

hoja del mar

Número 114

Año XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Abril de 1975

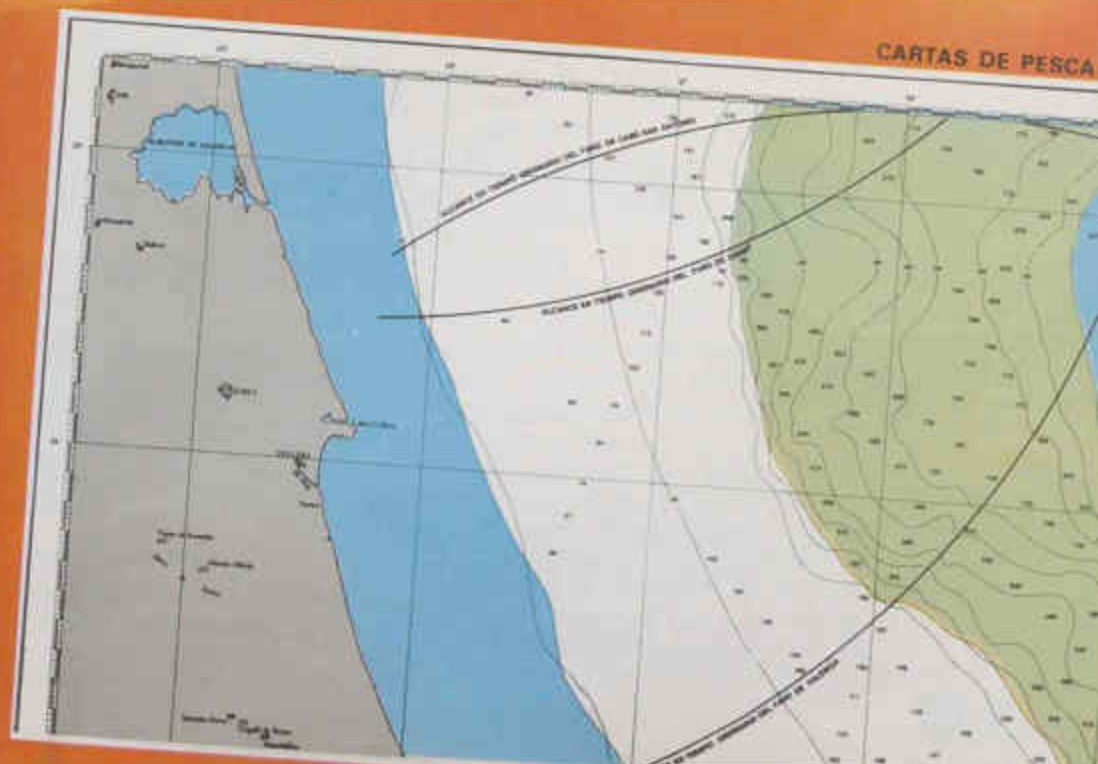
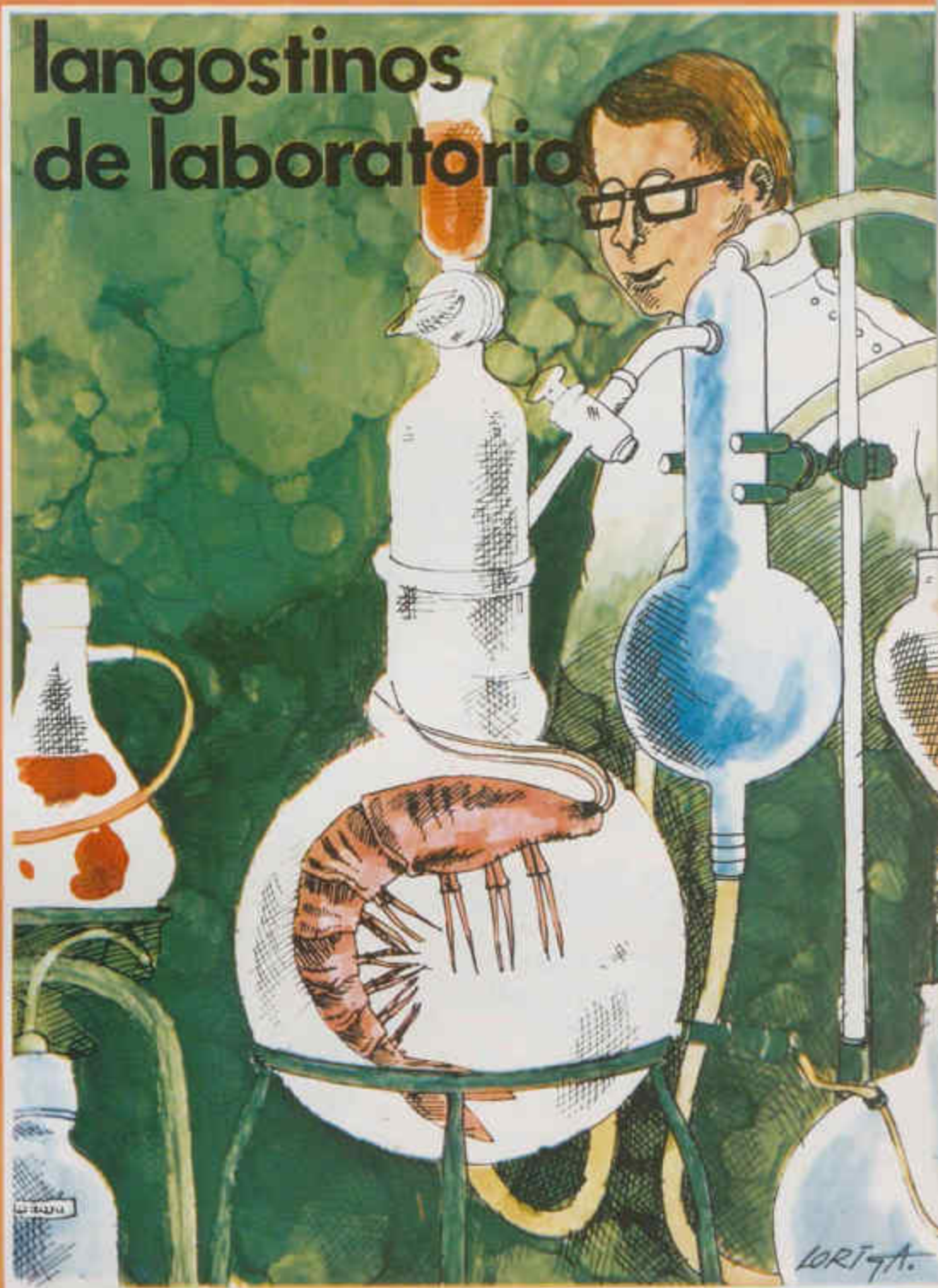
FALTAN VOCACIONES MARINERAS
(UN COLOQUIO CONVOCADO POR A.N.E.P.A.)

CRONICAS DE NUESTROS CORRESPON-
SALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

**PERU:
LA "MARCHA
HACIA EL
OESTE"
(Contraportada)**



langostinos de laboratorio



DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS: TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE
LAS MARCAS:
BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENA PESQUERA, MUELLE
DE LEVANTE

OFICINAS:
AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.^a
TELEFONO 23 56 04 (5 LINEAS)
TELEX: 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fridis

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

LA MAR Y SUS SELLOS



EXPOSICION ESPAÑA, 75

Del 4 al 13 de abril tendrá lugar en Madrid, y en el Palacio de Cristal de la Feria del Campo, la Exposición Mundial de Filatelia, que gira bajo el nombre de España '75. Esta muestra del coleccionismo de los sellos va a tener una categoría excepcional, puesto que el número y calidad de colecciones que a ella van a concurrir sale de todos los límites sobre los cuales se han desarrollado exposiciones anteriores. Con sólo decir que la organización de la misma presupuestó un máximo de 4.500 vitrinas, y resulta que las que habrá son 6.000, es un dato más que suficiente para considerar la magnitud de la exposición.

Con ocasión de ella, el día 4 se pondrá a la venta y circulación una serie formada por dos hojas-bloque, que se venderán únicamente en el recinto de la exposición, figurando en la primera estos motivos y precios: Caja de ágatas, siglo IX (2 pesetas); Evangelario de la colegiata de Roncesvalles, siglo XII (8 pesetas); Espada de Boabdil, siglo XV (15 pesetas); Arracada y brazailete del tesoro de Aliseda, siglos VI a IV a. J. C. (50 pesetas). En cuanto a la segunda, se muestran: Corona votiva de Recesvinto, del tesoro de Guarrazar (3 pesetas); Cáliz de la infanta doña Urraca, siglo XI (10 pesetas); Custodia del monasterio de Santo Domingo de Silos, siglo XVI (12 pesetas); Espada de Carlos I, siglo XVI (25 pesetas). Esta serie se vende previa presentación de la entrada a la exposición, cuyo precio es de 25 pesetas. Tirada, un millón de unidades de cada hoja.

Además, para la provincia del Sahara hay un 8 pesetas con un dibujo alusivo, y del cual se hace una tirada de 600.000 piezas, y para el Despacho del Correo español en el Principado de Andorra hay un 3 pesetas, cuyo dibujo muestra al cartero rural, cuya tirada, en principio, se ha presupuestado en 600.000 unidades.

Tanto las hojas como los sellos tienen como primer día de emisión el 4 de abril.

En cuanto a matasellos especiales, la Dirección General de Correos y Telecomunicación va a emplear una buena cantidad de ellos. Los más característicos son los relativos al transporte de correspondencia: por un submarino, entre Cartagena y Alicante; ídem a bordo de un globo libre, y un tercero en un tren especial que hará el recorrido Madrid-Aranjuez y regreso.

Además, dentro del propio recinto de la exposición se emplearán los siguientes: Exposición Mundial de Filatelia España '75 (a lo largo de todos los días que dure, es decir, del 4 al 13 de abril); Día de la Hispanidad (día 4); Día de las Naciones Unidas (día 5); Día de las Administraciones Postales (día 6); Día del Comerciante Filatélico (día 7); Congreso Internacional de Filatelia (días 7 y 8); Día de las Federaciones Filatélicas (día 8); Día del Publicista Filatélico (día 10); Día de la Filatelia Juvenil (día 11); Día de la Filatelia Mundial (día 12) y Congreso de la Federación Internacional de Filatelia (días 14 y 15).

Y para terminar esta amplísima relación de documentación filatélica y postal, consecuencia de esta Exposición Mundial de Filatelia, hemos de decir que varias administraciones postales harán sellos conmemorativos de ella, y así Uruguay ha hecho un efecto de 400 pesos, en donde figuran las banderas uruguaya y española, así como el primer sello español, de 1850, y Bulgaria ha realizado una hoja-bloque en donde, junto también al primer sello español, figura la viñeta que se ha hecho de propaganda de la exposición, y en sus márgenes lleva inscripciones en búlgaro y español, además de la nao "Santa María", con la cual Cristóbal Colón descubrió América. ■ LUIS MARIA LORENTE.

SE VENDE "LAS TRES JOTAS"

SE VENDE EMBARCACION DE PESCA DE CASCO DE MADERA, CONSTRUIDA EN 1964, DE LAS CARACTERISTICAS SIGUIENTES:



ESLORA ENTRE P. P.:
21,26 M.

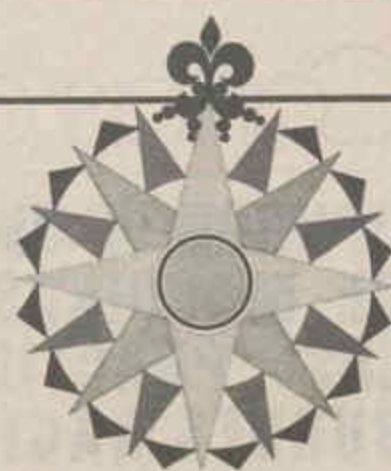
MANGA: 7,16 M.

PUNTAL: 3,71 M.

T. R. B.: 135,01 TM.

MOTOR: VOLUND DM
630, DE 500 HP.

ESTA EMBARCACION SE ENCUENTRA EN EL PUERTO DE ALICANTE, HABIENDO SIDO CARENADA EN AGOSTO DE 1973. PARA INFORMACION Y OFERTAS, SOBRE LA BASE DE 5.900.000 PTAS. (CINCO MILLONES NOVECIENTAS MIL), DIRIGIRSE AL CREDITO SOCIAL PESQUERO, CALLE GENOVA, 20. MADRID-4.



ARTE DE JARDINES SUBMARINOS

Por ALVARO CUNQUEIRO

DESDE Alejandro —es decir, desde el poema medieval de Alixandre— hasta la "Botánica oculta", de Joan Perucho, pasando por las Floridas atlánticas, que cada sesenta años pasaban otros sesenta bajo las aguas y emergían cubiertas de una flora nunca vista, se puede establecer la condición de los jardines submarinos y aun el arte de ellos, que no será nunca la geometría, como en los jardines franceses de Lenôtre, sino una especie de selva, más próxima de la selva artificial con grandes rocas de la jardinería china clásica. Alejandro Magno, cuando según el poema descendió dentro de una campana de cristal al fondo del mar, fue reconocido por diversas plantas allí enraizadas, algunas de las cuales se desprendieron de sus flores, lanzándolas hacia la campana en la que se hallaba el gran Rey a modo de saludo, mientras otras se ruborizaron, y el llamado olocanto submarino se retiró en silencio. El olocanto lo hay terrestre y marítimo. El olocanto terrestre es un árbol que anda, de instintos terribles y destructores, "muy peligroso, pues ataca especialmente al hombre mediante un aguijón retráctil y veloz, de unos tres metros de longitud" ("El falso Paracelso"). San Jerónimo lo vio un día en que hacía penitencia en el desierto. La misma condición agresiva la posee el olocanto marítimo, el cual, retirándose ante la presencia de Alejandro en el fondo del mar reconocía de antemano que el Rey de Macedonia lo derrotaría si se enfrentaban. Las flores del olocanto submarino son rojizas y parecidas a las del magnolio. Los navegantes árabes de la época de Simbad lograron capturar algún olocanto en el Indico, y lo dejaban en cubierta, bien atado, al sol; llegaba un momento en que el olocanto comenzaba a gemir, pidiendo que le diesen de beber, y entonces los pilotos del Califa de Bagdad le daban leche agria de camella, que llevaban en odres. El olocanto marítimo que bebía leche de camella se hacía doméstico, permitía que lo asentasen en tierra, y al cabo de pocos años moría, siendo su madera excelente para la construcción de naves.

Pero, en general, los huertos y jardines submarinos carecen de árboles, y están compuestos exclusivamente por pequeños arbustos, juncos, lúzulas y plantas de hojas anchas y planas en forma de lenguado. A todos los que han visto la flora submarina les ha sorprendido la palidez de sus flores. Si por casualidad aparece una planta con flores vivamente coloreadas, las otras plantas se disponen en círculo a su alrededor, "mirándola fijamente", y con la mirada robanle de su color para sus flores. Llega un momento que, por ejemplo, alrededor de la planta submarina llamada "trifolium purpúreo" todas las plantas tienen flores de un color suave púrpura. Cuando lo logran, se dispersan, y ceden de su color a otras plantas, produciendo lo que Michelet llamó "la primavera submarina". Algunos peces monógamos —por ejemplo, el salmón, que lo es, según Cambassius—, en los días que dura esta primavera gustan de pasear por allí haciéndose reverencias (Le Pe'chn). Según los gaélicos, hay grandes praderas submarinas, en las que han sido vistos peces cérvidos, es decir, poseedores de grandes cornamentas, como suele ocurrir en los ciervos terrestres.

Se han dado varias explicaciones de este hecho. Parece ser que cuando una Florida submarina emerge como isla —las que

se creían islas de la eterna juventud, en cuya colina central manaba la Fons Juventiae, la fuente de la mocedad, porque, efectivamente, al que bebía de su agua se la concedía para siempre—, algunas de las flores de sus plantas se transforman inmediatamente en pájaros. Las plantas mueren, pero los pájaros vuelan y se reproducen como tales, y así se explica que no bien emerge una Florida ya se escuchan cantar en ella las más diversas, silbadoras o flautistas avecillas. Pues lo mismo, ha explicado el canónigo O'Conan, discípulo del cardenal Ussher, acontecerá con las Floridas que se sumergen: las aves cantoras de ellas se transformarán en peces, y lo mismo los ciervos, los que conservarán su cuerna con todos sus candiles. El cardenal Ussher es muy importante en la ciencia cronológica y en el comentario bíblico, pues realizó cálculos que le permitieron afirmar que el mundo fue creado por Dios —Deus creavit coelum et terram— al amanecer del 27 de septiembre del año 4004 antes de Jesucristo.

Parece ser que muchas de las plantas y hierbas terrestres tienen sus correspondientes similares submarinas, excepto la rosa, el muérdago y la melisa. Esta última, melisa o toronjil, era con la que se hacían infusiones para que bebiesen las sibilas antiguas, la de Cumas y la de Delfos, antes de profetizar. Se temía que su presencia en la flora submarina permitiera a las grandes bestias de los abismos, masticándola, conocer el futuro de los humanos, de la Humanidad. Grandes bestias que viven en monarquía absoluta y que tienen jurado odio eterno al hombre.

Finalmente, aunque yo titulo estas notas "Arte de jardines submarinos", ya dije que no es posible sujetarlos a geometría, y más bien son selvas. Esto es debido, en gran parte, a que las plantas submarinas son en su casi totalidad nómadas, algunas con emigraciones comparables a las de algunas de nuestras aves —golondrinas, cigüeñas, etcétera— y otras simplemente vagabundas. Le Pe'chn, que ya he citado más arriba, hablando del salmón monógamo, cree en las propiedades natatorias de las plantas submarinas, lo que equivale, en lo que se refiere a su fisiología, a los movimientos que el viento imprime a las ramas de los arbustos, a las plantas y a las hierbas en tierra.

Me quedaba por decir que se ha creído en la existencia de viñedos submarinos, especialmente en Sicilia. En el siglo XVII, siendo virrey de España en Nápoles el señor duque de Maqueda, teniendo unas fiebres fortuitas y floja la osamenta, le fue recetado vino de unas ciertas viñas submarinas próximas a Palermo. El duque envió criados que buscasen a los vendimiadores submarinos, los cuales, previo pago en oro, cedieron algunas garrafas. El duque curó. El secretario Peña y Solórzano, muy erudito, supo de los vendimiadores de las viñas sumergidas que éstas estaban ciñendo un otero, una vara de distancia entre cepa y cepa y muy limpias, porque había unos peces, como salmonetes, que les comían los caracoles. El vino era tinto. La poda de la viña se hacía espontáneamente, porque cuando se secaban los sarmientos, se desprendían, a lo que contribuía también la fuerza de las corrientes otoñales.

El canónigo O'Conan alabó la perfección de la flora submarina, en la que una planta macho rige a varias plantas hembras, "como el gallo las gallinas en el gallinero".

Cartas al Director

OPINION DE UN OFICIAL DE MAQUINAS SOBRE LAS "PRACTICAS" EN BUQUES NACIONALES

Señor director:

En la página 5 del número 113 de "Hoja del Mar" se publica una información firmada por José Pérez Guerra con el título "Alumnos de Náutica-Decreto, ¿dónde está la razón?", y como en ella no se da respuesta a ese interrogante, desearía que, con la publicación de la presente sección de "Cartas al Director", se cumpliera aquel refrán de "a Dios lo que es de Dios y al César lo que es del César".

Ateniéndonos exclusivamente a los datos facilitados en dicha información, debemos decir lo siguiente:

a) Los alumnos de Náutica **NO TIENEN RAZON**, al decir que la exigencia de cumplir las prácticas en buques nacionales equivalga a prohibir la emigración a los oficiales de la Marina Mercante, ya que éstos, una vez en posesión de cualquiera de sus títulos profesionales, pueden embarcarse sin limitaciones en buques de cualquier bandera, es decir, que pueden emigrar sin limitaciones, una vez hayan terminado totalmente su carrera, si bien es cierto que los alumnos de Náutica **tienen parte de la razón**, si se refieren a las limitaciones impuestas para la obtención de los títulos intermedios.

b) El señor subsecretario de la Marina Mercante también **TIENE RAZON** cuando dice que es lógico que esas titulaciones respondan a enseñanzas, teóricas y prácticas, realizadas en el propio país. Pero también es lógico que esas enseñanzas, teóricas y prácticas, sean impartidas por el organismo encargado de expedir esos títulos, que es quien fija las condiciones y requisitos necesarios para su obtención. Por lo que, dado que las enseñanzas prácticas exigidas no son impartidas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, creemos que el señor subsecretario **NO TIENE RAZON**. Y lo que se pretende con el mencionado Decreto es proporcionar a los armadores y navieros españoles una mano de obra barata, por una parte, y que éstos sigan manteniendo a bordo de sus buques unas condiciones socio-económicas no aceptadas por los titulados que emigran a buques de otras banderas, produciéndose así esa escasez de técnicos calificados en nuestras flotas mercantes y de pesca, que se pretende paliar con dicho Decreto, imponiendo limitaciones a la emigración, excepto a los titulados superiores.

c) El señor subsecretario **TENDRIA RAZON** si la Subsecretaría de la Marina Mercante dispusiera de buques-escuela, como sucede en la mayor parte de los países, para la formación práctica de sus titulados, pero **NO LA TIENE** en cuanto obliga a los aspirantes a los diversos títulos a realizar esas prácticas en barcos de la empresa privada, de carácter exclusivamente comercial, y no educativo, en condiciones socio-económicas inferiores a las que pueden obtener realizándolas en barcos de otras banderas, lo cual, a nuestro modesto entender, no es lógica educativa.

d) En cuanto a la afirmación del señor subsecretario de que la industria naval española no construye barcos buenos para el extranjero y malos para España, sería totalmente cierta si los armadores y navieros españoles no tuviesen prohibido construir sus barcos fuera del país, ya que con esta condición, que los propios armadores y navieros vienen denunciando desde hace años, están obligados a aceptar lo que nuestros constructores navales quieran darles, o no construir barcos.

e) En cuanto a que la ampliación de las atribuciones

no es intrusismo, el señor subsecretario **TIENE RAZON**, ya que no es un intruso el que desempeña las funciones que las disposiciones oficiales vigentes le confieren, aunque en este caso el Decreto sólo haya venido, entre otras cosas, a dar carácter definitivo a una situación que ya estaba establecida, con carácter provisional, desde el año 1963.

f) En lo que respecta a lo dicho por el señor subsecretario, en cuanto a que el Decreto mejora a los titulados por las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, no se lo creen ni estos titulados; véase si no el número 112 de "Hoja del Mar", donde uno de ellos (que, por cierto, podía considerarse intruso al atribuirse un título que no posee, pues al pie de su "Carta al director", y después de su nombre, dice "maquinista naval", y sólo son éstos los titulados por las Escuelas Oficiales de Náutica y no por las de Formación Profesional Náutico-Pesquera, que es donde obtuvo su título de mecánico naval mayor) pone el dedo en la llaga. En efecto, este aumento de atribuciones que se les hace a estos titulados, sólo es una medida más en beneficio de los armadores y navieros españoles, que van a poder cubrir puestos de trabajo hasta ahora desempeñados reglamentariamente por oficiales de la Marina Mercante, con titulados de Formación Profesional, cuyos sueldos y demás condiciones económicas son inferiores. Por otro lado, estos titulados van a ver aumentadas sus responsabilidades, sin beneficio económico alguno, y, lo que es peor, sin estar preparados para ello, ya que su formación no sólo no se aumenta, sino, todo lo contrario, se disminuye, en lo que a formación práctica se refiere.

g) El aumento de atribuciones establecido por dicho Decreto, no sólo no representa una mejora para los titulados de las Escuelas de Formación Profesional, como vemos en el apartado anterior, sino que es un perjuicio para los titulados de las Escuelas Oficiales de Náutica, ya que se reduce sensiblemente el número de puestos de trabajo que, legalmente, tenían establecidos, lo que indudablemente aumentará la emigración de éstos hacia otras banderas.

h) Por último debemos hacer resaltar que esta supuesta mejora para los titulados de Formación Profesional se haya hecho por Decreto, en tanto que los trámites para el reconocimiento por el Ministerio de Educación y Ciencia del nivel superior para los titulados de las Escuelas de Náutica vayan desarrollándose desde 1970, y aún no han llegado a su fin, cuando es un hecho fuera de toda lógica el que los tres títulos de diferente grado, condiciones para su obtención y atribuciones de la carrera de Náutica (oficial de 2.ª clase, oficial de 1.ª clase y capitán o maquinista naval jefe), sean considerados por el Ministerio de Educación y Ciencia como de un solo nivel: el técnico de grado medio. Sin olvidar que para obtener el título máximo de la carrera de Náutica, capitán o maquinista naval jefe, se necesitan más años de formación, teórica y práctica, que para el título superior de cualquier carrera universitaria.

Por lo expuesto, creemos que si no todo, por lo menos parte del interrogante queda resuelto, y que el conflicto es mucho más profundo de lo que parece por la actitud de los alumnos de Náutica y las declaraciones del señor subsecretario. ■ **JOSE LUIS RODRIGUEZ SANCHEZ**. Oficial de máquinas de la Marina Mercante de 1.ª clase. Castellón de la Plana.

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.

FACILITAN BIBLIOGRAFIA SOBRE MODELISMO NAVAL

Señor director:

Contestando a la consulta aparecida en los números 112 y 113 de los señores Carratalá y Aristazabal, relaciono a continuación algunos libros dedicados al modelismo naval, que pueden encontrarse en las buenas librerías:

"Iniciación al Modelismo Naval". M. Sainz Pardo. Ed. Santillana.

"Modelismo Naval". Ed. De Vecchi.

"Modelismo Naval". Julio O. Guillén. Ed. Doncel.

"Modelismo Naval". Luis Segal. Ed. Hobby.

Las dos primeras obras son de pura iniciación. La que figura en tercer lugar es una muy importante aportación de conocimientos para el que se dispone a participar en esta afición. En cuanto al libro de Segal, editado en la Argentina hace ya bastantes años y del que se han hecho varias reediciones, comprende parte de la experiencia de un profesional dedicado a esta interesante actividad.

Hay algún título más, agotado, como uno que publicó la Biblioteca de Camarote de la "Revista General de Marina", en 1953, que es, pese a su reducido tamaño, una obra de importante contenido y trabajos sobre embarcaciones regionales inalcanzables por dicha circunstancia.

Es lástima que no exista en el país una publicación donde los modelistas encuentren un espacio para mostrar sus técnicas de trabajo, sus hallazgos, donde manifestar sus dudas y donde pudiera hallar referencias de nuevas publicaciones de libros y planos, tanto nacionales como extranjeros, de los que existe una extensa relación.

Yo sugiero al señor director que considere esta posibilidad y brinde, por mi parte, lo que sé sobre el tema, para acudir a esa especie de consultorio con orientaciones de tipo bibliográfico o de carácter práctico en el tema de la construcción. ■ **JAVIER PASTOR QUIJADA**. Capitán de Sanidad de la Armada (R.). Palma de Mallorca.

Señor director:

Soy miembro de la Liga Naval Española y por ella asiduo lector de la "Hoja del Mar".

En el número 112, un grupo de lectores se interesaba por tratados de modelismo naval, y como veo que en el 113, que acabo de recibir, hay otro lector que también se interesa por el mismo tema, le detallo a continuación los manuales que conozco sobre el particular.

"Modelismo Naval". Julio O. Guillén. 2.ª edición, 1968. Editorial Doncel. Pérez Ayuso, 20. Madrid-2.

"Modelismo Naval". Marcos Pagani. 1970. Editorial De Vecchi. S. A. Balmes, 247. Barcelona-6.

"Iniciación al Modelismo Naval" (Enciclopedia de las aficiones). 7.ª edición, 1969. Santillana, S. A., de Ediciones. Elfo, 32. Madrid-17.

Los tres tratados son interesantes, pero especialmente el de don Julio O. Guillén, que es el más completo. ■ **JOSE GARCIA**. Madrid.

EL SALMONETE, DELICADEZA SUPREMA Y SENCILLA

Por NESTOR LUJAN

ALGUNOS estudios sostienen que podría cesar totalmente la vida animal en el Mediterráneo dentro de pocos años. Y si no cesar totalmente, al menos si desaparecer para la alimentación humana. Esta noticia puede ser, y posiblemente es, un tanto exagerada, sobre todo en el hecho de ceñirla al fatal plazo de veinte o veinticinco años que los estudios en cuestión ponen como límite. Sin embargo, hemos de reconocer que la flora y la fauna del Mediterráneo están sufriendo unos ataques perversos y combinados de una tremenda fuerza exterminadora. Por lo menos así sucede en nuestras costas, según hemos podido conocer por directa y recentísima experiencia. Amén de todos los detritus, de la enorme cantidad de suciedades que inficionan nuestro litoral, la agresiva obra humana es deliberada y sistemática. Añadamos de paso que la veda animal en el Mediterráneo siempre fue restringida y aristocrática comparada con los mares del Norte europeo. En el Mediterráneo, los peces siempre fueron más escasos, aunque de mejor calidad. Por esta razón los pueblos de las riberas de nuestro mar jamás fueron comedores de pescado, como lo han sido ingleses, alemanes y escandinavos.

