Afectado por un virus infeccioso, se encuentra hospitalizado.



LANCHA INSUMERGIBLE.—El servicio de guardacostas de los Estados Unidos ha empezado a utilizar un tipo de lanchas salvavidas insumergibles, al parecer incluso cuando reina la peor mar. La fotografía corresponde a una demostración práctica, en la que, efectivamente, la lancha se enfrentaba con el fuerte oleaje, sin ningún riesgo de zozobrar.

PORTUGAL

ESTRECHAS RELACIONES COMERCIALES CON LA U.R.S.S.

(EN LA METROPOLI Y EN LAS ANTIGUAS COLONIAS)

LISBOA (Especial para "Hoja del Mar").—Aunque tanto Portugal como la URSS desmintieron en vigorosos comunicados que este último país hubiese solicitado un puerto de pesca en el litoral luso, lo cierto es que en Lisboa se sigue hablando del tema. Y pocos ponen en duda que los soviéticos hayan intentado conseguir, al menos, "ciertas facilidades pesqueras". La cuestión se complicó, no tanto por la petición en sí cuanto por el momento en que salió a la luz. Los periodistas americanos que en la última crisis política portuguesa habían concentrado en Lisboa, dieron desde el principio gran importancia a la eventualidad de una base soviética (aunque fuese pesquera) en el litoral atlántico. En especial el "Washington Post", a través de su corresponsal en Madrid, Miguel Acoca, se ocupó de informar "in extenso" de las pretensiones soviéticas y de sus consecuencias.

Mientras tanto, a unas millas de Lisboa se desarrollaba la operación "Puerta cerrada" de la NATO. Esta operación ha sido discutidísima y unánimemente considerada como "inoportuna" por la mayoría de los dirigentes políticos lusos, incluido el propio ministro de Asuntos Exteriores, Mario Soares. Los jefes del Comando Iberoatlántico de la Organización del Tratado del Atlántico Norte replicaron diciendo que las maniobras estaban previstas desde hacía dos años y que, por tanto, no cabía relacionarlas con la situación política portuguesa. Estas explicaciones no convencieron, pese a todo, a nadie.

Fue, pues, mientras los navíos de la NATO se hallaban frente a las costas portuguesas cuando surgió la noticia de una supuesta base soviética en Portugal. El "New York Times" y el "Washington Post" otorgaron a la información honores de primera página, y tal relevancia provocó inmediatamente un mentís luso-soviético. Ciertos órganos de información lisboeta recordaron que aquel escándalo era totalmente injustificado, "ya que otros países del área mediterránea, y mucho más anticomunistas que Portugal, habían aceptado la presencia de

buques de pesca soviéticos en sus puertos, y no se había producido escándalo alguno".

Desde hace más de seis meses los soviéticos mantienen relaciones comerciales muy intensas con Portugal, especialmente en el terreno marítimo-pesquero. Las fábricas de conserva del Norte y Sur han podido este año cumplir sus compromisos internacionales gracias a las ventas de sardina congelada proveniente de la URSS.

Por otra parte, las diversas delegaciones comerciales soviéticas que en los últimos meses han visitado Portugal sugirieron la intensificación y desarrollo de estos intercambios (Portugal goza de la cláusula de "país más favorecido" con respecto a la Unión Soviética) a más alto nivel. En el terreno pesquero está en estudio la constitución de una sociedad mixta, con un 50 por 100 de capital portugués y un 50 por 100 soviético. La Dirección General de Pesca a través de su Instituto de Planificación, cubriría la parte porportional. La parte soviética podría correr a cargo del Ministerio de Comercio Exterior. Las características de esta sociedad serían similares a las que la URSS ha establecido en países afroatlánticos. Es muy probable también que los rusos ofrezcan a Portugal la instalación en el Algarve y en la región del Miño de una completa cadena de frío que serviría para comercializar los productos de la sociedad.

Por último, cabe reseñar la clara infiltración comercial soviética en las antiguas colonias portuguesas en África. Muy pronto visitará Guinea-Bissau una delegación pesquera rusa para establecer las bases de una cooperación en este terreno. En Mozambique se espera que la presencia de la URSS aumente tras el viaje del presidente del FRELIMO (Frente de Liberación de Mozambique), Samora Machel, a Moscú. En la capital soviética, Machel firmará una serie de acuerdos comerciales (varios de explotación pesquera) con los dirigentes del Kremlin, con vistas a la independencia del territorio, que será una realidad el verano próximo. ■ ALBERTO MIGUEZ.

ESTADOS UNIDOS

EL GAMBUSIA (UN PEZ DE GRAN VORACIDAD) EN LUGAR DEL D. D. T.

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Un pequeño y voraz pez, que "se reproduce fenomenalmente", al decir de los expertos, está siendo utilizado en Long Island, la isla adyacente a la metrópoli neoyorquina, para combatir las plagas de mosquitos que periódicamente la aquejan. La importancia del hecho se acrecienta ante la prohibición existente en este país de usar DDT por causas ecológicas, lo que estaba provocando una multiplicación de insectos dañinos.

El pez, llamado gambusia (y debo pedir humildemente excusas al lector, pues no he encontrado en ningún diccionario su traducción al español, y en muchos de ellos, empezando por el "Oxford Dictionary", ni siquiera su referencia en inglés), tiene un especial apetito por las larvas de los mosquitos y un instinto infalible para localizarlas. Comilón es lo suyo, pues estas larvas son sólo como su aperitivo, y si no encuentra cantidades ingentes de ellas, llega a convertirse en canibal y devora a aquellos jóvenes de su propia especie que no han encontrado un lugar donde esconderse poco después de haber nacido.

El gambusia es un pez de tamaño mediano emparentado con la fauna del Sur, aunque especialmente resistente a las aguas frías, y que por lo general no se encuentra más arriba de la punta Norte de Nueva Jersey, el Estado vecino a Nueva York.

La idea de traerlo a Long Island con objeto descontaminador fue del doctor Alfred T. Keller, que dirige el Departamento de Conservación del Medio Ambiente de este Estado, y los primeros experimentos datan ya de 1971.

Long Island tiene más de 50 ensenadas abiertas, largas, de escasísimo calado, bordeadas por terreno pantanoso, es decir, el lugar ideal para que se multipliquen los mosquitos. Aparte de ellas hay más de 1.000 lagunas cerradas de parecidas características. Por desgracia, sólo en las primeras puede usarse el gambusia, ya que este pez necesita agua abierta y moverse sin interrupción. De meterse en aguas cerradas, moriría, mientras las larvas de los mosquitos, que tardan sólo una semana en

convertirse en adultos, seguirían perfectamente su evolución.

Pero en las lagunas abiertas, la actividad del gambusia ha sorprendido por su eficacia incluso a los expertos. Prácticamente, las han dejado limpias en tiempo record, en parte debido al apetito insaciable del pez, en parte a su infalible instinto para saber dónde están las larvas, a lo que debe añadirse su asombrosa proliferación. Basta echar unos cuantos ejemplares en una de esas lagunas, para encontrarse al cabo de semanas con la misma población de ellos, hasta el punto de que los sobrantes pueden tomarse para otro lugar donde se les necesite. Dos grandes temores había respecto a él: que no resistiera las frías aguas de la costa neoyorquina, sobre todo en invierno, cuando la corriente de Labrador hace sentir su gélida influencia, y que su propia proliferación crease problemas ecológicos. Ninguno de ellos, por fortuna, se ha materializado: el gambusia ha resistido las temperaturas invernales como si no hubiera vivido en otro lugar durante la larga historia de su especie, y en cuanto a su proliferación, no ha ofrecido problemas: si no se van sacando a los sobrantes cuando son muchos, la propia selección natural actúa de modo implacable, y sólo sobreviven los ejemplares más fuertes, en algunos casos por el canibalismo que citábamos al principio.

Todas son, pues, ventajas en este pez "limpiador", y a ello debe añadirse que no sólo cumple la labor ecológica sin los efectos secundarios de los pesticidas químicos, sino que incluso resulta mucho más barato que ellos, ya que éstos últimamente han alcanzado, como todo, unos precios considerables, mientras para los gambusias se precisan sólo unos hombres que estén al tanto de sus idas y venidas por las lagunas. Una verdadera pena que no se haya conseguido una especie del mismo capaz de vivir en aguas cerradas, ya que en ese caso uno de los más viejos y temibles problemas de Long Island quedaría resuelto. Pues tal vez convenga recordar que esta clase de mosquitos propaga toda clase de virus, entre ellos el de la encefalitis, que aún hoy, tras todos los adelantos médicos, exige cada año su tributo en víctimas. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.



LOS GITANOS DEL MAR

(Viene de la pág. 23)

UN viejo barco de vapor que cruje por todas sus costuras lleva a los pocos indígenas de Zamboanga, la ciudad de las flores, en Mindanao, al reino mágico de las islas Filipinas del Sur. El reportero de la "Bunte", Helmut R. Schulze, viaja también en este barco durante treinta y seis horas, y aunque desembarca en Tawi-Tawi, todavía no ha llegado a la meta de su viaje.

Una canoa basculante le lleva a la ensenada donde se encuentran seis barcos que habían anclado allí hace pocos días. Una tribu del pueblo de los bajaos, que cuenta en total con unas 7.000 almas, vive dentro de esta ensenada. Seis familias, cada una en un barco, se habían establecido allí para unos días. Las otras tribus de los "Sea-Gypsies", los "gitanos del mar", están por alguna parte del océano navegando. Son excelentes marineros y aman el mar, que es su patria.

Nacieron en alguno de estos barcos, de unos seis metros de largo,

en alguna parte entre Mindanao y Borneo. Y en uno de estos barcos, cada uno ha formado su propia familia. Allí es donde duermen, guisan y celebran sus fiestas. La religión de los bajaos les enseña que después de la muerte resucitan para una segunda vida en el mar.

La riqueza del océano les proporciona marisco, tortugas y peces. En el mismo barco secan la pesca y la preparan sabrosamente para sus comidas, en la lumbre del barco.

En las lagunas construyen su cría de algas, de las cuales se extrae el agar-agar para la farmacología y que tiene un valor incalculable para la microbiología. Con ayuda de esta materia, los científicos pueden cultivar las bacterias, tan importantes para la investigación. Sin el agar-agar no existirían los antibióticos. Sin embargo, los bajaos compran con sus ganancias pocos bienes de la civilización —ni siquiera agua potable—. Igual que sus antepasados de hace varios siglos, recogen el agua de lluvia. ■ Reportaje de "Bunte", en exclusiva para "Hoja del Mar", servido por Keystone-Nemes.



**LAS ALGAS
SON UNO
DE SUS
MEDIOS
DE
VIDA.**



En las aguas bajas de Tawi-Tawi se multiplican las algas seis veces en un período de tres meses.

Los bajaos las sacan del agua, las atan con hilos de nylon entre sus barcazas —su pueblo flotante— y las vuelven a meter en el mar.
(Fotos de arriba y página contigua.)

La Medicina aprovecha la materia extraída de las algas, el agar-agar, para sus investigaciones. Sin ello no habría antibióticos.

En uno de sus viajes, los gitanos del mar fueron a las islas de las Tortugas, al Sudoeste de Tawi-Tawi. El gitanillo bajao (izquierda) muestra con orgullo su pesca.

COOPERACION PESQUERA ENTRE ESPAÑA Y COREA

El "Boletín Oficial del Estado" publicó el Acuerdo de Cooperación Pesquera entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Corea, hecho en Seúl el 28 de febrero de 1974, cuyo articulado dice así:

El Gobierno de España y el Gobierno de la República de Corea (denominados en lo sucesivo las partes contratantes) cooperan mutuamente y adoptarán medidas adecuadas en cualesquiera cuestiones referentes a cooperación pesquera.

Esferas de cooperación.—1. Las partes contratantes intensificarán su cooperación mutua en materia pesquera, sobre todo en los aspectos siguientes:

A) Cooperación científica y técnica en cuestiones como las enumeradas a continuación:

I) Conservación y administración de los recursos vivos del mar.

II) Colaboración en los problemas de contaminación tocantes a ciertas pesquerías.

III) Intercambio de información científica entre instituciones competentes de cada uno de ambos países, la cual se pondrá a disposición de las empresas pesqueras de uno y otro país.

IV) Intercambio de expertos y de personal científico con objeto de realizar conjuntamente investigaciones oceanográficas y pesqueras, y

V) Concesión de becas anuales para especialización en escuelas de pesca en España.

El número y características de dichas becas serán determinados por el Comité Mixto a que se hace referencia en el artículo 5 del presente Acuerdo.

B. Cooperación económica en materias como las siguientes:

I) Promoción de los contactos ya existentes respecto a establecimiento de empresas conjuntas o combinadas en materia pesquera e instalaciones pertinentes.

II) Intensificación de los contactos actuales respecto al desarrollo de la acuicultura, teniendo presente en especial la comercialización en mercados de terceros países de los productos que se obtengan.

III) Promoción de la cooperación en lo relativo a construcción naval, en particular facilitando en lo posible, dentro de los cauces normales existentes, la financiación de la exportación de barcos pesqueros.

2. Las partes contratantes convienen en que la enumeración de aspectos concretos de cooperación en el presente artículo no será en ningún caso limitativa, y podrá ampliarse en cualquier momento a otras esferas de cooperación que se consideren de interés mutuo.

Trato a los barcos pesqueros.—Las partes contratantes facilitarán el tránsito de sus barcos pesqueros en puertos de la otra parte contratante y concederán a barcos y tripulaciones de la otra parte contratante un trato que no será menos favorable que el concedido a los de terceros países.

Coordinación en política pesquera.—Las partes contratantes intercambiarán sus puntos de vista y se consultarán recíprocamente respecto a política pesquera mundial dentro de las organizaciones pesqueras internacionales, de suerte que puedan llegar, en la medida posible, a una coordinación de sus posiciones respectivas en materias de interés mutuo.

Comité Mixto.—Se establecerá un Comité Mixto de Cooperación Pesquera, con el fin de desarrollar aún más los principios de cooperación en materia pesquera expuestos en los artículos precedentes.

Dicho Comité se ocupará de cualesquiera cuestiones que se susciten en relación con los principios sentados en el presente Acuerdo, así como de cualesquiera otros nuevos aspectos de la cooperación pesquera que, a su debido tiempo, se estimaren como convenientes o necesarios.

El Comité formulará recomendaciones a los Gobiernos respectivos sobre las medidas adecuadas que se consideren necesarias para llevar a la práctica las disposiciones del presente Acuerdo.

El Comité se reunirá alternativamente en Madrid o en Seúl, cuando lo solicite una de las partes contratantes.

MEXICO

NO A NORTEAMERICA

(PRETENDIA UTILIZAR PUERTOS MEXICANOS COMO BASE)
(PARA FAENAR EN LOS CERCANOS BANCOS DE CAMARON)

MEXICO (De nuestro corresponsal).—México cuenta con más de 10.000 kilómetros de costa, que le permite ser un país marino, y sus aguas son poseedoras de riquezas insospechadas que son dignas de envidiarse. Sin embargo, la mayoría de los mexicanos desconocemos el potencial pesquero que nada frente a nosotros, se desconoce la riqueza de la plataforma continental y se desconoce la abundancia de las especies que no son comerciales y que, varias decenas de metros bajo la superficie, pueblan esa vasta zona que en su mayor parte es explotada por otras naciones adelantadas en las artes de pesca, siendo principalmente USA, Cuba, Japón y Rusia.

Las tres fuentes de riqueza mayores con que cuenta México son la agricultura, la pesca y los minerales. Las dos primeras pueden considerarse las más firmes y prometedoras, aunque un poco olvidadas por nuestros funcionarios, ya que venían siendo muy poco estimuladas. El campesino al quedar bajo la dirección de personas ambiciosas, quienes las explotaban en su provecho, se desplazaban a las grandes ciudades, en busca de trabajo; y otros, que recibían del Gobierno parcelas, inmediatamente la vendían, marchándose a otros lugares a pedir más tierra.

El pescador ha hecho más o menos lo mismo, sólo que éste no sale del medio en que se encuentra, procura desquitarse del patrón trabajando menos y comúnmente se desquita vendiendo parte del producto que ha capturado.

Más olvidado que el campesino estaba el pescador. Es éste uno de los que pocas veces puede llamarse propietario de un pedazo de tierra. Aunque algunas veces se le proporciona ayuda económica, raras veces sale adelante por su escasa preparación técnica.

El campo en que se desarrolla es mucho más fértil que el campo del agricultor, pero más vulnerable a la contaminación. La ayuda técnica para nuestros pescadores es sumamente deficiente y los barcos de investigación resultan pequeños e insuficientes (excepto el "Alejandro de Humbolt", magnífico buque de investigación) para la cantidad de millas de costa que tenemos. La ayuda a los armadores por parte del funcionario ha sido escasa y éstos tienen que confiar sus ahorros en manos inexpertas, motoristas hechos al vapor, patronos que no saben lo más elemental de la navegación. De aquí la razón de estos armadores de buscar protección para las pérdidas de sus equipos y de sus unidades, teniendo gente de su confianza; esta falta de créditos hace que no aumente el número de unidades y que no renueven sus equipos. Tampoco pueden dedicar sus barcos a experimentación, ya que perderían tiempo y dinero, es decir, fracasarían.

UN MAR SAQUEADO

Debe tomarse en cuenta que nuestras costas se encuentran constantemente saqueadas por un número mayor de barcos que los que forman nuestra flota, de los dos litorales; además, estos barcos que incursionan hasta México, se encuentran bien equipados, sus motoristas y patronos están bien capacitados, contando con buenos aparatos. Algunas veces que vamos a las zonas de pesca nos encontramos que no podemos competir con ellos o han dejado el área limpia de peces. Cuba, uno de los países que ha aumentado su flota muy considerablemente, ha adquirido magníficos barcos para dedicarlos a pescar con red de arrastre por parejas, tipo bacaladero, con rampa en popa. Sus camareros también incursionan a la zona de isla Mujeres, Catoche y Campeche. Estos usan una malla pequeña que no



EN INVIERNO, AGUJEROS.—Estos pescadores coreanos pescan en invierno a través de agujeros que hacen en la espesa capa de hielo que cubre algunas zonas del litoral de su país.



Este mural se encuentra en la mejicana Escuela Técnica de Pesca de Isla de Cedros (Baja California). Fue realizado (y costado) por los propios alumnos y muestra al dios azteca Quetzalcóatl como origen de aquella raza, y la silueta de un mejicano que lleva en su mente —dice nuestro corresponsal— el firme propósito de utilizar y hacer propios los adelantos de la ciencia, para mejor explotar todos los recursos marinos.

deja salir ni la basura, utilizando las especies pequeñas para la producción de harina de pescado.

La enseñanza del pescador no debe hacerse desde el escritorio, sino en la misma zona de trabajo; posteriormente debe bajarse a los centros de estudio, donde se les debe impartir cursos para su capacitación.

Los centros de estudios estaban muy mal atendidos, los equipos aún resultan escasos y las unidades con que cuentan son completamente inadecuados y pequeños, lo que hace que no se puedan experimentar los equipos necesarios a las características del lugar. La pesca a gran profundidad es practicada con mayor interés en el golfo de México, siendo los Estados de Campeche, Yucatán y, en menor escala, Quintana Roo.

NO A LOS CAMARONEROS MEXICANOS

México tiene como meta la soberanía sobre las 200 millas de mar territorial, con el fin de proteger su fauna, flora y minerales. Dentro de esos límites, como patrimonio de nuestros descendientes, frenar la incursión de las flotas balleneras rusa y japonesa, que en épocas de invierno, amparados por la niebla, se acercan a la península de Baja California. Los barcos americanos camareros que en 1960 pescaban en las aguas de México por el Atlántico, sumaban el millar, lanzaban un promedio de 250 toneladas de pescado, cada uno por año, que sumadas daban 250.000 toneladas. Los armadores americanos ofrecieron al Gobierno de México entregar ese pescado a cambio de que se les permitiera bajar de sus barcos el producto en puertos mexicanos. Esto acarrearía, según cálculos de ellos, divisas al país, crearía una fuente de trabajo, se entregaría el pescado en el puerto pesquero piloto de Alvarado (Veracruz), para darle utilidad a la planta. Afortunadamente, el Gobierno mexicano no aceptó el ofrecimiento, ya que hubiera sido muy poca la cantidad de producto que hubiéramos logrado procesar, pues, efectivamente, la cantidad de producto que año con año lanzan al mar las unidades extranjeras, excede fácilmente las 250.000 toneladas, pero resulta muy difícil lograr el propósito que señalaban los americanos. Analizando:

1.º Las áreas de pesca en México para todas las especies, son extensas.

2.º Las áreas dedicadas al camarón, por estar separadas, hacen que la flota se divida.

3.º Una vez levantadas las artes de pesca, el producto que se obtiene como "basura" tendría que entregarse al barco destinado para ello.

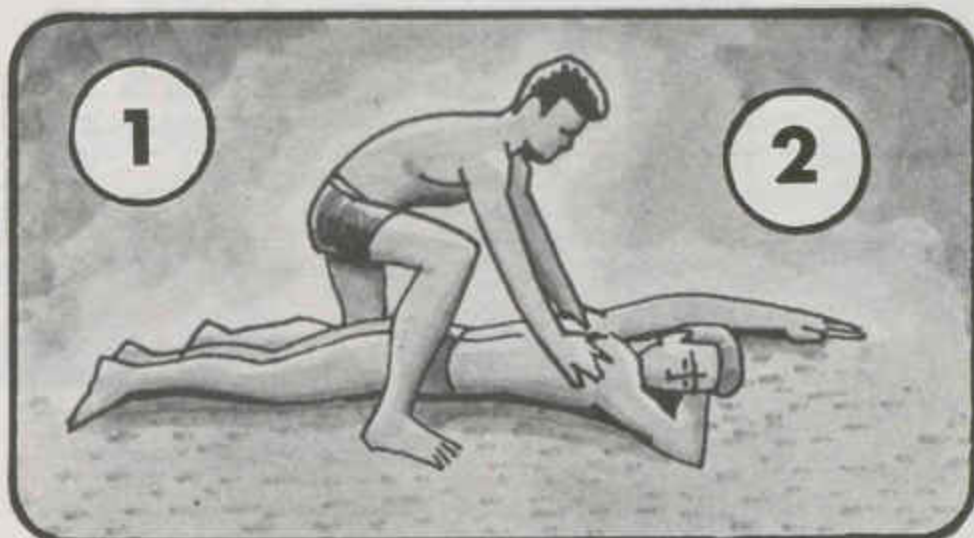
4.º Levantando dos o tres barcos sus redes al mismo tiempo tendrían que entregar la basura antes de volverlas a echar, de otra manera no es recomendable acercarse a un barco camarero en arrastre.

5.º Los barcos americanos me atrevo a asegurar que no iban a perder el tiempo esperando a que recogieran el pescado, si precisamente es eso lo que han buscado: **no perder el tiempo.**

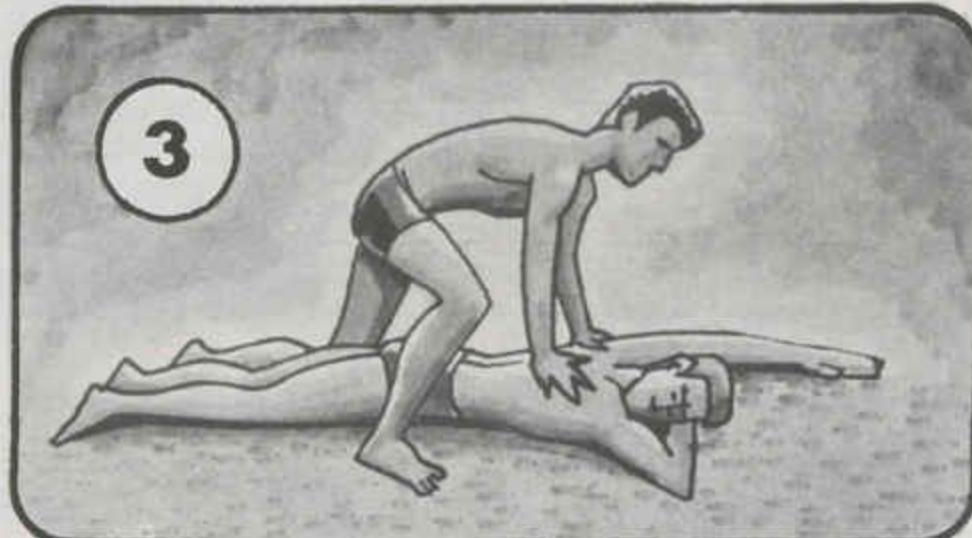
6.º He podido calcular un promedio de tiempo malo para la pesca del camarón del 30 por 100 anual, lo que se traduce, aproximadamente, de ciento diez a ciento veinte días al año, causado por los nortes (vientos fuertes que soplan de esa dirección en invierno) y por ciclones (que soplan en verano) De ahí que, estando los puertos americanos lejos de las zonas de pesca, pierdan tres o cuatro días en viaje y tres o cuatro de regreso, lo que ocasiona una pérdida de tiempo muy grande; esto se ahorran si operan desde cualquier puerto de Veracruz, Tabasco o Campeche.

8.º Teniendo base en un puerto mexicano quedamos en completa desventaja, pues la única que tenemos sobre ellos es la proximidad a los caladeros.

El Gobierno Federal, atinadamente, ha ordenado la construcción de 500 barcos para la pesca del camarón, dotándolos de los aparatos modernos necesarios para su utilización en ellos. ■ Capitán e ingeniero ABU ZAMUDIO LUVIANO.



Modo de colocación de la víctima y situación del socorrista.



Presión sobre la espalda para vaciar de aire los pulmones.

En el número anterior nos ocupábamos de la asfixia y del método boca a boca, dentro de la respiración artificial. Hoy continuamos con otros métodos de respiración artificial cuando por cualquier circunstancia no fuera posible utilizar el boca a boca, como, por ejemplo, en los casos en que la víctima haya sufrido una intoxicación por gases, haya ingerido venenos o tenga lesiones en la boca y labios. Estos métodos manuales, que, por supuesto, son de eficacia inferior, requieren, por ello, el colocar muy bien la cabeza de la víctima para evitar la obstrucción de las vías respiratorias.

PRESION SOBRE LA ESPALDA Y ELEVACION DE LA CADERA

PUEDE suceder que por las lesiones que acabamos de enunciar no se pueda utilizar el método boca a boca, pero es que si, además, existen lesiones en hombros, tórax y brazos, tampoco nos sea posible hacer uso del método descrito anteriormente, presión en el tórax y elevación de los brazos; para tales casos disponemos de un método ideal: presión sobre la espalda y elevación de la cadera.

La pauta a seguir es ésta:

- 1.º Colocar a la víctima boca abajo.
- 2.º Flexionar un codo y colocar sobre la mano del mismo brazo la cabe-

za ladeada y extender el cuello, echando la cabeza para atrás, con la finalidad de liberar las vías respiratorias.

3.º El socorrista estará arrodillado con una pierna e inclinado a nivel de las caderas de la víctima.

4.º Colocar las manos bien abiertas en la espalda de la víctima, debajo de los omoplatos, con los dedos mirando hacia fuera y los pulgares mirando a la columna vertebral. En esta postura, descargar el peso del cuerpo, ejerciendo una presión lenta hasta que se encuentre resistencia firme. Así vaciaremos los pulmones de aire, es decir, provocaremos una espiración.

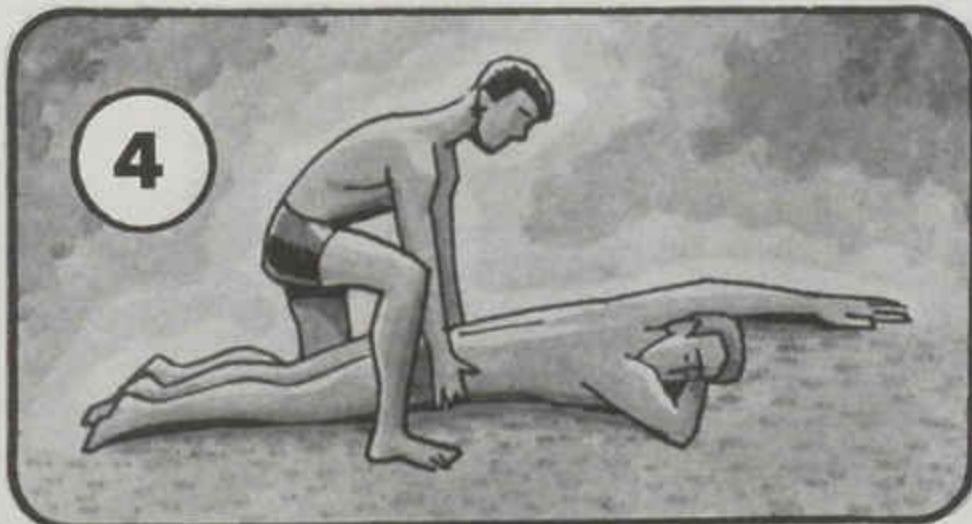
5.º Desplazarse hacia atrás y poner las manos en las caderas, dirigiéndolas por debajo del cuerpo hasta encontrar los huesos salientes de las caderas, las crestas ilíacas.

6.º Elevar unos 20 centímetros del suelo las caderas con los brazos totalmente extendidos y luego descenderlas con cuidado. De esta manera produciremos una inspiración, es decir, la entrada de aire en los pulmones.

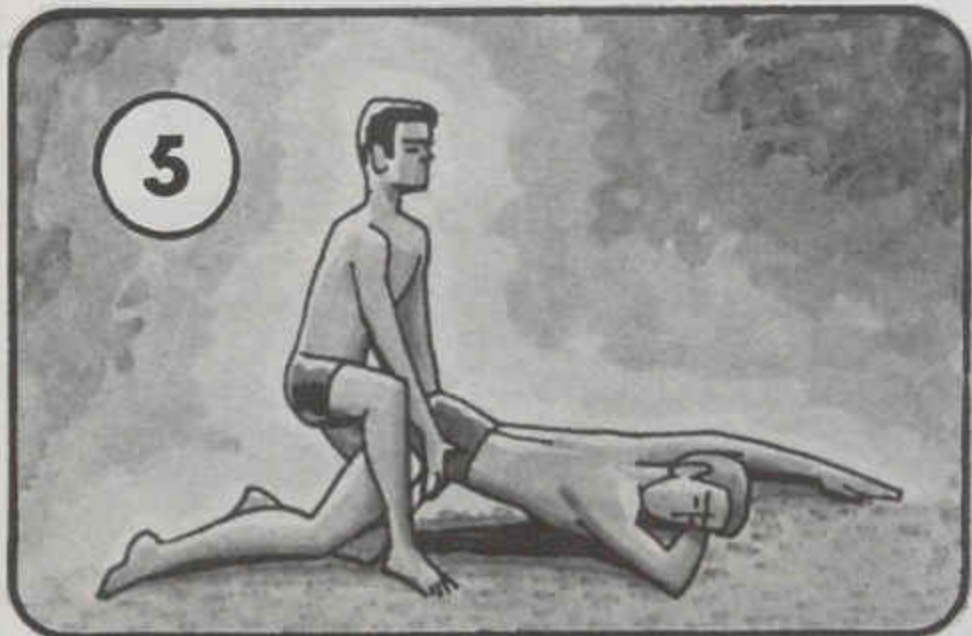
7.º REPETIR ESTAS MANIOBRAS DE 15 A 20 VECES POR MINUTO.

No olvidar nunca procurar tener la cabeza en extensión y las vías respiratorias desobstruidas.

(Sigue en la pág. siguiente)



Situación de las manos por delante de las caderas.



Elevación de las caderas para introducir aire en los pulmones.

PRESION EN EL TORAX Y ELEVACION DE LOS BRAZOS

En la ejecución de este método, seguiremos los siguientes pasos:

- 1.º Colocar a la víctima sobre su espalda.
- 2.º Poner debajo de los hombros algún objeto, con la finalidad de elevarlos, así la cabeza descende hacia atrás y aseguramos la vía aérea permeable, es decir, libre para el paso del aire.
- 3.º Fijar la cabeza de la víctima en oposición a una de las rodillas del socorrista.
- 4.º Tomar las muñecas o manos de la víctima con firmeza.
- 5.º Colocar las manos de la víctima sobre su pecho e inmediatamente hacer un movimiento de rotación hacia adelante y descargarse haciendo presión hasta encontrar resistencia firme. De esta manera conseguiremos expulsar el aire de los pulmones, lo que equivale a una espiración.
- 6.º Echarse hacia atrás, de tal forma que los brazos de la víctima se extiendan y eleven hacia atrás. Así se logrará la entrada de aire en los pulmones, sería el equivalente a una inspiración.
- 7.º ESTAS DOS ULTIMAS OPERACIONES HAY QUE REPETIRLAS DE 15 A 20 VECES POR MINUTO.

REANIMACION



Espiración:
Presionando sobre el tórax se expulsa el aire de los pulmones.

Inspiración:
Elevación y extensión de los brazos para introducir aire en los pulmones.

ABANDONO DEL BUQUE Y ACCESO A BORDO

Con relativa frecuencia se suele observar a algunos tripulantes que se vienen accidentando, tanto al abandonar el buque como en el momento de subir al mismo, debido a que no utilizan los medios adecuados para hacerlo, que son los que ofrecen las mejores garantías de seguridad: la plancha de acceso.

El barco se suele mover y, además, las superficies del mismo, tanto en la cubierta como en el muelle, pueden estar resbaladizas y al saltar en cualquiera de los sentidos puede producirse con gran facilidad esos accidentes de los que hablamos y que son más frecuentes de lo que parecen.

Utilizar la plancha de acceso y evitaréis accidentes peligrosos que pueden tener fatales consecuencias.



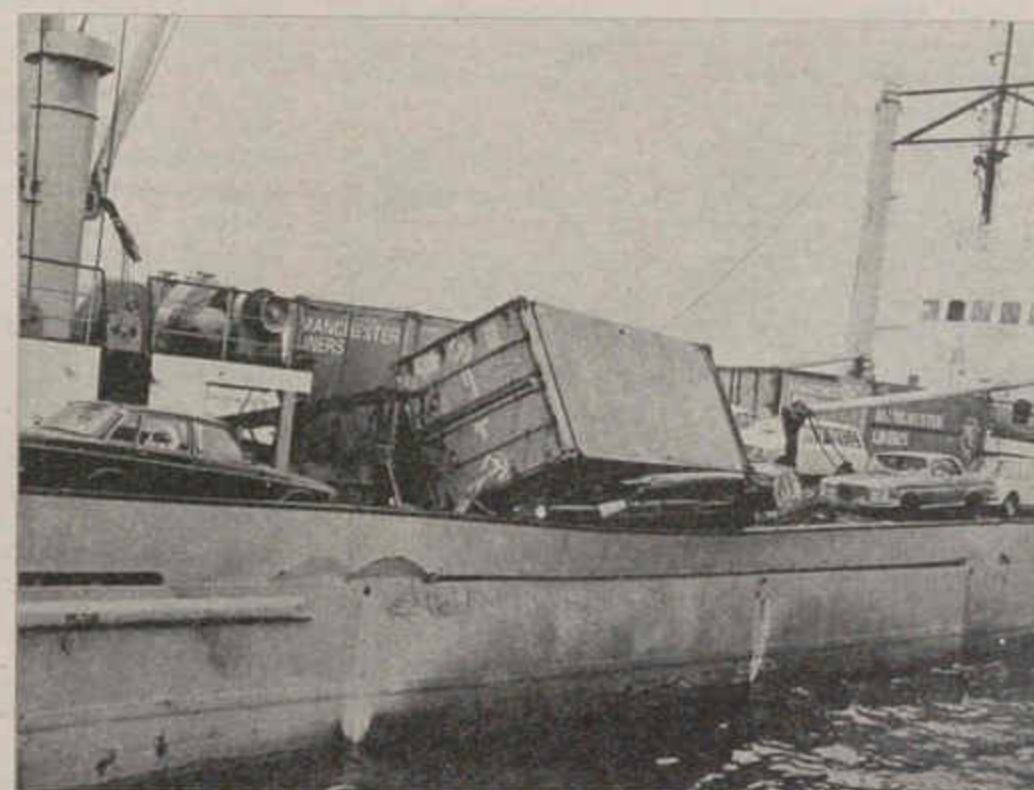
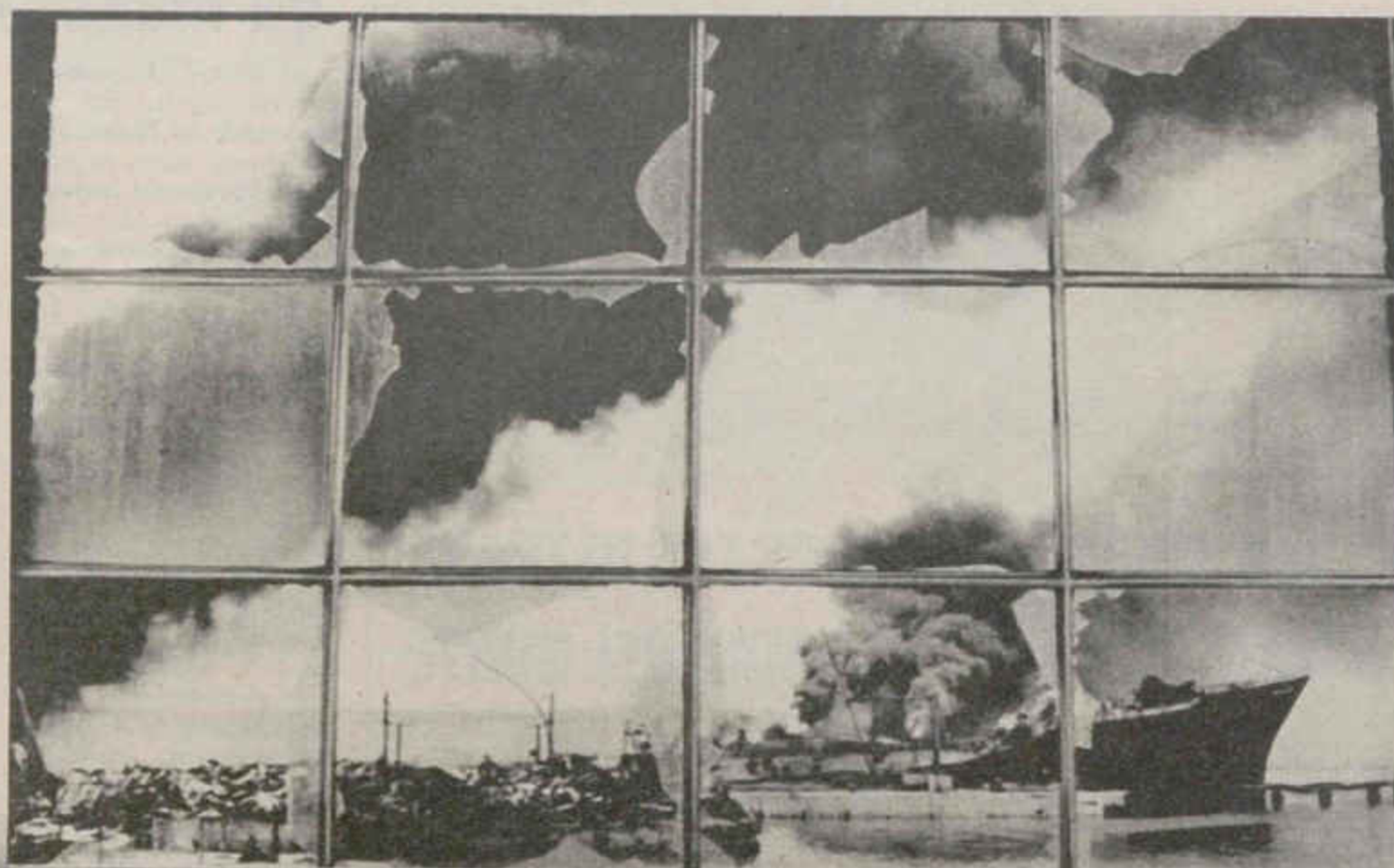
Utilizando la plancha, se asegura tranquilamente el abandono y la subida a bordo.