Contra lo que se pueda creer, estos países ribereños del mar clásico no fueron demasiado aficionados a alimentarse con los productos de su mar. Si hemos de acudir a la literatura más antigua, la de los griegos homéricos, para Homero el pescado era un alimento detestable. Jamás se come pescado en los banquetes homéricos. Hesíodo tampoco habla del pescado como alimento humano. Los marineros que se reclutan entre la clase de los guerreros, los que se dedican al comercio o los que ejercen un poco la provechosa piratería lo menosprecian y desdennan. Es un alimento de miseria. Cuando Ulises es retenido durante todo un mes por los vientos contrarios en la isla del Sol, empieza por consumir todas las provisiones de a bordo, constituidas esencialmente por reservas de harina. Tan sólo cuando el hambre les tortura se resignan a pescar con anzuelo y a abatir las aves marinas.

Cierto es que en la misma Odisea aparecen alusiones a la pesca del atún, el único gran pez que clásica y masivamente acudió a nuestro mar —que llega al mar en la primavera procedente del Atlántico—. La extraña ruta seguida en el Mediterráneo por el atún, primeramente por las costas africanas y asiáticas, y luego, de regreso, por la europea, ha sido explicada por aquel escritor romano tan divertido, Plinio el Viejo, quien afirmaba seriamente que el ojo derecho del atún es mucho más potente que el izquierdo, y de ahí que el pez navegara siempre con la vista fija en las amenazantes costas y las playas.

Aristóteles, en su *Historia Natural*, enumera ciento diez especies de peces marinos. Los autores del siglo XVI no conocían muchas más —apenas ciento cincuenta—. Entre las especies identificadas están, además del atún, la anchoa, la sardina, el mujol, el salmonete, el rodaballo, el congrio, la anguila y el esturión, que los griegos repugnaban comerlo porque lo consideraban antropófago. También creía Aristóteles, y luego lo repi-

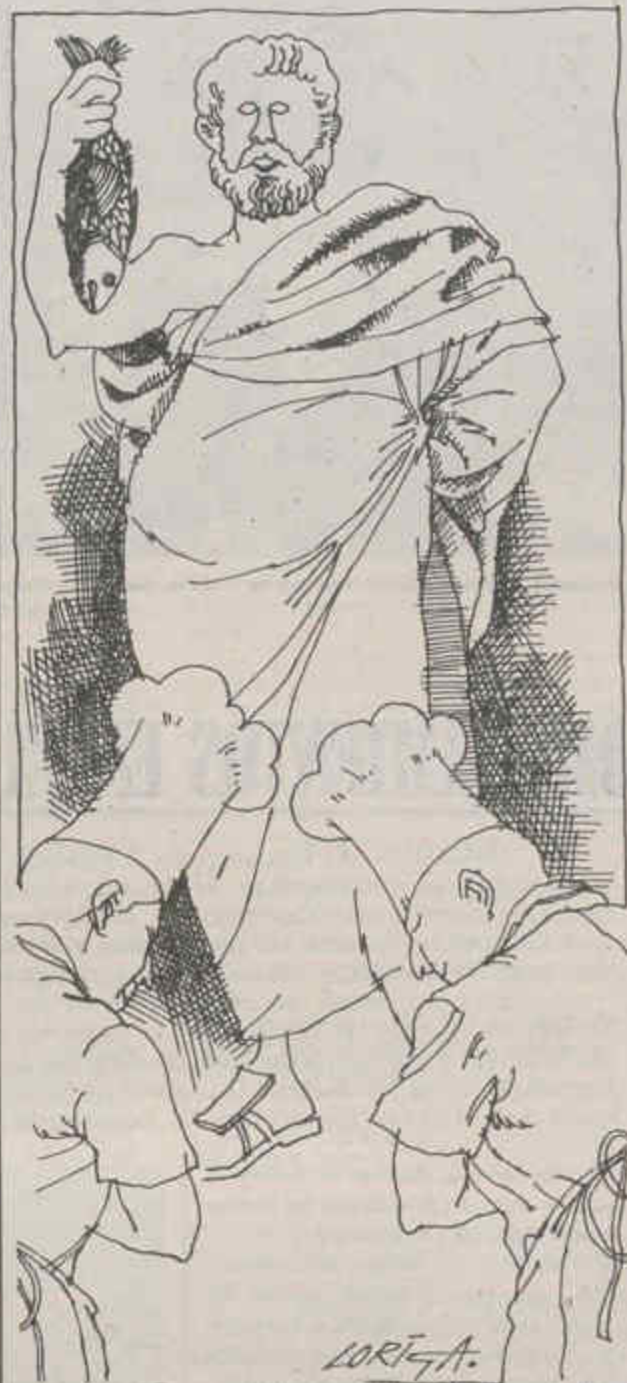
ten varios autores, que el salmonete comía carne de cadáveres ahogados.

Evidentemente, el salmonete es un pez voraz, ávido y poco exigente en su alimentación, codicioso y cruel. Pero fue uno de los bocados más apreciados en el Mediterráneo.

De él vamos a hablar como uno de los representantes de mis pescados mediterráneos. Diversas poblaciones de la Costa Brava disputan la primacía en cuanto a la calidad de sus salmonetes. Pero no hemos de ser "chauvinistas": el mejor salmonete del mundo, y estamos dispuestos a defenderlo a pie y a caballo, con lanza, espada y daga, es el que se pesca en las islas griegas. Si caen ustedes por Atenas, vayan al restaurante del hotel de Inglaterra, donde ya estuvo el vizconde de Chateaubriand, que era hombre de paladar sensible, y pidan un salmonete son unas gotas de aceite del Peloponeso. Les costará caro, pues se vende a tanto el gramo... Pero si lo hacen así, ustedes sabrán cortar por lo sano la disputa sobre si son mejores los salmonetes en Blanes, en Cadaqués, en Tossa o en Lloret. Aunque en estos lugares sean, repetimos, excelentísimos.

Precisamente de la Grecia a partir del siglo de Pericles nos vienen las grandes noticias sobre el salmonete. Fue posiblemente el pescado más apreciado por el cocinero Arkestratos, de cuya obra sólo queda un fragmento que es precisamente el elogio de ciertos pescados. Entre ellos está el salmonete con su suntuoso ropaje bermejo y su carne blanca y dura. La cocina romana, que llegó a los mayores refinamientos, que hoy se nos antojan excesivos y algunos de ellos de gusto pervertido, supo tratar al salmonete con la sencillez que debía. Se aquilataba mucho la frescura del pescado y los patricios, generosos y dilapidadores, los conservaban vivos en acuarios llenos de agua de mar. Los sacaban con una red y los invitados los veían morir, con crueldad golosa, viendo las coloraciones delicadas matizadísimas y fastuosas que sus escamas adquirían en la breve agonía. Luego los llevaban a la parrilla y se servían rápidamente. Así los comemos hoy todavía, porque poco se ha inventado en este aspecto.

El plato más complejo lo inventó el cocinero Marco Gavio Apicio, que dejó un libro de cocina, felizmente descubierto en el siglo XV, que nos da idea de las recetas romanas. En una de ellas acompaña el salmonete con una salsa elaborada con los propios higados del animal, que son tan sabrosos como los de la oca o el pato. Esta salsa, entre otros países, la ha heredado Provenza, el mejor restaurante de Marsella en lo que va de siglo, desgraciadamente ya desaparecido, la Brasserie de Verdun; se immortalizó sirviéndose con esta "sauce au foie" que era antigua y acreditada. El gran escritor Charles Maurras explicaba que su más remoto recuerdo gastronómico le venía de la edad de cuatro años: en casa de un pescador de Provenza le habían servido unos inolvidables salmonetes con unos cuadraditos de pan frito con esta salsa de higados. Además de esta fortuna suprema, el salmonete admite la fritura cuando su tamaño no lo hace apto para la parrilla. Y escribo admite, cuando debería decir exige, según los cánones más



estrictos. Luego queda la maravilla del salmonete "po-ché" que la tiene Francia. Y el salmonete entero, sin vaciar, a la brasa y con una ramita de hinojo es la manera de hacerlo más indiscutible de la costa catalana.

Los vinos son los que convienen al Mediterráneo. El salmonete en la antigua Grecia se acompañaba con vinos resinados. Todavía hoy lo he tomado yo así. El salmonete, el aceite, el sabor del vino y el perfume de resina ligan para nuestro gusto de una manera impresionante, inolvidable. Aconsejamos sólo el vino resinado blanco, porque el otro tiene un gusto más acentuado. Este vino se confecciona introduciendo, antes de la fermentación una bola de resina dentro del tonel, y allí se mantiene durante cuarenta días. El arte de resinar los vinos se remonta a la antigüedad clásica. Existe un fresco muy antiguo que presenta la escena de un esclavo untando de pez hirviendo el interior de una jarra de vino. Más tarde se sustituyó esta pez por resina. Posiblemente tiene un origen higiénico, pues era para desinfectar las posibles malignidades del mosto. Sea como fuere, el vino resinado es corriente en Grecia, muy agradable al paladar que guste de la aventura de nuevos sabores. Yo lo recomiendo: tiene el aroma perfumado de los pinares, el aire marino, mediterráneo, algo agreste, pero muy nuestro. A quien no le agrada, no intente rebajarlo con agua: este crimen irá acompañado del consiguiente castigo, pues el vino quedará más flojo y el sabor de resina continuará penetrante, inmutable.

Nos hemos detenido en el vino clásico del salmonete griego que sólo puede conocerse en Grecia, ya que el vino resinado soporta mal el viaje. Pero a nadie se le puede ocultar que convienen al salmonete los blancos italianos, los franceses, sobre todo de la costa de la soleada Provenza; los claros riojas y los vinos blancos catalanes y valencianos, entre otros. Siempre secos, dorados, soleados y resplandecientes. ■ N. L.



Don Fernando Suárez González, ministro de Trabajo, durante el discurso que pronunció en el acto de toma de posesión de los altos cargos de su Departamento.

DON RAFAEL MARTINEZ EMPERADOR,

director general de la Seguridad Social.

DON RAFAEL DE LUXAN GARCIA,

director general de Trabajo.

DON MANUEL GALEA GARCIA,

director general de Empleo y de Promoción Social.

DON PEDRO GARCIA DE LEANIZ,

director general de Servicios Sociales.

DON EFREN BORRAJO DACRUZ,

director del Instituto de Estudios Laborales y de Seguridad Social.

NOMBRAMIENTOS EN EL MINISTERIO DE TRABAJO

MADRID.—El Consejo de Ministros, en su sesión celebrada el viernes 21 de marzo, acordó diversos nombramientos, entre los que destacamos aquí los efectuados en el Ministerio de Trabajo, por ser quizá los que más afectan a los trabajadores del mar. Por estos acuerdos del Consejo se designaron nuevos directores generales de la Seguridad Social y Trabajo, se refundieron en una sola Dirección General las de Empleo y Promoción Social y se crearon la Dirección General de Servicios Sociales y la Dirección del Instituto de Estudios Laborales y de Seguridad Social.

En otro orden de cosas, hemos de resaltar asimismo el nombramiento por el Jefe Nacional de vicesecretario general del Movimiento, que ha recaído en la persona de don Adolfo Suárez González, quien actualmente desempeñaba el cargo de presidente de la Entur y con anterioridad fue director general de Radiodifusión y Televisión, gobernador civil de Segovia y director de Televisión Española. El señor Suárez González es funcionario del cuerpo técnico (en situación de excedencia) del Instituto Social de la Marina, al igual que el señor Luxán García, nombrado director general de Trabajo.

EN el Ministerio de Trabajo se celebró el acto de toma de posesión de los nuevos altos cargos del Departamento.

Con el ministro de Trabajo, señor Suárez González, estuvieron presentes, además de altos cargos de su Departamento, el vicesecretario general del Movimiento, subsecretarios de Industria, Turismo y de la Presidencia, secretario general de la Organización Sindical y otras personalidades.

PALABRAS DE LOS SEÑORES DE LA MATA Y LUXAN

Después de jurar sus cargos los nuevos altos mandos habló, en nombre de los salientes, el señor De la Mata Gorostizabal. Tuvo palabras de recuerdo para quienes con él compartieron la tarea ministerial, y otras dedicadas al anterior ministro, señor De la Fuente, destacando su figura humana y política. "Mi esperanza está en todos vosotros y, particularmente, en el ministro, que afronta desde el Gobierno la difícil tarea de la política social".

En nombre de los que habían tomado posesión habló el nuevo director general de Trabajo, señor Luxán. Palabras de afecto para los que cesaban, gratitud por la confianza que en los nuevos altos cargos se ponía y ofrecimiento al ministro de leal colaboración.

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

Cerró el acto el ministro de Trabajo, señor Suárez González. Su discurso es su programa de actuación en el Ministerio. Entre otras cosas, dijo: "Las cuestiones que inquietan y preocupan inicialmente al nuevo ministro de Trabajo son la lucha a fondo contra el desempleo, la potenciación y desarrollo de los servicios sociales, la defensa del valor adquisitivo del salario, la absoluta racionalización de todos los medios que están al servicio de la

ACTO DE TOMA DE POSESION
"NOS CORRESPONDE IMPRIMIR UNA TONICA DE PERFECCIONAMIENTO, ECONOMIA Y HUMANIZACION EN MATERIA DE SEGURIDAD SOCIAL"
(DON FERNANDO SUAREZ, EN SU DISCURSO)

política social para lograr la mayor economía y la mayor eficacia, la integración de esa política social en el marco de la completa política nacional y la definición, mediante estudios reposados y serenos, de las líneas de pensamiento que han de orientar nuestras tareas, nuestras acciones y nuestra legislación para servir con la mayor fidelidad a las exigencias y necesidades de una sociedad nueva, que, por haber ganado ya la batalla al subdesarrollo, aspira legítimamente a homologar sus formas de vida con las de los países más civilizados y más cultos del continente.

GARANTIZAR EL EMPLEO

"Nuestra tarea más apremiante es la de garantizar con todos los medios a nuestro alcance la obtención y la conservación de un digno puesto de trabajo. El pleno y mejor empleo de todos y cada uno de los españoles es el presupuesto básico no sólo del desarrollo económico, sino también de un orden político y social estable. Y porque el Estado está obligado a garantizar un empleo nos hemos sentido obligados a remover todos los obstáculos y frenos que venían dificultando una acción absolutamente enérgica y eficaz. La dispersión de las entidades con competencia en la materia provocaba una pluralidad en la gestión que tenía

múltiples inconvenientes. Tratamos de evitar la dispersión, de organizar con criterios unitarios las múltiples acciones que confluyen en el proceso de extraer la máxima rentabilidad de los medios que están a disposición de cada organismo y, en definitiva, de facilitar rápidamente un trabajo a quien no lo tiene, impidiendo también los fraudes y abusos a que la falta de coordinación se presta.

"La creación de la Dirección General de Servicios Sociales es el exponente de nuestro deseo de que el Ministerio de Trabajo de los años ochenta constituya un enérgico instrumento del Estado para la socialización del bienestar".

DEFENDER EL VALOR ADQUISITIVO DEL SALARIO

"Nuestra preocupación por defender el valor adquisitivo de los salarios. Quiero y debo declarar que en la fijación del salario mínimo el Gobierno entero —y no sólo el ministro de Trabajo— analizó con toda ponderación la necesidad de elevar en el más alto grado posible la retribución de los sectores laborales con menos ingresos. Sé bien que la cifra de 280 pesetas no me permite expansiones triunfalistas. Pero la exquisita ponderación con que el Gobierno analizó todas y cada una de las circunstancias

confluentes, para llegar a un porcentaje de elevación que no se había alcanzado nunca, tiene que estar acompañado del compromiso de mantener por todos los medios el nivel de los precios y de actuar eficazmente sobre las rentas más elevadas, para que la época de austeridad que se avecina sea testimonio de solidaridad, por el mayor sacrificio de los que más tienen".

SEGURIDAD SOCIAL

"Y a la vez, el Gobierno ha cumplido el mandato legal de implantar definitivamente la cotización por salarios reales, de fijar una cuota única, y de elevar el tope máximo de cotización, que ha pasado de 28.000 a 42.000 pesetas. Se va a iniciar así en la Seguridad Social española la etapa, tanto tiempo deseada y por la que tanto han luchado mis antecesores, de adecuar las prestaciones sustitutorias del salario a la realidad del salario mismo. Y puesto que el logro es el producto de afanes anteriores, creo que nos corresponde ahora, en materia de Seguridad Social, imprimir una tónica de perfeccionamiento, de economía y de humanización, que complete y consolide cuanto tenemos, y que tienda a eliminar los defectos que inevitablemente se observan cuando algo crece con tanta rapidez en tan pocos años.

"Al hablar de la Seguridad Social, tengo que aludir al proyecto de Ley General presupuestaria, que el Gobierno ha remitido a las Cortes; se trata de que las Cortes mismas conozcan todas las cifras del sector público, al que, desde luego, pertenece la Seguridad Social, y por parte del Ministerio de Trabajo, ni hay ahora ni ha habido antes obstáculo alguno que se opusiera a este objetivo".

CRECIMIENTO Y CAMBIO

Hizo después una semblanza de los nuevos altos cargos, así como de los que cesaban. Rogó a todos que no confundamos jamás con-

(Pasa a la pág. 8)

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 Equizabal 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. Cautá: 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 Alborno. 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. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Angel Sánchez Harguindéy.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harguindéy.

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

Una sugerencia

LA PESCA, DENTRO DEL F. O. R. P. P. A.

UN Decreto publicado en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado 18 de marzo señala los medios de actuación del FORPPA, que es organismo de participación de los sectores interesados en la política de ordenación y regulación de las producciones y de los precios de los productos agrarios.

Leyendo este Decreto nos venía inmediatamente al pensamiento la idea de que el mismo organismo, u otro similar, serían idóneos para la pesca. Es más: bastaba el simplísimo ejercicio mental de sustituir la palabra "agrario", cada vez que ésta aparece en el Decreto, por "pesca", y todo resultaba fluido, coherente, maravillosamente encajado para allegar soluciones a los problemas más inmediatos que tiene el sector pesquero.

No es original la idea. Más de una vez, voces representativas han pedido "otro" FORPPA para la pesca. Pero adelantémonos a decir que quizá ni eso fuera necesario. El mismo FORPPA ya existente sería adecuado con sólo sumar al sector primario que atiende, la agricultura, el asimismo sector primario de la pesca.

Con relativa independencia de los problemas básicos de la industria pesquera, como son la pobreza de nuestras aguas litorales, la lejanía de los caladeros más ricos, la extensión de aguas jurisdiccionales que limita nuestra presencia o nuestras capturas en esos caladeros, la necesaria reconversión de la flota, la mejorable situación laboral de las tripulaciones, etcétera, una de las cuestiones más acuciantes del sector es la correcta comercialización del producto.

El sistema con que se efectúa la primera venta es tan arcaico, que extraña sobre manera su pervivencia. Se hace la venta a la baja, de tal manera que los costes de producción no pueden repercutirse en el precio. Luego, esa repercusión ya se verifica en toda la cadena que lleva de mano en mano las especies al consumidor. El transportista repercutirá en "su" precio la subida del combustible (pongamos por caso); el intermediario, el coste de la mano de obra; el pescadero, cuanto pagó por recibir la mercancía, más impuestos, salarios y márgenes comerciales. Pero el pescador sólo recibe un dinero que fluctúa según la demanda que de sus capturas haya en aquel momento en lonja.

A tales extremos llega esta venta a la baja, que no es raro se deprecie la mercan-

cía a unos límites en que la operación no es en absoluto remunerativa para los productores, y el pescado vuelve al mar. Noticias de sardinas, de chicharros, etcétera, arrojadlos al agua en el Cantábrico porque su precio no era en absoluto compensatorio, las hemos estado recibiendo con cierta reiteración estos últimos meses.

Lo cierto es que mientras los costos suben, los precios bajan. Algo incongruente de verdad. Los bacaladeros llegaron de los bancos de Terranova con capturas por volumen de bastantes miles de toneladas, que tuvieron que almacenarse porque su tamaño y precio no convenían al mercado interior. Mientras tanto se importaba bacalao de Noruega, de Islandia, de Dinamarca, de tamaño apropiado, sí, pero en el fondo perjudicando gravemente a una flota que había hecho cuantiosas inversiones ya en dinero (lo cual es obvio), sino también en esfuerzo y en impagables aportaciones humanas.

Los precios del bonito —decíamos en anterior edición de "Hoja del Mar"— remiten, porque la infraestructura actual no permite el almacenamiento en grandes "stocks" para regularlos. Algo semejante ocurre con las capturas de anchoas...

No cabe la menor duda que el problema es de solución no fácil, quizá tampoco inmediata, porque en poco tiempo ha habido que atender a numerosos frentes, la mayor parte de los cuales están incidiendo negativamente sobre el normal desenvolvimiento del sector. Los citábamos antes. Pero tampoco cabe duda que la adopción de medidas es urgente, pues un amplísimo colectivo —el bien común, en definitiva— precisa que el rendimiento por pescador y por tonelada, lejos de acortarse, como está sucediendo, vaya aumentando progresivamente. Porque tenemos flota y tenemos profesionales de la mar en número y calidad perfectamente comparables con los mejores del mundo, y además, el país necesita de ellos tanto por sus imprescindibles aportaciones a la dieta alimentaria de los ciudadanos como por el importante renglón que cubre en la economía nacional.

Sugerimos la inclusión de la pesca en los mecanismos del FORPPA por cuanto aquel sector es primario como el agrícola, y de muy similares características. He aquí los fines primordiales de este organismo, que claramente interesan a la industria pesquera y cuya aplicación a la misma solamente podría tener efectos beneficiosos:

PROPONER AL GOBIERNO

1. Los precios, ya sean indicativos o de garantía a la producción o al consumo, teniendo en cuenta la defensa del poder adquisitivo del consumidor y la actividad y el interés social de las actividades productivas.

2. El régimen de industrialización y comercialización hasta el mercado mayorista de los productos agrarios (digamos, a nuestra sugerencia, pesqueros) y sus derivados.

3. La actuación de los mercados agrarios (digamos pesqueros) con el fin de lograr su equilibrio, transparencia y fluidez mediante la realización de operaciones que consistan, fundamentalmente, en la compra, almacenamiento y financiación de productos agrarios (digamos pesqueros) para su venta en mercados interiores o para su exportación.

4. Las medidas que puedan armonizar la reestructuración de las empresas para conseguir el objetivo común de ordenación de las producciones y reducción de los costos.

5. La adopción de los regímenes de comercio exterior de productos agrarios (digamos pesqueros) y derivados.

ASIMISMO SON FINES

DEL F. O. R. P. P. A.

1. La promoción, constitución y orientación de la actividad de entidades o asociaciones de carácter sindical que pueden colaborar con este organismo.

2. La orientación o promoción de las inversiones necesarias en el sector agrario (digamos pesquero) para adaptar la producción a la evolución previsible de la demanda.

Como decíamos más arriba, la actividad pesquera creemos que encaja perfectamente en la misión del organismo, y que además nunca podría estorbar —antes al contrario— sus presentes cometidos de apoyo a la agricultura. Esta es la sugerencia que hacemos hoy "a quien corresponda", sin otro ánimo que el de apoyar, en la medida de nuestras posibilidades, a cuantos de una u otra forma están tratando de dar cauce y horizontes al sector pesquero, que tiene auténtica categoría y efectivos, y que está en crisis, porque, sin duda, podrían aprovecharse mejor. ■

EL EDITOR.

EN ESTE NUMERO

Págs.	Págs.
La mar y los sellos	2
Rosa de los vientos: Arte de jardines submarinos, por Alvaro Cunqueiro	3
Cartas al director	4
Con sabor y acento, por Néstor Luján	5
Información general	6
Editorial: La pesca en el FORPPA	7
Crónicas nacionales	13
Investigación, ciencia y técnica	19
Sucesos	30
Salud a bordo	33
Crónicas internacionales	35
Libros-Modas	41
El tiempo en la mar	42
Color: La marcha hacia el Oeste	44

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

NUEVOS CARGOS



DON RAFAEL MARTINEZ EMPERADOR

**DIRECTOR GENERAL
DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

Nació en Madrid el 22 de abril de 1928. Ingresó en la carrera judicial en el año 1953, y fue promovido a la categoría de magistrado en 1967. Nombrado magistrado de Trabajo en 1964, es en la actualidad titular de la Magistratura número 15 de las de Madrid. Ha sido profesor de la Escuela de Prácticas jurídica para cursos de Seguridad Social, así como profesor auxiliar de la Cátedra de Derecho de Trabajo en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense. Se halla en posesión del diploma de especialista en organización y método desde 1964. En enero de 1970 fue nombrado subdelegado general de Administración del Instituto Nacional de Previsión, cuyo cargo desempeñó hasta junio de 1973, fecha en que fue designado director general de Trabajo, cargo que ocupaba en la actualidad.



DON RAFAEL DE LUXAN GARCIA

**DIRECTOR GENERAL
DE TRABAJO**

Nació en 1920. Es licenciado en Derecho por la Universidad Central y pertenece al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo. Ocupa actualmente el cargo de jefe de la Inspección Central de Trabajo. En 1946 ingresó, por oposición, en la escala técnico-administrativa del Instituto Social de la Marina, y en 1947, también por oposición, en la escala técnica del Cuerpo Nacional de la Inspección del Trabajo. En 1967 fue designado delegado provincial de Trabajo de Vizcaya hasta julio de 1973, en que se le nombró jefe de la Inspección Central de Trabajo. Es ex cautivo, ex combatiente y alférez provisional de Infantería, y prestó servicio en el Ejército hasta 1945.



DON MANUEL GALEA GARCIA

**DIRECTOR GENERAL DE EMPLEO
Y PROMOCION SOCIAL**

Nació en Badajoz en 1930. En la Universidad de Madrid hizo la licenciatura de Derecho y fue profesor ayudante en la Cátedra de Derecho Político. Participó activamente en el Sindicato Español Universitario (SEU), llegando a ser presidente de su Consejo Nacional. En 1966 fue designado director del Colegio Mayor José Antonio. En el campo profesional ha venido ejerciendo su actividad en empresas privadas como directivo, consejero y presidente.



**DON PEDRO GARCIA
DE LEANIZ Y DE LA TORRE**

**DIRECTOR GENERAL
DE SERVICIOS SOCIALES**

Nació en Madrid el 21 de enero de 1932. Licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, ingresó por oposición en el Cuerpo de Abogados del Estado, en el que ha prestado sus servicios en las abogacías del Estado de Albacete y Cuenca y en la Asesoría Jurídica del Ministerio de Trabajo. En 1970 fue designado por el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, director de su Gabinete Técnico, puesto que ha desempeñado hasta ahora.

DISCURSO DEL MINISTRO

(Viene de la pág. 6)

tinuidad con rutina. Tenemos que asumir plenamente la conciencia de que en el último decenio España ha experimentado una muy fuerte transformación, un crecimiento económico sin precedentes, con grandes cambios en el plano técnico, en los métodos de trabajo y en las propias estructuras de producción. Nuestro deber más radical consiste en someter ese crecimiento a planificación, pero no sólo para que la economía se desarrolle más y más, sino para que el crecimiento vaya acompañado de ese progreso social.

No tenemos derecho a dormir tranquilos si el objetivo económico del crecimiento no va acompañado del objetivo social de la mejor distribución. Las apelaciones a la solidaridad para el aumento de nuestra riqueza carecen de sentido si no hay también solidaridad en el reparto de la misma. Por eso debemos tener muy claro que al crecer es forzoso cambiar, y que el crecimiento y el cambio van a ser el signo de la España de los próximos años. Ese proceso no va a frenarlo nadie y tenemos que encauzarlo entre todos, porque a todos nos importa corregir la desigualdad, garantizar la participación, preservar la dignidad humana de cualquier atentado contra ella y hacer que crezca equilibrada y compensadamente el bienestar, la libertad y la justicia.