SEGURIDAD

Al no utilizar la plancha, el riesgo de accidente es bien patente.

PETROLERO EN LLAMAS

En el puerto de Marcus Hook, en la Melanesia, ardió el petrolero "Corintho". Unos treinta y cinco tripulantes resultaron heridos y dos muertos. En una de las fotografías puede verse el petrolero en llamas a través de los cristales rotos de un almacén del puerto, y en la otra, personal del servicio de guardacostas, investigando las causas del accidente.



CORRIMIENTO DE CARGA

A consecuencia de un fuerte temporal que azotó el litoral coruñés, el buque chipriota "Gulf Express" sufrió un corrimiento de carga, que ocasionó daños de consideración en la misma, y muy en especial en los coches que llevaba en cubierta.



DOS MUERTOS A BORDO

ONDARROA (Vizcaya).—Llegada a este puerto del arrastrero "Itxas Oratz" con dos marineros muertos a bordo, Patrocino Góñez y Luis Fernández, que resultaron muertos a consecuencia de un accidente fortuito al desprenderse unas poleas. (Telefoto: Europa Press.)

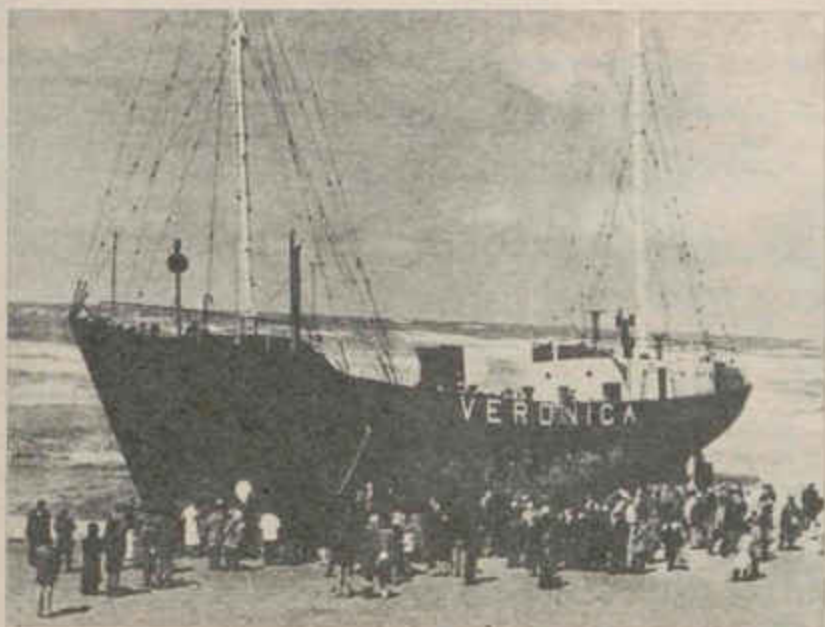
DEMOSTRACION DE SALVAMENTO

Organizada por 3-M España, S. A., se celebró en Las Palmas una demostración nocturna de salvamento utilizando elementos auxiliares reflectantes para la identificación, búsqueda y rescate de naufragos en el mar.

Como punto de observación se utilizó el dique nuevo de la dársena exterior del Puerto de la Luz. Desde allí se enfocaron unas balizas con material reflectante, situadas a diferentes distancias en el mar. A continuación se hicieron pruebas de identificación de embarcaciones, igualmente señalizadas con tiras reflectantes, que se distinguían a apreciables distancias. Igualmente se efectuó la demostración de identificación de un naufrago, equipado con chaleco y aro salvavidas, debidamente señalizado con estos productos reflectantes a diferentes distancias entre los 50 y los 400 metros.

Scotchlite es el material reflectante utilizado, el cual puede ser visualizado a más de una milla de distancia en la oscuridad. Puede asimismo ser detectado por radar.





Radio Verónica, la emisora flotante "pirata", fuera de circulación.

HAN SIDO ANIQUILADOS LOS ULTIMOS PIRATAS (RADIO-FONICOS) DEL MAR DEL NORTE

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—Los aficionados a la música "pop" en los países del centro de Europa se han quedado sin el jolgorio musical, intensamente intercalado por "slogans" publicitarios, que animaban sus días y sus noches. Desde septiembre último, las cuatro emisoras flotantes, trabajando ilegalmente en el canal, fondeadas frente a la costa holandesa, han dejado de funcionar.

Radio Atlantis, Radio Mi Amigo, Radio Nordsee Internacional y Radio Verónica—últimos "piratas" del mar del Norte—se han visto obligados a suspender sus emisiones, recoger antenas y llevar anclas, poniendo rumbo a su último puerto: algún parque de chatarra. Porque todos los demás puertos posibles, entre el cabo Norte y el golfo de Vizcaya, se convirtieron para los "piratas" en tierra prohibida, desde que el Gobierno de los Países Bajos ratificó—último país centroeuropeo en hacerlo—la Ley anti-Pirata, presentada en Estrasburgo por el Consejo de Europa. Desde este momento, ni los locutores podían trasladarse a bordo de los buques-emisoras para hacer su trabajo, ni los barcos de aprovisionamiento podían acercarse llevándoles víveres o cintas magnetofónicas, ni los estudios

de publicidad instalados en tierra podían seguir preparando y suministrando a los "piratas" los programas publicitarios, base de su existencia económica. A cualquier holandés convicto de colaboracionismo con los "piratas" la Ley amenazaba con fuertes multas pecuniarias.

ANIQUILADOS POR INCOMUNICACION

Destruídos así estos cordones umbilicales, los "piratas" se han visto obligados—por incomunicación—a la rendición, a la retirada. Sus populares programas a base de un alegre popurrí de noticiarios breves, mucha música y aún más publicidad, sin un estrecho contacto con tierra firme, eran imposibles. Y lo que la Policía costera holandesa, desde hacía años, trataba de conseguir, sin llegar a lograr, se hizo en seguida realidad: Radio Verónica y sus colegas cerraron la boca. El "Verónica", decano de la "piratería musical", emitía desde 1960. Mas la Policía costera era impotente. Desde las playas de Schevening, en el horizonte, podían verse los mástiles emisores del "Verónica", pero fondeado más allá de la zona de tres millas, fuera de las aguas jurisdiccionales, resultaba intocable.

VEINTE MILLONES AL AÑO

Tanto las agencias publicitarias como la industria del disco veía en el "Verónica", con sus veinticuatro horas ininterrumpidas de trabajo musical animado y alegre, y, sobre todo, libre del pago de impuestos a ningún Estado, una verdadera mina de oro. Y lo mismo era considerada por su propietarios, los hermanos Verweij, comerciantes holandeses, dedicados, además de a la venta de espacios musicales, a tanto el minuto, a la exportación de conejos congelados y de fétretos para difuntos. Según los expertos, el "Verónica" arrojaba anualmente unos beneficios líquidos del orden de los 20 millones de guildens. Por ello no es extraño la guerra que les voy a contar ahora...

LUCHAS SIN CUARTEL

Cuando hace poco más de un año, a unas cuantas millas de la posición del "Verónica", dos comerciantes suizos fondearon su estación—ilegal también—, Radio Nordsee Internacional, los hermanos Verweij pasaron a la acción directa. Cuatro hombres-ranas contratados por los Verweij se llegaron hasta el Radio Nordsee Internacional y provocaron en él un incendio. Las llamas se veían en la noche hasta en Scheningen, y la hazaña le costó a uno de los hermanos Verweij—al que capitaneó la acción—un año de cárcel. Y fue precisamente por esta época cuando, asustados quizá por el fuego, los parlamentarios holandeses decidieron reunirse en La Haya para estudiar la aprobación de la Ley anti-Pirata, presentada anteriormente ya por el Consejo de Europa. ■

MANUEL NOALES.



Veinticuatro horas ininterrumpidas de música dinámica, alegre y libre del pago de impuestos a ningún Estado.

EN AGUAS DE ALMERÍA, CUANDO PESCADA AL ARRASTRE

UN MERCANTE LO PARTIO EN DOS

ALMERÍA (De nuestro corresponsal).—En la madrugada del 20 de febrero, y muy cerca de este puerto de Almería, estuvo a punto de suceder una catástrofe que, afortunadamente, quedó reducida a daños materiales. La embarcación "Hermanos Massanet", el mayor barco de esta flota pesquera, con 110 toneladas de desplazamiento, botado en el año 1973, cuando se encontraba calando el arte a unas 15 millas de la costa fue abordado por un mercante que lo partió en dos, hundiéndose a los pocos minutos de la colisión.

Afortunadamente, todos los tripulantes se encontraban en cubierta pendientes de la pesca, y gracias a ello pudieron lanzar las balsas a tiempo, hasta que los recogió el abordador, que los trasladó seguidamente a otro pesquero de esta base, "Nuevo Granada", que los trajo a puerto. Ningún tripulante sufrió daño alguno.

Es una más de las tragedias del mar, que podrían haberse evitado si los mercantes que navegan en zonas donde pueda haber barcos pesqueros faenando obligaran a que algún vigía fuera en el puente cuando navegan con el piloto automático.

Este cronista, aficionado a la pesca, ha tenido en más de una ocasión que levantar los aparejos y huir a fuerza de remo de la enfilación de un mercante que, a pesar de las señales que se le hacían con todo lo que teníamos a nuestro alcance, no enmendaba su rumbo y pasaba por el sitio en que, minutos antes, estábamos fondeados. EGUIZABAL.

• TRIPULANTES DESAPARECIDOS EN LA MAR

El pasado 7 de febrero desapareció en alta mar el tripulante del pesquero ondarrés "Playa de Arrigorri" Miguel Susino Soto, de veintisiete años de edad, natural de Huelva, casado y padre de dos niños de uno y tres años, respectivamente.

"PLAYA DE ARRIGORRI"

ONDARROA (Vizcaya), 8.—Un tripulante del pesquero ondarrés "Playa de Arrigorri" ha desaparecido cuando la embarcación

citada se hallaba faenando a unas 83 millas de este puerto vizcaino.

El desaparecido es Miguel Susino Soto, de veintisiete años de edad, casado, con dos hijos y vecino de Motrico (Gipuzcoa).

Los tripulantes del "Playa de Arrigorri" no han podido explicar cómo desapareció su compañero. Varias embarcaciones que faenaban por la zona realizaron una labor de búsqueda del mencionado pescador, pero sin resultado positivo.

"ATEGORRIETA"

LA CORUÑA, 7.—Noticias llegadas a esta capital anuncian que el pesquero "Ategorrieta", de base en el puerto coruñés, ha perdido a uno de sus tripulantes cuando realizaba faenas de pesca en aguas del Gran Sol.

Del tripulante desaparecido sólo se sabe que se llama Fernando Abruñedo. Se desconoce su edad, categoría en el barco y lugar de nacimiento y residencia.

Es el cuarto marinero que desaparece en lo que va de año, por lo que respecta a la flota pesquera coruñesa.

NAUFRAGA UN YATE CERCA DE CABO PRIOR

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El yate "Maria Celeste", de bandera holandesa y tripulado por tres personas, se hundió en las proximidades de Cabo Prior, después de haber chocado contra unos bajos rocosos existentes en aquel lugar.

Los tres tripulantes del navío fueron salvados gracias a la colaboración de tres pescadores que faenaban en las proximidades del punto en donde se produjo el naufragio.

Los tripulantes del yate son Peter van Dijk, de cuarenta y cinco años, casado; un sobrino de este último, del mismo nombre, de veinticinco años, y Cornelius Plahtzer, de treinta y ocho años, de nacionalidad holandesa, como los anteriores.

El "Maria Celeste" procedía de Brest (Francia), y cuando se produjo el naufragio navegaba de Ribadeo a La Coruña.

Los pescadores que intervinieron en el salvamento de los tripulantes del

yate son Angel del Rio Borja, su hermano Modesto del Rio Borja y Jesús Diaz Serante, todos ellos vecinos de la comarca ferrolana.

Los tres tripulantes del "Maria Celeste" se trasladaron a El Ferrol del Caudillo.

El yate siniestrado es propiedad de una empresa que se dedica al alquiler de este tipo de navíos.

• SUBMARINISTAS AHOGADOS

VALVERDE DEL HIERRO.—Cuando practicaba pesca submarina, un joven pereció ahogado en el Tamaduste, al Norte de la isla de Hierro.

La víctima es Manuel Cejas Mérida, de veintidós años, soltero y natural de Tenerife, que pescaba en compañía de su hermano, Maximiliano, el cual no pudo hacer nada para ayudarlo.

Hasta el momento se desconocen las causas del accidente, aunque se supone que ocurrió por haber descendido Manuel a mucha profundidad y tener dificultades para salir a la superficie.

En un espacio corto de tiempo han muerto tres jóvenes en la isla practicando pesca submarina.

• EN AGUAS DE BAYONA HALLAZGO DE UN CADAVER SUBMARINISTA

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—El cadáver de un submarinista, que identificado posteriormente resultó ser Fernando Filgueira Nicole, natural y vecino de Vigo, de veinte años de edad, soltero, fue encontrado por el pesquero "Rosit", de base en el puerto de Aguiño.

El hallazgo del cadáver, que vestía traje de hombre-rana, se registró en el punto denominado Cantos de Villagarcía, cerca de Punta Falcoeiro, a unos 300 metros de profundidad.

Fernando Filgueira había desaparecido el pasado día 1 cuando se dedicaba a la pesca submarina en Monte Faro, en la ría de Bayona (Pontevedra).

El pesquero "Rosit", que se dedica a la pesca de merluza con palangre, encontró el cadáver del submarinista cuando regresaba a puerto.

TEMPORAL



En los primeros días de febrero un fuerte temporal azotó las costas gallegas. En la fotografía, el oleaje bate el litoral en la misma playa de Riazor, La Coruña. (Foto: CIFRA.)

'MAREA NEGRA' EN LA COSTA GALLEGA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Según noticias recibidas en Santiago de localidades del litoral gallego, entre las bocas de las rías de Arosa, de Noya y Muros se detectó la presencia de numerosas manchas de petróleo crudo procedentes de un petrolero danés, el "Jacobo Maelsk", incendiado hace días frente a la costa de Portugal.

El viento empujó estas manchas de petróleo hacia la costa por zonas de Aguizo, Couso, Corrubedo y otros lugares de la mencionada zona. Se temió que de continuar soplando el viento en la misma dirección arrastraría hacia tierra esas manchas de petróleo crudo.

OPERACION LIMPIEZA

Sin embargo, el mismo día (14 de febrero), cuatro lanchas de una compañía especializada en operaciones de descontaminación lograron disolver la mancha de residuos de hidrocarburos, grasas y aceites, aparecida en aguas de Buce, en la ría de Pontevedra.

Posteriormente, estas embarcaciones se trasladaron a la ría de Noya para trabajar en la erradicación de otro foco contaminante del mismo origen.

Se confía en que el peligro de contaminación derivado del siniestro del petrolero desaparezca totalmente del litoral gallego.

SIN VICTIMAS

VARIOS INCENDIOS A BORDO

CARTAGENA (Murcia), 10.—Más de tres días consecutivos ha durado el incendio originado en el barco italiano "Anna Maria Damico", que por fin fue dominado esta tarde, aunque no se halla totalmente extinguido.

Un retén del parque de bomberos de Cartagena permanece trabajando en los rescoldos de las balas de algodón siniestradas que transportaba el buque.

El incendio se declaró el 18 de febrero, hacia las dos de la tarde, cuando el barco se hallaba atracado en el puerto descargando transportes orugas de servicio militar.

Ahora se está efectuando la descarga total del buque para proceder a la evaluación de los daños del siniestro.

EL "MONTE ARUCA", EN FERROL

EL FERROL DEL CAUDILLO, 7.—El mercante "Monte Aruca", de 3.979 toneladas de registro bruto, entró hoy con fuego a bordo en el puerto ferrolano.

El fuego se produjo en la casamata de ventilación, entre las bodegas números 2 y 3, al parecer como consecuencia de un corto circuito.

El "Monte Aruca" pertenece a la naviera Aznar y se dirige con un cargamento de fruta desde Las Palmas al puerto inglés de Newhaven. Procedía de La Coruña, donde había hecho una escala para dejar a un tripulante enfermo.

El buque no sufrió daños de consideración y el fuego pudo ser reducido rápidamente gracias a la intervención del servicio especial contra incendios de la Marina, que dispone de material adecuado y personal especializado para intervenir en este tipo de siniestros.

El "Monte Aruca" permanece fondeado en la bahía ferrolana.

EL "VIGO", EN LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El motopesquero "Vigo" entró en puerto remolcado por el "Aruca" y el "Gran Canaria", que lograron sofocar el incendio producido a bordo del mismo.