DON EFREN BORRAJO DACRUZ

**DIRECTOR DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS
LABORALES Y DE SEGURIDAD SOCIAL**

Nació en Junquera de Ambas (Orense) en 1928. Licenciado en Derecho con premio extraordinario. Premio Nacional Fin de Carrera y Víctor de Oro del SEU al mérito profesional. Es graduado social. Catedrático de Derecho del Trabajo en la Universidad de Valencia, decano de dicha Facultad y fundador y primer decano de la de Económicas. En 1967 obtuvo la cátedra de Política Social y Derecho del Trabajo en la Universidad de Madrid. Nombrado en 1969 director general de Promoción Social, contribuyó a la fundación de nueve Universidades Laborales y a que el PPO pasase a formar de 90.000 trabajadores al año a más de 215.000. Actuó de asesor de las Cortes en la Ley General de Cooperativas.

DON ADOLFO SUAREZ, vicesecretario general del Movimiento.

Nació en Cebreros (Ávila), el 25 de septiembre de 1932. Cursó estudios de Derecho en la Universidad de Salamanca, licenciándose en la de Madrid, donde obtuvo el doctorado con la calificación de sobresaliente en todas las asignaturas. En 1958 pasó a prestar servicios en la Delegación Nacional de Provincias, fue jefe del Gabinete Técnico de la Vicesecretaría General del Movimiento, director jurídico de la Delegación Nacional de Juventudes y jefe de la Inspección Central de Planes Provinciales de la Presidencia del Gobierno. Posteriormente desempeñó el cargo de director de TVE. En 1968 fue nombrado gobernador civil de Segovia, y en 1969 pasó a ocupar la Dirección General de Radiodifusión y Televisión. En la actualidad era presidente de Entursa. Abogado del Colegio de Madrid, el señor Suárez es funcionario (excedente) del cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina.



EL CONSEJO GENERAL DEL I.S.M., CON EL MINISTRO DE TRABAJO

MADRID.—El ministro de Trabajo, don Fernando Suárez González, recibió en su despacho oficial al Consejo General del Instituto Social de la Marina.

El presidente de este organismo, almirante don Jesús Fontán Lobé, pronunció unas palabras en las que manifestó los propósitos de colaboración de todos los miembros del Consejo, y expresó la firme lealtad de los mismos hacia la persona del ministro.

El señor Suárez, que departió ampliamente con los señores conserjes sobre la problemática actual de los trabajadores del mar, puso de manifiesto la necesidad de potenciar al máximo todas las vías de promoción del colectivo que forman parte del campo de actuación que abarca el Ministerio de Trabajo, para lo cual habrá que realizar la tarea con renovadas ilusiones.

RUEDAS DE PRENSA EN MADRID, CONVOCADAS POR LOS DOS FRENTES DE LA POLEMICA

EN BUQUES

PRACTICAS NACIONALES

POSICION DE LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—"Las medidas que nosotros podamos tomar estarán siempre fundadas en la filosofía de conseguir lo mejor para los alumnos. Pero, indudablemente, el primer paso debe consistir en la entrada en clase de éstos y, después, podremos hablar cuanto sea necesario", ha manifestado el almirante Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante, en relación con el paro en que se mantienen la casi totalidad de los dos mil quinientos alumnos de las cinco Escuelas Oficiales de la Marina Mercante, además de los alumnos libres y los de las cinco escuelas reconocidas.

La inasistencia a clase de los alumnos, como muestra de desacuerdo con el Decreto que fija las titulaciones profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca —según explicó el almirante Amador Franco en el curso de la reunión que sostuvo con los informadores para tratar de este tema—, se inició en la escuela de Bilbao a mediados del mes pasado, ampliándose posteriormente el paro a las escuelas de La Coruña, Barcelona, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife.

PARTICIPACION

Uno de los razonamientos que exponen los alumnos en cuanto a su desacuerdo con el citado Decreto, el cual entrará en vigor el próximo mes de septiembre, y del que se excluyen a los actuales titulados y los que en la actualidad han alcanzado la categoría de alumnos, una vez superados los dos años de estudiantes, estriba en la supuesta falta de participación de los mismos en la elaboración del Decreto.

En este sentido, el almirante Amador Franco explicó que su elaboración pasó por una fase intermedia de estudio por parte de la Junta de Enseñanzas Nauticas y de Formación Profesional Náutico-Pesqueras.

En cuanto a la supuesta imposibilidad de emigración al extranjero por parte de los marinos mercantes que deseen realizar sus prácticas en otros países, la Administración considera lógico que si el título que se expende tras los estudios es un título nacional, las prácticas deberán ser realizadas en buques de pabellón español, como así establece el Decreto, cifrando la duración de éstas en doscientos cincuenta días de mar para los títulos de piloto u oficial de máquinas de primera, y de trescientos días —es decir, el 50 por 100 del total de prácticas que se exigen para estas categorías—, a los títulos de capitán o maquinista naval jefe.

Acerca del pretendido exceso de profesionales de la Marina Mercante, otro de los argumentos que aducen los alumnos en paro, explicó el almirante Amador Franco que en estos momentos son 622 los puestos inferiores vacantes en la flota mercante por falta de titulados oficiales.

Señaló así mismo que la formación de un marino mercante les cuesta a los españoles un millón de pesetas, y que no es justo que esta inversión en lugar de favorecer a nuestra flota favorezca a las extranjeras. ■ C.F.R.

UN MILLON DE PESETAS CUESTA A LOS ESPAÑOLES LA FORMACION DE CADA MARINO MERCANTE.

A NADIE SE IMPIDE EL DERECHO A EMIGRAR: SOLO SE EXIGE UN PERIODO DE PRACTICAS EN NUESTRA FLOTA. PUESTO QUE EL TITULO QUE SE CONCEDE ES NACIONAL.

CON LAS NUEVAS MEDIDAS NO HAY PELIGRO DE PARO PARA LOS QUE QUIERAN TITULARSE, PUES EN LA FLOTA MERCANTE HAY 622 PUESTOS VACANTES.

ARGUMENTOS DE UNA REPRESENTACION DE LOS ALUMNOS

SOLO DURANTE 1973 LOS MARINOS ESPAÑOLES EMBARCADOS EN BUQUES EXTRANJEROS ENVIARON 13.500 MILLONES DE PESETAS EN DIVISAS.

PRECISAMENTE ESTOS DE LAS PRACTICAS SON LOS AÑOS EN QUE SE TIENE IMPETU PARA EMBARCARSE EN EL EXTRANJERO, A DONDE NO SE VA POR GUSTO, SINO PORQUE LOS SUELDOS SON MAS ELEVADOS.

LA CONSECUENCIA DE LAS NUEVAS MEDIDAS SERA IDEAL PARA LOS ARMADORES.

A los pocos días de celebrada la rueda de prensa del almirante Amador para dar cuenta del porque del Decreto 2.596/74 y, en general, informar sobre la situación actual de la problemática de la Marina Mercante, se reunieron en Madrid una serie de representantes de las Escuelas de Náutica en paro, cinco centros en total, para intentar ser recibidos por las autoridades pertinentes. De igual modo informaron, desde su perspectiva, sobre aquellos aspectos más conflictivos y que, en definitiva, motivaron la reacción de los estudiantes.

El Decreto del Ministerio de Comercio por el que se obliga a efectuar las prácticas en buques nacionales por un total de quinientos cincuenta días, dicen los estudiantes, a quienes más favorece es a los armadores, porque si hasta la fecha había una escasez de mano de obra cualificada —léase oficial—, a partir del Decreto tendrán donde elegir. Alegan que los oficiales que emigraban a buques extranjeros no lo hacían por gusto, sino porque percibían a cambio unos sueldos más elevados, siendo similar el trabajo. De otra parte señalaron que quinientos cincuenta días pueden llegar a ser dos o tres años, precisamente aquellos en los que se tiene más ímpetu y decisión para enrolarse en buques de otras nacionalidades. Tras dos o tres años resultará muy difícil abandonar el tipo de vida que se acepta inicialmente, por lo que los armadores continuarán teniendo un exceso de mano de obra cualificada a su disposición. Los temores principales de los alumnos son que al haber más oferta que demanda de puestos de trabajo, la remuneración sea igual o más baja que la actual.

Hicieron referencia a la frase del almirante por la que se afirmaba que un marino mercante costaba a todos los españoles del orden del millón de pesetas (su formación profesional, se entiende). Para contrarrestar dicha información, señalaron un estudio económico realizado en Bilbao por el que se apuntaba el dato de 13.500 millones de pesetas como cifra total enviada en divisas por los oficiales y marinería española embarcada en buques extranjeros durante 1973. Es decir, que si el turismo era la principal fuente de divisas, las remesas de los emigrantes era la segunda, y dentro de ésta, la enviada por los hombres del mar era una parte importante.

Explicaron también que si a partir de ahora todos los que pretendan titularse tienen que realizar las prácticas en buques españoles, existiría un serio problema de paro, pues, como señaló el almirante Amador, los puestos de trabajo actuales son 622, y en cambio el número de aspirantes a oficiales matriculados anualmente en las Escuelas de Náutica es de 950.

Los estudiantes expusieron sus razones, que, por supuesto, no deben ser despreciadas, ya que encierran una postura, discutible o no, pero siempre respetable. ■ A. S. H.

A. N. E. P. A.: COLOQUIO SOBRE PROBLEMAS DEL MAR FALTAN VOCACIONES MARINERAS

PERO SUBE EL TRAFICO MARITIMO

"Tienes toda la razón, Pepe", comentó don Agustín de Bárcena, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, a una pregunta del señor González Sama sobre el porque se permitía arrasar el banco pesquero canario sahariano a buques de flotas extranjeras, mientras nuestros barcos eran apresados constantemente por otros países.

El diálogo tuvo lugar durante el coloquio del acto organizado por la Agrupación Nacional de Estudios de Problemas Actuales (ANEPA), y que bajo el título de "Los problemas del mar" se celebró en Madrid el pasado 6 de marzo. ANEPA convoca periódicamente mesas redondas en las que se debaten temas de interés nacional, lo

(Pasa a la pág. 10)



Mesa del coloquio organizado por ANEPA sobre los problemas del mar, que presidió el almirante Mariel, marqués de San Fernando, presidente de la Liga Naval.



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)

COLOQUIO DE A. N. E. P. A.

LA PESCA, UNA ACTIVIDAD DESCONOCIDA

(Viene de la pág. 9)

que les permite auscultar el sentir de diversos sectores de la vida laboral, social, económica y política del país. Dato a valorar en su justa medida, pues de todos son conocidas las aspiraciones de la Agrupación a convertirse en asociación política.

El acto reseñado estuvo presidido por el almirante Martel, presidente de la Liga Naval Española, siendo los ponentes el citado don Agustín de Bárcena, el capitán de la Marina Mercante y presidente de la UOMM, don Emilio Ruiz Catarineu; el ingeniero naval don Marino Blanco y el señor Sendagorta como representante de una naviera. Al mismo asistieron cerca de 400 personas.

LA MARINA MERCANTE Y LA UNIVERSIDAD

Comenzó el turno de ponentes, tras unas palabras de salutación del almirante Granel, el señor Ruiz Catarineu, quien citó, sin adentrarse en el tema, el asunto del Decreto del Ministerio de Comercio que tanta tinta ha hecho verter a los medios informativos y tanto malestar ha originado en las Escuelas de Náutica. Decreto por el que se obliga a realizar una parte considerable de las "prácticas" en buques nacionales. Señaló como "otro gran problema que afecta a los marinos mercantes" el del reconocimiento y equiparación de su título a la categoría de universitario. Tras hacer recuento de los pasos que se había dado para conseguir dicha equiparación, expresó su confianza en una rápida y próxima solución. Terminó su intervención señalando la pérdida de conciencia marítima que había sufrido España, pérdida que se remonta a siglos atrás.

MENOS MARINOS QUE ANTES

Don Jesús Sendagorta intervino para explicar los problemas que afectaban a la mar desde una perspectiva empresarial, no sin antes señalar que estos problemas habían de ser tratados "sin miedo, pero con respeto".

Para el ponente, el problema condicionante de otros muchos es la falta de vocaciones maríneas. Al margen de ello comentó el espectacular incremento del tráfico marítimo (éste se ha duplicado, nacional y mundialmente, desde 1965 a 1973), con el consiguiente avance en el campo tecnológico, desarrollo que aún habrá de ser más notable en un futuro inmediato, pues la falta de marinos se ha de suplir con la automatización de los buques. Ahora bien —comentó el señor Sendagorta—, el mejoramiento de los buques, su adaptación para el transporte de grandes cargas, conlleva un aumento enorme en los gastos de financiación. Piénsese que un petrolero de 350.000 toneladas cuesta alrededor de los 4.000 millones de pesetas. El aumento de los costes supone un aumento de los riesgos, y no ya sólo en el orden físico (catástrofes marítimas), sino también en el orden económico internacional, en donde el naviero está a expensas de la coyuntura de los precios. Citó, a modo de ejemplo, el caso de lo que se pagaba por el transporte de una tonelada de petróleo desde el golfo Pérsico a Rotterdam en 1973 (35 dólares), para pagarse ahora por el mismo transporte 1,80 dólares.

Analizó después brevemente las medidas estatales que existían en diversos países para proteger a la Marina Mercante, medidas que iban desde el reservar el transporte de determinadas mercancías fundamentales a las flotas nacionales, hasta ayudas a la financiación. En España, el Estado ayuda a la Mercante de una forma indirecta, a través de los astilleros.

POCOS PEDIDOS EN LOS ASTILLEROS

Don Mariano Blanco habló sobre la construcción naval, su historia y desarrollo, remontándose a los romanos para trazar una rápida y docta semblanza de la historia de la construcción naval en España. Ya en los tiempos actuales, no sin señalar claramente cómo el desarrollo económico e industrial va parejo con la importancia de la construcción naval, comentó el estado actual de los pedidos de nuestros astilleros por un total de dos millones de toneladas de registro bruto, añadiendo que el mayor problema es doble: la poca entrada de nuevos pedidos y el incremento de los costes de construcción.

LA PESCA: UNA ACTIVIDAD DESCONOCIDA

Cerró el turno de ponentes don Agustín de Bárcena, quien habló sobre la pesca, calificándola como "una actividad desconocida". Señaló que era una industria equiparable a cualquier otra actividad, pero con dos rasgos diferenciales de gran importancia: el no saber nunca con certeza cuánto se va a pescar y a cómo se pagará lo pescado. Este factor de aleatoriedad lo recaló en varias ocasiones a lo largo de su intervención, como prueba de la importancia que tenía y a modo de justificación de las ayudas que necesariamente requiere la actividad pesquera. Expuso también la conveniencia de un incremento de la investigación pesquera, lejanos ya los tiempos en los que se pescaba como y donde se quería. Para el señor Bárcena, el factor "hombre" en la mar resulta importantísimo, tanto en el caso del armador, al que nadie le puede negar una notable dosis de "riesgo y vocación", como en el caso del pescador, al que hay que situarlo en un trabajo de gran peligro físico. "Resulta paradójico —señaló textualmente— que se ignore tanto a la actividad pesquera y que, sin embargo, se hable y se escriba tanto sobre ella". Terminó sus palabras recabando todas las ayudas necesarias para el sector, por su aleatoriedad en los beneficios, por el aumento de las materias primas y pertrechos y por una política de extensión unilateral de las aguas jurisdiccionales que tanto afecta a la pesca. "La pesca es el sector menos conflictivo del país", señaló el presidente del Sindicato de la Pesca para finalizar su intervención.

COLOQUIO

Tras unas palabras de recuerdo a la Marina de guerra y a la deportiva, inició el coloquio el almirante Martel, señalando la paradoja que supone el que nuestro país fuera uno de los más importantes en lo que a construcción naval se refiere, a la vez que su Marina Mercante es una de las más débiles en relación a las de los países europeos.

SOBRE EL DECRETO

Un alumno de Náutica presente en la mesa redonda preguntó al señor Catarineu sobre el porqué del Decreto que obligaba a efectuar una gran parte de las prácticas a bordo de buques españoles, a lo que contestó el presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante "que el barco sigue siendo un centro docente. El tercer curso de la carrera se hace a bordo, y, lógicamente, hay que hacerlo en barcos españoles. El título realmente profesional —matizó el señor Catarineu— es el de primera clase, que se obtiene tras las prácticas citadas. Me consta que el almirante Amador —terminó— hablará con los estudiantes sobre este y otros temas cuando éstos entren en las clases".

A la pregunta de por qué los marinos enrolados en barcos españoles cobraban menos que en los barcos extranjeros, cuando el mercado de fletes es internacional y único para todos los países, el señor Catarineu respondió que no se pueden simplificar las cosas. Que, efectivamente, existían compañías nacionales que por su política de salarios justificaban la emigración actual, pero señaló que también existen compañías nacionales que pagan igual que las extranjeras.

El señor Sendagorta intervino para asegurar: "En mi compañía no conozco ni a un solo marino que se haya marchado a un barco de igual importancia al extranjero".

EL PROBLEMA DE LAS VACACIONES

Una esposa de un capitán de la Marina Mercante preguntó por qué los marinos españoles tenían menos vacaciones que en las compañías de otras naciones, señalando el grave quebranto que para la vida familiar supone este alejamiento tan duradero, a lo que contestó el señor Catarineu dándole toda la razón, y que se debería tender a los dos meses de vacaciones por cada cinco de trabajo (en este momento se aplaudió con bastante intensidad).

Finalizó el coloquio con la pregunta de otro estudiante de Náutica, quien manifestó su extrañeza de lo apuntado por el señor Bárcena respecto a los armadores, a quienes al hacerles depositarios de unas notables dosis vocacionales parecía poner en duda la rentabilidad del negocio. ¿Es ruinosa la profesión de armador? Contestó el señor Bárcena que "hay que tener mucha vocación para invertir en una actividad industrial aleatoria".

Con estas palabras finalizó el coloquio y la mesa redonda convocada por ANEPA para intercambiar opiniones sobre los problemas de la mar. ■
A. S. H.

SENSACION DE QUIEBRA EN LA FLOTA PESQUERA

● El mar ha brindado pocas alegrías a lo largo del pasado mes de marzo. Sólo en las playas, abarrotadas de visitantes en la Semana Santa, hubo una nota de esperanza. Más allá, las aguas se tornan negras para muchos hombres que tienen en la mar sus vidas y sus afanes.

Los pescadores ya no pueden soportar tantos problemas sin resolver; se han cansado de promesas que no se materializan en algo concreto, la industria naval intenta navegar en un periodo de "calma chicha" poco propicio para las alegrías, en las escuelas náuticas continúan las espadas en alto, los puertos se tornan caros y los fletes pesan como una losa en la balanza de pagos. Pocas veces el agua del mar ha resultado tan amarga para el que no tiene más remedio que utilizarla.

● En el litoral vasco, los 280 barcos que componen la flota de bajura de Guipúzcoa y Vizcaya se han negado a salir de los puertos. Armadores y tripulantes protestan por la caótica situación que atraviesa el sector, que corre el riesgo de desaparecer. Aguantan, año tras año, unos problemas que siguen pendientes porque el plan de reestructuración, tantas veces comentado, sigue en la fase de las cuestiones pendientes; soportan inquietudes por posibles apresamientos y ya no resisten ante importaciones de pesca que hacen su trabajo poco rentable.

● Esta situación de quiebra que se manifiesta en los grupos de bajura no es ajena a los de altura y gran altura. Dos noticias recientes afectan directamente a los bacaladeros: el anuncio de suspensión de importaciones y la decisión de Canadá de cerrar sus caladeros a buques extranjeros. La primera, con ser positiva, llega demasiado tarde. Las importaciones de bacalao, sobre todo el noruego, han cerrado la salida a miles de toneladas del que habían capturado nuestros barcos en una difícil y costosa campaña. La segunda cierra a la flota bacaladera unos caladeros que frecuenta desde hace siglos; desde antes de que Canadá fuese país con personalidad propia e incluso muchas décadas antes de que franceses y británicos penetraran en aquellos territorios. La obligada evacuación de los bancos de Terranova, Labrador y Nueva Escocia representará, sin lugar a dudas, un duro golpe para unos efectivos que fueron contruidos pensando en las exigencias de aquellas aguas. La búsqueda de otros viveros va a requerir tiempo, inversiones y negociaciones, porque sabido es que esta especie se sitúa en zonas concretas, y éstas se encuentran controladas por los Estados más próximos: Noruega, Islandia, la URSS e incluso Gran Bretaña.

● El balance del sector, en 1974, es poco propicio. En verdad es fiel reflejo del marasmo en que se mueve: aumentan los buques, disminuyen las capturas. Ello significa que las exportaciones de pescado decrecen, que es necesario comprar fuera volúmenes considerables de ciertas especies. Y que las cuentas de resultados —para el país, para los armadores y para los tripulantes— no pueden ofrecer dividendos acordes con tantos esfuerzos empeñados.

● El censo de la flota totaliza 16.749 embarcaciones con 744.713 toneladas de registro bruto, con un crecimiento en 1974 de 348 unidades y 48.551 toneladas. El número de tripulantes se estima en 112.000 personas, y las capturas parece que han disminuido —no hay todavía cifras definitivas— en un 5 por 100.

● La suspensión de licencias de importación de pescado va a beneficiar a la flota, que en muchas ocasiones no encuentra salida para sus capturas. Pero la "cruz" de la medida la acusan las fábricas de conservas y salazones, que, con las importaciones, disponían de materia prima abundante y barata. Sabido es que el "dumping" es un instrumento muy utilizado en la apertura y consolidación de mercados, y España es, para ciertas flotas extranjeras, un mercado potencial que es necesario cultivar.

● Hay preocupación en la industria naval. Los astilleros españoles han logrado, a base de esfuerzos y de grandes inversiones, una técnica y una eficacia de todos conocidos. Dependen en gran medida de los clientes exteriores y se han especializado en petroleros y pesqueros. Ahora, la demanda de aquéllos y de éstos parece flaquear: parte de la flota petrolera mundial se encuentra en situación de paro, y ello necesariamente desalienta la construcción de nuevos buques. Las pesqueras tampoco están en su mejor momento; la inquietud por las ampliaciones de aguas jurisdiccionales no se manifiesta sólo en España. Existe un compás de espera, y ello significa menos pedidos. No es que la industria naval tenga que trabajar por debajo de su capacidad; existen carteras de pedidos voluminosas. Pero las perspectivas ya no son tan optimistas como antes, máxime cuando se construyen nuevos astilleros y se amplían los existentes.

● Marzo ha pasado con más pena que gloria. No se ha resuelto ni un solo problema pendiente. En la pesca, en la industria conservera, en los astilleros, en los puertos y en las escuelas náuticas hay menos sosiego. La España náutico-pesquera necesita con urgencia medidas inteligentes para afrontar este periodo de tempestad. ■ JOSE PEREZ-GUERRA.

POSIBLE

España no podrá pescar bacalao en aguas canadienses

★ La medida del Gobierno de Ottawa afecta a todos los países, excepto Francia y USA.

BARCELONA, 12 (Logos).—En los medios económicos barceloneses relacionados con la pesca y comercio del bacalao se teme que éste sufra fuerte quebranto como consecuencia de la determinación del Gobierno canadiense, que ha hecho constar que sólo las flotas pesqueras de Francia y Estados Unidos podrán seguir operando en las zonas que se cerrarán para las demás embarcaciones de otros países.

Una de las grandes flotas bacaladeras españolas, con base en Vigo, registra fuerte aportación de capital catalán.

España y Portugal vienen pescando, sobre todo bacalao, en los bancos de Terranova desde hace más de cuatrocientos años. Antes de la segunda guerra mundial, las flotas bacaladeras españolas faenaban también en aguas de Groenlandia, Islandia y archipiélago subártico de las Spitzberg, que pertenece a Noruega, pero es considerado por la URSS como zona de su influencia. En el presente, casi la totalidad del bacalao pescado por los españoles se captura en las zonas canadienses de pesca de la costa atlántica. Se gestionan, al parecer, campañas de pesca bacaladeras en parajes próximos a Sudáfrica.

DENUNCIAN UN MERCADO NEGRO DE CONTRATACION

BILBAO, 14 (Europa Press).—Un grupo de marineros bilbaínos, acogidos a la residencia Stella Maris, declara hoy en "La Gaceta del Norte" que existe un mercado negro en la contratación de hombres de la mar, lo que —dicen— perjudica a la profesión.

"A través de las agencias de contratación —añaden— nosotros embarcamos por periodos de ocho a diez meses en los barcos que lo necesitan, ya sean de bandera panameña, liberiana o de cualquier otro pabellón. En estos tiempos hay bastante demanda, y aquí surge el problema. Algunos exigen que los marineros improvisados entreguen ciertas cantidades (a veces llegan a cinco mil pesetas) para conseguir una plaza antes que los habituales. Esto crea un mercado negro".

"Por otro lado —dicen— a veces nos encontramos con la sorpresa de que las compañías que nos contratan no cumplen sus contratos, y no tenemos dónde reclamar".

DON JOAQUIN FERNANDEZ, PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE



Ha sido designado, por elección, para el cargo de presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández López, tras producirse la vacante por el nombramiento de don José Luis de Azcárraga como director general de Ordenación del Turismo. Presidió el acto don Melitino García Carrero, secretario general adjunto de la Organización Sindical.

La designación del señor Fernández López tendrá una vigencia hasta las próximas elecciones sindicales, programadas para el presente año.

Don Joaquín Fernández es consejero del Instituto Social de la Marina.



Don Enrique Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante, ha sido ascendido a almirante de la Armada.



En el marco incomparable de El Picacho, los asistentes al curso, con los profesores.

SE CELEBRO CON GRAN BRILLANTEZ EN EL COLEGIO EL PICACHO

X CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA PARA TRABAJADORES DEL MAR

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Especial para "Hoja del Mar", por telex).—El curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar ha llegado a su décima edición. Lo viene realizando el Instituto Social de la Marina para aquellos trabajadores que han hecho cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera, bien sea de titulaciones mayores o menores.

En los centros donde se imparte la Formación Profesional se pretende más la consecución de un buen técnico, y tal vez, por exigencias del programa, se soslayan otros aspectos de la formación del hombre como persona y como miembro de una sociedad en cuyos distintos niveles se desarrolla su vida.

Los cursos han tenido siempre en cuenta lo que la actual Ley General de Educación y Financiación de la Reforma Educativa plasmó en el artículo 1, apartado 1, del título preliminar: "La formación humana integral, el desarrollo armónico de la personalidad y la preparación para el ejercicio responsable de la libertad".

El curso se ha celebrado en régimen de internado en el colegio El Picacho, que el Instituto tiene en Sanlúcar de Barrameda, donde se instruye y educa a los hijos de trabajadores del mar fallecidos en accidente de trabajo, así como aquellos otros que obtienen beca para seguir en él sus estudios.

En este marco de gran belleza, donde se encuentra enclavado el colegio, y desde el que se domina la desembocadura del Guadalquivir y la mancha verde del Coto de Doñana, han convivido y estudiado 46 trabajadores del mar procedentes de Almería, Bilbao, Huelva, Gijón, Vigo, Lugo, La Coruña, Cádiz, Tenerife, Las Palmas, Castellón, Alicante, Barcelona, Santander y Málaga, con siete funcionarios del Instituto Social de la Marina licenciados en Derecho y en Filosofía y Letras.

MATERIAS DEL CURSO

El curso, aunque difícil de explicar (algo que es vida hay que vivirla), de alguna manera podríamos decir que tuvo distintos tipos de actividades, que vamos a intentar describir.

Durante las mañanas se impartieron las enseñanzas relativas a Historia-Panorama de la España de los siglos XIX y XX, a cargo del señor Ramos Charro; la Ley Orgánica del Estado y los Principios del Movimiento Nacional fueron explicados por el señor Zulaica y Beltrán de Lubiano; Principios de Formación Personal y Valores Humanos, impartidos por el señor Rivas Roldán.

Por las tardes hubo dos seminarios, uno de Derecho Laboral y Sindicalismo Español, que llevaron los señores Rodríguez Gil y Muñoz Cobos, y otro sobre el Instituto Social de la Marina y el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, a cargo de los señores Massip Segarra y Martín Bonilla.

CONFERENCIAS

Estas enseñanzas estuvieron complementadas con conferencias sobre la situación económica y social en la España del 75, impartidas por don Fernando Fernández Rodríguez, la normativa del

EL ACTO DE CLAUSURA FUE PRESIDIDO POR DON FERNANDO SANCHEZ CREUS, DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SOCIAL, Y EL GOBERNADOR CIVIL DE CADIZ, DON ANTOIN DE SANTIAGO

perfeccionamiento del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, por don Pedro Jiménez Poyato, vicesecretario técnico del Instituto Social de la Marina. Finalmente, la conferencia de clausura estuvo a cargo de don Fernando Sánchez Creus, director general de Planificación Social, del Ministerio de Planificación y Desarrollo, quien disertó sobre la vital importancia del respeto al medio ecológico.

TIEMPOS LIBRES

Además, en los tiempos libres hubo competiciones deportivas, juegos de salón y unas sabrosas tertulias después de comer, en torno al café, sobre los problemas marítimos y pesqueros de los distintos sectores de nuestro litoral, expuestos por cada uno de los que asistieron al curso.

También se celebraron concursos en materia de redacción, cuento, poesía, dibujo, oratoria y canto.

Pese a lo apretado del programa, aún se hizo un hueco para visitar lugares tan pintorescos como Arcos de la Frontera, desconocido para la inmensa mayoría de los cursillistas; las bodegas de González Byass, donde el marqués de Bonanza recibió a los participantes en el curso y los obsequió con su proverbial hospitalidad, y las inolvidables procesiones de la noche del Jueves Santo sevillano.

CLAUSURA

El curso, que había comenzado el día 19 de marzo, terminó el 29 a mediodía. Para asistir a la clausura habían llegado a El Picacho el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego; vicesecretario general, don Gerardo Harquindey Banet, y vicesecretario técnico, don Pedro Jiménez Poyato. Asimismo quiso compartir las últimas horas del curso, honrándonos con su presencia y pronunciando la lección magistral de clausura, el director general de Planificación Social, don Fernando Sánchez Creus, que, según ya indicamos, disertó ampliamente sobre los peligros que acechan a la Humanidad si imprudentemente el hombre rompe el equilibrio ecológico establecido por la Naturaleza. Con las autoridades citadas presidió

el acto de clausura el gobernador civil de Cádiz, acompañado por el presidente de la Diputación Provincial y el alcalde de la ciudad.

Al final de este acto se entregaron los diplomas, los certificados de aprovechamiento y los de mera asistencia. Fue el número uno de la promoción don Loreto Gutiérrez Farres, de la Delegación Provincial de Almería, y el número dos, don Fernando Orosa Suárez, de la Delegación Provincial de Gijón.

El curso se terminó con una comida, a cuyos postres, representantes de las diversas regiones hablaron de sus impresiones del curso, del que dijeron llevaban imborrable recuerdo por lo grato que había sido la convivencia en el mismo y por los conocimientos adquiridos, aunque, como todo lo humano, sea susceptible de perfeccionamiento.

Por el profesorado del curso hizo uso de la palabra don Bernardo Zulaica y Beltrán de Lubiano y el director, don Gregorio Ramos Chano, que instó a continuar la labor de aprendizaje en todas aquellas materias impartidas y que les iban a poder servir en la vida para actuar como personas con criterio. Terminó agradeciendo al colegio el cariñoso trato dispensado a los asistentes al curso.

El acto finalizó con las intervenciones del vicesecretario general, señor Harquindey Banet; el secretario general, señor Cortés Gallego, del Instituto Social de la Marina, y el director general de Planificación Social, don Fernando Sánchez Creus, que pusieron de manifiesto la necesidad de la formación para unas actuaciones responsables y de una convivencia solidaria y honrada, sin la cual los trabajadores de la mar difícilmente podrán ver realizadas sus aspiraciones como trabajadores, como personas y como ciudadanos de este país a quien tanto queremos y que todavía nos duele y no nos gusta porque no es como deseáramos que fuese. ■ G. RAMOS

El marqués de Bonanza convive con los asistentes al curso, a quienes obsequió, con su proverbial sentido de la hospitalidad, en sus bodegas.



REPORTAJE GRAFICO

Al coincidir la clausura del curso celebrado en Sanlúcar con el cierre de la edición de "Hoja del Mar", solamente hemos podido incluir en este número la presente crónica de urgencia y fotografías correspondientes a los primeros días del curso. No había tiempo material para recibir el reportaje gráfico referente al importante acto de clausura, el cual publicaremos en el próximo número.

REUNION DE LA COMISION INTERFEDERATIVA DEL CANTABRICO



Reunión en Madrid de los representantes de los pescadores de bajura, bajo la presidencia del ministro de Comercio, señor Cerón.

LAS IMPORTACIONES DE PESCADO, DURO GOLPE PARA LA BAJURA

El sábado 22 de marzo se reunió la Comisión de la Interfederativa del Cantábrico, es decir, los representantes de las Cofradías de Pescadores de Lugo, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. En la reunión se acordó crear una subcomisión que estudiase todo lo relacionado con los precios de la pesca. El porqué de la medida era evidente: el 4 de abril se reuniría en Madrid por primera vez desde su creación la Comisión Comercial Pesquera, o dicho con otras palabras, la Comisión de Precios de la Pesca, creada por Orden ministerial de 13 de febrero.

El lunes 24 de marzo, es decir, dos días después de la reunión de la Interfederativa, amarran los barcos de cerco de Vizcaya y Guipúzcoa. Ello supone la huelga en 280 embarcaciones de un total de 800 que se agrupan en la citada Interfederativa.

En este punto, y pese a que la labor del periodista se debe limitar más a informar que a opinar, existe una indudable necesidad de relatar los motivos que originan una medida radical como la citada. Las importaciones de pescado a precios no competitivos con los capturados por la flota nacional supone para la pesca de bajura uno de los más duros golpes a una economía que ya de por sí se ve asediada con la subida constante de los pertrechos, la posibilidad de que lo vuelva a hacer el gas-oil y, quizá sobre todo, la peculiar forma de vender el pescado a la baja.

Es cierto que la huelga sólo se adoptó en dos de las cinco provincias pesqueras del Cantábrico. La decisión, según me informaron los que convocaron las reuniones informativas, fue unánime: amarrar. Lo cierto es que el pescador hace tiempo que no confía demasiado en las medidas de la Administración. Dicen que son muchos años escuchando promesas incumplidas. Hay que pensar que una medida de este tipo, el paro, sólo se toma en ocasiones muy concretas y acuciantes, pues por la forma de percibir el salario, "a la parte", una decisión así supone automáticamente dejar de percibirlo.

PROHIBIR LAS IMPORTACIONES

Al día siguiente de iniciada la huelga, el 25, se reunió en Laredo la Subcomisión de la Interfederativa, que habría de estudiar lo relacionado con los precios. Tuvimos la oportunidad de asistir a ella y de contactar con los allí presentes: el patrón mayor de Ondárroa, el de Laredo, un representante de la Cofradía de Bermeo, el secretario de la Interfederativa, que lo es también de la Cofradía de Santoña y un representante del Grupo de Atuneros-Congeladores, que asistía en calidad de invitado.

La reunión comenzó señalando, con un "Boletín del Ministerio de Comercio" en la mano, el doble juego que realizan algunos armadores-conserveros, pues a la vez que piden públicamente el cese de las importaciones de pescado, se acogen ampliamente a las posibilidades importadoras que dicho Ministerio concede. La primera, y casi única, impresión que se deducía de lo que allí se hablaba era la necesidad de taponar las importaciones.

Esta sería la gran solución para la pesca, sobre todo la de bajura, cuyos precios de la anchoa y el bonito no son competitivos con los argentinos, griegos, turcos o japoneses. Es cier-

ALGUNOS ARMADORES, QUE TAMBIEN SON CONSERVEROS, JUEGAN "A DOS PALOS": PUBLICAMENTE PIDEN EL CESE DE LAS IMPORTACIONES, PERO SE ACOGEN A LAS POSIBILIDADES IMPORTADORAS QUE CONCEDE EL MINISTERIO DE COMERCIO.

to que la calidad de la anchoa argentina o turca, por ejemplo, es mucho menor que la del Cantábrico, pero también lo es que un mercado poco sensibilizado a los productos pesqueros, como es el español, prefiere, y la práctica lo demuestra, pagar menos pese a que la calidad sea inferior. Corren tiempos económicamente difíciles para todos, empezando por el ama de casa. Se señaló el fraude que se comete con el consumidor al anunciar en las latas de conservas con grandes caracteres "Atún" o "Bonito" para después, y en letras mucho más pequeñas, poner "O derivados". Los conserveros alegan que tienen grandes "stocks" de la campaña del año pasado sin vender, lo que hace que el precio en primera venta sea mucho menor. Los pescadores, conscientes de este problema, han decidido que en la presente campaña el copo máximo sea de 6.000 kilos, en lugar de los 8.000 del año pasado; sin embargo, las primeras capturas de anchoa, sardina, etcétera, alcanzan precios muy bajos. Ello explica el que en ocasiones se haya tenido que arrojar al mar el producto de una jornada de trabajo.

Alegan los pescadores que muchas de las importaciones autorizadas para la venta en fresco se desvían hacia las conservas, como es el caso del boquerón, con lo que el consumidor continúa siendo engañado, pues compra un producto imaginándose una procedencia con gran tradición de calidad, como es la anchoa del Cantábrico, y en realidad procede de otras latitudes.

Por lo que respecta al boquerón, la subcomisión acordó: 1) Pedir que se anulen todas las importaciones, y 2) si ello no es posible, que se graven con impuestos compensatorios para equilibrar los precios de los productos importados con los capturados por nuestra flota.

COINCIDENCIAS CON OTRAS FLOTAS

El tema de las importaciones es probablemente uno de los que encuentran mayor y más unitaria respuesta por parte de todo el sector extractivo. Los conserveros de túnidos, en reu-

nión de 13 de marzo, llegaron a conclusiones muy similares que las de los de bajura, es decir, prohibir las importaciones o gravarlas con impuestos compensatorios. Todo parece indicar que los sectores de altura, gran altura y fabricantes de harinas de pescado lleguen a un acuerdo basado en estas dos peticiones, antes incluso de la reunión del 4 de abril, que por lo que se ve resultará fundamental para el posterior desarrollo de los acontecimientos.

La Comisión Comercial Pesquera está presi-

da por el subsecretario de la Marina Mercante y forman parte de ella varios altos cargos del Ministerio de Comercio y cerca de veinte representantes de la flota pesquera de todos sus grupos. Los pescadores quieren llegar a la reunión con unas reivindicaciones comunes y dejando posibilidad de actuación a la Administración, pues no se busca tanto el crear nuevos problemas como el resolver los existentes. Están de acuerdo en que en el supuesto de que la flota nacional no cubriera la demanda existente del pescado, se aceptarían las importaciones, pero al mismo precio que el que se pagó en lonja por el capturado por nuestra flota. Ello conllevaría además la creación de un Fondo extraordinario que, apuntaban en Laredo, podría ser destinado a la creación de un organismo estatal similar al FORPPA (FORPES-CA), cuya misión fuese la de favorecer al sector en todas aquellas acciones a las que difícilmente puede llegar el empresario privado (campañas de televisión para mentalizar al consumidor, ayudas extraordinarias en caso de catástrofes, etcétera).

CONTACTOS CON LA ADMINISTRACION

Los cuatro primeros días de abril fueron fructíferos para la comisión de pescadores que se desplazó a Madrid, culminando estos contactos con la reunión de la Comisión Comercial Pesquera. El mismo día 4, el "Boletín Oficial del Estado" publicaba el gravamen de 20 pesetas kilo para las importaciones de anchoa. Se crearon diversas ponencias de trabajo, dependientes de la Comisión Comercial Pesquera, que en plazo breve expondrán las reivindicaciones necesarias para resolver definitivamente el problema de las importaciones. Parece que un gravamen similar al de la anchoa será aplicado a los túnidos. Con ello, el sector pesquero de bajura comprenderá su faena. La Administración, a través del ministro de Comercio, señor Cerón, ha escuchado a los pescadores. Esperemos que esta situación suponga una estabilidad futura definitiva. ■

ÁNGEL SANCHEZ HARGUINDEY.

"ES NECESARIA UNA SUBSECRETARIA DE PESCA"

(don Juan Zulueta, presidente del Grupo de Atuneros-Congeladores)

En Bilbao mantuvimos una pequeña charla con don Juan Zulueta, presidente del Grupo de Atuneros-Congeladores. El señor Zulueta nos expuso a grandes rasgos los principales problemas de las flotas congeladoras (atuneros y túnidos). En síntesis, los problemas son los siguientes:

- Resulta necesaria la creación de una Subsecretaría de Pesca; pues la Dirección General de Pesca, cuya competencia no se discute, no es suficiente para atender a la problemática actual, debido fundamentalmente a los reducidos elementos de que dispone.

- Es evidente que la tesis de las 200 millas exigirá de un organismo de mayor rango que el actual, que encauce las negociaciones bilaterales que a buen seguro serán necesarias iniciar en breve plazo si se quiere continuar fariendo en las aguas donde habitualmente se hace (Africa sobre todo).

(Pasa a la pág. siguiente)

CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

¡SARDINA AL AGUA!

El barco donde Petzi trabaja llegó al puerto rebosante de sardinas.

El ambiente estaba cargado. Era una de esas días donde los griegos se tornaban oscuros, y donde los rubios amenazantes presagiaban tormenta.

¿Quién no conoce una tormenta en el Cantábrico? Con vivirla una sola vez, se comprende el sentido de Dios con los hombres.

Es un sistema de caleras, donde los verdos de los árboles y los griegos del mar se mezclan con los negros de las embarcaciones.

¡Pues bien! La tormenta más grande se desató cuando todo el cargamento de sardinas, Petzi y sus compañeros tuvieron que tirarlo al agua.

(Devolverlo a la mar! Adios a la "partija" de aquella noche de festividad).

Adios a un alimento que hubiera hecho bailar de contento a muchos pueblos hambrientos.

Adios al esfuerzo de un trabajo.

Adios a ese fruto que la mar nos ofrece, y que nosotros tan mal aprovechamos.

- Petzi, cabibicho y malhumorado, se siente purpura.

En un mundo de hambre, tiramos la comida sin aprovecharla.

En un mundo de trabajo, tiramos el esfuerzo y sus logros.

En un mundo sin primeros materiales, destruimos la más elemental: ¡la comida!

Los políticos dicen que hay que trabajar. Los técnicos dicen que hay que trabajar. Los economistas dicen que hay que trabajar. Los periódicos dicen que hay que trabajar. Los curas dicen que hay que trabajar.

¿Para qué?

- Si después resulta que nadie se aprovecha del fruto de este trabajo.

¿Me sería conveniente? —piensa Petzi— que los políticos, los técnicos, los economistas, los periódicos y los curas, además de poner de acuerdo en lo que dicen, se pusieran también de acuerdo para dar directrices y ejemplos de COMO y de qué FORMA hay que hacerlo, para que no se desperdicie ni un ápico del esfuerzo de todo este TRABAJO? ■ LAZARO ROSA.

SUBSECRETARIA DE PESCA

(Viene de la pág. anterior)

● Urge la suspensión de las importaciones de tónidos congelados, pues en este sector la flota aumentó considerablemente, hasta el punto de que en un futuro próximo habrán de reducirse las capturas, y, pese a ello, todavía será necesario exportar del orden de 30 a 40.000 toneladas anuales. Resulta, pues, un contrasentido la inevitabilidad de las exportaciones, a la vez que se autorizan importaciones extranjeras. En esta materia cabe señalar que si antes las importaciones se concedían tras un informe favorable emitido por la Dirección General de Pesca y el Sindicato Nacional, en la actualidad se autorizan sin más trámite que el visto bueno del Ministerio de Comercio.



El congelador "Rio Dama", con destino a la flota cubana, ha realizado pruebas de navegación en la bahía viguesa. (Foto: EUROPA PRESS.)

VIGO

ESCUELA SUPERIOR DE TECNOLOGIA PESQUERA

Una Escuela Superior de Tecnología Pesquera ha sido concedida a Vigo, según se da cuenta en una información que publica "La Voz de Galicia" de 4 de marzo.

Señala la citada información que la comunicación de la concesión del citado centro para Vigo le fue participada al alcalde, Joaquín García Picher, en un escrito recibido el pasado domingo.

Añade la información del periódico coruñés que el remitente del escrito recibido en la Alcaldía viguesa es el ministro de Marina, almirante Gabriel Pita da Veiga, que en su reciente visita a Vigo había prometido su apoyo para la concesión de este centro a la ciudad.

REFUGIO DE PETROLEROS

Un tercer petrolero ha llegado a Vigo para fondear, por tiempo indefinido, en la bahía.

Se trata del "Tornado", de bandera finlandesa y matriculado en Helsinki. Tiene 199 metros de eslora, 25 metros de manga y 15 metros de puntal, y 30.800 toneladas de arqueado bruto.

En la bahía viguesa se encuentran también fondeados los petroleros "Snestad" y "Olympic Punner". Estos dos, pertenecientes a la flota del armador griego Aristóteles Onassis.

LINEA MARITIMA A PORTUGAL, BELGICA Y HOLANDA

Una línea marítima entre Portugal-Vigo-Rotterdam y Amberes será cubierta a partir del próximo día 27 de los corrientes por el moderno buque "Skalinth", de la compañía danesa Kaberia Line.

El buque llegará, en su primera escala, a Vigo en los primeros días del próximo mes de marzo.

El "Skalinth" será destinado al transporte de pasajeros y mercancías diversas, y dispone de varias cámaras frigoríficas.

SE DISPUTAN LA ISLA DE SAN SIMON

La propiedad de la isla de San Simón, ubicada en el centro de la ría de Vigo, pasado el estrecho de Rande, es motivo de disputa por parte de los Ayuntamientos de Redondela y Vigo.

El Ayuntamiento de Redondela ha incluido dicha isla dentro del perímetro de su plan general de ordenación. El Ayuntamiento de Vigo envió un escrito al de Redondela razonando que dicha isla pertenece al municipio vigués.

RIA DE AROSA

LA MAS RICA DEL MUNDO

"Es uno de los valles marinos más ricos de la Tierra", concluye una misión científica de la Woods Hole Institution, refiriéndose a la ría de Arosa, la más grande y fértil de las de Galicia. Biólogos y químicos del equipo científico americano, junto con miembros del Instituto Español de Oceanografía, vienen trabajando desde hace varios meses en torno a la productividad de la citada ría gallega y las posibilidades reales de aumentar su rendimiento siguiendo una política adecuada.

El objetivo de la misión científica hispano-norteamericana es medir casi matemáticamente la capacidad de la vida de Arosa, y los resultados obtenidos hasta el momento hay que calificarlos de sorprendentes. No existe —según los científicos— valle marino, fiordo o ría en el mundo que supere las condiciones de esta ría gallega.

Las comprobaciones sobre los elementos fundamentales de la base nutricional (fosfatos, nitratos, silicatos, etc.) a partir de los cuales se inicia toda la cadena alimentaria que va desde el micro plancton y los seres inferiores a los moluscos y peces, no pueden ser más optimistas, según manifiesta el equipo de científicos.

VILLANUEVA DE AROSA

PARQUE DE CULTIVO EXPERIMENTAL

VILLANUEVA DE AROSA (Pontevedra), 20.—El gerente del Plan de Explotación Marisquera de Galicia ha solicitado de la Comandancia Militar de Marina la concesión de sesenta mil metros cuadrados de terreno, con destino a la instalación de un parque de cultivo experimental de almeja, ostra y berberecho.

Los terrenos solicitados están situados en la zona maritimoterrestre de Punta Gorma, en este término municipal de Villanueva de Arosa.

LA CORUNA

EL PERCEBE, POR LAS NUBES

A 2.260 pesetas llegó a pagarse el kilo de percebe en la lonja coruñesa en el día de hoy.

El percebe nunca había alcanzado en La Coruña tan alta cotización.

EN ACTOS PRESIDIDOS POR

INAUGURACION AGUIÑO Y PUEBLA

VILLAGARCIA DE AROSA (De nuestro corresponsal, por telex).—El día 23 de marzo, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, se trasladó a la ría de Arosa para inaugurar las clínicas locales de Puebla del Caramiñal y Aguiño, así como el frigorífico de esta última localidad, propiedad de la Cofradía de Pescadores.

● También se inauguró un frigorífico propiedad de la Cofradía de pescadores de Aguiño.

Acompañaron al almirante Fontán en estos actos el comandante de Marina de Villagarcía de Arosa, los delegados provinciales y de los Consejos del ISM de La Coruña y Villagarcía de Arosa; presidente del Sindicato Provincial de Pesca de La Coruña; procurador en Cortes por las Cofradías, señor Fernández Calviño; consejero general del ISM, señor Losada, y las autoridades locales de Puebla del Caramiñal y Ribeira.

A las once de la mañana llegó el almirante Fontán a Puebla del Caramiñal, donde era esperado por el alcalde, patrón mayor, Cabildo de la Cofradía y una numerosa representación de trabajadores y pensionistas del régimen especial del mar. Después de la bendición de los locales de la clínica, pronunciaron unas palabras el patrón mayor de la Cofradía, don Jesús Boo del Río, y el alcalde de Puebla, don Segundo Durán, agradeciendo al Insti-

to Social de la Marina la realización de estos actos.

BASES SALARIALES PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

La Delegación de Trabajo ha fijado las bases salariales para los trabajadores relacionados con el ramo de la pesca y de trabajos portuarios, para el presente año 1975, en los distintos puertos de la provincia, después de vista la propuesta formulada por el Instituto Social de la Marina sobre bases diarias de cotización a la Seguridad Social, así como los informes del Sindicato Provincial de la Pesca y de la Sección de Trabajadores Portuarios.

En el puerto de La Coruña, por lo que respecta al tráfico comercial, las bases establecidas son: 933 pesetas para capataces de operaciones, 650 para anotadores y confrontadores, y 550 para estibadores y guardas. En el tráfico pesquero del mismo puerto coruñés, las bases son de 933 pesetas para capataces, 550 para estibadores, tanto masculinos como femeninos, y 346 pesetas para el peonaje.

En El Ferrol, las bases son de 933 pesetas para capataces, 400 para estibadores y 346 para los peones. En Corcubión, 770 pesetas para capataces, 500 para avisadores-listeros y 346 para estibadores eventuales y peones. En Lage, 519 pesetas para capataces y 346 para estibadores. En Camariños, 346 pesetas para estibadores.

En arrastre, 700 pesetas diarias para los técnicos y 432 pesetas diarias para marineros. En cerco, 450 pesetas diarias los técnicos y 360 pesetas los marineros.

En los restantes puertos de la provincia donde no exista Sección o Representación de Trabajos Portuarios, los salarios son los que determina la Ordenanza de Trabajo de Estibadores Portuarios de 29 de marzo de 1974.

EL ALMIRANTE FONTAN

DE CLINICAS EN
DEL CARAMIÑAL

tuto, la obra realizada y las aspiraciones que los habitantes del mar de Piel de Caramiñal esperan conseguir. Concluyó el almirante Fontan indicando que su presencia en el acto era una demostración de que siempre tenía presente los problemas de la ría de Arosa y que trabaja cada día para habilitar las más adecuadas soluciones. Seguidamente departó con las autoridades y los representantes de los trabajadores y pensionistas.

A la una de la tarde fue inaugurada la clínica local Aguiño, así como el frigorífico de dicha localidad. Esperaban al almirante Fontan el representante del gobernador civil, alcalde de Ribadela, don Bernardo González; patron mayor de Aguiño, don Ricardo Pérez Queiruga; Cabildo de la Cofradía y prácticamente el pueblo de Aguiño, que se sumó a este acto al ver realizadas dos de sus aspiraciones. Después de la bendición de los locales, el patron mayor de Aguiño dijo unas palabras manifestando la satisfacción que la inauguración de la clínica producía y esperando que el funcionamiento de la misma venga a cubrir las necesidades del pueblo. El patron mayor se refirió seguidamente a las realizaciones conseguidas y las que quedan por realizar, las cuales —dijo—, con la unión de todos, se podrán conseguir. El representante del gobernador civil exhortó a seguir trabajando todos, y cerró el acto el almirante Fontan con unas palabras en las que expresó su satisfacción por encontrarse en Aguiño para inaugurar estas realizaciones del Instituto y de la cofradía.

CINCO COFRADIAS CONTRA LA
PROYECTADA CELULOSA DE
PUENTECESO

Otras tres Cofradías Sindicales de Pescadores, las de Malpica, Camariñas y Camelle, han exteriorizado su desacuerdo con la instalación de una fábrica de celulosa-papel en el término municipal de Puenteceño. Como se sabe, en los días pasados manifestaron también su disconformidad las Cofradías de Lage y Corme.

En los acuerdos adoptados por los Cabildos de cada una de las Cofradías Sindicales de Pescadores del litoral de la comarca coruñesa de Bergantiños se pone de manifiesto la grave preocupación de la gente del mar, y se estima que aquella instalación traería consigo la exterminación de los criaderos naturales de mariscos y peces de la ría, amén de otras repercusiones desfavorables, consecuencia de la contaminación y vertido de residuo de la celulosa.

En lo que se refiere a las Cofradías de Malpica, Camariñas y Camelle, el acuerdo autoriza a los respectivos patrones mayores a iniciar cuantas acciones estimen necesarias ante los organismos competentes, siempre en defensa de los intereses de los mariscadores y pescadores.

VEDA DE MOLUSCOS

La Comandancia Militar de Marina de La Coruña ha facilitado la siguiente nota:

"Don Félix Bastarache del Carre, capitán de Navío del Cuerpo General de la Armada y comandante militar de Marina de la provincia marítima de La Coruña.

Hace saber: Que a petición de la Agrupación Sindical

de Mariscadores de La Coruña, y en virtud de las facultades que le confiere la Orden ministerial de Comercio de fecha 6-VIII-74, y para mejor cumplimiento de lo que se dispone en el artículo 10 de la misma, desde el día 1 de marzo del presente año 1975, y hasta nueva orden, se cierra la VEDA de toda clase de moluscos en la ría de La Coruña, incluida la del Pasaje o El Burgo, que había sido abierta por mi anterior edicto de fecha 14-XI-74.

Lo que se hace público para general conocimiento y en particular de los mariscadores, a quienes se les impondrá con todo rigor la sanción a que hubiera lugar caso de que fuesen sorprendidos mariscando en dicha zona.

La Coruña, 28 de febrero de 1975.—Félix Bastarache del Carre."

GARRAFAS DE ACIDO NITRICO,
A LA DERIVA

Veinticuatro garrafas de plástico sin inscripción alguna, de unos cincuenta litros cada una, han sido recogidas a la altura de cabo Villano por el pesquero coruñés "Virgen de la Merced".

Después de los análisis realizados se ha podido determinar que las citadas garrafas contienen ácido nítrico, muy peligroso por su toxicidad.

Por su parte, la autoridad de Marina hizo pública una nota en la que advierte a los barcos que navegan por la citada zona que extremen las precauciones si se producen nuevos hallazgos de este tipo.

PESCA POR VALOR DE
260 MILLONES DE PESETAS

Un total de 6.060.322 kilos de pescado, por un valor, en primera venta, de 259.388.804 pesetas, se han subastado en la lonja coruñesa durante el pasado mes de febrero.

Las capturas, con relación al mes de enero pasado, han sido superiores en 1.273.000 kilos y casi cincuenta millones de pesetas. El incremento se registra también tomando como cifras comparativas las del mes de febrero de 1974, ya que las capturas habían ascendido a 5.021.110 kilos y el importe de las ventas a 217.101.436 pesetas.

LAGE

CASA DEL MAR

Las obras de construcción de la Casa del Mar de Lage han sido adjudicadas por acuerdo de la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina.

EL FERROL

DOS PETROLEROS PARA CAMPSA

Dos petroleros de iguales características se están construyendo actualmente en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán, los dos para Campsa.

El primero de estos petroleros, que lleva el número 156 de las construcciones de Bazán Ferrol, está actualmente en la grada número 2. El buque se llamará "Amopola" y su botadura está prevista para el próximo mes de julio.

El segundo de los petroleros llevará el número 157 de las construcciones de Bazán Ferrol, y se denominará "Camponubla".

Estos petroleros, con una autonomía de 8.000 millas, tienen las siguientes características: eslora total, 20,780 metros; eslora entre perpendiculares, 19,2 metros; manga de trazado, 26,50 metros; puntal a la cubierta superior, 14 metros; calado aproximado con franco bordo verano, 10,20 metros; velocidad, 15,8 nudos. El equipo propulsor será de 14.600 BHP.

CONDEGORADO
POR UN HEROICO SALVAMENTO

Los capitanes generales del Departamento Marítimo de Galicia impusieron en La Coruña al cabo don Manuel Delgado Carro (segundo por la derecha) las condecoraciones medalla de oro de Salvamento de Naufragos y medalla militar con distintivo blanco, por su comportamiento heroico al salvar de perecer ahogados a dos hombres. El suceso tuvo lugar el 26 de agosto último, en Punta Herminia, proximidades de la Torre de Hércules. En la fotografía, los capitanes generales con el heroico soldado, sus familiares y las dos personas a quienes salvó.