El "Vigo" salió para realizar unas pruebas, y cuando llevaban cerca de una hora de travesía, navegando a unas dos millas del espigón de la dársena, se originó un incendio a bordo, por causas aún no esclarecidas. Inmediatamente acudió en su socorro el transbordador "Monte Granada", que se encontraba en las cercanías.

DIFÍCIL SALVAMENTO DE LA TRIPULACION DE UN MERCANTE INCENDIADO

- Por su heroico comportamiento han sido condecorados el capitán y toda la dotación del "Villa de Madrid", que efectuaron el rescate.

ALICANTE (Especial para "Hoja del Mar").—La Cruz al Mérito Naval les fue impuesta en esta ciudad al capitán, oficiales y tripulantes del buque "Villa de Madrid", de la compañía Trasmediterránea, por el heroico salvamento de la tripulación del mercante griego "Medatlantic", incendiado en alta mar.

El capitán del "Villa de Madrid", don Salvador Ventura Moreno, nos relata diversas particularidades del salvamento:

—El carguero alemán "Schoenfeld" lanzó un radio comunicando que se encontraba al costado del "Medatlantic", el cual emitía señales fónicas de socorro (la telegrafía la tenía ya quemada a causa del fuego que se declaró a bordo).

"Rápidamente —sique diciendo el señor Ventura— nos dirigimos al lugar del siniestro, con todo el material de salvamento preparado. Llegó también el remolcador "Houdson", que se acercó al mercante griego. Serían las siete de la mañana cuando se nos dijo que los tripulantes griegos tenían miedo de lanzarse al mar y pedían un

bote. Cincuenta minutos más tarde, después de dar varias vueltas alrededor del "Medatlantic" para estudiar la forma más adecuada de arriar los botes, encontré la posición deseada. Todos mis tripulantes se ofrecieron voluntarios para participar en el salvamento. Elegí a los que consideré mejor dotados para esta misión y arriamos el bote número ocho, el cual, dado el estado de la mar —fuerte marejada a mar gruesa—, saltaba en el agua como un caballo salvaje.

"El señor Badillo, que patronaba el bote, nos comunicó el peligro que corrían de estrellarse con el barco griego, cuyas planchas, por otra parte, estaban al rojo vivo. Dijimos entonces al capitán griego que sus hombres (todos tenían puesto el chaleco salvavidas), fueran deslizándose uno a uno al agua por un cabo que tenían a popa. Así lo hicieron, y tan mal estaba la mar que nada más llegar a ella se separaban de nosotros lo menos sesenta metros.

"Tras hora y media de dura lucha logramos rescatar once hombres. Pero la situación de



El gobernador civil de Alicante, don Benito Sáez, felicita al capitán del "Villa de Madrid", don Salvador Ventura.

nuestro bote era extremadamente precaria, pese a que todo en él funcionaba perfectamente. Entonces comuniqué al capitán del "Houdson" que hiciera lo mismo que nosotros, dado que su barco, de menor porte que el mío y cubierta mucho más baja, podía efectuar la tarea. Así lo hizo y consiguió rescatar a los diez hombres restantes. Como es tradicional, el último en abandonar el "Medatlantic" fue su capitán.

"Una vez todos los tripulantes griegos a bordo, les atendimos en la enfermería, la mayoría de "shock" y dos de síntoma de pulmonía. Los equipamos de todo —ropa, utensilios de aseo, etcétera— y los alojamos en un hotel de Mallorca. La despedida fue tremenda. Se sucedieron escenas de verdadera emoción. Daban vivas a España, nos abrazaban. Fue algo inolvidable. ■ FRANCISCO ARACIL.

MEDALLA DE ORO DE LA COOPERACION A LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

MADRID (Especial para "Hoja del Mar").—Por el Consejo Superior de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, en sesión del 22 de febrero de 1974, se acordó conceder al personal de mar de la compañía Trasmediterránea la medalla de oro de Cooperación. La recompensa fue entregada por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante don Amador Franco, al presidente del Consejo de Administración de la compañía Trasmediterránea, almirante Nieto Antúnez.

Los servicios de salvamento que prestaron buques de la citada compañía durante el año 1973 y que han merecido esta recompensa han sido los siguientes:

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Santa María de la Paz" por su humanitario proceder en el salvamento de tres personas, en aguas próximas a Las Palmas, el 6 de febrero de 1973.



El subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador, hace entrega de la condecoración al presidente de la Trasmediterránea, almirante Nieto Antúnez.

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Ciudad de Teruel" por su actuación en el salvamento de 25 personas del buque indio "Ratna Kinti", incendiado el 9 de marzo de 1973.

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Las Palmas de Gran Canaria" por su intervención en el salvamento del yate

inglés "Jaf", en aguas próximas a cabo Palos, el 14 de abril de 1973.

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Santa María de las Nieves" por su intervención en el salvamento del yate inglés "Tigris", en aguas próximas a Tenerife, el 24 de julio de 1973.

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Vicente

- LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS PREMIA AL PERSONAL DE MAR DE LA NAVIERA POR LOS HUMANITARIOS SERVICIOS PRESTADOS.

Puchol" por el salvamento de siete naufragos del buque "Rio Altonnes", en aguas próximas a Melilla, el 12 de septiembre de 1973.

- Votos de gracia a favor de la tripulación del buque "Ciudad de Valencia" por su humanitario proceder en el salvamento del súbdito inglés Edward Richard Gerard, el 13 de octubre de 1973.

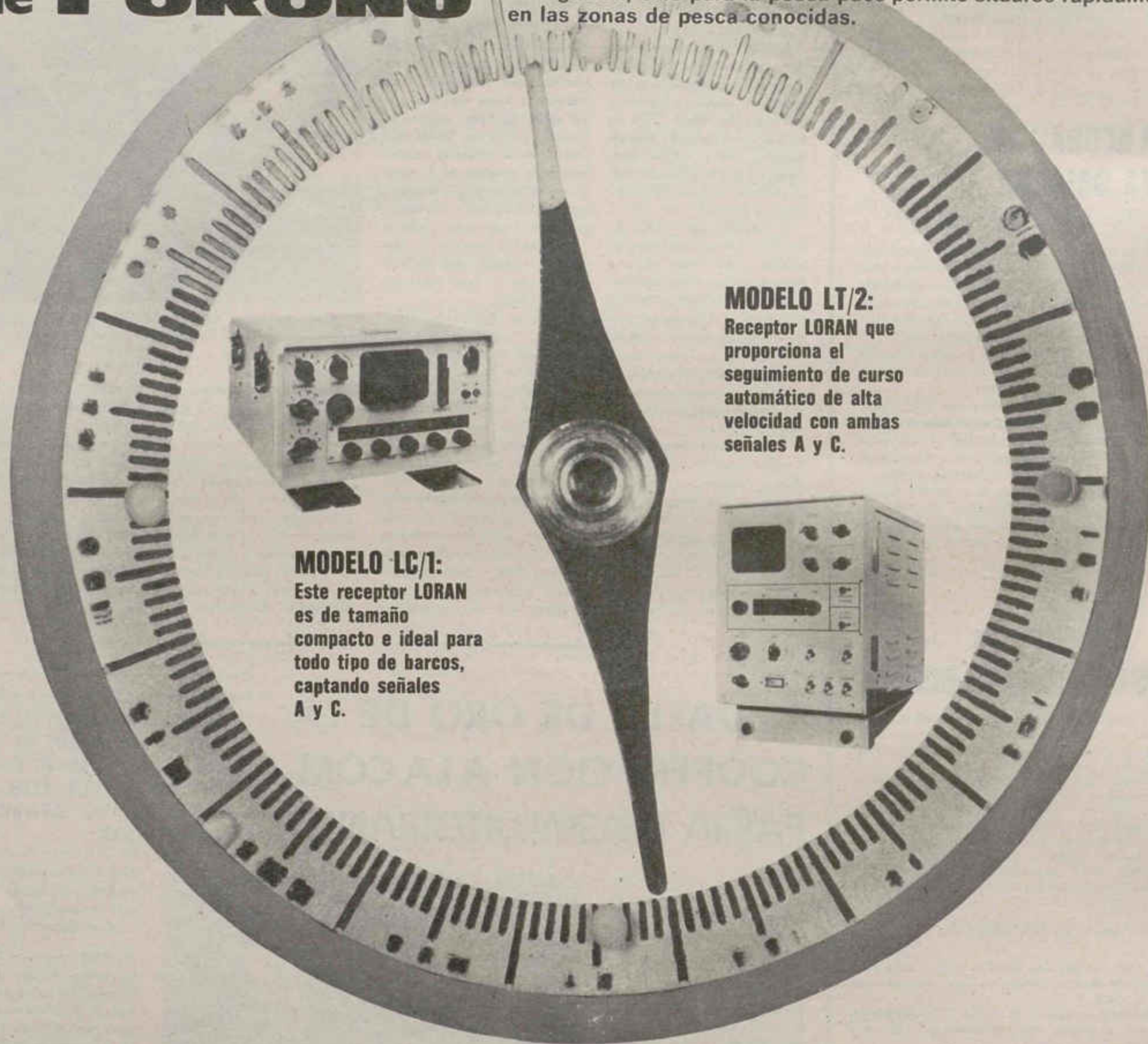
- Dos medallas de plata de premio y seis de bronce de premio al capitán y siete miembros de la tripulación del buque "Villa de Madrid" por su heroica actuación en el salvamento de la tripulación del buque mercante griego "Medatlantic", incendiado el lunes 20 de diciembre de 1973, en aguas próximas a cabo Nao.

- Votos de gracia a la tripulación del buque "Ciudad de Alicante" por su humanitario proceder en el salvamento del súbdito norteamericano James Bayon, el día 23 de diciembre de 1973.

Para saber por donde navega y en donde pesca

receptores LORAN de FURUNO®

Los receptores LORAN de FURUNO permiten establecer la posición del barco con una extraordinaria precisión y en un tiempo mínimo siendo indispensables no sólo para la navegación, sino para la pesca pues permite situarse rápidamente en las zonas de pesca conocidas.



MODELO LC/1:
Este receptor LORAN es de tamaño compacto e ideal para todo tipo de barcos, captando señales A y C.

MODELO LT/2:
Receptor LORAN que proporciona el seguimiento de curso automático de alta velocidad con ambas señales A y C.

FURUNO® ayuda a la navegación

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.

Pescadores del Cantábrico, con el ministro de Comercio

QUIEREN PRECIOS GARANTIZADOS

MADRID, 19.—El ministro de Comercio ha recibido a representantes de la Agrupación de Barcos Congeladores, de la Federación Sindical de Cofradías de Pescadores del Cantábrico y de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, acompañados del presidente del Sindicato Nacional de la Pesca.

Le fueron expuestos al señor Fernández-Cuesta los principales problemas que tiene planteados la actividad pesquera española en estos días, tales como la delicada situación que al litoral cantábrico le supondría la posible baja de los precios de la anchoa y el bonito.

Los pescadores esperan unos precios de garantía o alguna otra medida que pueda paliar lo que sería un grave problema. También se trató de la repercusión que la subida del fuel-oil puede tener en la flota pesquera.

El ministro puso de relieve el papel que ha de jugar la Orden ministerial publicada el día 15 en el "B. O. del E" para la solución de los problemas planteados, ya que por aquélla se crean unos derechos compensatorios para las importaciones, así como derechos reguladores tendentes a la competitividad de la pesca nacional.

El señor Fernández-Cuesta se refirió también a la constitución del Consejo Consultivo, que servirá para asesorar a la Administración en los problemas que surjan relacionados con el comercio en general de los productos pesqueros.

Para tratar de estos asuntos se van a reunir en la sede del Sindicato Nacional de la Pesca los fabricantes de conservas y las Cofradías del Norte de España.

Las Federaciones pesqueras del Cantábrico estudian sus problemas

ALARMA LA ESCASA RENTABILIDAD DE LAS CAPTURAS

★ No se debe importar pescado mientras podamos abastecer el mercado nacional.

BILBAO (Servicio Especial).—El pasado 8 de febrero se celebró en Bilbao una reunión de la Comisión Permanente de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico. Tres horas de intervenciones presididas por el presidente del Sindicato Provincial de Pesca, don José María Maíz, y con la asistencia del delegado provincial de Sindicatos, señor Urzais Salicio, y el delegado provincial del ISM, don Lázaro Rosa Jordán.

El tema fundamental, y prácticamente el único, fue la posibilidad de regular los precios, y en definitiva la comercialización, del bonito, de cara a la próxima campaña, que se presenta menos rentable, incluso, que las últimas. Los pescadores del Cantábrico han decidido reunirse, discutir sus puntos de vista a fin de presentar una postura común y unitaria ante el problema.

UNA RENTABILIDAD NULA

Intervino en primer lugar el secretario de la Interfederativa, don Paulino Sanemeterio, quien aportó un estudio sobre el rendimiento que obtenía un barco de tipo medio a lo largo de una campaña. Con cifras en la mano, y refiriéndose al año 74, demostró que un barco de 400 a 420 caballos de potencia, que capturó una media de 50 toneladas de bonito en la última costera, cobró el pescado a una media de 66,27 pesetas el kilo. Deducidos todos los costos, sin descontar los de amortización, el beneficio neto sería de unas 200.000 pesetas. Si pensamos que la costera suele ocupar a los barcos desde junio a octubre, se comprende que la rentabili-

dad es prácticamente nula. De igual forma se destacó la contradicción que existe entre el aumento del coste de la vida y la disminución del precio del pescado. Comparando los datos establecidos en las campañas del 73 y del 74, se observa que mientras en el 73 el pescador recibía una media de 74,88 pesetas por kilo de bonito, al año siguiente lo percibido era 66,27 pesetas kilo. Es decir, que el pescador vendía su producto en 8,61 pesetas menos, lo que multiplicado por el número total de kilos obtenidos por los pescadores del Cantábrico, daba una diferencia de más de 224 millones de pesetas, a contabilizar bien en "pérdidas", bien en "ganancias dejadas de percibir".

Pero, además, un nuevo dato viene a agravar este problema de la baja rentabilidad: el de la importación de la pesca. Uno de los asistentes a la reunión puso el dedo en la llaga cuando dijo: "Mientras tengamos suficiente capacidad para abastecer el mercado nacional, se debe prohibir la venta en España del pescado ajeno"... Luego añadió que el Estado español importaba bonito japonés, anchoa peruana y sardina rusa.

NO HUBO ACUERDO EN EL PRECIO

Tras examinar todas las posibilidades de exportación del bonito, se llegó a la conclusión de que solamente Francia estaría dispuesta a importar unas 9.000 toneladas del tundo, después que sus pescadores terminaran la costera. Por una u otra razón, es imposible exportar a Estados Unidos, Alemania, Inglaterra, Italia y países africanos.

Para que la captura del bonito no resulte irrentable, la Federación Guipuzcoana de Cofradías pidió que se estableciera un precio mínimo de 75 pesetas kilo. Sobre este tema, el secretario de la Interfederativa dijo: "La coyuntura es muy mala, los industriales tienen grandes 'stocks' del año pasado. La situación económica es muy grave y hay que ser realistas. A 66 pesetas perdemos dinero, pero a 75 no podemos exigir, porque nos quedaríamos con la mercancía...". Varios de los asistentes discreparon de este criterio, y al final, en la cuestión precio, no se llegó a ningún acuerdo.

La sesión finalizó tras el nombramiento de una Comisión que tratase el problema del precio con los fabricantes, si bien antes —y por indicación del delegado de Sindicatos— se gestionará una entrevista con el ministro de Comercio para tratar sobre el problema. ■



SARDINA RUSA

Buque factoría soviético "Yurbakar", atracado en el puerto de Vigo. Procedía de Klaipeda, con una carga de mil toneladas de sardina congelada, parte de la cual desembarcó en los muelles vigües. El buque tiene una dotación de noventa personas, entre las que figuran varias mujeres. (Foto: EUROPA PRESS.)

VIGO

SUBASTA EN LONJA POR VALOR DE 300 MILLONES

VIGO, 8.—A la cifra de 303.442.771 pesetas se elevó el valor de los 8.901.864 kilos de pesca subastada en la lonja viguesa de El Berbés durante el mes de enero último.

Las especies de mayor rendimiento económico han sido la pescadilla, en fresco y congelada, con 402.360 kilos y 36.663.175 pesetas, y 3.451.802 kilos y 103.554.060 pesetas, respectivamente.

DISTINCION AL DOCTOR LOPEZ BENITO



VIGO.—Ha sido concedida la "V" de oro, de la ciudad de Vigo, al doctor López Benito, en reconocimiento a su labor de investigación y estudio en temas relacionados con la industria conservera de pescado. El mencionado galardón se otorga anualmente a aquellas personas o entidades que más se han distinguido en sus respectivas parcelas.

El doctor López Benito es jefe de sección del Instituto de Investigaciones Pesqueras, radicado en la ciudad de Vigo. Entre los trabajos realizados por el equipo de científicos que dirige, destacan los que versan sobre "Pelado de diferentes especies de pescados por métodos químicos", "Obtención de concentrado de proteínas a partir de especies de pescado de bajo precio" (que publicamos en la pasada edición de "Hoja del Mar") y los encaminados a la obtención de nuevos productos comerciales, trabajos especialmente conectados con la resolución de problemas concretos y que tienen una inestimable aplicación en la industria conservera. Asimismo, el doctor López Benito colabora, con cierta asiduidad, en nuestra revista.

(Pasa a la pág. 36)

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general.

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

BOLSA DE TRABAJO

Desearia embarcar lo más pronto posible. Soy capitán de la Marina Mercante. Dirigirse a Manuel Pérez Bujones, C/Betanzos, 3, 2.º D. El Ferrol del Caudillo (La Coruña).

INTERESA LA BAHIA A LOS SUPERPETROLEROS

VIGO, 8.—Petroteros gigantes de diversas nacionalidades vienen solicitando desde hace varios meses datos sobre las características de la bahía de Vigo, al parecer con la intención de fondear en esta bahía.

Por otra parte, es muy probable que en fecha próxima, a la altura de Moaña, fondee un superpetrolero y otros dos buques de similares características, pero de inferior tonelaje.

Sin embargo, la Comandancia de Marina no ha extendido el permiso oficial a los aludidos barcos para fondear en la bahía viguesa, toda vez que su estancia en esta zona podría ocasionar daños considerables a la pesca y originar deterioros en las playas de ambas márgenes de la ría.

El fondeo de estos buques en la ría viguesa está previsto mientras continúe la actual situación de tensión en el mercado petrolífero.

ESPERAN A QUE SE NORMALICE EL MERCADO

VIGO.—El petrolero de 32.000 toneladas "Olimpico Runner", de bandera liberiana, perteneciente a la flota del millonario Onassis, se encuentra fondeado en la bahía de Vigo, al parecer en espera de que se normalice el mercado del petróleo. Parece ser que este buque permanecerá en la bahía durante una larga temporada. Es muy posible que dentro de quince días arribe otro barco de similares características, perteneciente a la misma compañía.