LOS PESQUEROS
SEGUIRAN DESCARGANDO
EN EL PUERTO CORUÑES

Los pesqueros de base en La Coruña seguirán descargando en este puerto gracias al acuerdo al que se llegó después de una prolongada sesión de trabajo celebrada en el Gobierno Civil de la provincia bajo la presidencia de la primera autoridad provincial y con asistencia de los miembros del Comité Ejecutivo del Sindicato Provincial de Pesca.

Recientemente, los armadores coruñeses habían tomado la decisión de enviar sus embarcaciones pesqueras al puerto de Vigo para que hicieran allí la descarga, por entender que las autoridades de Marina eran demasiado rígidas en la aplicación de las normas sobre legislación pesquera.

Algunos armadores ya habían ordenado a sus embarcaciones que hicieran la descarga en el puerto de Vigo a partir del día 1 de marzo, pero en la reunión celebrada, esta postura ha sido reconsiderada y se acordó continuar la descarga en el puerto de La Coruña.

SAN CIPRIAN

VEINTE MIL MILLONES
DE PESETAS
PARA LA PLANTA DE ALUMINA

Cerca de veinte mil millones de pesetas se invertirán en las obras de construcción de la planta de alumina-aluminio que se instalará en la zona de San Ciprián, en el litoral lucense, según manifestó en esta capital el gerente de la Gran Área de Expansión de Galicia, don José Fernández Escalante.

El señor Fernández Escalante señaló también que estas obras se iniciarán en un plazo de tres meses, y que en ellas intervendrán unos quince mil obreros. Por otra parte, manifestó que dentro de las previsiones de los planes de obras a realizar en la provincia de Lugo por el Área de Expansión de Galicia, se invertirán otros diez mil millones de pesetas.

EN LA GENERACION DE LA RENTA ASTURIANA

A LA ACTIVIDAD PESQUERA SE LE ATRIBUYE POCA IMPORTANCIA

• PERO SE COMPUTA EL VALOR DE LA VENTA EN LONJA (A LA BAJA) Y NO EL QUE RESULTA DEL PASO DEL PRODUCTO POR MANOS INTERMEDIARIAS.

• CON LA MAYOR ENTRADA DE BONITO, EL VALOR DE LAS ESPECIES SUBASTADAS EN LAS RULAS TOTALIZO EN 1974 MAS ALTA CIFRA QUE EN 1973.

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal).—Al lado de cifras verdaderamente considerables de resultados de otros sectores de producción primarios, la que corresponde a la actividad pesquera asturiana se le atribuye escasa importancia en la generación de la renta provincial. Esto se saca en consecuencia del dictamen de reflexivos y pacientes estudios que en equipo formal analizan, consultan, contrastan y determinan por fin los índices de valor respectivo por el volumen y renta de los diferentes productos en su obtención originaria.

De todas maneras, limitémonos a exponer que el valor de la pesca en toda su variedad es precisamente aquel que fija la demanda directa en la subasta libre, a la baja, en lonja; no el que tratara de imponer el que vende tras calcular el costo realizado, cargas, gravámenes y beneficio industrial, por supuesto, para la obtención del producto. Demanda atenta por conveniencia comercial, por supuesto, a las necesidades y apetencias públicas, con especial dedicación a las especies de mayor reclamo por "selectas" (a más costo, más margen; menos volumen, menos gasto de transporte...) y otras que, aunque de menor rango para el servicio en mesa, resultan básicas y fundamentales para la industria conservera. Para todas ellas, el precio o valor primero está sometido a las circunstancias o factores que determina la relativa abundancia o escasez en las épocas o temporadas en que tal o cual se produce.

La actividad pesquera en esta provincia marítima en el pasado año de 1974 ha aportado un total de 17.239.737 kilos de las más variadas especies, por un valor en primera venta de 891.154.988 pesetas.

Se ha producido una mayor entrada de bonito que en el año precedente de 1973, aproximadamente un millón de kilos más; sin embargo, aquel total ha resultado menor en 2.506.772 kilos con respecto a las capturas de 1973, pero, en cambio, el valor obtenido en primera venta a través de las 17 lonjas o rulas ha supuesto 155.628.062 pesetas más en 1974. Esta diferencia entre menor volumen y mayor valor está en el millón de kilos de bonito más, no obstante haber tenido un precio medio inferior en un 27 por 100; aproximadamente, al de 1973 y a la mayor entrada de especies de acusada demanda en la época más favorable de ésta y, por tanto, un precio constante relativo, muy decayido ya a partir del kilómetro cero de la península costera tradicional.

El desglose de las diferentes especies que por su cuantía y valor de primera venta, y que en su conjunto resultan más o menos el 90 por 100 del total obtenido, nos dan estas cifras con su precio medio:

	Kilos	Precio medio (Pesetas)
Chicharro	4.446.380	5,53
Besugo	2.963.752	66,54
Bonito	2.278.764	67,46
Abriles	1.809.404	17,00
Merluza	1.761.477	152,37
Rape	852.290	70,14
Sardinas	501.771	18,32
Palometa	311.710	39,21
Coogrie	309.472	52,30
Barbadas	116.184	71,14
Gallón	109.853	160,55
Fañecas	108.358	45,87
Panchos	68.909	62,78

	Kilos	Precio medio (Pesetas)
Abadejo	59.514	51,00
Meru	42.794	207,96
Meriscos	71.220	312,85
Angula	22.982	645,25

El 10 por 100 restante corresponde en diferentes cuantías a una variedad muy dispar en calidades: desde salmoneles, lenguados, lubinas, además de calamares y otras, hasta cazones, rayas, pulpos, potarros y muchos otros para una larga lista de identificación, que en algunas lonjas pasan al capitulo de "verios" cuando no alcanzan cifras importantes a la subasta y en otras al de "morralla".

Claro que no toda esta pesca salió de lonja, en puerto, y llegó al mercado. El chicharro es la principal víctima para la transformación en "subproducto", seguido a corta distancia por el abrol o bacaladilla pequeña, todos a precios "tirados". Les secundan también a más largos algunas de las variedades de los anónimos varios y morralla que otros ofrecen suculentos platos, magistralmente preparados con guisos y salsas marineras. El paso del hambre a las ganas de comer, mejor del apetito, ha reducido a pocas las recetas culinarias y las posibilidades para esos peces menores, pero con alto valor proteínico.

Ateniéndonos al estudio que en 1971 atribula una rentabilidad baja, así como 86.000 pesetas por persona ocupada en este sector, muy inferior al que permiten otras actividades, respecto del pasado año 1974, tal rentabilidad, por disminución del censo, prácticamente a la mitad del considerado existente entonces y una más alta cota de su valor en general, ha pasado aquella rentabilidad a las 318.000 pesetas; esto sí, siempre en valor absoluto bruto. Si bien que no toda la pesca entrada en estos puertos correspondió a barcos y tripulación de sus respectivas bases, centralizadas aquellas entradas principalmente en los de Avilés y en menor medida Gijón y Ribadesella, el porcentaje de esa participación foránea es importante, pero, sin duda, está compensada con las ventas que a su vez los de aquí realizan en época de bonito y en la de bocarte en los del W. Y. E., por lo que aquella cifra de rentabilidad sea la más exacta, que "pulimentada" de los innumerables conceptos que suman los gastos, de complicado estudio para los expertos, por lo que se ve, debiera hacer desistir a los del Fisco que no queda margen para la tributación. Qué más quisieran...

La flota existente, con fuerte predominio de las embarcaciones artesanales, como el colectivo humano, están en razón de la situación y estado, malo y mediocre, de nuestros puertos, y de las posibilidades que deparan los caladeros en la mar cotidiana. Que no exijan más mientras que las condiciones portuarias continúan en el mismo estado y se consientan importaciones de pescados de nuestros competidores en la mar. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

COMPITEN CON NUESTROS BARGOS EN LA MAR Y EN EL MERCADO

UN PESQUERO CHINO DESCARGO EN AVILES 120 TONELADAS DE ATUN BLANCO

• POSIBLEMENTE HABIAN SIDO CAPTURADAS POR EL PROPIO BUQUE.

GIJON (De nuestro corresponsal). Ya se había perdido en el recuerdo del tiempo la visión de la exótica y menuda figura que en algunas grandes ciudades, y en las de los puertos transatlánticos en particular, deambulaban ofreciendo entre suaves sonrisas mercancías de su misterioso y lejano país. Han pasado muchísimos años desde entonces y de su desaparición de escena, y ahora vuelven, buenos, ya están aquí, pero no precisamente a ofrecer de nuevo collares y vistosas corbatas y pañuelos de seda. Vienen, están en su

barco, a venderlos bonita precisamente. Y bonito del Atlántico. Así que, a poco que nos descuidemos, los tendremos haciéndonos la doble competencia, en la mar y en el mercado, en nuestro Cantábrico, si no se les "escorre" con técnica moruna por lo menos a ellos y a

otros ojos ahondados que son todavía más.

Así las cosas, el pesquero "Shin He", de la China nacionalista, arribó días pasados al puerto de Avilés trayendo a bordo 120 toneladas de "atún blanco" que inmediatamente descargó con destino a fábricas de conservas, que harán su acopio de los frigoríficos en que han quedado almacenados. El citado barco chino-formosano, tipo "bou", debe desplazar unas 250 toneladas de registro bruto, y a su bordo se veían palangres, cañas y otros pertrechos que emplean para la captura de tónidos, lo que demuestra que esta importación, no sabemos cómo habrá sido protocolizada, debe proceder de su propio faenar y quizá también de otros congéneres del mismo género o común y no comprar en la mar a nuestros pesqueros en el Atlántico.

Esta presencia oriental y su mercancía, molida la gracia que ha hecho a nuestros pescadores. Todavía se está en el punto alto de la estupefacción, para pasar a la natural y sedante ironía sarcástica. Porque...

A últimos del pasado mes de febrero hubo reunión de la Comisión Permanente de la Interfederación de Cofradías de Pescadores, donde se trató seriamente la problemática presente y futura, y en especial en torno a tres especies básicas para harcos, fábricas y mercado. Estas son:

Sardina.—Solicitar licencias de exportación para el envío a Alemania de 300.000 toneladas de sardinas de un tamaño no inferior a 20 centímetros y a un precio no menor de 10 pesetas. Esta pescada en fresco, naturalmente.

Anchoa.—Impedir la importación de bocarda, dado que las fábricas aún tienen abundante excedente y difícil salida, siendo así que la nueva campaña se inicia. Las importaciones, según hemos podido colegir, es de bocartas y "similares" de baja calidad, que la supuesta baratura ha hecho caer al mercado y la abstención del consumidor porque esta anchoa no es la otra, la nuestra.

En torno precisamente a esta campaña, parece se había acordado iniciarla pasada la festividad de San José, pero ya antes de la efeméride hubo salidas a la mar y capturas importantes. Ha quedado acordado también las salidas a la mar a partir de los lunes, mediodía, y los viernes amanecer, para descansar sábados y domingos. Y como limitación o "cupo" de captura por cada barco, entre 6.000 y 8.000 kilos, según vayan los precios.

Bonito.—La misma Comisión citada acordó solicitar también no se importaran tónidos de otras palmas sin que se aplique, si las circunstancias mandan, aranceles que protejan los precios para los de las capturas de barcos españoles.

Llama la atención sobre estas importaciones la existencia de un considerable almacenamiento de esta clase de conservas que aún no han encontrado salida y, sin embargo, apañadas continúan como si tal cosa. La suma de complicaciones de todo orden es cifra digna de estadística, para una valoración de los efectos inflaricos. ■ RAIMUNDO.

GIJON

CURSOS DE PROMOCION DE LA MUJER

GIJON (Corresponsal).—Se vienen realizando por el ISM cursos especiales de promoción de la mujer en distintas localidades costeras asturianas. Días pasados se ha clausurado el que se ha venido desarrollando en San Juan de la Arena, población eminentemente pescadora, situada en la proximidad de la desembocadura del río Nalón, que da entrada también al vecino puerto carbonero de San Esteban de Pravia, la angula de mejor calidad conocida y a los salmones en tránsito para el Narcea.

Durante cuatro meses, una treintena de señoras y señoritas, beneficiarias o familiares de afiliados al Régimen Especial del Mar, han tenido ocasión, y la han aprovechado (por las muestras de la exposición final), de reforzar y ampliar sus conocimientos domésticos y de otro orden, o iniciarse en ellos en su caso, con las materias y temas impartidos. Decoración y Estética, Corte y Confección, Cocina y Dietética, Higiene y Cultura General fueron el epígrafe y contenido del programa. Si interesante ha sido cuanto se ha realizado a lo largo del curso, sobresale por todo el excelente ánimo puesto de manifiesto para una asistencia regular y metódica y una afección en el conocer y saber que ha podido ser comprobado en la degustación ofrecida de su propio quehacer con motivo del acto de clausura y la exposición de objetos y prendas confeccionadas con primoroso arte y buen gusto. ■ R. R. M.

PRESIDENTE PROVINCIAL DE LA LIGA NAVAL

GIJON.—La Liga Naval Española cobra vida en Asturias con la designación recientemente, como presidente-delegado provincial de la misma en Gijón, de don Bonifacio Lorenzo Somonte.

El señor Lorenzo Somonte, abogado en ejercicio, asesor jurídico de la Comandancia Militar de Marina de Asturias, capitán de yate y amigo de las Escuelas de Náutica y Náutico-Pesquera del ISM, por sus extraordinarias dotes e ideas, capacidad y dinamismo sin par entre otras admirables cualidades, sin duda alguna logrará dar singular impulso y relieve a la Liga Naval Española en Asturias.



El capitán del "Sagamore" muestra al gato que se incluyó en las cláusulas de venta del buque.

VENTA DE BARCO, GATO INCLUIDO

SANTANDER.—La venta de un barco, incluida la gata que desde hace tiempo vive en el mismo, ha sido el inédito contrato que se ha llevado a cabo en Santander. Se trata del barco mineralero inglés "Sagamore", que actualmente se encuentra en este puerto y ha sido vendido a una naviera italiana, incluido el animal.

El "Sagamore", que desde ahora se llamará "Capitán Alberto", al partir de Santander seguirá teniendo como un miembro más de la tripulación a "Princess Truban Pao Toi", una gata siamesa que tiene sus buenos quince años de edad, y a la que poco menos que adora la tripulación. En el contrato de venta del barco se establece que la gata siamesa deberá recibir las mismas atenciones que recibía en el "Sagamore", y también se hace mención al cesto donde duerme por las noches el animal.

PROHIBEN DESCARGAR A LOS BUTANEROS

Las autoridades santanderinas han negado la autorización de descarga en los muelles del puerto de la capital montañesa de los barcos butaneros. La Junta del puerto, reconsiderando el peligro que ello suponía, ha indicado que no se podrá descargar los barcos butaneros en el muelle, aunque si se autoriza el trasvase en el pantalán que la empresa Calatrava tiene en el centro de la bahía.

Las últimas descargas de gases inflamables en Santander habían dado lugar a numerosas protestas ante el temor, por parte de la población, de que pudiera repetirse aquella tragedia del "Cabo Machichaco", pero las autoridades portuarias han hecho que renazca la tranquilidad adoptando las máximas medidas de seguridad.

BARCO-SERVIDOR DE PLATAFORMAS PETROLIFERAS

En la grada de Astilleros del Atlántico, situados en el promontorio de San Martín, se lleva a cabo hoy la botadura de un barco-servidor de plataformas petrolíferas, la primera unidad de este tipo que se construye en España.

La nave tiene 41,184 metros de eslora, 11,58 de manga y 4,87 de calado en servicio, con un motor de gran potencia de 7.040 BHP, con dos motores a líneas de ejes y dos hélices.

Este buque "servidor" se construye para la firma The American Offshore Fleet y llevará pabellón liberiano. Prestará servicio en el mar del Norte, y su acción consistirá en fondear y levar las anclas de esas islas artificiales que son las plataformas petrolíferas.

SANTANDER

REUNION CON LOS NIÑOS DE LAS COLONIAS DE VERANO



SANTANDER.—Tuvo lugar en esta ciudad una reunión con cincuenta y dos niños procedentes de los distintos puertos de la provincia, que han participado en Colonias de Verano durante los dos últimos años. Ha sido una vivencia de los intensos lazos de camaradería y amistad que las Colonias han creado en los niños que han estado en ellas. Nos reunimos en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera que el ISM tiene en el poblado de pescadores del Maliaño. A los niños les acompañaban también sus familiares. A unos y a otros les proyectamos diapositivas y unas películas sobre las actividades realizadas en las Colonias. La reunión terminó con una excursión a Santillana del Mar, y como el buen tiempo nos acompañaba, comimos en el campo y luego visitamos un pequeño zoológico.

Hubo también un recuerdo para uno de los monitores que asistieron a una de las Colonias del Norte, en el pasado año; para nuestro compañero Pepe, como cariñosamente le llamábamos, y que falleció en las Navidades pasadas. Asistimos a una Misa por su eterno descanso y nos emocionó el cariño con que los niños le recordaron. El día culminó con una gran velada, donde después de un buen chocolate se volvieron a repetir actividades ya vividas en las Colonias, bailes, cantos, etcétera, que hicieron las delicias de grandes y pequeños.

Igual experiencia se vivió posteriormente en la Delegación del ISM en Gijón, aunque por ser laborables las jornadas, tuvimos que someterlas al horario escolar.

Si hace cuatros años nos planteábamos la educación del niño en el tiempo libre, e iniciamos la labor a través de las Colonias, estas reuniones nos han demostrado que la Colonia puede ser prolongada a través de los clubs de esparcimiento, que pueden dar un gran resultado en el proceso integral de formación del niño y que ya obra en la realidad de nuestro litoral.

■ ROSARIO RODRIGUEZ ROMERO.



SE MANTIENEN HASTA EL MES DE DICIEMBRE

VEDAS EN EL GOLFO DE VIZCAYA

MADRID.—Se mantienen hasta el 31 de diciembre de 1975 el área y situación de las zonas de veda "Norte" y "Sur" del golfo de Vizcaya.

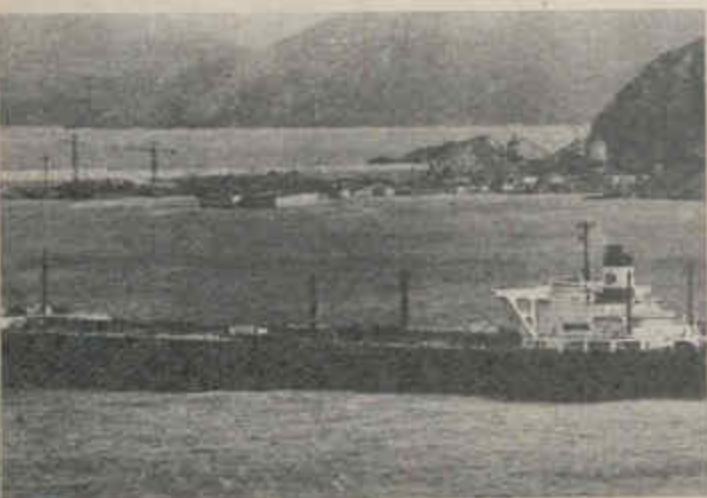
En la zona de veda "Norte" continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos.

Sin embargo, hasta la fecha antes mencionada de 31 de diciembre de 1975, se autoriza en dicha zona "Norte" la pesca de la cigala del 1 de junio

al 31 de agosto, a condición de que las aportaciones de esta clase de marisco representen un mínimo del 70 por 100 de las capturas totales por día.

En la zona de veda "Sur" continúa prohibida toda clase de pesca, con excepción de la de superficie para túnidos y de la practicada con artes de cerco a condición de que estos últimos tengan una altura no superior a 80 metros.

Las infracciones a las disposiciones de la presente Orden del Ministerio de Comercio, inserta en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 10 de marzo, se someterán a las penalidades previstas sobre sanciones por faltas cometidas contra las leyes, reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante.



El "Amoco Trinidad", que fue construido en Japón hace sólo tres meses, llega al puerto de Bilbao para desguace.

BILBAO

PRIMERAS INSTALACIONES DEL SUPERPUERTO

• PETROLEROS RECIENTE CONSTRUIDOS LLEGARON PARA DESGUACE

BILBAO (Especial para "Hojas del Mar").—Con el atraque en el dique de Poniente del petrolero noruego "Riniform", de 150.000 toneladas de registro bruto, acaban de ser inauguradas las primeras instalaciones del superpuerto bilbaíno, que quedará totalmente concluido hacia 1980.

El presupuesto total del superpuerto —que está considerado como una de las obras portuarias más importantes de Europa— es de unos 2.100 millones de pesetas. Constará del espigón de Poniente de 2.450 metros de longitud, con dos atraques para petroleros de 150.000 y 500.000 toneladas, respectivamente, y el contradique de Levante, quedando entre ambos una boca de entrada al puerto de 500 metros, con una profundidad en marea baja de 28 metros.

Hasta el momento se han realizado prácticamente cinco sextas partes del espigón de Poniente, calculándose que estará totalmente terminado para el verano de 1975, un año antes del plazo previsto. Asimismo, han sido ya adjudicadas las obras del "morro" del contradique de Levante, con un presupuesto de 192 millones de pesetas. Se espera que dicha obra esté concluida para 1976.

El pleno funcionamiento del superpuerto bilbaíno permitirá —según los técnicos— un movimiento de mercancías anuales de 200 millones de toneladas, que podrán incrementarse en años siguientes.

El petrolero noruego "Riniform"—primer barco de esta especialidad que ha amarrado en el superpuerto—descargó un total de 50.000 toneladas de crudo, que fueron conducidos también por primera vez a la refinería de Petronor por el oleoducto que la factoría ha construido para calazar el atraque del dique de Poniente con Somorrostro.

La operación de descarga de crudo —que se realizó con todo tipo de precauciones— fue un total éxito, dando así carta verde a una nueva etapa en la que de manera progresiva se da paso a los petroleros hacia ese espigón, descongestionándose la actual terminal de Santurce, al mismo tiempo que se alejan posibles peligros y accidentes de dicha población.

PETROLEROS A DESGUACE

El tema de los petroleros ha sido también noticia en Bilbao, pero por otro aspecto bien distinto. En menos de un mes han entrado en El Abra de la capital vizcaína cuatro petroleros para ser desguazados, algunos de ellos de reciente construcción. El motivo de tan drástica decisión adoptada por sus empresas propietarias ha sido la conocida crisis de los fletes de petróleo.

Los últimos petroleros llegados a Bilbao para ser desguazados son: el "Ventura", de pabellón libanés, y el "Logos Superios", de 16.053 toneladas de peso, propiedad de la Compañía San Francisco, S. A., de Panamá. Lo que es más curioso todavía es la llegada del "Amoco Trinidad", de 260 metros de eslora y 150.000 toneladas de registro bruto, que fue construido hace cuatro meses en astilleros japoneses para la empresa americana Amoco Transport Co., con sede en Monrovia.

Aunque la primera noticia llegada a Bilbao era de que este barco también iba a ser desguazado como otro de la misma compañía —próximo a llegar— todavía de más reciente construcción, parece ser que se va a adoptar otra solución por ahora: mantener el barco en paro durante un año, aproximadamente, en el puerto bilbaíno en espera de que pueda resolverse la actual crisis de los fletes en los petroleros.

BUQUE-ESCUELA

También ha llegado al puerto de Bilbao —en el que ha permanecido durante dos días— el buque-escuela de la Marina Mercante polaca, el

"Kapitan Ledochowski", que, concluida su estancia en la capital vizcaína, siguió —al parecer muy complacido de su escala en Bilbao— rumbo a otros puertos europeos.

SUBEN LAS TARIFAS

Las tarifas de todos los servicios de pasaje fluvial de la ría de Bilbao han subido, desde el pasado día 17 de marzo, un 50 por 100, por lo que el precio actual de las mismas por persona y viaje es de tres pesetas. Asimismo, en el mismo tanto por ciento las tarifas de los servicios de amarradores de buques del puerto y ría de Bilbao. Tales tarifas no habían sufrido variación alguna desde el año 1969.

UN BARCO PARA "LOCAL SOCIAL"

La Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante acaba de adquirir un pequeño barco correo —que estaba destinado al desguace—. Se trata del "Ciudad de Ceuta", de 1.100 toneladas de desplazamiento, construido por los astilleros Unión de Levante para la Compañía Transmediterránea, su última propietaria. El barco será convertido en el nuevo "local social" de la Asociación, siendo trasladado al muelle de Abando, donde quedará atracado.

VACACIONES PARA LOS MARINOS

El pasado viernes, día 14 de marzo, se reunió en la sede del Apostolado del Mar, en la capital vizcaína, la comisión de esposas de marinos para tratar de lo que a su juicio es un tema fundamental en la vida de los hombres del mar y de sus familias. Tras examinarse la actual situación de este sector laboral del país, se llevó a conclusión la siguiente petición: solicitar dos meses de vacaciones por cada cinco de embarque, a salario completo, para todos los tripulantes sin distinción. Crean —según informaron— que sólo así es posible una vida matrimonial y familiar humana. ■ A. ROLDAN.

MULTA POR CONTAMINAR EL MAR

BILBAO.—Una sanción de 25.000 pesetas ha sido impuesta por la Comandancia de Marina de Bilbao a la motonave española "Manuel Campos" por contaminar las aguas de la dársena de Galdames y ría de Portugalete al achicar en sus calas y sentinas.

Satisfecha la multa por el capitán de la motonave, el barco se ha hecho a la mar rumbo a Inglaterra. ■ R.

SANTURCE

MENOS SARDINA SELECTA QUE HACE QUINCE AÑOS

SANTURCE.—Según técnicos en pesca del puerto vizcaíno de Santurce, en la actualidad se captura un 80 por 100 menos de sardina selecta que hace quince años. En cuanto a las capturas de anchoa, este año han sido totalmente pesimistas en el mencionado puerto, por la escasez de las mismas y por lo bajo de sus precios. Según dichos técnicos, esta costera no se ha vendido una sola anchoa en lonja en el puerto de Santurce. ■ A. R.

MOTRIGO



PROXIMA CONSTRUCCION DE LA DELEGACION DEL I. S. M.

La Delegación Provincial del ISM de Guipúzcoa informa que se va a construir en breve la Delegación Local del organismo en Motrico. Se invertirán unos ocho millones de pesetas, y junto a la Delegación Local se construirán el ambulatorio mé-

PARTES METEOROLOGICAS EN RADIO NACIONAL

MADRID.—En breve, Radio Nacional iniciará la emisión periódica de partes completos sobre los estados de la mar, los cuales se incluirán, muy posiblemente, en los boletines de noticias de las once de la mañana y seis de la tarde, en versión completa, y en los diarios hablados de mediodía y noche, en versión reducida.

La emisión de estos partes meteorológicos es una aspiración de nuestros pescadores, muy especialmente de los que se desplazan por el Atlántico y llegan a las Azores a la captura del bonito, los cuales tenían que servirse de otros medios de información —no siempre con garantías y no siempre inteligibles— para conocer los sucesivos estados de la mar.

Expuesto por la Comisión Permanente Interfederativa de Cofradías Piscícolas del Cantábrico el problema al Instituto Social de la Marina, por este organismo se hicieron las correspondientes gestiones cerca del Ministerio de Información y Turismo, el cual dio orden de establecer la radiación sistemática de los referidos partes meteorológicos. En estos momentos estamos pendientes de confirmar las horas exactas en que se radiarán estos partes, así como la fecha de comienzo de las emisiones y sus frecuencias, de todo lo cual daremos en su momento puntual noticia en estas páginas.

dico, Club del Jubilado y una planta dedicada a juegos infantiles. Todo ello se realizará respetando la arquitectura externa de la Loja-Zarra de Motrico, edificio de indudable belleza, y por supuesto remozándolo y habilitándolo para su nueva finalidad.

IRUN

PESQUERO APRESADO POR LOS FRANCESES

El pesquero español "Ituarte", con matrícula de Pasajes, ha sido apresado por las autoridades de Marina francesas al hallarse fondeado a cinco millas y media de la costa gala, en aguas de Cap Preton.

El "Ituarte", junto con su tripulación y 250 kilos de pesca capturada, ha sido conducido al puerto de Bayona, en cuya Comandancia se realizan los trámites pertinentes para determinar la multa correspondiente.

BARCELONA

NUEVOS MOTORISTAS NAVALES

BARCELONA.—Han sido clausurados los Cursos de Motoristas Navales organizados en poblaciones del litoral gerundense y barcelonés. Para evitar que alumnos de pueblos más cercanos a la frontera francesa se desplazaran hasta Barcelona, sede del sector marítimo, la autoridad de Marina acordó que el Tribunal se trasladase a Palamós. Así, pues, actuaron dos Tribunales: uno en la capital de la provincia marítima y otro en Palamós, que es uno de los puertos de más importancia de la Costa Brava.

Al examen final y acto de clausura en Palamós asistieron el almirante jefe del Sector Naval de Cataluña, don Severo Martín Allegue; el delegado provincial de Trabajo de Gerona, don Alfonso Vázquez Blanco, y otras autoridades. De 77 alumnos presentados, aprobaron 52, hoy nuevos motoristas navales, que irán a engrosar, como titulados, las tripulaciones de embarcaciones pesqueras de la Costa Brava y las de la provincia de Barcelona. ■ CORRESPONSAL.

CRONICAS NACIONALES

Continúa la sección "Crónicas Nacionales" en página 27 de este número.

PESCA SELECTIVA DE ALTURA

Por MIGUEL MASUTI

Junto a las soluciones apuntadas en otros trabajos de investigación pesquera del presente año a bordo de "El Pescador" para la industria pesquera del Mediterráneo en cuanto a ampliación de sus áreas de pesca de arrastre, nos aparece un tercer elemento a considerar en el conjunto de soluciones viables a las flotas pesqueras mediterráneas; por otra parte, uno de los más interesantes y a la vez —quizá— rentables: los bancos o bajos del talud continental en relación con la pesca selectiva.

La pesca selectiva (nasas, palangres, trasmallos, volantin, etcétera) no tiene que ser forzosamente artesanal y limitada a pequeñas embarcaciones, con escaso radio de acción. Este tipo de pesca ya encontró en el banco "E. Baudot", en las Baleares, al SE de Cabrera, un excelente campo de pesca cuando el IEO levantó la topografía de detalle del mismo, siendo desde varios años explotado con buenos resultados por profesionales y aficionados bien equipados.

Durante la campaña "Aristeus 474" se trabajó intensamente en un banco de características similares, aunque algo menor, al Este de cabo de Palos.

Su topografía ha resultado muy apta para la pesca selectiva con diferentes tipos de aparejos, y los resultados de las pescas experimentales efectuadas, verdaderamente interesantes y esperanzadoras.

SITUACION Y NAVEGACION AL BANCO DE CABO DE PALOS

Exactamente a 30,5 millas de cabo de Palos, y con rumbo verdadero de $93^{\circ} 30'$, existe en las cartas náuticas una sonda aislada de 90 metros rodeada por fondos de talud.

Dicha sonda resultó ser un "banco o bajo", situado exactamente en $37^{\circ} 35' N - 00^{\circ} 00'$.

Sus características, a grandes rasgos, son las siguientes:
Nivel de 400 metros, 4,5 por 6,5 millas. Nivel de 300 metros, 4,7 por 3,8 millas. Nivel de 200 metros, 3,3 por 4,0 millas. Nivel de 100 metros, 2,4 por 2,0 millas.

PESCAS DE PROSPECCION SELECTIVAS

Se efectuaron pescas improvisadas, ya que no entraba en los planes de trabajo esta prospección, que surgió accidentalmente. Se utilizaron nasas, volantines y una melvera.

El resultado de estas pescas fue:

VOLANTIN.—Con anzuelos excesivamente pequeños, sobre todo para chernas y peces de gran tamaño. Cebos poco interesantes (pulpo y pota) y solamente dos volantines, que frecuentemente debían dejar de pescar para reponer anzuelos rotos por piezas que no se podían capturar y que rompían el anzuelo o el sedal.

En dos horas y media de pesca, se capturó: 12 kg. de besugo, 2 kg. de aligote, 7 kg. de gallineta, 3 kg. entre cabrachos, serranos y lagartos.

NASAS.—En una calada de cuatro horas y veinte minutos se capturaron cabrachos, brotolas de roca, congrios y langostas, con un total de 7 kg.

MELVERA.—Asimismo, durante la noche se caló una melvera en superficie, y al cabo de una hora había atrapado un marrajo de unos 14 kg., que no se pudo izar a bordo por romper el sedal al intentarlo.

CONSIDERACIONES FINALES

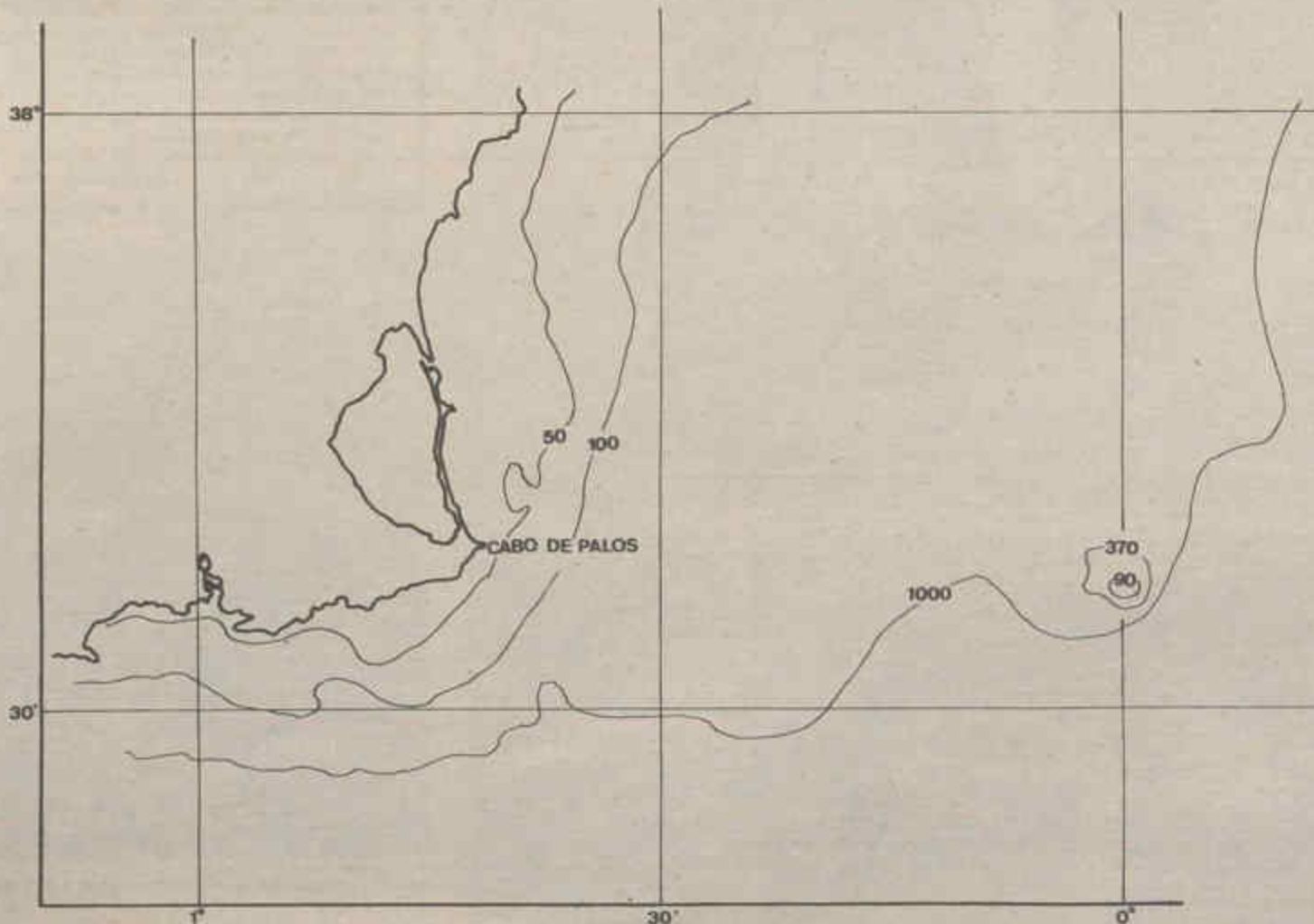
Como hemos indicado, en esta campaña se añadió un banco más a los dos que ya teníamos en el Mediterráneo (con la batimetría estudiada): el banco "Emile Baudot", en las Baleares, y el banco de Torrox, en el mar de Alborán. Con ello se añade una nueva posibilidad a la flota de pesca selectiva del Mediterráneo. Es éste uno más a toda una serie de ellos que creemos deben existir en el Mediterráneo, a la vista de las sondas aisladas en las cartas náuticas y a las que pensamos en un futuro dedicar algunas campañas concretamente.

Debe ser este tipo de zona de pesca —el banco o bajo— el objetivo pesquero de los barcos de arrastre de mínimo y medio tonelaje y potencia, convenientemente modificados para la pesca selectiva, con la seguridad de obtener unos rendimientos interesantes en especies de elevado valor comercial en el mercado, unido todo ello a un menor consumo de combustible y tripulaciones más reducidas a bordo de estas mismas embarcaciones que hoy, al arrastre, llevan hasta siete o más tripulantes que apenas pueden repartir jornadas suficientes para vivir.

Podría ser, con el tiempo, esta la flota selectiva de altura, que al mismo tiempo que creemos tenía que encontrar en estos fondos una solución a su economía, a la vez serviría su cambio de modalidad a descongestionar los fondos de arrastre, cada día más sobreexplotados.

BANCO DE CABO DE PALOS

Situación y extensión —desde su base de 400 metros— del banco de cabo de Palos. Obsérvese situado en pleno talud continental y rodeado por profundidades superiores a los 800 metros, hasta ascender en una "montaña submarina" a los 90 metros de profundidad solamente.

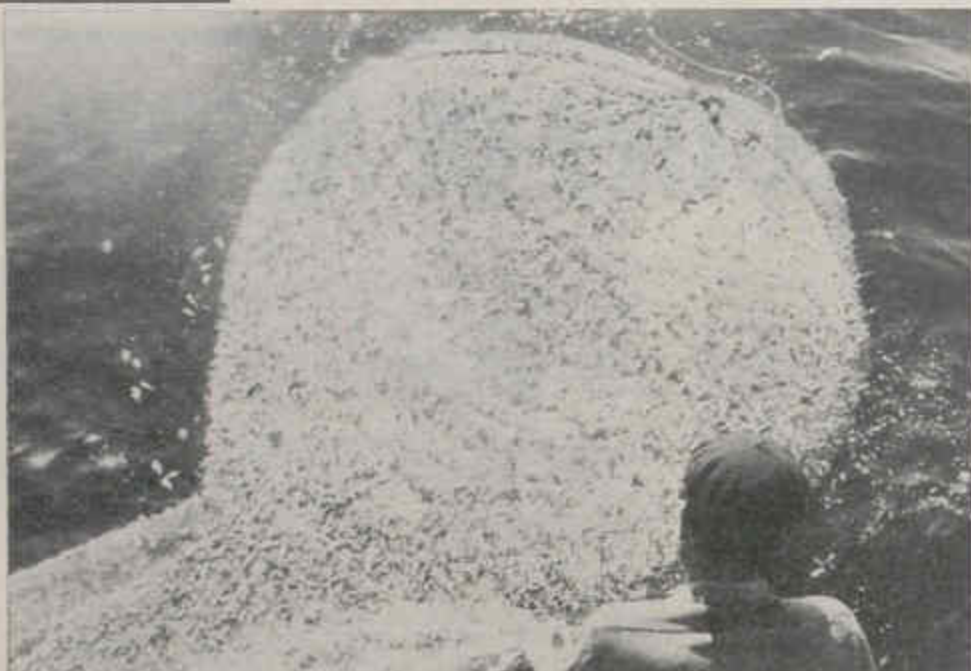


Nasa metálica polidédrica, nuevo tipo de las utilizadas en las experiencias de pesca selectiva, tanto a poca como a mucha profundidad, con resultados positivos.

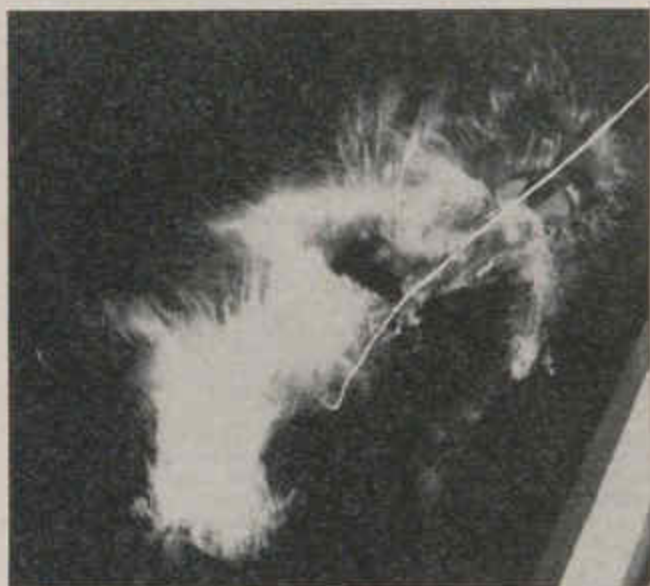


Cubierta de proa de "El Pescador", con una serie de nasas preparadas para calar.





A veces, en los fondos no rastreados anteriormente se efectúan grandes "copadas" de especies sin valor comercial a las que habría que buscar salida, a unas para las fábricas de subproductos, a otras para el consumo humano, pero nunca desperdiciar tantas proteínas.



Tratando de cobrar una buena pieza de marrajo.

Mientras que la tripulación se dispone a abrir el copo, los científicos se preparan para seleccionar la captura.



Preparando una pesca de plancton mientras se va arrastrando.

CAMPAÑAS "MEFRIMAR"

POSITIVOS RESULTADOS (EXPERIMENTALES) EN LA LUCHA CONTRA LA MELANOSIS

Se estima que el esfuerzo pesquero no produce un rendimiento máximo si las capturas, desde que llegan a bordo hasta su destino —bien al consumidor, bien a las industrias conserveras—, no son tratadas adecuadamente en cada momento, según una tecnología óptima para cada especie.

Así pues, ante la importancia económica y social que representa la pesca para nuestro país, y ante las deficientes condiciones de su explotación, exceptuando en parte la pesca de altura, es lógico pensar en la urgente necesidad de unos estudios encaminados a ordenar y mejorar su explotación para proporcionar un producto de óptima calidad a la comercialización ulterior.

Dentro del plan de colaboración del Instituto Español de Oceanografía y el Centro Experimental del Frío, ha tenido lugar en cada campaña de "El Pescador" el estudio de diferentes técnicas y productos para evitar la "melanosis" de los crustáceos, así como la iniciación de las técnicas de optimización de pescados mediante la utilización de "hielos eutécticos".

Esquemáticamente podemos sintetizar las experiencias efectuadas de la siguiente manera:

- Ensayos a bordo sobre prevención de melanosis de crustáceos y cefalópodos, así como conservación de color en los peces de color rojo: salmonetes, gallinetas, etcétera.
- Estudios sobre enfriamiento y conservación a bordo mediante hielos eutécticos de diferente composición. Se trata de hielos que además de enfriar por debajo de los hielos de agua sola, gracias a los aditivos conservadores realizan una acción antibacteriana eficaz en el tratamiento de peces.

Siempre en los estudios experimentales "antimelanosis" se han utilizado productos inocuos y se ha comparado su comportamiento tomando como control el "ácido bórico". Al mismo tiempo, a este tratamiento base, ya fuera metabisulfitos, benzoatos, etcétera, se le adicionó ciertos conservadores para reforzar la acción de antimelanosis y asimismo prolongar la vida comercial del crustáceo (gamba).

Estos trabajos se encuentran aún en fase experimental, pero se puede adelantar que los resultados de algunos tratamientos son muy alentadores.

En cuanto a los tratamientos de refrigeración y conservación a bordo realizados

a distintas especies con hielos eutécticos, se está observando un mantenimiento óptimo de calidad, gracias al escaso crecimiento y desarrollo que se observa en cuanto a microorganismos.

A la vista de los resultados de las campañas Mefrimar I, II, III y IV, se ha estimado necesario continuar estos estudios, a fin de determinar en lo posible las especificaciones precisas en cada caso.

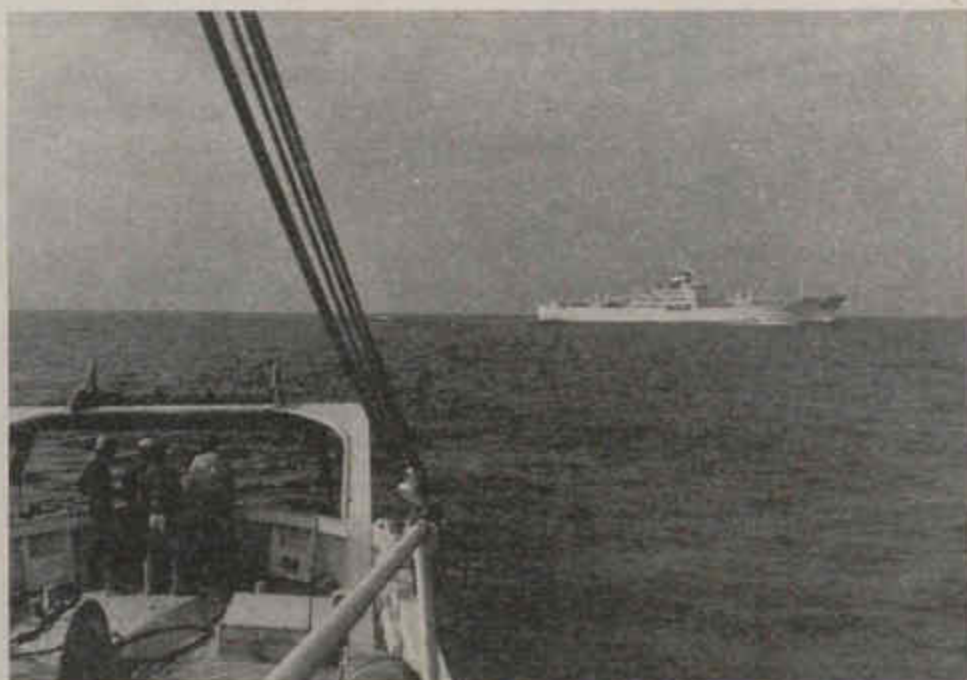
APLICACIONES PRÁCTICAS

Se utilizaron para combatir la melanosis: metabisulfitos y benzoatos en medio ácido, normalmente el ácido ascórbico. Se ensayaron productos comerciales y asimismo el tratamiento mediante gases reductores, igualmente en medio ácido.

Todos ellos han dado resultados positivos. El margen de conservación antimelanosis supera cualquier tipo de tiempo de comercialización para la flota del Mediterráneo: a las setenta y dos horas, y con un solo tratamiento de base, la proporción de melanosis es del 0 por 100.

Es fundamental el tratamiento por inmersión en disoluciones del 1 al 2 por 100 del producto, así como posterior espolvoreado con ácido ascórbico. El tiempo de inmersión puede reducirse a cinco minutos. El simple espolvoreado, además de más caro, es menos eficaz e incluso poco efectivo.

La comparación de estos productos con el ácido bórico en iguales condiciones de concentración y tiempo dio como resultado la aparición de la melanosis, lo cual demuestra que su efectividad está solamente en relación a las elevadas concentraciones y tratamientos sucesivos con que se le utilizaba. ■ M. M.



Arrastrando en el mar de Alborán, a más de 1.000 metros de profundidad, en la zona de paso de los grandes barcos.

LAS CARTAS DE PESCA DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

El laboratorio Oceanográfico de Baleares, en Palma de Mallorca, inició en 1953 el estudio de la bionomía de los fondos de 300 a 800 metros del Sur de Mallorca, explotados provechosamente desde 1948 (Oliver, 1953).

En 1954 efectuó el buque oceanográfico "Xauen" una expedición alrededor de Mallorca y Menorca que sirvió para enfocar el levantamiento de las primeras cartas de pesca. Se señalaron posibles zonas de explotación, algunas de las cuales fueron posteriormente tanteadas por los pesqueros de las islas con buen resultado, para más tarde iniciarse ya la total explotación de estos fondos de pesca.

Hace muy pocas semanas acaba de publicarse la penúltima serie de cartas de pesca, a la que seguirá en breve plazo la última, que completará la colección completa del Mediterráneo español.

COMO SE ELABORA UNA CARTA DE PESCA

Utilizando como base las cartas de navegación españolas, se trazan líneas de sonda, en su mayoría radiales a la costa, apoyadas en la isobata de 100 metros y prolongadas hasta rebasar la de 900 metros. Se recorren con ecosondador estas líneas previamente establecidas, marcando las lecturas sobre la carta para el posterior trazado de los veriles. Posteriormente, para precisar mejor algunas veriles y delimitar más exactamente detalles confusos y difíciles, se repiten —si es necesario— algunas radiales y frecuentemente se cruzan con perpendiculares a líneas ya estudiadas, cortando las anteriores.

Terminados los sondeos con ecosondadores, se procede a la determinación de las calidades del fondo mediante sondeos con escandallo de cuchara, siendo anotados los resultados en la carta, utilizándose diferentes colores para su identificación.

COMO SE UTILIZAN

En las cartas de pesca hay nueve veriles —o líneas— que corresponden a las profundidades de 50, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700 y 800 metros para las primeras que se publicaron; en las siguientes ya se ampliaron hasta los 900 y 1.000 metros. Cada línea está dibujada con trazos distintos que constan en el cuadro de "signos convencionales".

La equivalencia de metros (de la carta) a brazas (de los sondadores de los pesqueros) es fácil haciendo uso de la escala que figura asimismo en la carta.

Los colores de la carta indican diferentes clases de fondo y las equivalencias están encima de los "signos convencionales".

A partir del veril de los 100 metros, la diferencia de profundidad entre dos líneas de veril seguidas es siempre la misma y vale 100 metros.

Cuanto mayor es la separación entre dos veriles, el fondo es más aplacerado; cuanto más juntas estén, más abrupto.

Los números comprendidos entre las líneas de veril indican profundidades intermedias que son muy útiles para darse cuenta de la verdadera pendiente del fondo.

Los salientes de las líneas de veril hacia la mar indican que hay una cresta en el fondo; los entrantes de las mismas señalan, por el contrario, un valle o "cañón".

El rastreo cruzado o cortando entrantes y salientes en punta es siempre peligroso, y el rumbo de arrastre debe trazarse siguiendo las líneas de veril marcadas en la carta.

Se advierte que estas cartas no deben usarse como cartas de navegación, sino solamente para la pesca.

CARTAS DE PESCA PUBLICADAS POR EL I. E. O.

M. Oliver: Carta de pesca de Baleares I, Carta de pesca de Baleares II, Carta de pesca de Cataluña I, Carta de pesca de Cataluña II. M. Massuti: Carta de pesca de la región surmediterránea. M. Oliver: Cartas de pesca de Ibiza I, Ibiza II, Columbretes, Valencia, Dragonera, Cabrera, Gandía y Vinaroz.

ACTIVIDADES DE I. C. C. A. T. MUESTREO BIOLOGICO DEL ATUN, CAPTURADO POR PALANGREROS ORIENTALES

MADRID.—La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) ha comunicado a la Secretaría que el 15 de enero de 1975 la República de Cuba ha presentado un instrumento de adhesión al Convenio Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

● El Consejo de ICCAT decidió que la Comisión debía efectuar una votación por correspondencia en relación con las recomendaciones presentadas por los Estados Unidos sobre las medidas de conservación del atún.

Consiguientemente, la Secretaría notificó el 7 de febrero de 1975 a los Gobiernos miembros que una mayoría de los países miembros de la Comisión habían votado a favor de las propuestas. Ningún país votó en contra. Los siete países en cuestión son: Canadá, Francia, Estados Unidos, España, Corea, Sudafrica y Japon.

De acuerdo con el artículo VIII del Convenio, las recomendaciones propuestas entrarán en vigor para todos los países miembros después de un plazo de seis meses (es decir, el 10 de agosto de 1975), a menos que uno de los miembros presente una objeción formal. En todo caso, las recomendaciones no entrarán en vigor hasta haber transcurrido un plazo de sesenta días.

PESO MINIMO DEL ATUN

Las medidas propuestas prohíben la captura y desembarco de atún de un peso inferior a 6,4 kilos, pero conceden una tolerancia de capturas ocasionales de peces de una talla inferior a la estipulada hasta un mínimo de un 15 por 100 del número total de peces en la captura o su equivalencia en peso. También se recomienda que los países miembros adopten las medidas necesarias preliminares para limitar la mortalidad de pesca de atún a los niveles recientes, durante un período de un año.

En 1972, la Comisión adoptó una regulación para la conservación del rabil. La regulación, que se halla

actualmente en vigor, prohíbe toda captura y desembarco de rabil con un peso inferior a los 3,2 kilos, con un 15 por 100 de tolerancia para las capturas ocasionales de peces de talla inferior a la estipulada.

LOTERIA DE MARCAS Y MUESTREO

Este año, la Secretaría de ICCAT está proyectando celebrar la lotería de marcas recuperadas durante 1974 en las islas Canarias, en este mes de abril, coincidiendo con la visita del secretario ejecutivo y del secretario ejecutivo adjunto a Las Palmas, en conexión con el programa de muestreo de la Secretaría en dicho puerto.

De acuerdo con la decisión tomada durante la última reunión del SCRS, la Secretaría ha comenzado un amplio programa de muestreo biológico en los puertos de Tenerife y Las Palmas de las capturas efectuadas por los palangreros orientales.

El secretario ejecutivo adjunto visitó los puertos anteriormente mencionados a comienzos de febrero a fin de establecer el programa de muestreo, y M. de Boisset, del personal de la Secretaría, está actualmente dedicando la mayor parte de su tiempo a este proyecto.

La Secretaría ha establecido asimismo un contrato con el Centre de Recherches Océanographiques de Abidjan para poder llevar a cabo el muestreo biológico de los palangreros que desembarcan o transbordan en Abidjan.

Se está actualmente considerando el establecimiento de proyectos similares con Curaçao Pionering N. V. St. Marteen, y con el Department of Industries (Sea Fisheries), Cape Town.

Se ha previsto la celebración de la próxima reunión de la Comisión (1975) en Madrid, en las fechas siguientes: Reuniones científicas, días 12 al 18 de noviembre. Reuniones de la Comisión, días 19 al 25 de noviembre.

LA OCEANOGRAFIA PUEDE CONVERTIRSE EN ASIGNATURA UNIVERSITARIA

CADIZ, 15.—Parece muy posible la inclusión de la asignatura de Oceanografía en los estudios de la Facultad de Ciencias de esta capital, debido al enorme porvenir que la misma ofrece de cara al futuro y al gran interés que actualmente viene despertando en los estudios.

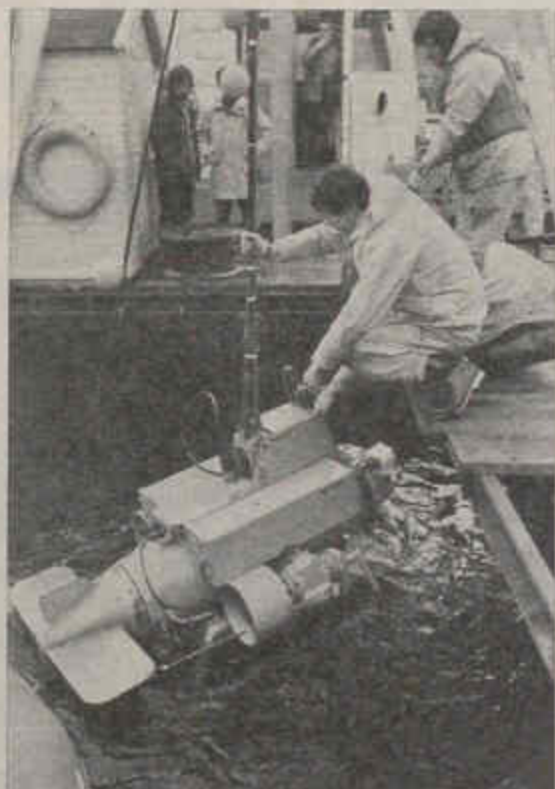
La conveniencia de la inclusión de estos estudios oceanográficos ha sido puesta de manifiesto al gobernador civil de la provincia, señor De Santiago y Juárez, en el transcurso de una visita realizada al mismo por el director general del Instituto Geográfico y Catastral, Rodolfo Núñez de las Cuevas, y en la que sostuvieron un cambio de impresiones sobre el satisfactorio nivel alcanzado en la Semana de Estudios Oceanográficos, recientemente celebrada en esta capital.

COLABORACION OCEANOGRAFICA ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA

★ Ya se han adoptado
acuerdos sobre mar
territorial,
plataforma continental
y fondos marinos.

MADRID.—En relación con las negociaciones del Comité especial de cooperación científica y técnica hispano-francés, que concluyeron el pasado día 29 de enero, se sabe de fuente informada que uno de los acuerdos rubricados, de particular importancia, trata de la cooperación oceanográfica, de gran interés en el marco del conocimiento del mar territorial, la plataforma continental y los fondos marinos.