VILLAGARCIA DE AROSA

CONSTITUCION DE UNA JUNTA COORDINADORA DE COFRADIAS

En la Casa Sindical de Villagarcía se reunieron los patrones mayores y los secretarios de las Cofradías de Pescadores de La Coruña y Pontevedra para aprobar la constitución de la Junta Coordinadora de Cofradías Sindicales de Pescadores para la promoción de la riqueza marisquera de la ría de Arosa, con el fin de llegar a una eficaz explotación de los fondos de aquella ría. Una vez constituida dicha Junta, se tomaron los siguientes acuerdos por unanimidad, que serán elevados al presidente nacional del Sindicato de la Pesca y a las respectivas Delegaciones Provinciales de la Organización Sindical:

Declarar de sumo interés la promoción de la riqueza marisquera, haciéndose indispensable la acción comunitaria dentro del entorno natural de la zona, para conseguir así la unidad entre los mariscadores de la ría y el incremento de su pródiga producción.

Imperiosa necesidad de que se ampare al mínimo el sentido de la propiedad sobre los otorgamientos dados por la Administración en favor de cada Cofradía, extremándose muy especialmente la vigilancia y protección sobre tales autorizaciones o concesiones, así como en las zonas de libre marisqueo o que han quedado bajo la tutela de la autoridad de Marina por no haber sido autorizadas a las Cofradías limítrofes. De esta vigilancia dependerá el éxito o el fracaso de las explotaciones marisqueras y el mejoramiento en general de toda la riqueza de la ría.

Recabar que se intensifique la preferente orientación social del Plan Marisquero de Galicia, a fin de que esta riqueza natural vaya a parar en primer término a los propios mariscadores que la explotan en comunidad.

Solicitar que los representantes sindicales en dicho Plan Marisquero de Galicia influyan decisivamente para que en todo momento se mantenga a ultranza este sentido social en beneficio de los millares de mariscadores de la ría.

Por último, que por parte de la Administración, sus organismos implicados y la Organización Sindical sea prestado el mayor apoyo posible a esta Junta Coordinadora, con vistas a lograr un mayor aumento de la riqueza marisquera de la ría de Arosa.

HACIA UN POLIGONO INDUSTRIAL PESQUERO

La reunión fue aprovechada para tratar de la posibilidad de establecer o crear un polígono industrial, preferentemente dedicado al sector pesquero, en Santa Eugenia de Riveira, que ocuparía una superficie de 80 hectáreas. Este estudio fue acogido con el máximo calor por parte de los presentes. Se espera que en el IV Plan de Desarrollo se declare a la zona como Polo de

Desarrollo Pesquero con los beneficios propios de un Polo. En esta zona industrial se fabricarían redes de pesca y demás aparejos y material complementario de pesca, se montarían industrias transformadoras, para la obtención de harina y aceites de pescado, entre otros subproductos de la pesca.

La creación de la Junta viene a cristalizar las aspiraciones de la zona a que nos hemos referido, acordándose celebrar una nueva reunión para el nombramiento de las Juntas Directivas.

Las Cofradías de Pescadores de la provincia de La Coruña tienen su sede en Aguiño, Cabo Cruz, Puebla del Caramiñal, Rianjo y Riveira. Las de la provincia de Pontevedra, en Cambados, Carril, Isla de Arosa, El Grove, Villajuan de Arosa y Villanueva de Arosa.

LA CORUÑA

LOS ARRASTREROS NO UTILIZARAN EL PUERTO

LA CORUÑA, 16.—El Servicio Provincial de Información y Publicaciones de la Organización Sindical en La Coruña ha publicado la siguiente nota:

"En la sede sindical de La Coruña, y a petición de los armadores de la pesca de arrastre de este puerto, se celebró el pasado 14 de febrero una asamblea general del Grupo Portuario Sindical Autónomo de Grandes Arrastreros, con asistencia de la totalidad de sus componentes.

Los concurrentes debatieron en torno a la difícil situación que atraviesa el sector coruñés de la pesca, cada vez más agravada e inquietante, ya que a la serie de dificultades adversas que de un tiempo a esta parte se ciernen sobre la industria pesquera nacional, se viene aquí a sumar otras específicas no existentes en el resto de los puertos españoles.

Como consecuencia de todo lo anterior, los armadores se pronunciaron en el sentido de que aquellos buques que accidentalmente tienen su base en La Coruña, retornen a sus puertos-base de origen. Los restantes, y mientras se tramitan oficialmente los oportunos cambios de base, el derivar la descarga de sus unidades a otros puertos.

Este criterio fue compartido por unanimidad".

PESCA POR VALOR DE TRES MIL MILLONES

LA CORUÑA.—El valor de la pesca desembarcada en el puerto de La Coruña durante el pasado año 1974 ha superado los tres mil millones de pesetas. Durante dicho año descendió el tráfico de mercancías y aumentó el de petróleos en este puerto.

El total de pesca desembarcada supera las setenta mil toneladas de pescado fresco, cifra ligeramente inferior a la de 1973, pero cuyo valor, que asciende a más de tres mil millones de pesetas, en primera venta, es superior al del año anterior.

En la última reunión de 1974 que celebró el Comité Ejecutivo de la Junta del Puerto de La Coruña se dio un amplio informe de las actividades del puerto coruñés. El tráfico total durante 1974 ha sido de 8.727.080 toneladas, que sobre las 7.602.937 toneladas de 1973 representan un aumento de 1.124.143 toneladas, equivalente al 14,8 por 100.

FRANCIA RECHAZA UN CAMION DE ATUN

LA CORUÑA, 1.—Un camión francés que el pasado día 7 había salido de La Coruña con veinte mil kilos de atún congelado para una factoría de la ciudad francesa de L'Orient, regresó hoy a esta ciudad con la mercancía que transportaba en su cámara frigorífica.

La entrada del cargamento no fue autorizada por las autoridades francesas en el vecino país por considerar, al parecer, que el transporte no reunía las condiciones de temperaturas señaladas en el contrato.

Tanto a la salida como a la llegada del camión fueron comprobadas por inspectores de Soivre las condiciones del transporte y éstas eran totalmente acordes con las señaladas en el contrato.

El atún fue nuevamente depositado en cámaras frigoríficas.

MAS DE 400 BALLENAS EN LAS FACTORIAS GALLEGAS

LA CORUÑA.—Ha finalizado ya la campaña ballenera de 1974. Los cinco buques —"Lobeiro", "Carrumeiro", "Cabo Morás", "Caneliñas" y "Temerario"— que se dedican a este tipo de capturas se encuentran amarrados, después de nueve meses

de campaña, iniciada a mediados de abril y que duró hasta mediados de diciembre.

Oficialmente no se sabe el número de capturas, pero al parecer superan las 400 piezas entre ballenas y cachalotes, que fueron llevadas a las tres factorías balleneras que existen en Galicia: Morás-San Ciprián, Caneliñas-Cee y Cangas de Morrazo.

DOS LOBOS DE MAR EN EL APAREJO

LA CORUÑA, 12.—Con unas capturas curiosas: dos hermosos ejemplares de lobos de mar, arribó a su puerto base el pesquero coruñés "Ciudad de Cristal".

Los lobos de mar fueron capturados en aguas del Gran Sol y traídos vivos al puerto de La Coruña. Se trata de un macho y una hembra, ésta en estado de gestación. Miden un metro de largo y pesan, cada uno, sobre unos ochenta kilos.

La captura se realizó tras lanzar el aparejo del barco, en las faenas cotidianas de la pesca, y venir los dos ejemplares. Según manifestaciones de la tripulación, llevan unos dieciocho días a bordo. Ambos animales se muestran bastante feroces, especialmente el macho. Emiten una especie de gruñidos, sobre todo cuando se les acerca un hombre, y los dos muestran un apetito abundante, ya que se toman, a diario, unos 40 kilos de pescado menudo, especialmente chicharro y lirio.

EL FERROL

ESCUELA NAUTICO-PESQUERA DE LA JUVENTUD

EL FERROL DEL CAUDILLO, 17.—El acto de bendición de inauguración de la Escuela de Formación Náutico-Pesquera de la Juventud Francisco Franco se ha celebrado hoy en El Ferrol del Caudillo. En este día quedó inaugurado también el curso escolar 1974-75 en dicho centro.

El acto estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Antonio González-Aller y Balseyro, a quien acompañaban las demás primeras autoridades y diversas personalidades.

Tras el acto de bendición del centro, hizo uso de la palabra el director del mismo, capitán de Navío Manuel Alonso Pena, quien puso de manifiesto la gratitud por el apoyo que para la realización de este centro habían ofrecido diversos Ministerios y entidades.

A continuación pronunció la primera lección del curso el profesor del centro Robustiano Fernández Ballesteros, quien habló sobre la importancia de la asignatura cívico-social y política. Después le fue impuesta al señor Fernández Ballesteros la medalla de la Juventud.

Cerró el acto el almirante González-Aller y Balseyro con unas breves palabras, en las que puso de relieve la importancia del centro hoy inaugurado.

La Escuela de Formación Náutico-Pesquera de la Juventud Francisco Franco está ubicada en el barrio de Serantes, en las inmediaciones de la Escuela de Ingeniería Técnica Naval. Tiene capacidad para quinientos alumnos, de ellos ciento noventa y dos en régimen de internado.

Las obras importaron alrededor de cuarenta millones de pesetas, y en este su primer curso se impartirán clases de mecánicos navales de segunda clase, patrones de pesca de litoral de segunda clase y electricistas navales de segunda clase.

AVILES

INAUGURACION DEL COMPLEJO SOCIAL VIRGEN DE LAS MAREAS

GIJON (De nuestro corresponsal).—Coincidiendo con la festividad de la Patrona de los pescadores de Avilés, se inauguró el Hogar y Centro de Formación Virgen de las Mareas, sito en el Poblado de Pescadores de la villa avilesina.

Esta edificación fue concebida primero, e iniciada su construcción en tiempos, para casa-cuna. Circunstancias diversas cambiaron su finalidad primitiva, además de producir un largo paréntesis, contado en años, para el término de la obra general en fecha bien reciente, como la de adaptación y equipamiento para los fines ahora inaugurados, con la conjunta participación de la Cofradía y del Instituto Social de la Marina.

Bajo el patrocinio y organización de este último se desarrollarán en esta remozada edificación actividades culturales y recreativas, enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y cursillos especiales para promoción de la mujer.

Además de las instalaciones y medios para lo que queda reseñado, cuéntase con salón de actos, hogar del jubilado, salas de juego y estar, biblioteca, dispensario clínico, cafetería, amén de otras dependencias con aplicación futura.

La festividad del día dio singular relieve a esta inauguración, además de la presencia de relevantes autoridades provinciales y locales y representaciones del sector marítimo y pesquero, atendidas gentilmente por el patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores y todas las familias marineras. El señor arzobispo de Oviedo bendijo también el nuevo templo parroquial y el grupo escolar de Orientación Marítima que constituyen el "conjunto social" del Poblado de Pescadores de Avilés. ■ R. R. M.

SANTANDER

SIETE POLIZONES A BORDO

SANTANDER, 20.—El mercante de bandera panameña "Mato" ha batido posiblemente un record en cuanto al transporte de polizones, ya que ha entrado en el puerto santanderino nada menos que con siete, todos ellos de nacionalidad argelina.

El "Mato", que procedía de Orán, entró en lastre en cuanto a mercancías, pero con un "cargamento humano" clandestino que posiblemente sea inédito, por lo menos en número, en la Marina Mercante mundial.

El buque panameño, al entrar en Santander, tenía como objetivo pasar al dique, donde ha de permanecer en reparación por un largo espacio de tiempo, lo que creaba un problema. Era difícil que los siete argelinos que habían tomado el barco al hacer escala en Orán permaneciendo a bordo, cumpliendo lo establecido en estos casos, que es que los polizones tienen que ser repatriados al país de origen con el mismo medio de transporte.

¿No hay protección para nuestros palangreros?

SIGUE EMBISTIENDO EL "BOU" FRANCES

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Parecía que el francés a flote daba de lado a nuestro mar cotidiano, bien siguiendo por largo, bien quedando más cerca del suyo sin meterse aquí. Y esta tranquilidad sin él duraba. Y qué bien... hasta días pasados, en que un par de ellos acudieron a participar en un festín para tragárselo todo, incluido cubiertos, aunque en verdad no es de ahora en el francés; viene de muy atrás.

Dos contra ocho. Los dos, el "Valois" y el "Luc Bernard", dos nombres para la larga lista de agravios franceses. Ambos matrícula de La Rochelle. El segundo es recalcitrante. El otro, aprendiz aventajado. Los ocho barcos, palangreros de Lastres, Santoña y Lequeitio. Los lastreses, repetidas víctimas del malvado "bou" francés.

Todos estos barcos tenían largados sus palangres en el cantil de la playa de La Felguera, más o menos doce millas al Norte de Lastres. Media mañana; hora de iniciar la maniobra de recogida del aparejo. Tiempo bueno y claro, por lo que no ofrecía ninguna duda la localización de las balizas y por la situación de estos pesqueros del rumbo de sus respectivos artes. Y aparecen a fuerte marcha de arrastre los dos "bous" y casi a rumbo de colisión, por cuanto uno de los pesqueros de Lastres tuvo que cortar la cuerda y meter toda máquina atrás para librarse del corsario. A bordo, en cubierta, no se distinguió a nadie, ni siquiera en el puente, dándose por supuesto que trabajaban con el piloto automático. Naturalmente que cuando los vieron aparecer les hicieron señales. Pero nada. Los ocho barcos fueron afectados, pues los intrusos, después de pasar por encima cortando los palangres y enganizando éstos con sus cables, a mayor distancia viraron, largaron de nuevo sus redes y dieron vuelta para pasar otra vez sobre lo que quedaba. La faena fue completa con esta "vuelta al ruedo".

En estos "bous" debe haber algún arma de fuego. En otra ocasión similar a ésta, uno de nuestros barcos se acercó al de entonces, resultando un marinero español herido por un trozo de metal que le lanzaron desde el "bou", mientras que el patrón o capitán de éste enarbolaba amenazadoramente una carabina para evitar el abordaje. Este antecedente impuso la prudencia a nuestros pescadores, a quienes sólo les quedó llegar a tierra, denunciar los hechos y anotar sus pérdidas, bastante cuantiosas, que hay que sumar a las producidas por otros desafueros cometidos por iguales villanos en su misma tierra con nuestras lechugas y lombardas. Dignidad herida aparte. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

Parece que la intervención de las autoridades de la Marina santanderina hizo posible que los polizones fuesen internados en la prisión provincial, en tanto el barco es reparado, hecho que fue conocido por los propios polizones, tres de los cuales se dieron a la fuga. Dos de ellos fueron capturados mientras el tercero continúa huido.

BERMEO

ARROJARON EL CHICHARRO AL MAR: NO INTERESABA EL PRECIO

BILBAO.—Unos 6.500 kilos de chicharro fueron arrojados al mar en el puerto de Bermeo, al no encontrar un comprador que quisiera pagarlo al precio mínimo establecido de seis pesetas kilo.

Ante esta situación, según informó "el Correo Español-El Pueblo Vasco", los pescadores han decidido no salir a la mar.

Varias embarcaciones llegaron a puerto con unos 11.500 kilos de chicharro de buena calidad, y sólo se pudieron vender 2.100 kilos al precio mínimo de seis pesetas.

Otros tres mil kilos se vendieron como carnada para las embarcaciones merluceiras, al precio de seis a ocho pesetas. El resto, es decir, unos seis mil quinientos kilos, fue devuelto al mar, ya que los fabricantes no quisieron ni pagar cuatro pesetas el kilo para destinarlo a subproductos.

FORMACION DE LA MUJER

BILBAO (Servicio especial).—En Bermeo, y siguiendo la trayectoria iniciada el curso anterior, se han celebrado simultáneamente tres cursos de formación social y humana de la mujer, de tres meses de duración. De ellos, dos han sido de segundo nivel, como continuación de los celebrados anteriormente, y el tercero de primer nivel.

Las enseñanzas impartidas fueron las siguientes: Cultura general, Medicina y puericultura, Psicología (infantil y general, según los niveles de enseñanza), Cocina, Alimentación y nutrición, Trabajos manuales y Reparación de la casa. Asimismo se han dado charlas de formación social y humana a cargo del delegado provincial del ISM; JEFE DE Fomento Social y asistente social.

SAN SEBASTIAN

PODRAN EXPORTAR LA SARDINA GRANDE

SAN SEBASTIAN.—El delegado regional de Comercio podrá firmar autorizaciones para poder exportar sardinas, bajo ciertas condiciones, según acuerdo del Ministerio del ramo. Estas condiciones son:

1. Que se trate de sardina grande; que, como es sabido, no tiene aceptación para el consumo fresco ni demanda para las fábricas conserveras.
2. Que los precios alcanzados en lonja para este pescado se sitúen por debajo de las seis pesetas el kilo.
3. Que las licencias de exportación tengan un plazo máximo de validez de cinco días.

La inspección de las condiciones de venta en lonja de las sardinas se llevará a cabo por los inspectores de la Secretaría de la Comisaría de Abastecimientos y Transportes.

Estas normas, que tienen carácter temporal, tratan de solucionar el problema de excedentes de sardinas, que se produjo el pasado día 30, especialmente en los puertos de Pasajes, San Sebastián y Ondárroa.

N. de la R.—Doce mil kilos de sardinas fueron arrojadas al mar el pasado día 1 de febrero, debido a su baja cotización en lonja, que habían sido capturadas en veinticuatro horas de trabajo por cinco embarcaciones de la localidad vizcaína de Ondárroa.

De los 25.000 kilos que entregaron en puerto, sólo pudieron ser vendidos 13.000 al precio mínimo de seis pesetas kilo. Al descender la cotización por bajo de ese precio, se almacenaron los doce mil kilos que quedaban, en espera de que el precio volviera a subir. Pese a las gestiones realizadas por las Cofradías, el precio permaneció inmóvil, y los doce mil kilos de sardinas fueron arrojados al mar.

¡LOS BERMEANOS!

Todos los puertos pesqueros tienen unas características propias. Todos los hombres de mar, siendo iguales, son muy diferentes; y todos y cada uno de ellos a su manera, denotan una personalidad y un estilo que los distingue del resto.

¡Los bermeanos son los embajadores del Cantábrico! En el Sur, ora en Ceuta, ora en Las Palmas, a veces en el Mediterráneo, otras en el Atlántico, otras más arriba en las Azores, es curioso comprobar cómo cuando aparecen unos barcos impolutos, arrogantes, bellos, con un colorido azul, verde o rojo, todos cuantos los vemos aparecer, unos con admiración, otros con curiosidad, otros con simpatía, pero todos, en definitiva con firmeza, aseguramos que son los bermeanos.

Y es paradójico: toda Guipúzcoa, Vizcaya, Asturias y el Cantábrico en general tienen una forma parecida de aparejar sus barcos, pintarlos y pertrecharlos.

Me decía un amigo, con ocasión de que el Athletic jugó en Canarias, una flotilla surta en el puerto envió al estadio a animar a su entrañable Athletic a sus tripulaciones; pues bien, se reseñó en el periódico que los bermeanos habían animado a los jugadores de su tierra y... ¡caso insólito! ni uno solo de aquellos barcos que daban colorido al puerto de Las Palmas era bermeano.

Es una honra indudablemente para todo el Cantábrico, que sus abanderados sean hombres tan íntegros y tan pulcros con el cuidado de sus barcos como los bermeanos; pero no olvidemos, no nos engañemos: a veces son ondarreses, son guipuzcoanos, son montañeses, son asturianos; y aunque en definitiva todos son iguales o muy parecidos en cuanto a hombres y en cuanto a barcos, lo cierto es que no todos son bermeanos. ■ LAZARO ROSA.

BLANES

POSIBLE CONTROL DEL ESFUERZO PESQUERO

BLANES, 28.—Tuvo lugar en la Casa Sindical, y bajo la presidencia de su titular, señor Juan Figueras Romani, presidente de la Federación Sindical Provincial de Cofradías de Pescadores, una reunión de Junta con la asistencia de los señores Joaquín Reda y Agustín Bascarons, vicepresidente del Sindicato Provincial de la Pesca y presidente de la Unión de Técnicos y Trabajadores de dicho Sindicato, y de representantes y patronos mayores de la casi totalidad de las Cofradías de Pescadores del litoral gerundense.

Uno de los más importantes temas debatidos fue el estudio de un posible control de esfuerzo pesquero en el litoral gerundense, con establecimiento de la jornada laboral de cinco días, acordándose al respecto interesar de las Cofradías de esta provincia el que previa reunión de su Junta Paritaria se pronunciaran sobre el particular, si bien la Junta de la Paritaria en principio estimó poca viabilidad, dada la climatología de nuestras costas para dicho establecimiento.

HOMENAJE AL SEÑOR PLACA FOS

TARRAGONA.—En el salón de actos de la Delegación Provincial de Sindicatos, se tributó un homenaje a don José Placa Fos, presidente de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, por parte del Sindicato Provincial de la Pesca y de todas las Cofradías-Sindicales de la provincia. El señor Placa, una auténtica institución, lleva cerca de treinta años en la Cofradía que preside. Por parte del delegado provincial, don Miguel Serrano García, y en nombre del ministro de Relaciones Sindicales, le fue entregado el diploma de concesión de la medalla de plata al Mérito Sindical, recientemente concedida en reconocimiento a sus méritos.

VALENCIA

YA HAY "LISAS" EN LA ALBUFERA

VALENCIA, 10.—Un pescado típico de la fauna del lago de la Albufera, llamado "lisa", en trance de desaparecer a causa de la contaminación de las aguas, vuelve a pescarse en cantidades aprediables, al mejorar el estado general del lago.

Para celebrar esta recuperación de la fauna de la Albufera, el Ayuntamiento de Valencia ha organizado una venta-obsequio de "lisa", entre los días 11 y 15 de este mes, en determinados mercados de la capital, donde se expenderá el referido pescado a quince pesetas el kilo, en camiones-tienda facilitados por la Comisaría General de Abastecimiento y Transportes.

La recuperación de la fauna de la Albufera ha sido debida a una primera acción de renovación de las aguas del lago, realizada en noviembre último, mediante la cual se vertió al mar parte del agua contaminada y fue reemplazada por otras cantidades limpias procedentes de excedentes de riego. También se realizó una limpieza del lecho lacustre en ciertas zonas del lago, lo que ha determinado un rápido mejoramiento del estado general del lago.

CARTAGENA

SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

Don Julio Mas Garcia ha sido nombrado secretario del Sindicato Provincial de la Marina Mercante de Cartagena.

ALBORAN

AMPLIACION DE EMBARCADEROS

Los embarcaderos de la isla de Alborán y la pista de helicópteros va a ser mejorados y ampliados con el propósito de atender las necesidades de la guarnición de las fuerzas navales allí estacionadas.

La isla de Alborán está situada a mitad de camino entre las costas de Europa y Africa y dista 90 millas del estrecho de Gibraltar, hecho que la convierte en punto de excepcional valor militar, no por el potencial que puede albergar, sino por constituir un punto de observación difícilmente reemplazable. De aquí la necesidad de que se afronten con la mayor celeridad el acondicionamiento de los atracaderos —de Levante y Poniente— y se alargue la pista de helicópteros.

Tiene la isla una superficie de 86 hectáreas, con una altura media de 15 metros sobre el nivel del mar. Su vegetación es raquítica; se limita a tomillos y barilla, plantas propias de los llanos desérticos de Almería. Pero la pobreza de la flora terrestre contrasta con la abundancia de algas y argazos marinos. Alborán cuenta con una riqueza algológica susceptible de explotación industrial.

Alborán, la isla olvidada que vigila las rutas del Estrecho, tiene gran valor no sólo para el control de un mar estratégicamente situado, sino también interés científico para el estudio de un brazo de mar que constituye una reserva de recursos pesqueros.

(De "Noticias Económicas del Banco de Bilbao")

MALAGA

ES URGENTE LA RECONVERSION DE LA FLOTA PESQUERA

MALAGA.—"La reconversión de nuestra flota pesquera es urgentísima", manifiesta, en una entrevista que publica el diario "Sol de España", Andrés Acosta Bonillo, presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Provincial de la Pesca.

El señor Acosta insiste en la necesidad de una flota más moderna, que permita la pesca en otras zonas, dados los problemas que plantean las aguas jurisdiccionales de Marruecos, donde habitualmente faenaban los bancos malagueños.

También dice el señor Acosta Bonillo que es preciso llevar a cabo una limpieza de los fondos marinos de las aguas cercanas a Málaga. "Una limpieza —concreta— de lo que nosotros llamamos 'ratas', un pescado que aún no es tentable, pero que podría serlo, pues es excelente para conseguir la harina de pescado, e incluso los ingleses lo aceptan como uno de sus platos preferidos. Si limpiásemos el fondo marino de Málaga de esas 'ratas', a lo vez que lo aprovecharíamos para harina de pescado, lograríamos obtener buenas capturas de gambas y entonces, en nuestra bahía, habría posibilidad de buscarse la vida".

"Con respecto a esto, puedo decir que después de una investigación realizada en Mallorca, por cada veinte kilogramos de 'ratas' se obtenían dos de gambas, y que en una realizada en Málaga, se obtenían cinco o seis. Eso puede dar una idea de la rentabilidad que llevando a cabo esa limpieza se podría obtener de nuestras aguas, pues ese tipo de pescado —las 'ratas'— es incompatible con la gamba".

MARBELLA

LA COFRADIA RENDIRA HOMENAJE A SUS JUBILADOS

MARBELLA.—La Cofradía Sindical de Pescadores de esta localidad ha acordado rendir homenaje de gratitud a sus ancianos pescadores. Con este motivo, el próximo día 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, el Pleno de la Cofradía, la Junta Rectora de la Hermandad de la Virgen del Carmen y la Corporación Municipal, se reunirán con todos los ancianos pescadores, acompañados de sus respectivas esposas, en un céntrico hotel de la Costa y, después de celebrar una comida de hermandad, se impondrá el Ancla de Oro de la Cofradía al jubilado de mayor edad. Asimismo, se impondrá esta distinción al alcalde de la ciudad como premio a su valiosa labor realizada, desinteresadamente, en beneficio de la población pescadora de Marbella.

UN FARO RODEADO DE RASCACIELOS

MALAGA.—El nuevo faro que le Dirección General de Puertos y Señales Marítimas construye en Marbella, ha dado lugar a una auténtica polémica. Dicho faro se eleva en contra de la opinión del Ayuntamiento y de la mayor parte de los vecinos, que estiman poco acertado que el faro quede rodeado de grandes edificios, algunos rescacielos, a cuyos vecinos les va a resultar muy molesto durante la noche soportar el paso del haz de luz. La mayor parte de los marbellies estiman que el lugar indicado para el emplazamiento del faro hubiera sido el muelle, pero las obras siguen adelante y por el momento no se ha atendido la opinión de los habitantes de Marbella.

AVISO A LOS SUSCRIPTORES

Este aviso va dirigido a los suscriptores de "Hoja del Mar" que cambian de domicilio.

Como ya señalamos otras veces, todo suscriptor de "Hoja del Mar" que cambie de domicilio y que desee seguir recibiendo la revista en el nuevo, debe comunicarnos éste, pero también el anterior, para poder efectuar la baja al propio tiempo que hacemos la nueva alta. Rogamos encarecidamente que estos datos se nos faciliten completos, y que se consignen en letra clara, preferiblemente utilizando caracteres de imprenta.

EL INCOMPENSABLE FIN DE UN PLAN EXPERIMENTAL DE ESPLENDIDOS RESULTADOS

GRAVE RETROCESO DE LA PESCA DE ARRASTRE EN CASTELLON

EN una reciente reunión de la Comisión de Pesca del Mediterráneo se ha suprimido la veda de primavera para los fondos de arrastre de las provincias de Castellón y Tarragona. Es el final de lo que en su día se tituló "Plan Experimental de Pesca de Arrastre".

En 1961, tras unos nueve años de estudios, el Instituto de Investigaciones Pesqueras llegó a unas firmes conclusiones sobre la situación y soluciones de la pesca de arrastre en Castellón. Por ejemplo, que la densidad de flota óptima para el Mediterráneo era, término medio, de un caballo de vapor por milla cuadrada de fondos de arrastre; que en Castellón había en 1961 una flota tres veces superior a la necesaria; que con la flota óptima la producción total anual sería tres veces mayor y, por tanto, la captura por barco nueve veces mayor; se conocía la ecología de las principales especies, y la forma de explotárselas para obtener la máxima productividad; y, finalmente, la selectividad de las diferentes clases de fibras y mallas. Existían, por tanto, todas las bases para aplicar una dirección científica a la pesca de arrastre; algo inédito en las pesquerías de España.

A petición de los pescadores de Castellón y de San Carlos de la Rápita (Tarragona), la Dirección General de Pesca Marítima autorizó una experiencia, exclusiva para las flotas de arrastre de los puertos de esta región, que duraría hasta 1966.

MEDIDAS ADOPTADAS

Las medidas, progresivamente aplicadas, fueron:

- No aumento del número de barcos ni de su potencia. Medida lógica, puesto que la base del problema era el exceso de esfuerzo de pesca.
- Por el mismo motivo, reducción de la jornada de pesca a doce horas diarias, con paro completo los sábados y domingos.
- Prolongación de la veda costera para proteger la cría de salmonete, especie importante en la región.
- Veda total en los meses de abril-junio, para proteger las crías de merluza y mollera.
- Aumento de las mallas hasta 40 mm. (diagonal) en nylon y cáñamo, y 44 mm. en polietileno. La malla usada era de 25-30 milímetros.

Se propuso crear también dos sistemas de horarios de pesca semanales, según se quisiera pescar cerca o lejos de la costa. Hubiera mejorado el rendimiento físico y económico, pero los pescadores se opusieron.

Los barcos de Castellón no podían pescar al arrastre fuera del área del Plan, ni los de fuera dentro. La pesquería reaccionó inmediatamente. A los cuatro años, la captura por calada de las principales especies se había duplicado, la calidad mejorada, los costos de explotación reducidos, los pescadores trabajaban un 45 por 100 menos de tiempo, y habían mejorado sus salarios en un 200 por 100, hecha la correspondiente corrección de precios.

RESULTADOS

Esto era sólo para empezar. Los estudios demostraron que llevada la pesquería a su máxima perfección, incluida una reducción y modernización de la flota, la captura total se hubiera triplicado, la captura por barco multiplicado por 25 y las ganancias por pescador hubieran sido 16 veces mayores. Tal es la diferencia entre lo que la pesquería puede rendir potencialmente y la desastrosa situación real.

Idealmente, esta mejora inicial conseguida en Castellón debería extenderse a otras provincias, no sin antes realizar las necesarias investigaciones. No se puede regular una pesquería eficazmente sin un profundo conocimiento de causa, que incluye la aplicación de los principios científicos más modernos y especializados. Con este motivo, las investigaciones se extendieron por Tarragona y hasta el cabo de la Nao.

¿Qué pasó con tanta maravilla? Pasó que en Castellón se acabó el Plan y no se extendió a otras áreas.

Por el contrario, siguió aumentando la flota y se suprimieron las medidas tomadas, con lo que se perdió todo lo conseguido, siendo ahora la situación peor que en 1961.

Para que la mejora de las pesquerías de arrastre nacionales, demostrada en Castellón, fuera extensible al resto de la costa, y sostenible en toda ella, serían necesarias, cuando menos, las siguientes condiciones:

- Existencia de una investigación científica suficiente y apropiada. Los males de la investigación pesquera son: pocos medios y falta de equipos con dedicación exclusiva y continuada.
- Una fuerte política reguladora de la flota.
- Una vigilancia muy especializada en medios y técnicas. Diría que una vigilancia plenamente eficaz es una de las inversiones más asombrosamente rentables.
- Un conocimiento y una colaboración plenos por parte de la industria pesquera. La ignorancia y el recelo son impedimentos terribles para la creación de pesquerías inteligentes.

ACTUALES INVESTIGACIONES EN GALICIA

Actualmente, el Instituto de Investigaciones Pesqueras viene desarrollando unos estudios similares a los de Castellón en las costas de Galicia. Es un esfuerzo difícil, empeñoso y de largos años. Pero un día se conocerá lo suficiente de estas pesquerías como para mejorarlas de forma ostensible, y todo el margen de mejora hasta una situación óptima, que seguramente será más que sorprendente.

Cuando los estudios en Galicia culminen, ¿podrán recogerse sus frutos? A mí me parece que es demasiado lujo que se desperdicie otra ocasión como ésta. Es indudable que la solución estará en una estrecha colaboración entre los científicos, autoridades y pescadores, mirando con realismo la situación, en un trabajo tenaz y cotidiano. La existencia de la Comisión Permanente de Pesca de Galicia aparece como el marco idóneo para esta tarea. ■ M. GOMEZ LARRAÑETA.

INCIDENTE EN MARRUECOS

"ENTRARON
A SACO
EN EL BARCO"

LOS TRIPULANTES DE UN PESQUERO MALAGUEÑO ACUSAN DE VANDALISMO A LA POLICIA MARROQUI, MIENTRAS LA EMBAJADA DE MARRUECOS EN MADRID LO DESMIENTE EN COMUNICADO OFICIAL.

MALAGA.—"La Policía marroquí entró a saco en el barco", manifiesta, en una entrevista que publicó el diario "Sol de España", don Juan Perles, armador del pesquero "San Adrián", que permaneció diez días detenido en Marruecos al ser apresada la embarcación cuando faenaba cerca de aguas marroquíes.

En la misma entrevista hablan también varios miembros de la tripulación, que, tras referir los detalles de la detención, añaden: "Una vez los policías marroquíes, armados con ametralladoras, subieron a nuestro pesquero, lo primero que hicieron fue romper las instalaciones de la radio, toda la telefonía; al parecer tenían miedo de que pudiésemos utilizar la radio para avisar a los patrulleros españoles, y no se conformaron con romper las instalaciones, sino además las lámparas, los micros e incluso cables que no tienen apenas valor".

Más delante se señala: "Lo curioso es que no estábamos dentro del límite de las aguas jurisdiccionales marroquíes. Exactamente nos encontrábamos a muchísimos brazos de sus costas".

Añaden que "no es la primera vez que detienen a una embarcación malagueña o de otro lugar sin que se esté faenando en sus aguas. Hacen lo que les da la gana, nos vemos obligados a salir a estas aguas porque en las nuestras no hay comida y nosotros, como cualquiera, tenemos que vivir. Desde luego, nos encontrábamos en aguas internacionales, en aguas libres y, sin embargo, fuimos detenidos. Nos trataron como si fuésemos piratas; ellos sí que son verdaderamente unos piratas".

Otro miembro de la tripulación corrobora: "Desde luego, actuaron como piratas. Nada más haber subido a bordo, y después de destrozarnos las instalaciones de radio, se dedicaron a un verdadero saqueo. A un compañero le quitaron cuatro mil y pico de pesetas que llevaba encima; a mí me quitaron el reloj y diversas prendas de abrigo. De todos se llevaron algunas cosas! Nos preguntaron que si llevábamos coñac y registraron por todas partes, tratando de encontrarlo".

Se explica luego en la entrevista cómo el "San Adrián" fue trasladado a Tánger. "Una vez allí, se incautaron de las artes y de la pesca que llevábamos: 30 cajas de buen pescado, mariscos, rape, pijotas, etc., que valen 150.000 pesetas. Al principio nos dijeron que nos dejarían unas cuantas cajas para que comiésemos algo, pero luego, apenas si nos permitieron coger un puñado de pescado con que alimentarnos. Hemos pasado hambre, mucha hambre, aparte de las naturales preocupaciones por nosotros mismos y por nuestras familias".

COMUNICADO MARROQUI

"La Policía marroquí no ha infligido mal trato a ningún pescador español de los aprehendidos cuando faenaban en aguas territoriales marroquíes", dice un comunicado hecho público por la Embajada del Reino de Marruecos en Madrid. El texto del comunicado es el siguiente:

"Con relación a las noticias aparecidas en los diarios de la mañana y difundidas por otros medios oficiales de comunicación referidas al supuesto mal trato infligido por la Policía marroquí a los pescadores detenidos cuando faenaban dentro de las aguas territoriales marroquíes en las inmediaciones de Kenitra, y después de realizar una investigación cerca de las autoridades competentes, esta Embajada desea puntualizar y afirmar categóricamente lo siguiente:

Primero. Que la Policía marroquí no ha infligido mal trato a ningún pescador español de los aprehendidos cuando faenaban en aguas territoriales marroquíes.

Segundo. Que el cometido de la Policía se limita a la aplicación estricta de las leyes que en este sentido ha promulgado el Gobierno del Reino de Marruecos en defensa de la fauna marina, que prohíbe la pesca a todo barco de pabellón extranjero que

no actúe dentro de un convenio bilateral entre Marruecos y su país.

Tercero. Que con respecto a las sanciones impuestas a los pescadores por la violación de nuestras aguas territoriales, las autoridades marroquíes no han hecho más que aplicar las leyes vigentes en el país, así como el acuerdo concluido entre Marruecos y España sobre la pesca". (CIFRA.)

ESTRECHO DE GIBRALTAR

EL PASO MAS FRECUENTADO
POR LA NAVEGACION MUNDIAL

ALGECIRAS.—La reapertura del canal de Suez, a un año vista, y su posible ampliación para acoger navios de mayor tonelaje, vuelve a acrecentar la importancia del estrecho de Gibraltar, que sigue siendo, a pesar del conflicto árabe-israelí, el paso más frecuentado por la navegación mundial.

Por su angostura, que entre cabos Espalter y Trafalgar llega a 44 kilómetros y se estrecha en algún punto hasta 14, navegan navios de todos los portes y banderas. Y esta realidad, que es servidumbre y también dominio, condiciona nuestra actividad política y brinda horizontes a una economía más agresiva.