Como es sabido, nuestro país dedica gran atención a la política oceanográfica, que tiene especialísima importancia para el conocimiento y, por lo tanto, el control del mar territorial, la plataforma continental y los fondos marinos. Temas vitales desde el punto de vista de la seguridad, así como en el campo de la economía, ya que en su contexto figura la explotación racional de los recursos de pesca y la exploración y eventual explotación de las posibles reservas petrolíferas y otras de minerales, principalmente manganeso, que se sabe con certeza existen en los fondos marinos. Conforme a este acuerdo, todas las investigaciones que se realicen en aguas españolas por buques franceses y españoles, se coordinarán por los Institutos Oceanográficos de los dos países, que dispondrán, en reciprocidad, de los resultados obtenidos. Igualmente se ha establecido un intercambio de información de las campañas que realicen Francia y España en cualquier lugar del mundo.



EXPLORADOR SUBMARINO

El explorador submarino "Angus" sale de las aguas del lago Linnhe, cerca de Fort Williams, Invernesshire, Escocia, tras realizar pruebas en el fondo, a 60 metros de profundidad. Este aparato teledirigido, sin tripulación, es capaz de explorar las profundidades del mar del Norte.



Doctor
don José María
San Feliu
Lozano.

EXPERIENCIAS DEL DOCTOR SAN FELIU LOZANO, DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS, EN CASTELLÓN

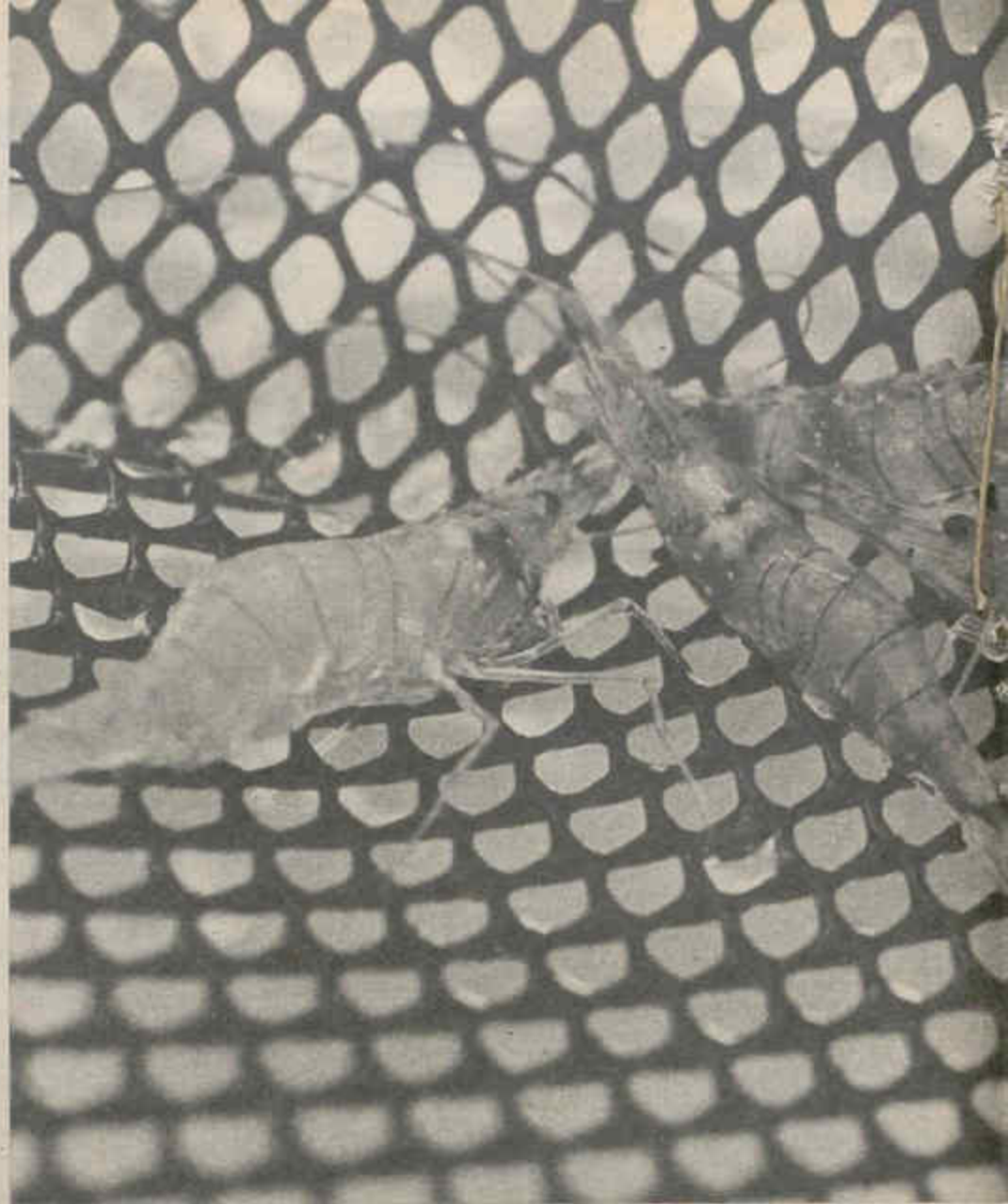
CASTELLÓN DE LA PLANA (De nuestro director, enviado especial).—En el laboratorio del Grao de Castellón, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, el biólogo doctor don José María San Feliu Lozano lleva años dedicado al cultivo del langostino, con éxito tanto para la repoblación de las zonas litorales en las que esta especie tiende a desaparecer o ha desaparecido totalmente, como para su cría y engorde con objeto de que pueda ir directamente al consumo desde la planta de cultivo.

No es un trabajo estrictamente original, puesto que en otros países, principalmente en Japón, ya se encuentran en fase de producción comercial plantas de cultivo de camarón y langostino, pero la importancia del trabajo del doctor San Feliu se centra en que ha partido, podría decirse, de cero, y lleva paso a paso investigaciones y experiencias de acuerdo con las peculiaridades de nuestras especies y en general de nuestro ecosistema.

En estos momentos, el laboratorio, aparte de otros cometidos, se está dedicando muy especialmente, como decíamos, al cultivo del langostino —también del camarón—, pero, asimismo, y simultáneamente, al cultivo de citoplancton, que servirá para alimentación de los primeros estados larvarios de

sobre todo, y los crecientes esfuerzos pesqueros están acabando con esta joya del mar...

... Pero el laboratorio del Grao conseguirá —esta es la esperanza— repoblar las aguas. El proceso que se sigue con las especies para su cultivo es interesantísimo. El



LANGOSTINOS DE LABOR

aquellas especies; de zooplankton, para alimentación de los estados larvarios superiores, y, finalmente, al estudio de influencia de distintos parámetros físicos y químicos en el crecimiento de las especies dichas.

Antes de iniciar el cultivo del langostino se emprendió el estudio de su biología. Fue durante el año 1962 y en aguas de San Carlos de la Rápita, que, con las de Vinaro, gozan fama de producir unos langostinos de superior calidad, los cuales se cuentan entre los mejores del mundo. En embarcaciones del Instituto Español de Oceanografía, los investigadores, el doctor San Feliu al frente, se trasladaban hasta el delta del Ebro, extralaban muestras, pescaban. Las piezas eran estudiadas después en el laboratorio para conocer su desarrollo gonad, contenido estomacal, alimentación y, en fin, todo dato biológico, hasta el pormenor. Cinco años más tarde, el estudio ya estaba concluido, y fue entonces cuando el doctor San Feliu inició las experiencias del cultivo de la especie. En 1968 ya consiguió criar langostinos, desde el huevo hasta su estado adulto.

"AUTÉNTICA ORFEBRERÍA"

La disminución de las poblaciones de langostinos en las aguas litorales castellanenses y tarraconenses es un hecho incontrovertible. Cuando en lonja aparecen unos kilos —a veces unos puñados— de langostinos, los precios se disparan, porque no hay otro producto del mar que sea más apreciado en esta zona. El secretario de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita, don Luis Millán, nos decía, señalando un pequeño balde de hermosos langostinos que estaban dispuestos para la subasta: "He aquí piezas de auténtica orfebrería". Los insecticidas agrícolas del área del delta,

doctor San Feliu nos lo explica paso a paso:

—Tomamos las hembras fecundadas y con los ovarios en desarrollo; y del mar, de donde las hemos sacado, las transportamos al laboratorio. Les forzamos la puesta a base de aumentos de temperatura y disminuciones de la salinidad del agua. Normalmente se consigue durante la primera o segunda noche de permanencia en nuestros acuarios. Verificada la puesta, separamos a las hembras y nos dedicamos a la cría de las larvas. Las supervivencias que venimos consiguiendo son del orden del noventa y ocho por ciento en el primer estado larvario; del

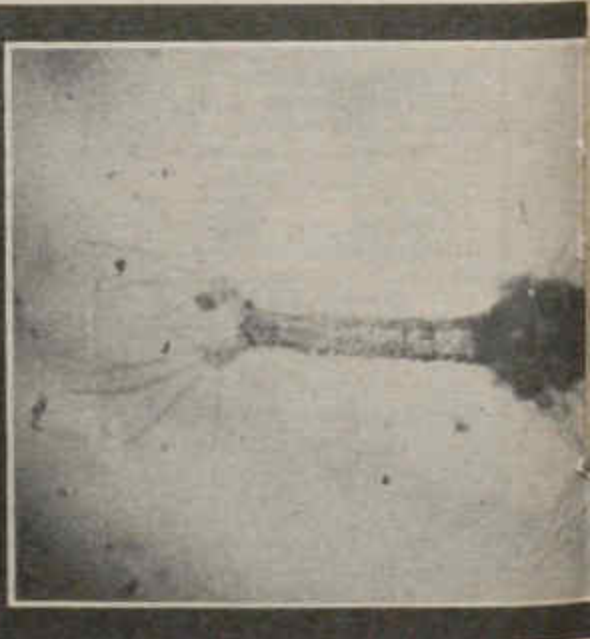
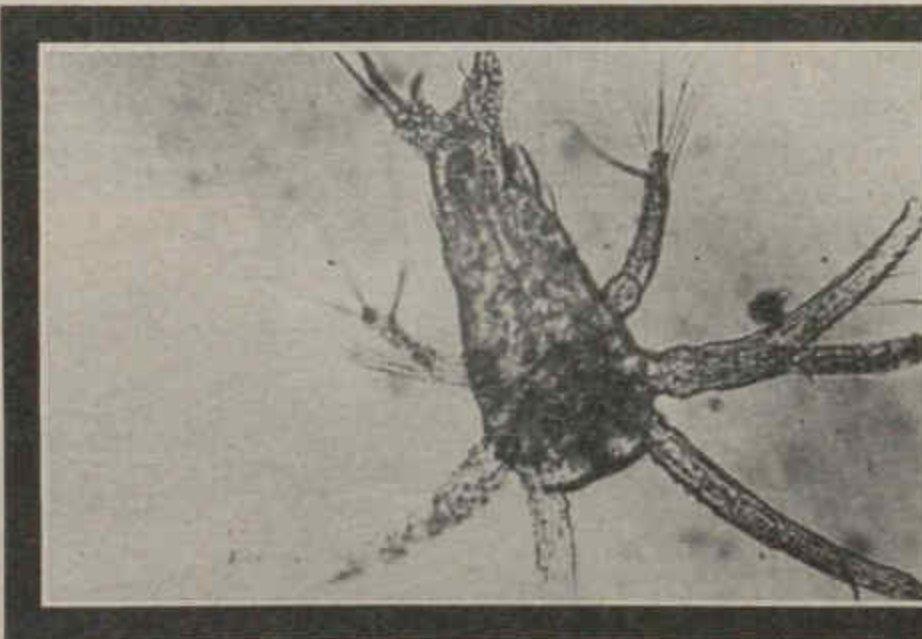
noventa y seis por ciento, en el segundo, y luego en el tercero y cuarto, la mortalidad aumenta, porque las condiciones del agua del mar con que trabajamos no son siempre buenas: puede estar contaminada por aportes humanos e industriales. Pero, además, nos falta espacio. Las concentraciones de larvas en el acuario son cuantiosas, del orden de cien y doscientas larvas por litro, lo que es excesivo.

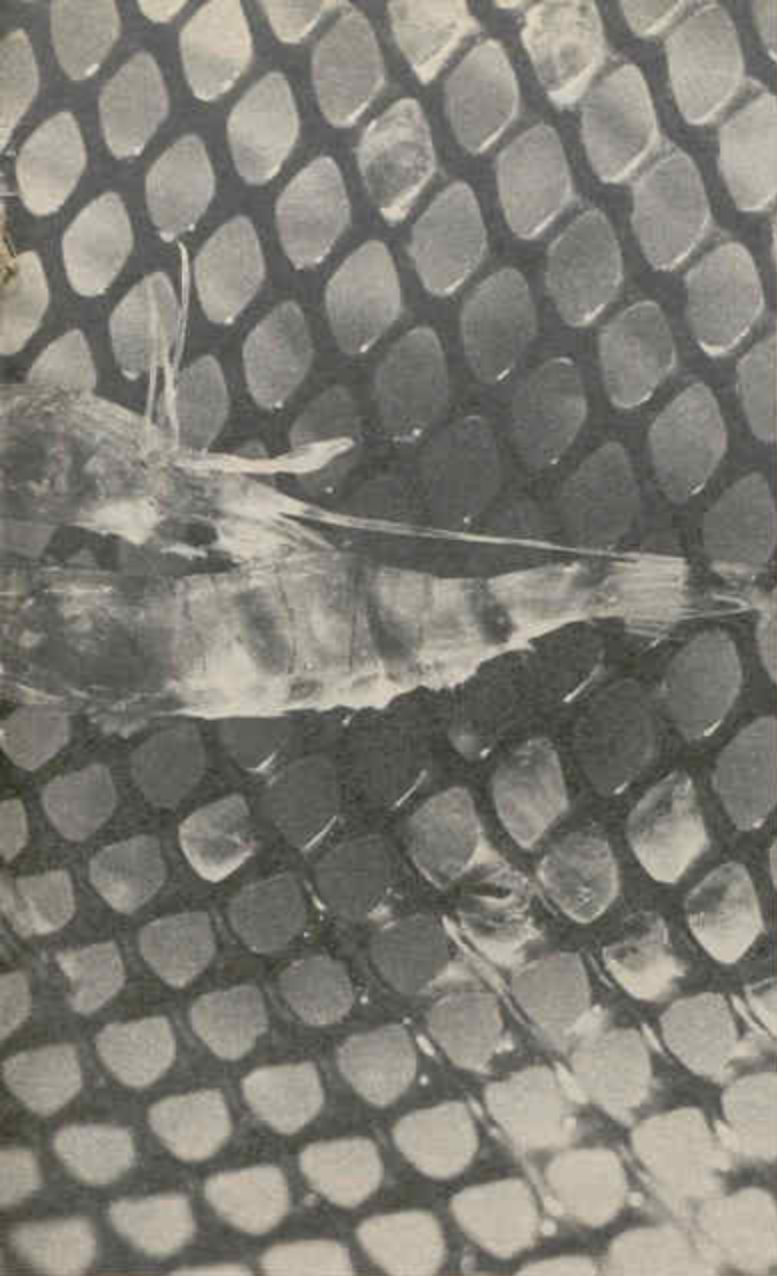
Ya conseguidos los estados larvarios, pasan a los juveniles, que se alimentan con piensos naturales y artificiales preparados en el propio laboratorio, y aquéllos llegan a

alcanzar tallas entre cinco y siete centímetros, la cual es envergadura que les permite defenderse perfectamente de los depredadores, como son congrios, rayas, etcétera. Es entonces cuando se devuelven los langostinos al mar, a efectos de repoblación.

INSECTICIDAS: MUERTE

—Como nuestras instalaciones son pequeñas, el número de ejemplares que lanzamos al mar es también pequeño: Aproximadamente un millón al año. Además, nosotros dejamos aquí lotes de langostinos, del orden



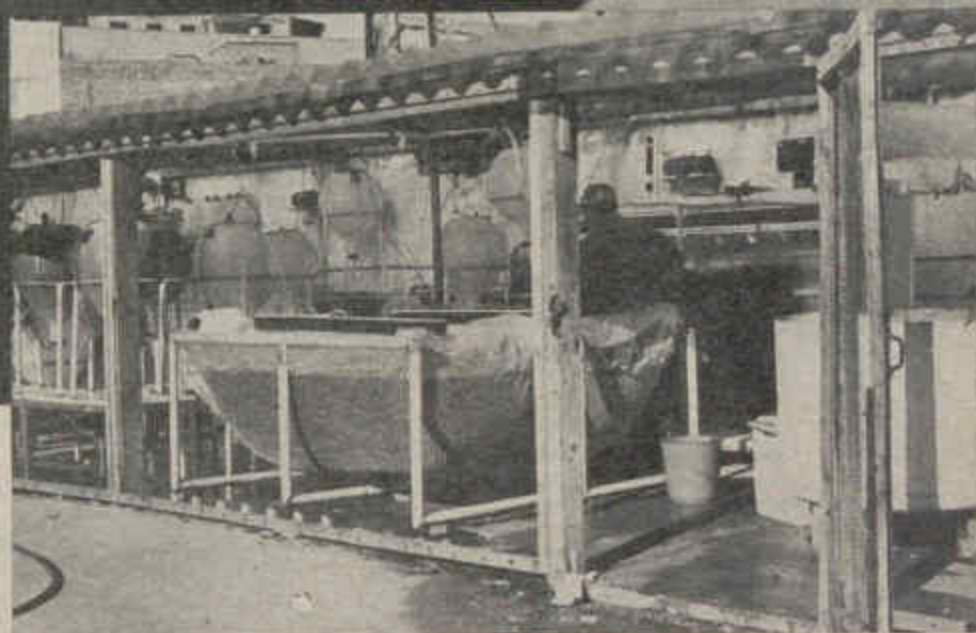
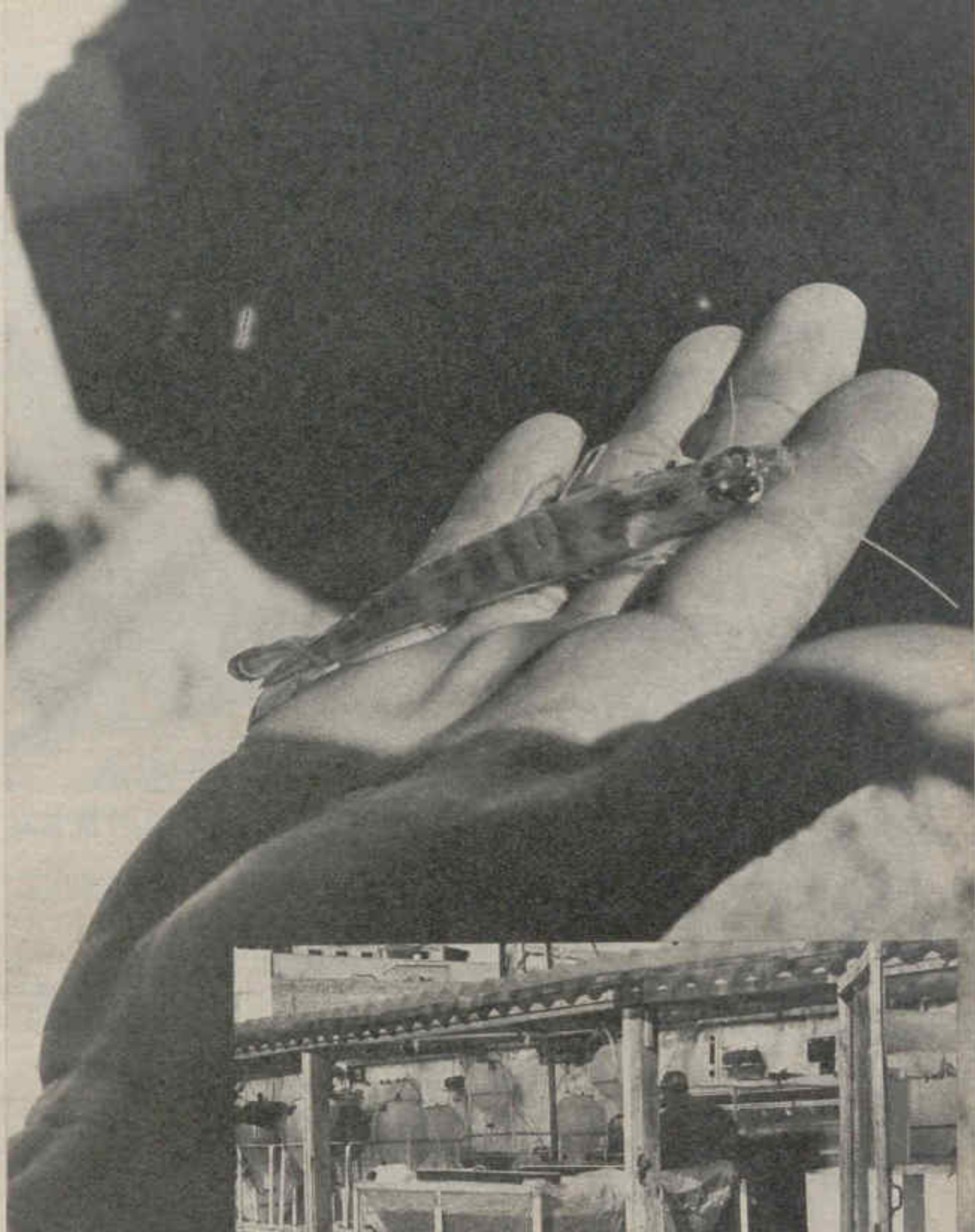


ATORIO

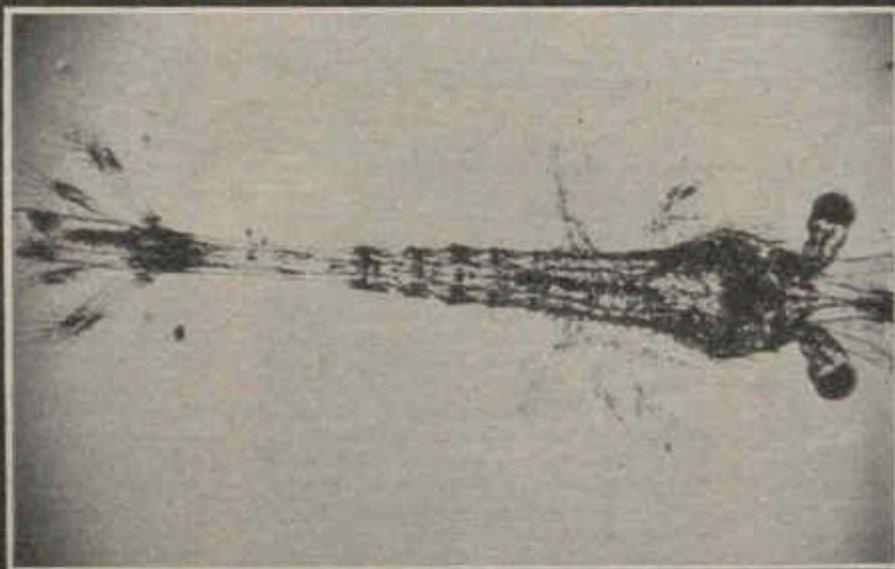
de otro millar, para seguir la experiencia de engorde y con la intención primordial de cerrar el ciclo vital de la especie. Es decir, que pretendemos que los langostinos nacidos aquí tengan a su vez hijos. Ya estuvimos a punto de conseguirlo el verano pasado, pero cuando las hembras habían fecundado y tenían las gonadas en desarrollo, a punto de realizar la puesta, una fumigación aérea que se ordenó por autoridad superior para exterminar mosquitos, mató todos los ejemplares. Fue suficiente una pasada, la primera que hizo la avioneta. El insecticida cayó accidentalmente encima de nuestros

REPORTAJE
GRÁFICO
DE JOAQUÍN
VIDAL

Un langostino
nacido y criado
en el laboratorio
del Grao-Castellón,
del Instituto
Español
de Investigaciones
Pesqueras.



Aspecto parcial de las instalaciones: en primer término, uno de los tanques donde viven los langostinos. En los garrafones, los rotíferos, que servirán de alimentación a la tercera fase larvaria, ya carnívora.



Los tres estados larvarios del langostino

1. Nauplio: Ocho veces cambia de piel la larva en cuarenta y ocho horas.
2. Zoea: Aparecen el abdomen, los ojos, la cola.
3. Mysis: La larva ya es carnívora: se le administra zooplácton, y en ocho días se hará "juvenil" y empezará a enterrarse en la arena.

tanques y a los cinco minutos habían muerto todos los langostinos. Fue un accidente, por supuesto, pero resultó una demostración clarísima —y así se lo hizo ver al gobernador civil y restantes autoridades— de los efectos que causan los insecticidas lanzados indiscriminadamente en zonas litorales. La vida marítima puede resultar gravemente afectada e indirectamente el organismo humano, por consumición de las especies contaminadas.

Análisis efectuados por una estación marítima francesa revelaron que los langostinos del delta del Ebro (son de los mejores del mundo, decíamos) dan concentraciones de insecticida en su carne.

CALIDAD SIMILAR

—¿Ustedes, doctor, han comido langostinos de los cultivados en el laboratorio? ¿Tienen el mismo sabor que los capturados en el mar?

—Pues no, no hemos llegado a probarlos.
(Pasa a la pág. siguiente)

CONSEGUIDA SU CRIA ARTIFICIAL (DESDE LA PUESTA DEL HUEVO HASTA SU DESARROLLO A ADULTO), TODOS LOS AÑOS SE REPUEBLA DE ESTAS ESPECIES EL LITORAL CASTELLONENSE.

LOS TRABAJOS SE ENCAMINAN AHORA A OBTENER EL CICLO COMPLETO: QUE LAS HEMBRAS NACIDAS EN EL LABORATORIO TENGAN A SU VEZ HIJOS ALLI.

(Viene de la pág. anterior)

Pero el sabor ha de ser idéntico, ya que muchos lotes comen solamente alimento natural. Y más aún: les damos cantidades de citoplancton, del que no disponen en su ámbito natural, con el fin de obtener crecimientos mucho más rápidos. Nosotros estamos obteniendo langostinos adultos en seis o siete meses, mientras que en el mar el plazo es de un año, por lo menos.

No en España, porque los estudios pueden considerarse muy recientes, pero sí en otros países se ha llegado a la comercialización del langostino criado artificialmente. En vanguardia están los japoneses, que ya venden langostinos y camarones criados en granja, y los franceses también están muy adelantados en este sentido. Hace tres años el laboratorio del Grao emprendió el cultivo del camarón, cuyo proceso es similar al del langostino, si bien tiene una fase larvaria menos (dos en lugar de tres), con resultados óptimos, aunque en la práctica los estudios están menos avanzados en este campo, porque se trabaja con muy pocas hembras y no hay más que un tanque destinado a estas experiencias.

La entrevista se desarrolla a partir de aquí "a pie de obra". Es decir, que en las propias instalaciones donde se encuentran los tanques, depósitos, cultivos de sustancias microorgánicas, etcétera, el doctor don José María San Fellu nos va explicando todo el proceso.

ALIMENTACION DE LAS LARVAS

—Tomamos un agua con salinidad determinada. Una vez en los depósitos la ventilamos, porque llega con muy bajo contenido de oxígeno. Después pasa a esterilización, para eliminar las bacterias contaminantes. Contamos para ello, entre otros medios, con un aparato de esterilización por ultravioleta, con capacidad superior a cincuenta litros por minuto. Seguidamente abonamos el agua con nutrientes —nitratos, fosfatos y silicatos para las diatomeas y cloruro amónico para las flageladas.

—Estos nutrientes, ¿se preparan en el mismo laboratorio?

—Sí, es la sección de química la encargada de preparar las soluciones de nutrientes, con metales y vitaminas. Esto se lo agregamos al agua, a una concentración establecida. Sembramos el agua limpia y estéril con algas microscópicas del citoplancton.

Nos muestra el doctor unos cultivos de

color verde, que son las flageladas, y otros de color marrón, que son las diatomeas.

—Resultan distintas las coloraciones porque contienen bien más carotinoides, bien más clorofila. Este citoplancton es el principio de la cadena alimentaria normal. Lo producimos en grandes cantidades (observamos que se contiene en bolsas de plástico de veinticinco litros, cuyas concentraciones son del orden de dos millones de células por centímetro cúbico), y se proporciona como alimento al zooplancton, que es el segundo eslabón de la cadena alimentaria, concretamente a los rotíferos (se encuentran en garrafones), que son animales microscópicos, tan diminutos que servirán de alimento al segundo estado larvario del langostino. A este segundo estado larvario del langostino también le proporcionamos citoplancton,

pero no las flageladas, sino las diatomeas, pues hemos comprobado que con ellas se producen mejores rendimientos, en orden a supervivencias y engorde. Para los juveniles tenemos la artemia, que es un crustáceo cuyos huevos importamos de Estados Unidos. La engordamos en el laboratorio para que sirva de alimentación adecuada.