Durante el pasado ejercicio se calcula un tráfico de 45.000 buques, sin contar pesqueros y unidades menores, con 215 millones de TRB. Esta cifra representa 123 unidades diarias; el paso de un barco cada doce minutos. Para tener una idea más exacta de la importancia de este tráfico, basta recordar que todas las flotas del mundo totalizan 42.000 buques, con 360 millones de toneladas de registro bruto.

La importancia del Estrecho sigue —con Suez y sin Suez— su línea ascendente, porque la economía de los países del Mediterráneo, y también los del mar Negro, adquiere cada día mayor pujanza. No podemos olvidar que la CEE se abre al Mediterráneo por Italia y Francia; que la URSS ha logrado un indiscutible desarrollo naval; que los países árabes productores de petróleo exigen un tráfico naval cada vez más intenso.

(De "Noticias Económicas del Banco de Bilbao".)

HUELVA

PRESIONAN LOS VENDEDORES
PARA QUE SE UTILICE EL BORICO

HUELVA, 19.—A pesar de que la mercancía alcanzó precios más bajos en relación con los que vienen siendo habituales, los exportadores de mariscos de Huelva, capital, se han negado en la mañana de hoy a intervenir en la puja en la lonja.

La medida fue tomada, según fuentes competentes, por la prohibición de usar ácido bórico para conservación del marisco, prohibición hecha por la Dirección General de Sanidad por estimarse que dicho producto es perjudicial para la salud.

La medida no es nueva. Primero fue efectiva para los barcos congeladores y, más tarde, para los de pescado fresco, pero estos últimos parece que han logrado hallar un producto que, mezclado con el hielo, conserva la mercancía.

FUERTEVENTURA

CARTA DE PESCA

LAS PALMAS.—Fuerteventura será la primera isla del archipiélago canario que tendrá "carta pesquera", que resultará de los estudios que actualmente lleva a cabo el laboratorio oceanográfico de Canarias.

En esta "carta" figurarán los fondos marinos y su naturaleza, y las especies más importantes, sobre todo las de carácter industrial.

LAS PALMAS

PESQUERO SOVIETICO
SORPRENDIDO
EN AGUAS JURISDICCIONALES

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 12.—El pesquero soviético "Grohei" arribó al puerto de La Luz a las cuatro de la pasada madrugada, remolcado por el buque "R. A. 5", de la Armada nacional.

La citada unidad fue sorprendida cuando, por segunda vez, faenaba en aguas jurisdiccionales españolas.

En la anterior ocasión fue sorprendido por la corbeta "Princesa", el día 5 de noviembre del pasado año, a una ocho millas de las cercanías del cabo Bojador.

El buque ruso quedó atracado en el dique del Generalísimo, donde quedó bajo vigilancia, con sus bodegas precintadas, hasta que se lleve a cabo la subasta de su carga y la apertura del oportuno expediente.

DELICADA SITUACION
DE LA FLOTA CANARIA
A CAUSA DE
LAS IMPORTACIONES

MADRID, 16.—La delicada situación por la que atraviesa la flota pesquera canaria, agravada con la autorización de licencias de importación de pescado congelado que repercute en el precio de primera venta, ha sido tratada en la reunión celebrada hoy por el Comité Ejecutivo del Sindicato Nacional de la Pesca, reunido bajo la presidencia de su titular, señor Bárcena.

El problema que crean dichas importaciones se refleja igualmente en la Península, sobre todo en determinadas regiones. Se citó como dato el que durante el pasado año las autorizaciones de licencias de importación alcanzaron 349.000 toneladas, por un importe de catorce mil millones de pesetas, contra los diez mil millones que significaron las exportaciones.

Se trató también del grave problema creado a la flota bacaladera por la falta de liquidez de la misma, agravado por la serie de importaciones de bacalao verde francés que se viene realizando con gran perjuicio de la flota, la cual ha llegado al extremo de que, en muchos casos, no puede hacerse de nuevo a la mar por la falta de tesorería para la próxima campaña, ya que su mercancía permanece en grandes "stocks".

Otro caso que trató el ejecutivo es la descarga reciente de sardinas de barcos rusos, mientras capturas de la flota española tienen que emplearse para harina o venderse a precios muy bajos. Un miembro del Comité afirmó que la sardina del barco ruso se está vendiendo como si procediera de Galicia, cuando la realidad es que fue capturada en otros caladeros y su calidad es ínfima.

LANZAROTE

PROSPECCIONES
PETROLIFERAS

MADRID.—Las prospecciones que está llevando a cabo una empresa petrolífera norteamericana en el Atlántico, en las proximidades de las islas Canarias, no han dado como resultado hasta el momento el descubrimiento de indicios de petróleo, pues la existencia de gases no supone que necesariamente haya de encontrarse dicho producto.

La plataforma de prospección "Sedco 445" se encuentra situada a cuarenta y ocho millas de Marruecos, cincuenta y ocho de Arrecife de Lanzarote y setenta y cinco del Puerto del Rosario. Su situación geográfica es de 28° 50' 7" de latitud Norte, y 12° 28' 5" de longitud Oeste, dentro del área de los permisos de concesión denominados "Tarfayahaute Mer", otorgados por las autoridades marroquíes a la empresa Shell por acuerdo de 20 de mayo del pasado año.

En dicha plataforma trabajan súbditos españoles, pero como subalternos, y en casos especiales como obreros cualificados.



Costa de Tazacorte,
en la isla de San
Miguel de la Palma.

TAZACORTE

DUDAN DE LA CONSTRUCCION DEL PUERTO

El pasado día 8 de enero apareció en el diario "El Día", de Santa Cruz de Tenerife, un artículo sobre el proyectado puerto de refugio de Tazacorte. De dicho artículo, firmado por Felipe Hernández Rodríguez, entresacamos a continuación los párrafos principales, por considerarlos de interés para nuestros lectores.

"Según nos han dicho rectores de la Cofradía de Pescadores Virgen del Carmen, de Tazacorte, han aparecido escollos que les hacen dudar de la pronta resolución del proyecto de puerto refugio, de interés local de esta población. Pero a lo mejor quien a uno le ha contado esto, responsable de tal entidad, entendió mal. Porque uno sigue creyendo y defendiendo tal proyecto.

Porque son, aproximadamente, trescientas las familias que —solamente en el puerto de Tazacorte— viven de la pesca y que, inexcusablemente, necesitan de ese puerto de refugio. Y ahora mismo, se ven en la acuciante necesidad de dejar sus barcos en tierra ante la imposibilidad de maniobrar en el derruido espigón que resta de lo que en alguna ocasión tuvo pretensiones de dique.

Se les habla de mejorar sus embarcaciones de hoy, sus artes de pesca, sus ideas, pero uno sigue pensando que, mientras, se les sigue negando la auténtica oportunidad para que realmente tengan la posibilidad de trocar sus embarcaciones, sus ideas y sus artes de pesca".

Serán imprescindibles en una verdadera ordenación pesquera

PUERTOS DE REFUGIO PARA LAS CANARIAS OCCIDENTALES

ISLA DE LA PALMA (Especial para "Hoja del Mar").—El profesor de la Universidad de La Laguna don Carmelo García Cabrera viene publicando unos trabajos interesantísimos sobre una nueva ordenación pesquera en Canarias. (La riqueza del banco canario-africano, esa plataforma del Sahara, se la está llevando el extranjero, y si nos descuidamos, se llevará también la genuinamente isleña.)

Los estudios del profesor García Cabrera no abarcan un aspecto singular del problema. Presenta la gama más variada de esta geología alimentada y construida por el fuego interno de la Tierra. Descubre el velo que tapa la morfología cubierta por las aguas. Conos y más conos volcánicos, ya apagados, laderas, precipicios. Luego señala, exhibe, cita la riqueza pesquera que llevan sus aguas; no sólo con peces de superficie, sino también esa otra riqueza de profundidad, tal vez tan interesante o más que la otra.

Queremos destacar hoy, como concepción novísima que afecta a la nueva ordenación, los tres puertos pesqueros, de refugio, indispensables para que la pesca, en el grupo canario occidental, afronte una modernización, un nuevo aspecto de las embarcaciones equipadas con los mismos elementos de perfeccionamiento que usan los barcos extranjeros. Nada de reparaciones simples. Se trata de un giro redondo, de cero a 360 grados.

El triángulo va de Tazacorte (isla de la Palma) a la Restinga (isla de Hierro), y de la Restinga a los Cristianos o playa de Santiago, en Tenerife. Esta teoría descansa en los vientos fuertes reinantes, pues aparte de los Nordeste habituales tenemos algunos días de temporal Sur y Sudoeste que requieren tener en cercanías un simple puerto de refugio. Nada de muelles. Sólo refugio, para una necesidad o para el sosiego del pescador. ■ JOSE APOLO DE LAS CASAS.

MARINO MERCANTE ESPAÑOL

Puede informarse en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de sus derechos con relación a la Seguridad Social española, si está navegando o va a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. En su propio beneficio, no debe dejarlo para otra oportunidad.

LA MISTERIO (Y MORTAL) SERPIENTE

Fotografías por BEN y EVA CROPP (Camera Press). Exclusiva nacional de Agencia Zardoya para "Hoja del Mar".

La mayoría de las gentes no creen que exista la serpiente de mar. Frecuentemente se las confunde con enormes y misteriosas serpientes de mar que se cree tienen una longitud hasta de quince metros, pero semejantes monstruos no han sido nunca descubiertos. Por otro lado, las serpientes de mar son una realidad, especialmente en derredor a la Gran Barrera de Arrecifes de Australia, donde han sido hechas las fotografías más raras y desacombradas por el fotógrafo submarinista Ben Cropp y su atractiva esposa, de origen húngaro, Eva. Marcharon a la caza de la serpiente de mar con el periodista científico norteamericano Kenneth Mac Leis y el científico doctor Harold Heatwole, herpetólogo norteamericano de la Universidad de Nueva Inglaterra, en Nueva Gales del Sur.

La familia de serpientes marinas, conocida por los científicos como *Hydrophiidae*, es la más numerosa del mundo. Estas serpientes están armadas de un veneno mucho más mortífero que el administrado por las serpientes de tierra. Cuando muerden, la primera reacción es casi nula, no se siente dolor. Pero, pocas horas más tarde, las piernas de la víctima quedan paralizadas, sus ojos se cierran, su mandíbula se vuelve rígida; pocos días más tarde se producen convulsiones y fallo del aparato respiratorio. Después la muerte.

Las serpientes de mar se encuentran desde el extremo Sur de África hasta la costa tropical norteamericana del Pacífico; son más numerosas en las costas del Pacífico y en las proximidades de Australia. No han sido descubiertas serpientes de mar en el Atlántico, pero si se hace realidad el nuevo canal de Panamá a nivel del mar, muy bien pueden deslizarse hasta esta zona, hasta ahora segura, del mundo.

Las fotografías fueron hechas en torno a los



OSA

EN LOS
ARRECIFES
AUSTRALIANOS

DE MAR

arrecifes Swain y Saumarez y la Isla Heron, todos ellos en un radio de 200 millas de la costa australiana. Las serpientes de mar que se encuentran aquí tienen una longitud hasta de 1,80 y algunas el grosor del brazo de un hombre; viven en su mayoría a unos 30 metros bajo la superficie del agua, entre los corales, donde atrapan a sus víctimas. Algunas de las pequeñas están dotadas con el veneno más letal.

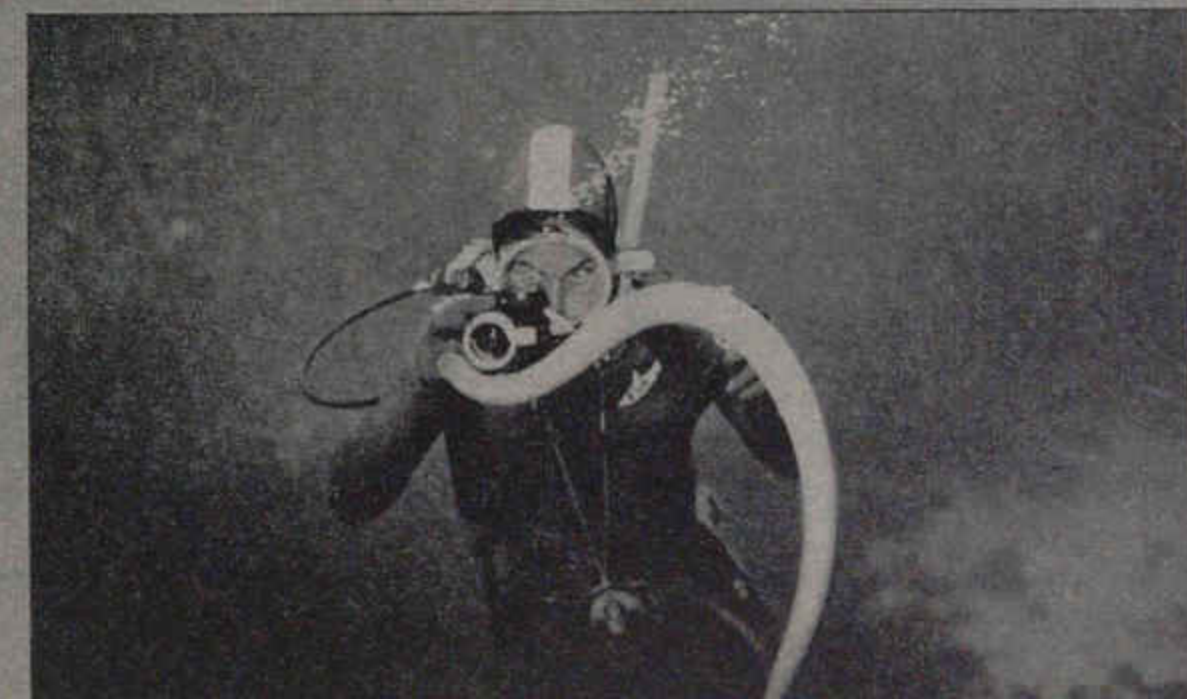
Su forma, en millones de años de evolución, se ha adaptado al mar; tienen la cola aplanada, en forma de remo; las ventanas de la nariz están colocadas en la parte superior de la cabeza, y no a los lados, y tienen cubierta para mantenerlas cerradas bajo el agua. Han sido clasificadas unas cincuenta especies de serpientes de mar, en su mayoría en las aguas cálidas de las costas del Sur de Asia y Australia.

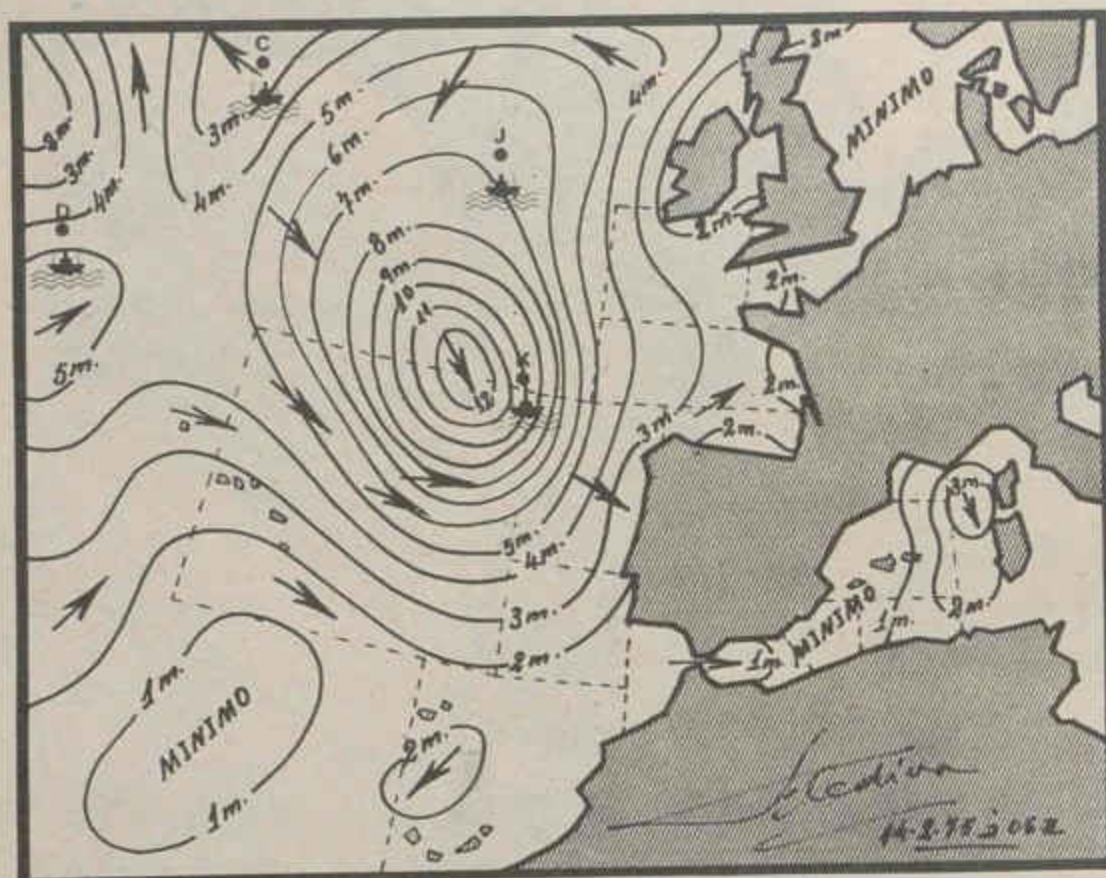
Las serpientes de mar tienen pulmones que se extienden a unas tres cuartas partes de la longitud de sus cuerpos. Como la mayoría de las serpientes, tienen solamente un pulmón. Al final del pulmón existe un saco en el que se almacena el aire. Tienen que subir a la superficie en busca de aire fresco cada dos horas aproximadamente, pero para aumentar su permanencia en el fondo pueden reducir los latidos de su corazón en un 50 por 100.

Para marchar a la caza de serpientes es preciso estar protegido con un traje de inmersión de goma espesa grueso y utilizar un palo de serpientes: una varilla de aluminio con una empuñadura de pistola y unas mandíbulas a manera de tenazas en el otro. Afortunadamente, las serpientes de mar tienen colmillos cortos y muchas de ellas la cabeza muy pequeña, lo que les hace difícil atravesar, al morder, materiales gruesos.

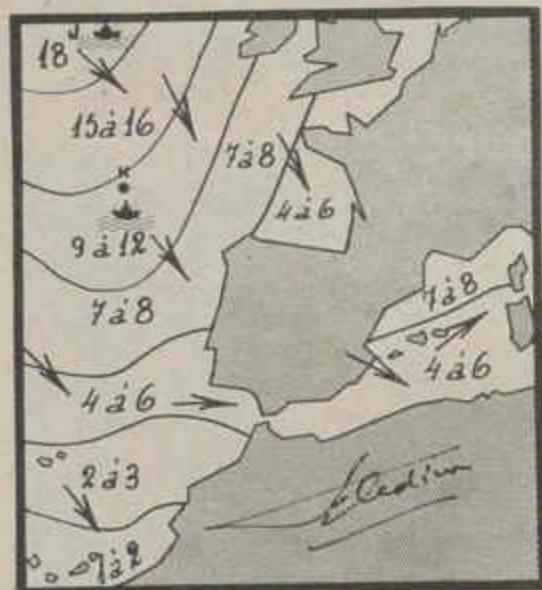


Un hecho curioso respecto a las serpientes de mar es que, al parecer, no tienen miedo a las especies submarinas; en realidad, ninguno de los grandes peces, ni siquiera los tiburones, las atacan. Sus únicos enemigos —aparte de algunos pescadores asiáticos, que comen las serpientes de mar y venden sus pieles— son las águilas, que las cogen cuando salen a la superficie para respirar y las dejan caer sobre las rocas para matarlas. Los tiburones, las grandes escorpenas y otros depredadores, que existen en abundancia en torno a los arrecifes de Australia, son teóricamente capaces de comerse las serpientes, pero las dejan en paz. La razón tal vez sea que si se tragan una serpiente entera, ésta puede morderles en las paredes del estómago y matarlos.

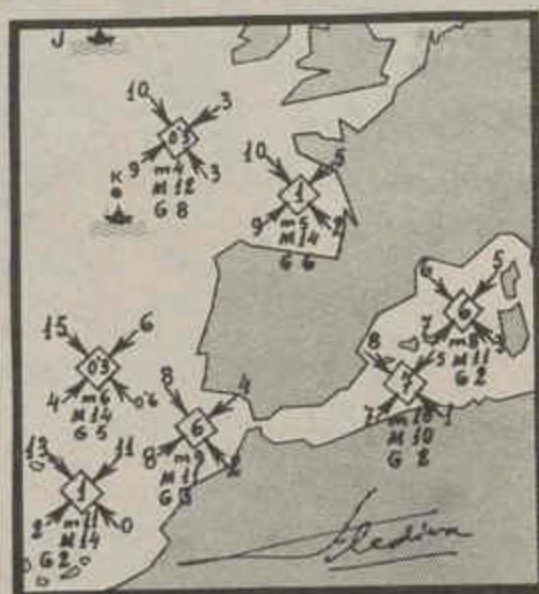




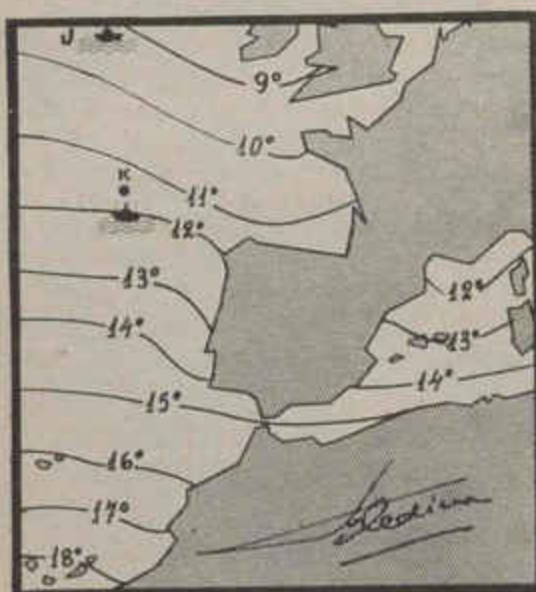
MAPA NUMERO 1.
Carta de oleaje más significativa
del pasado mes de febrero.



MAPA
NUMERO 2.
Días
de temporal
en marzo.

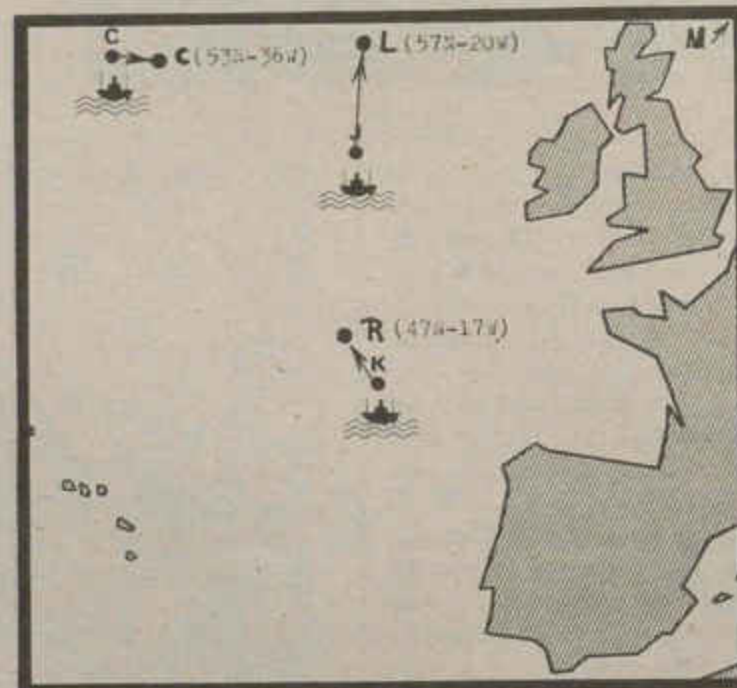


MAPA
NUMERO 3.
Estado
previsto
de la mar
y dirección
del oleaje
en marzo.



MAPA
NUMERO 4.
Temperatura
media
superficial
del agua
del mar
en marzo.

MAPA NUMERO 5.
Nueva posición
de los buques-estaciones
oceánicas a partir
del 1 de julio de 1975.



METEOROLOGIA

MARITIMA

PARA EL MES DE MARZO

Por FERNANDO MEDINA



Como ya es costumbre en "Hoja del Mar", les ofrecemos en el presente número una síntesis gráfica de lo que, desde el punto de vista de la meteorología, puede ser el presente mes de marzo en nuestras zonas marítimas de responsabilidad.

● **Mapa número 1.**—Muestra el más significativo estado de la mar del mes de febrero pasado. Corresponde a las 6 horas T. M. G. del día 14. Como ven, en las proximidades de la Estación Oceánica "K", se registran olas de hasta 12 metros (mar montañosa) y de 7 a 11 metros (arbolada a montañosa) en el resto del cuadrante NE. de Azores y en NW. de Finisterre. Había, naturalmente, además temporal de Poniente, con vientos superiores, a veces, a los 40 nudos en ambas áreas. En las demás zonas atlánticas se registraban olas, por lo general, de 2 a 6 metros en alta mar. Para terminar el comentario de este mapa añadiremos que durante todo o casi todo el mes de febrero, la mar se presentó muy encrespada por la mayor parte de nuestras zonas.

● **Mapa número 2.**—Mostramos el número de días que a lo largo del presente marzo esperamos haya temporal en las distintas zonas marítimas próximas a España, es decir, días con vientos superiores a los 33 nudos. Las flechas que aparecen en este mapa indican la dirección prevista como dominante del viento en los días de temporal.

● **Mapa número 3.**—Resume el estado más probable de la mar, en las distintas zonas, durante el presente mes. 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 proven-

drá del correspondiente cuadrante. 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 treinta y un días que trae marzo, corresponden a mares confusas. Por otro lado, 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 más (de cuatro metros en adelante), que expresamos con una "G". También aquí los días que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta marzo corresponden a oleajes intermedios.

● **Mapa número 4.**—Muestra la temperatura media mensual prevista del agua del mar —en superficie— durante el mes de marzo. Como es usual, las isotermas van rotuladas en grados centígrados. Esta suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima, sobre todo en invierno, ya que en verano puede incluso llegar a ser al revés.

BUQUES-ESTACIONES OCEANICAS

● **Mapa número 5.**—Muestra las nuevas posiciones, a partir del 1 de julio próximo, de los buques-estaciones oceánicas. La discusión de las posiciones se celebró en Ginebra, hasta llegar a la firma del acuerdo NAOS (North Atlantic Ocean Stations), el 15 de noviembre último. Para todos los asistentes resultó evidente la necesidad de una red de buques fijos en el Atlántico Norte administrada por la OMM y no, como anteriormente, por la OACI. La financiación de esta nueva red —cuyo coste es de unos seis millones de libras esterlinas al año— se reparte proporcionalmente a la capacidad de pago de las distintas naciones y al beneficio que se obtiene de la red. Se compone ésta de cuatro estaciones: (M)ike, (L)ima, (C)harlie y (R)omeo, servidas, respectivamente, por Suecia-Noruega-Holanda, Gran Bretaña, la Unión Soviética (que forma por primera vez parte de la red) y Francia. La estación "K" cambia de nombre, convirtiéndose ahora en la "R", siendo atendida por dos barcos franceses y desplazándose desde el punto 45N-16W al 47N-17W. Se suprimen las estaciones "I" y "J" y se pone la "L", atendida por dos barcos británicos nuevos, que estará en 57N-20W. La "C" se desplaza ligeramente desde 52N-35W a 53N-36W. La atenderán dos o tres buques soviéticos. Por fin, la estación "M" —que no cae exactamente dentro de los límites de nuestro mapa— estará en 66N-02E, atendida por un barco noruego y otro holandés. Siguen, pues, los Servicios Meteorológicos disponiendo de una red de buques fijos en el Atlántico Norte, cuya existencia, actualmente, es insustituible a pesar de las fotografías, cada vez mejores, que nos envían los satélites meteorológicos. ■ F. M.

EL DAMERO MARINERO

Por Víctor UVE

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

- A. 138 62 152 112 34 42 53 145 82 172 Zonas regionales dilatadas en las cuales se ejerce una actividad sensiblemente uniforme de pesca.
- B. 179 59 109 129 71 29 148 99 39 Corsarios que, en los siglos XVII y XVIII, saqueaban las posesiones españolas de Ultramar.
- C. 31 80 98 164 144 72 162 Antiguamente, anclen o fondeen.
- D. 140 60 163 181 150 En las embarcaciones de madera, cada una de las cuadernas en que comienzan los delgados a popa y a proa.
- E. 157 137 77 9 85 118 Al revés, banco de arena no cubierto por el agua, o isla muy pequeña y árida, próxima a la costa.
- F. 16 102 174 136 146 161 Arte de playa, actualmente en decadencia, pero antiguamente al más extendido.
- G. 95 78 57 167 47 103 67 Costado del buque por la parte interior.
- H. 119 176 127 147 Recluta de gente ociosa y maleante que se hacía para tripular las naves de guerra.
- I. 10 156 50 55 75 142 83 93 Apellido del conquistador español, primer explorador del río Amazonas.
- J. 100 160 130 63 Estrecho que separa a Suecia de la isla danesa de Seeland.
- K. 33 74 92 122 175 158 86 Acercarse, arrimarse a una cosa hasta tocarla, o bien lo que las circunstancias lo permitan.
- L. 128 21 87 46 68 52 101 79 28 8 Grupo de letras asignado a todo buque dotado de estación radiotelegráfica o radiotelefónica y que sirve para distinguirlo.
- M. 37 27 143 91 159 66 104 En el Mediterráneo, viento del Sudoeste, que en invierno suele soplar con fuerza sobre la costa de Argelia.
- N. 81 56 6 15 40 22 69 30 96 166 36 Cabos (de mena inferior) que sujetan los mastelerillos desde la cabeza a la cruceta por una y otra banda.
- O. 183 64 133 12 43 84 25 76 2 54 32 Comandante de la flota ateniense en la batalla naval de Salamina, contra los persas.
- P. 44 134 65 4 94 24 13 177 169 120 73 Acción de obtener la altura de uno o varios astros para determinar la posición del buque.
- Q. 123 110 49 70 11 170 89 139 Nombre que los malayos dan a los barcos de la India que navegan por los estrechos de la Sonda y de las Molucas.
- R. 165 17 41 121 51 108 7 151 61 Magistrados romanos que presidían todas las operaciones y aprestos de las fuerzas navales.
- S. 114 124 58 14 180 106 154 Bote pequeño.
- T. 141 171 35 19 132 86 1 Inundase, cubriese el agua un espacio.
- U. 116 178 149 Revés de las velas por la parte por donde van cazadas a viento largo o en popa.
- V. 131 20 5 26 135 48 90 111 En los buques antiguos, cubierta que servía de techo a la cámara alta y se extendía desde el palo de mesana hasta la popa.
- X. 113 3 23 126 173 Arbol poligonáceo silvestre, que crece cerca del mar en muchos lugares de las Antillas y América Central, cuya madera se usa en la construcción de embarcaciones menores.
- Y. 182 125 155 105 115 97 Tablón o tabloncillo que forma la parte superior de la borda.
- Z. 184 45 168 18 153 38 107 117 Fuego que se hacía antiguamente en las atalayas costeras para avisar la presencia de enemigos o hacer señales a las embarcaciones.

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271. Tels. 215 57 66-215 47 62
Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22
Teléfonos 266 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E
Telex (Madrid): 27589 CROS E
Telex (Sevilla): 72021 TAYC E
Telex (Huelva): 75536 TAYC E
Telex (Málaga): 77185 TAYC E

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

VAPORES

«Sac Madrid» 6.966 Tons. p. m.
«Sac Barcelona» 6.991 » »
«Sac Tarragona» 6.364 » »
«Sac Alicante» 4.109 » »

MOTONAVES

«Sac Santander» 5.325 Tons. p. m.
«Sac Sevilla» 15.589 » »
«Sac Huelva» 5.513 » »

AGENCIAS

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

Vda. de FRANCISCO PEREZ VILELA

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

Independencia, s/n.
(Barriada de Puntales)

Teléfs. 23 11 73-23 72 39 y 23 38 28

CADIZ

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSEN PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º
Teléfono 23 56 04 (5 líneas)
Telex: 76012 FCISA

FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.

Fridis

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

VACACIONES PARA TRABAJADORES DEL MAR

MADRID.—Se ha clausurado el segundo turno de vacaciones celebrado en la Residencia de Educación y Descanso Manuel Mateo, en San Lorenzo de El Escorial, organizado por el Instituto Social de la Marina para cuarenta y cuatro matrimonios procedentes de los sectores de Pesca, Marina Mercante y Trabajadores Portuarios. En este turno estaban representadas las provincias de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga, Huelva, Cartagena, Palma de Mallorca, Valencia, Tarragona, Barcelona, La Coruña, Santander y Bilbao.

ACTIVIDADES DEL TURNO

El turno de vacaciones comenzó el día 1 de febrero, finalizando el 15 del mismo mes. Pese a ser fundamentalmente un tiempo de descanso y de actuación libre de cada uno de los matrimonios asistentes, se organizaron diversas excursiones visitando centros y mo-

numentos de interés artístico-turístico, como el monasterio de San Lorenzo de El Escorial, Casita del Príncipe, el palacio de Oriente en Madrid, el Parque Zoológico de dicha capital, Segovia, Riofrio, Navacerrada, el palacio de La Granja, Toledo y Aranjuez.

El día en que se visitó Madrid, los asistentes al turno fueron obsequiados en la Escuela Sindical de la Vid y un almuerzo en la Escuela Sindical de Hostelería, a los que asistieron además del presidente y secretario general del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán Lobé; señor Cortés Gallego; el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, señor Bárcena; delegado nacional de Trabajadores Portuarios, señor Angoloti; diversos consejeros del ISM y otros cargos del mismo.

Tanto el aperitivo como la comida resultaron muy agradables por el ambiente de camaradería y comprensión reinante en todos los sectores y por el celo de los alumnos de las dos Escuelas a las que se asistió en proporcionar el más esmerado de los servicios.

Después de los postres hubo varias intervenciones de distintos asistentes en representación de sus respectivas provincias y sectores laborales, dando las gracias al Instituto por organizar estos turnos, de los que tanto ellos, ahora, como sus compañeros, en el futuro, podrán beneficiarse. A estas palabras correspondió el presidente exponiendo la idea del Instituto a realizar esta actividad, que consiste en proporcionar al hombre del mar y a sus familias un tiempo de descanso que es habitual en todos los demás sectores laborales del país.

LA VIDA EN LA RESIDENCIA

Quizá la verdadera garra del turno no la hayan tenido las visitas a los palacios y museos, la asistencia al teatro de la Zarzuela o los revolcones en la nieve de Navacerrada. Todas esas actividades han sido un éxito, sí, pero, sobre todo, lo han sido porque iban acompañadas de ilusión, de buen humor y de un sentido de camaradería y amistad tal, que hicieron posible, ya en las primeras horas de convivencia, el sentimiento de pertenencia a un grupo propio: la vivencia del "nosotros".

El lugar de todas estas pequeñas charlas informales, de aquellas partidas de brisca y dominó y aquel recortar banderitas y antifaces para la verbena fue casi siempre el cuarto de estar de la residencia. Esa residencia que, con la amabilidad y eficacia de su personal, ha sabido hacernos pasar unos días tan gratos.

No podemos pasar por alto el comedor con que "preparaban inmejorablemente" a los asistentes para las "duras palizas" del día.

Se puede decir, a toda honra, "¡Hurra por el cocinero!".

También los jardines de la residencia han servido para organizar una Gymkhana con carreras de sacos, con cursos de jarras y diferentes pruebas de destreza y humor que hicieron pasar ratos de auténtica diversión a las parejas participantes, así como a sus "hinchas".

Y al igual que en todas las comunidades humanas, llegó el día de la fiesta mayor, el día de la verbena, con su "reina de las fiestas", María Cinti, de Huelva, de dos años, que acompañada de sus dos pajes, Felipe, de Las Palmas, y Arturo, de Bilbao, de dos y tres años, respectivamente, abrió el paso a los concursos de canciones, chistes y bailes.

El clima que se ha creado es, en efecto, de comunicación; hay que recordar que el barco y el puerto se llevan, en muchas ocasiones, un tiempo que pertenece a la vida familiar. Catalanes y levantinos conocen ahora un poco mejor a los andaluces, y éstos, a su vez, comprenden a los vascos y nortños, a los canarios o a los gallegos.

También en el turno se tocaron cosas serias, se habló con mucha frecuencia, quizá de forma obsesiva, del mar, de sus problemas: dejar a la familia, condiciones de trabajo, escasez de profesionales, etc.; algunos pidieron, incluso, que desde "Hoja del Mar" se promoviera algo así como una rueda de prensa para estudiar posibles soluciones por sectores o por provincias.

Tanto José María Gordón como María del Carmen Yusti, animadores del turno, trataron de crear este clima familiar, en el que no había temas "tabú" y en el que cualquier idea es válida para comunicarla a los demás, dentro de un respeto en el que no había organizadores ni organizados. Quizá por esta participación y comunicación, y también por este respeto mutuo y de libertad de acción en cada momento, es por lo que a pesar de las lágrimas de despedida, el recuerdo que queda es alegre, positivo y acompañado de un deseo de reencuentro. ■ JOSE FERRER.



En Toledo, Navacerrada y Segovia (junto al Tajo, en la nieve, bajo el acueducto), los trabajadores del mar disfrutaban de unos días de descanso y esparcimiento. La estancia fue en El Escorial y hubo excursiones. Foto en blanco y negro: Finalizada la comida que se les ofreció en Madrid, en la Escuela Sindical de Hostelería, todos los asistentes a la misma se fotografian para el recuerdo. (Reportaje: GORDON y TRIBALDOS.)