En estos momentos, unos operarios proceden a la limpieza de unos de los tanques. Extraída el agua, queda un fondo de arena silicea, en la que se esconden algunos langostinos. Saltan. Un par de ellos aterrizan al suelo y todos (doctor, operarios, periodista) nos avalanzamos con la ansiedad de quien va a levantar a un niño que se pegó el trazo. Cada uno de los diminutos langostinos es pieza de enorme valor en el laboratorio. Con auténtica caricia recupera el doctor San

Fellu a los revoltosos langostinos y los devuelve al tanque.

Seguimos con el proceso.

"SHOCKS" A LA HEMBRA

—Como le dije anteriormente, forzamos las puestas. Calentamos el agua para ello a veintiocho o veintinueve grados, bajamos la salinidad hasta un treinta y tres por mil, disminuimos el pH, dando un poco de acidez al agua. (El pH es la cantidad de hidrogeniones que hay en el agua de mar.) Todo esto produce una serie de "shocks" a la hembra, que le inducen a la puesta. Como los óvulos están maduros, la verifican en la primera o segunda noche. Y siempre de noche, sí, porque la actividad del langostino es solamente nocturna; durante el día permanece ente-

que la de reproducción por parte de las diatomeas.

ABDOMEN, OJOS, COLA

—Por qué se caracteriza visiblemente el segundo estado larvario o zoea?

—Porque así como el primero carece de abdomen, éste ya lo tiene. La primera zoea carece de ojos, nada más tiene el ojo naucríano, pero a las veinticuatro horas (segunda zoea) ya le aparecen los ojos. Veinticuatro horas después se produce su tercer estado: además de abdomen y ojos, ya tiene la cola prácticamente desarrollada. Entonces es cuando pasa al estado mysis. Y aunque continúa la alimentación con citoplancton, como la larva empieza a ser carnívora, agregamos zooplancton. Primero serán los rotíferos y después artemia salina, que es un crustáceo que vive en aguas de elevada salinidad. Ocho días más tarde empieza el estado postlarvario, y el langostino, que pasa a ser juvenil, se entierra en el fondo.

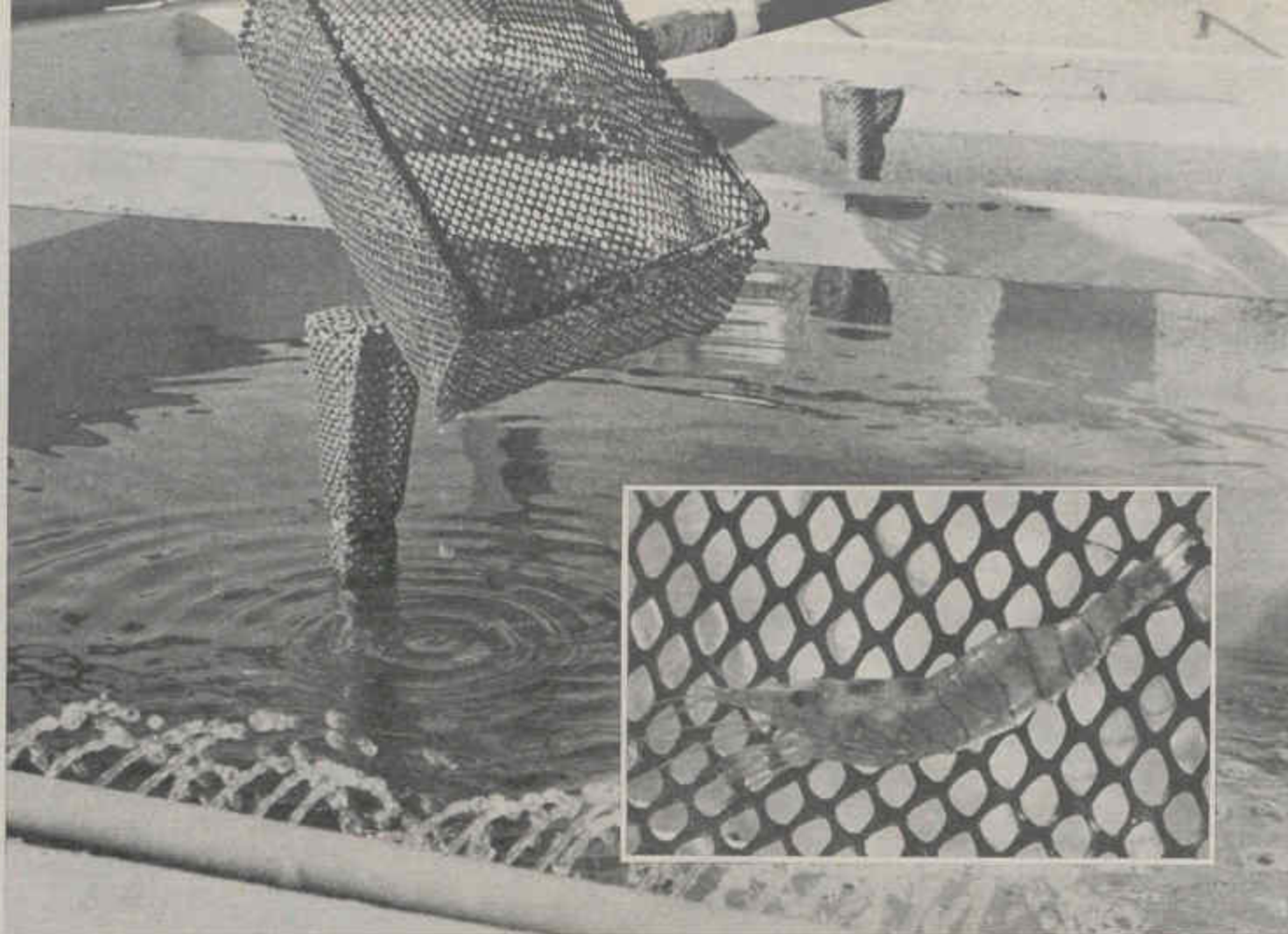
Uno a uno, los langostinos se pesan y se miden. Los estudios alcanzan al crecimiento y desarrollo a diferentes temperaturas. Se trabaja con los lotes comparativos, a base de variar —ya decíamos— la temperatura o la alimentación.

La cuestión planteada ahora es conseguir cerrar el ciclo. No lo han conseguido aún, pero tampoco los franceses ni los japoneses.

—Se ha logrado todo el proceso de nacimiento y crecimiento, desde el huevo hasta el ejemplar adulto; también que se emparejen aquí, en los tanques, machos y hembras y que éstas fecunden. Pero ya el desarrollo de las gonadas de las hembras es lo más difícil. Hemos hecho muchas experiencias, a base de cambiarles el fotoperíodo, es decir, propiciar las mismas condiciones de luz y oscuridad que en el mar y según las estaciones, con el aditamento de citoplancton. Sobre esta base llegó un momento el pasado verano en que conseguimos que las hembras desarrollasen las gonadas. Pero en aquel preciso momento, cuando esperábamos —¡al fin!— obtener la puesta, la fumigación de la que le hablé mató todos los ejemplares.

Un año de trabajo echado por tierra a causa, "nada más", que de un accidente estúpido. Pero en el laboratorio del Grao se sigue experimentando minuciosamente, sin pausas... Conseguirán que algún día se industrialice el langostino de granja y repoblar las ricas aguas mediterráneas. Si la contaminación lo permite, naturalmente.

■ JOAQUIN VIDAL



Con el salobre se extraen del tanque algunos ejemplares de langostinos juveniles, no ya la obtención del adulto a partir del huevo (que se ha conseguido), sino la cuestión que tiene planteada ahora el laboratorio es obtener el ciclo completo: fecundación y puesta de la hembra que nació artificialmente en estos tanques.

**UNA FUMIGACION ACCIDENTAL
DE INSECTICIDA MATO
TODOS
LOS EJEMPLARES
CUANDO ESTABA
A PUNTO DE ALCANZARSE
AQUEL OBJETIVO.**

rrado en los fondos. Hecha la puesta, sacamos a las hembras de los tanques y esperamos la eclosión de los huevos, que viene a suceder en las doce horas inmediatamente posteriores. Entonces sale la primera larva, la cual, durante cuarenta y ocho horas, cambia ocho veces de piel. Es decir, que pasa por los ocho estados nauclo. La segunda fase larvaria la los dos días del nacimiento es la zoea, y en ese momento es cuando iniciamos el alimento de la larva a base de diatomeas. La diatomea debe ser muy densa, para que la zoea, que es pelágica —nada entre dos aguas—, esté viviendo como inmersa en un caldo, donde sólo con abrir la boca puede alimentarse. Tanto es así, que continuamente hay que estar añadiendo cultivo en el tanque; puesto que la tasa de consumo por parte de las larvas es mayor

**ANTE EL DESCENSO DE CAPTURAS EN SUDÁFRICA
Y LA POSIBLE AMPLIACIÓN DE AQUELLAS AGUAS
JURISDICCIONALES**

ESPAÑA HA DE PREPARAR, CON SERIEDAD Y TIEMPO, SU ESTRATEGIA

Se cumple el decimoquinto aniversario de la primera expedición española a Sudáfrica y Argentina buscando más amplios horizontes y nuevas perspectivas para la pesca española. La tentativa africana logró pleno éxito, la argentina no digamos que fracasó, pero sí, al menos, fue postergada para ser reemprendida en su tentativa años más tarde, aunque nunca con un éxito operacional demasiado convincente. Después de catorce años de actividad, a nuestra flota sudafricana le cabe el honor de ser, sin duda, uno de los más firmes puntales en el desarrollo pesquero español de los últimos tiempos; allí fueron en su mayoría las mejores y más tecnificadas unidades de nuestra flota pesquera en expansión. En principio barcos pequeños, pequeños para aquellas aguas y aquellas pescas; luego las flotillas con sus buques factoría y finalmente los mayores barcos de nuestra flota. Aunque esta evolución no sea excluyente sino más bien concomitante en parte, sin duda es totalmente cierto que estas han sido las líneas maestras de la evolución técnica de la pesca española en aquellos lejanos caladeros.

Paralelamente a esta evolución, en lo que se refiere a la explotación de aquellas aguas, otros factores han evolucionado de forma similar: Si la pesca es la acción del hombre encaminada a extraer del mar los recursos biológicos mediante una adecuada tecnología, no hay duda que la economía, la biología y los aspectos sociales han evolucionado de forma paralela a como lo ha hecho la tecnología. Convendría, al cabo de catorce años de historia, examinar detalladamente cuál ha sido la evolución de cada uno de estos factores determinantes de la pesca en cada momento; aquí queremos señalar tan sólo unas cuantas impresiones como resultado de nuestra estancia a bordo de algunos barcos pesqueros que trabajan en aquellas aguas, al mismo tiempo que aprovechamos estas líneas para dar a todos nuestra mayor gratitud por su desinterés, colaboración y amable hospitalidad.

CADA VEZ MENOS EJEMPLARES

La problemática de la pesca, especialmente en aguas sudafricanas, ha cambiado de forma radical en estos catorce años y de manera más aguda en estos últimos tiempos, y mucho quisiéramos equivocarnos, ha de cambiar mucho más en un futuro que bien puede ser inmediato en el tiempo y trascendente en sus consecuencias. Hoy por hoy dejamos a parte nuestros puntos de vista en lo que a aspectos económicos y sociales se refiere, quizá por un cierto pudor profesional, no sin que en un futuro deslicemos a través de estas amables páginas nuestras opiniones al respecto. Hoy queremos hacer mención particular de las variaciones en la disponibilidad de recursos biológicos, peces en nuestro sentido comercial, que tienen una importancia decisiva en la explotación pesquera. El segundo aspecto es el impacto que ha tenido la creación de la Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico Sudoriental. Si la primera de dichas facetas se presenta cada vez más apremiante, por cuanto las cantidades obtenidas en los lances son progresivamente menores y de ejemplares de menor tamaño a pesar de los avances técnicos, en el aspecto internacional se prevé la implantación de medidas para preservar, dentro de lo posible, el recurso en las condiciones ideales de rendimiento óptimo sostenido. No se trata, por tanto, de dilucidar si hemos de adoptar medidas conducentes a evitar un esquilamiento progresivo de los "stocks" o a un de presión por parte de la República de Sudáfrica a fin de que los pesqueros extranjeros, sea cual fuere su nacionalidad, acaben con la merluza y aquel día, quizá no lejano, se marchen de aquellas aguas dejándoles a ellos sin peces y con los barcos ociosos en los muelles. Se

trata, pura y simplemente, que a través de la citada Comisión Internacional se establezcan normas que si al principio pueden ser consideradas sin valor coercitivo, a la larga, aunque no de forma excesiva, resultan ciertamente eficaces. Parece que estas medidas pueden pasar por dos etapas interesantes en cuanto afectan a la pesca de los buques españoles: la primera de ellas se refiere a la regulación de las mallas del copo en los artes de arrastre; la segunda, el asignamiento de cupos de pesca según zonas y nacionalidades. Tenemos ejemplos de ello en otras pesquerías y sus dictámenes, ciertamente con valor ejecutivo, han causado no pocos problemas a la flota española. Si a esta perspectiva añadimos la posibilidad, ciertamente no imaginaria, de una ampliación por parte de Sudáfrica y de África Sudoccidental de sus aguas de intervención, aunque dicha intervención sea tan matizada como se quiera, ¿hemos pensado seriamente en lo que esto representaría para el ejercicio de la pesca española y su ulterior desarrollo? Un recurso cada vez más escaso, una presión internacional cada vez más exigente y limitativa y un control como mínimo de la acción de la pesca en la amplia plataforma continental por parte del mismo país ribereño, que así podría actuar en dos frentes: directamente y a través de la Comisión Internacional (ICSEAF).

EL PROBLEMA DE LAS MALLAS

Volvemos a preguntarnos, no sin ansiedad, qué podemos hacer ante estas facetas que sucesivamente van a actuar cobijando nuestra pesca: la aplicación de una malla suficientemente amplia —110 mm. en diagonal— está admitida oficialmente y al menos por parte de España fue oficialmente impuesta aun antes de que se recomendara formalmente por dicha Comisión Internacional. Sin embargo, y en esto hemos de ser sinceros con nosotros mismos, la aplicación de esta medida, que en principio pudiera paliar el progresivo agotamiento de los caladeros, presenta en su correcta aplicación gran número de dificultades: en primer lugar es de todos conocido que algunas flotas (no es aquí el lugar idóneo para puntualizaciones siempre molestas) utilizan mallas no sólo inferiores a las reglamentarias, sino aun diríamos vergonzosamente antirreglamentarias. ¿De qué sirve entonces, piensan algunos, que unos cumplan si los demás no lo hacen? Y no nos damos cuenta que así contribuimos todos a nuestra propia ruina. Verdaderamente, los grandes arrastreros, seguramente más por conveniencias técnicas que por puro convencimiento, utilizan mallas del tipo reglamentario. Sin embargo, hay mucho más en esta espinosa cuestión de las mallas: la propia experiencia nos indica

Por CARLOS BAS

que aun con mallas reglamentarias se producen en ocasiones capturas de merluza de tamaño no sólo muy inferior al conveniente para la adecuada regulación de los cardúmenes, pero ni siquiera útiles para una adecuada comercialización. Como consecuencia de esta situación, que en modo alguno puede tacharse de antirreglamentaria, la destrucción de merluzas jóvenes que en breve serían de tamaño conveniente con mejora de la calidad y la cantidad, perjudica a la pesca y obliga a un esfuerzo suplementario por parte de las tripulaciones, que se ven obligadas a devolver al mar, previa una selección por tamaños, de numerosos ejemplares inútiles bajo todos los conceptos.

— Y DE LAS VEDAS

Ante esta situación, a todas luces poco eficiente, de la aplicación de una malla adecuada teóricamente, pero inoperante en la práctica, todos se preguntan qué es preciso hacer para evitar el continuo descenso del recurso merlujero y, como consecuencia, ver gravemente afectado el porvenir económico. En este aspecto no podemos olvidar que la vieja idea de que agotada la pesca en un lugar podremos dirigirnos a otro con pesca abundante, es una realidad cada vez menos real y más ilusoria. Algunos hablan de vedas temporales y se preguntan si tal medida paliaría la situación. Todos sugieren posibles soluciones, pero el ambiente de angustia se percibe igualmente por doquier. Sin embargo, ¿hemos pensado seriamente en las consecuencias que para una gran industria puede representar la implantación de una veda temporal suficientemente larga para resultar medianamente eficaz? Afecta generalmente a la estructura técnico-económica de la industria pesquera y como consecuencia ha de tener una repercusión social grave a todos niveles y más directamente al nivel inferior: lo que es factible para las flotas costeras es menos preciso en las grandes flotas que trabajan en mares lejanos. Otra cosa serían vedas espaciales. Ello no obstante requiere más profundos estudios, de los que desgraciadamente carecemos en la actualidad.

UNA BAZA A JUGAR

Si lo que hemos de conseguir es rebajar y adecuar el esfuerzo pesquero al nivel real de renovación del recurso pesquero, se cierto que extraer tan sólo lo conveniente parece ser una medida idónea. Consecuentemente, o por tratarse de una explotación internacional, dicha cantidad sería en su momento repartida de forma adecuada entre las partes interesadas y con una cierta proporcionalidad a la incidencia histórica de las flotas que han venido actuando en aquellas aguas. Si tales medidas se establecieran, disponer de una baza que jugar y de un sólido prestigio para obtener un cupo adecuado al congruente desarrollo y necesidades de nuestra flota debe ser un objetivo a fijarnos desde ahora. Si todo continúa en manos de la Comunidad Internacional —de la que España es miembro—, seguramente las circunstancias, aun siendo graves, pueden llegar a un cierto nivel de equilibrio; pero si, como tememos, Sudáfrica y demás países ribereños de la Convención amplían sus aguas jurisdiccionales, sin duda querrán, como mínimo, asegurar el control unilateral de las medidas que se hayan determinado: mallas, tamaños mínimos de captura, cupos, cantidades devueltas al



Congelador español en aguas de Walvis Bay (África del Sudoeste).

**LA INCIDENCIA HISTÓRICA
DE NUESTRA FLOTA MER-
LUCERA, Y SOBRE TODO LA
APORTACIÓN DE NUESTRAS
INVESTIGACIONES EN AQUE-
LLOS CALADEROS, PUEDEN
SER LAS MEJORES BAZAS.**

mar, etcétera, sin que quepa recurso ni apelación.

Mientras estas circunstancias no se presenten, es sin duda de la mayor urgencia plantearse muy seriamente cuál sea nuestra estrategia a seguir en un futuro inmediato, olvidando, aunque sea por una vez, la tan consabida "improvisación". Si la flota española que pesca en Sudáfrica, y en especial en todo el Atlántico Sudoriental, ha de proseguir con firmeza su evolución lógica, no existe la menor duda que ha de plantearse a dónde puede llegar y cuál sea el grado de colaboración eficaz en el ámbito internacional, ya que estamos absolutamente convencidos que en la medida en que situemos nuestra seriedad en esta colaboración así obtendremos un prestigio y las correspondientes ventajas en el seno de la Comisión, y en un futuro, sin duda no lejano, el adecuado respeto por parte de los demás países con una mayor facilidad en el ejercicio vigoroso de nuestra pesca y la consecución de convenios de favorable interés.

A nadie se le escapa, ni siquiera a los más escépticos, el valor de la ciencia y el apoyo que una adecuada investigación puede prestar a esta situación. El que aún en algunos ambientes se considere de escasa importancia el apoyo científico, nada significa si en el propio seno de la Comisión Internacional existe el Comité Científico Asesor, cuyas opiniones son la base de las discusiones de índole político-administrativas. Por otra parte, Sudáfrica, país excelentemente y muy seriamente formado en estas materias, ve con muy buenos ojos la seriedad en la aportación de los demás países explotadores en este campo de acción. ¿Puede España seguir despreocupándose de mantener una alta y seria investigación en aquellos caladeros? ¿Puede nuestra flota olvidar que la seriedad en la información de capturas y esfuerzos posibilita dicha investigación y nos da el prestigio de nación seria, moderna, de una flota altamente planificada y con espíritu de colaboración?

En estos momentos, y a nivel de cada una de las empresas pesqueras y también a nivel nacional, pues es una gran parte de la flota pesquera española la que sufre la problemática de la pesca en Sudáfrica, la investigación debe ser adecuadamente promocionada con la seguridad de que nuestro mayor aporte en este sentido es una importante baza a jugar en el porvenir de nuestra presencia prioritaria en África del Sur.

CONVOCATORIA

2.876 BECAS DE ESTUDIO PARA TRABAJADORES DEL MAR Y SUS BENEFICIARIOS

Para el curso académico 1975-76, el Instituto Social de la Marina anuncia su convocatoria general de becas para afiliados y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, dentro del programa de Acción Formativa, y con arreglo a las siguientes modalidades.

EDUCACION GENERAL BASICA

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 1.721 becas, dotadas con siete mil cincuenta pesetas (7.050 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 14 becas, dotadas con treinta y cuatro mil pesetas (34.000 pesetas) cada una.

BACHILLERATO UNIFICADO Y POLIVALENTE

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 355 becas, dotadas con once mil setecientas pesetas (11.700 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 60 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 103 becas, dotadas con once mil setecientas pesetas (11.700 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 19 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

ESTUDIOS DE GRADO MEDIO

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 52 becas, dotadas con once mil setecientas pesetas (11.700 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 54 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

FORMACION PROFESIONAL

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 112 becas, dotadas con once mil setecientas pesetas (11.700 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 63 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

ESTUDIOS NAUTICOS Y NAUTICO-PESQUEROS

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 18 becas, dotadas con once mil setecientas pesetas (11.700 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 108 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

ESTUDIOS DE GRADO SUPERIOR, UNIVERSITARIA, ESCUELAS ESPECIALES Y ESTUDIOS ASIMILADOS

● Para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, entre prórrogas y nuevas adjudicaciones, se convocan 60 becas, dotadas con diecisiete mil cien pesetas (17.100 pesetas) cada una.

● Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio se convocan 108 becas, dotadas con cuarenta y cinco mil pesetas (45.000 pesetas) cada una.

vocan 137 becas, dotadas con cincuenta y dos mil doscientas pesetas (52.200 pesetas) cada una.

CARACTER DE LAS BECAS

El disfrute de la beca supondrá la concesión de una cantidad en metálico, en la cuantía expresada para cada modalidad, con la que el beneficiario de la misma hará frente a los gastos de los estudios de que se trate, sin otro compromiso por parte del Instituto.

Quien hubiese disfrutado de beca en el curso anterior y quiera seguir beneficiándose de la misma, podrá solicitar su prórroga siempre que haya superado, con el aprovechamiento adecuado, las pruebas de aptitud, según lo establecido en el apartado octavo siguiente, salvo que se demuestre que se hubieran falseado declaraciones en la convocatoria anterior.

REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE BECAS

El solicitante deberá reunir los siguientes requisitos:

● Ser afiliado, o hijo de afiliado, o de pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

● Ser nieto, o hermano de afiliado, o pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del Mar y vivir a sus expensas.

● Acreditar un período de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar no inferior a setecientos días.

● Presentar un certificado con las notas obtenidas en los cursos 1972-73 y 1973-74 de la nueva solicitud.

Los que soliciten prórroga acompañarán las calificaciones académicas correspondientes al curso 1973-74.

● Acreditar la carencia, por parte del solicitante, o la insuficiencia de recursos económicos.

● No ser titular de ninguna otra beca o ayuda para el estudio.

PREFERENCIA PARA LA CONCESION DE LAS BECAS

Formación Profesional
Náutico-Pesquera
y Carrera de Náutica

En la concesión de las becas que se soliciten para estos estudios se atenderá con prioridad a quienes soliciten para los Centros del Instituto Social de la Marina y los lugares donde el mismo tenga residencia para estudiantes.

Situaciones especiales

En los demás casos, dentro de los que reúnan las condiciones exigidas, tendrán preferencia especial para toda clase de becas convocadas quienes precisen de reconversión profesional o seguir obligatoriamente cursos para accesos a nuevas titulaciones y los huérfanos e hijos de los impedidos para el trabajo en sus distintos grados y situaciones.

Quienes aleguen esta preferencia deberán justificar documentalente la causa que la motiva.

FORMAS DE SOLICITAR LA BECA

Para solicitar las becas, los aspirantes deberán cumplimentar la instancia que les

será facilitada en las Delegaciones Provinciales o Locales del Instituto Social de la Marina o en sus Servicios Centrales. No se hará tramitación a aquellas solicitudes incompletas o que resulten borrosas o ininteligibles.

A esta instancia deberán acompañar los siguientes documentos:

● Certificado de haberes percibidos últimamente por todos los conceptos, en su importe mensual y anual, expedido por la empresa donde trabaje el cabeza de familia o quien haga sus veces.

● Declaración jurada de la totalidad de otros ingresos familiares que puedan provenir de la pesca, agricultura, ganadería, fincas rústicas o urbanas, negocios comerciales o industriales y valores.

● Certificado de estudios para los que soliciten por primera vez la beca, con las calificaciones obtenidas en el curso 1972-73 y 1973-74.

Los que soliciten prórroga de la beca tal y como anteriormente se determina, acompañarán certificado de estudios con las calificaciones obtenidas en el curso 1973-74.

Caso de no haber cursado estudios en dichos años, acompañarán informe del director del centro donde se encuentren actualmente matriculados, en el que se indique que el aprovechamiento académico en el presente curso 1974-75 es favorable.

LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE LAS INSTANCIAS

Las solicitudes de becas se cursarán necesariamente a través de las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

Las Delegaciones Provinciales no tramitarán aquellas instancias que no consignen todos los datos o los consignen confusamente, así como cualquier solicitud con la documentación incompleta.

El plazo de solicitud terminará el día 30 del presente mes de abril. Las Delegaciones Provinciales rechazarán toda solicitud que sea presentada fuera de plazo.

TRAMITACION DE SOLICITUDES

Una vez cubierta por la Delegación la parte superior derecha de las instancias, los delegados provinciales tramitarán las mismas, remitiéndolas, con toda su documentación, al Servicio de Fomento Social, de modo que obren en el mismo antes del 30 de mayo próximo. El Servicio devolverá todas aquellas solicitudes que se remitan con posterioridad a la indicada fecha.

Las Delegaciones Provinciales enviarán las instancias clasificadas por orden alfabético, dividiéndolas en grupos y según se trate de nuevas adjudicaciones o prórrogas, y según las distintas clases o grados de estudios, con el informe del jefe de la Unidad Administrativa de Fomento Social y el visto bueno del delegado provincial.

El delegado provincial informará preceptivamente a la Comisión Permanente del Consejo Provincial sobre las becas solicitadas, debiendo la Comisión, una vez examinadas las becas presentadas, acordar la tramitación de las que hayan sido informadas favorablemente.

PRORROGAS

Quienes soliciten prórroga habrán de superar las pruebas de aptitud con el aprovechamiento adecuado, en la convocatoria de junio, cuando se trate de estudios de Enseñanza General Básica, Bachillerato Unificado y Polivalente y Curso de Orientación Universitaria. Para el resto de los diferentes tipos de estudios, bastará con que superen el curso en las convocatorias de junio y septiembre, salvo cuando concurren circunstancias especiales o se trate de carreras que impliquen una notable dificultad a la hora de aprobar el curso completo en las convocatorias de junio y septiembre. Estos últimos casos se someterán al criterio de la Comisión Adjudicadora de Becas.

VALORACION DE MERITOS Y COMISION ADJUDICADORA DE BECAS

Para el otorgamiento de las becas se tendrán en cuenta los siguientes criterios de valoración académica, económica, méritos sociales y familiares:

Valoración académica

Para la valoración académica de los aspirantes a becarios se obtendrá la nota media en cifras de las asignaturas de los dos cursos académicos precedentes al de la presente convocatoria.

Cuando los cursos estuvieran sometidos a evaluación continua se traducirán las notas

a su expresión numérica según la siguiente escala:

Suficiente	5
Bien	6
Notable	8
Sobresaliente	10

La declaración de apto en la fase de valoración académica constituye requisito indispensable para que los becarios o aspirantes a tales puedan pasar a la siguiente fase de valoración.

Valoración económica

Se valorará la totalidad de los ingresos de los cónyuges percibidos anualmente y su doceava parte se dividirá por el número de miembros que integran el grupo familiar y vivan del mismo, proponiéndose la siguiente puntuación de los cocientes resultantes:

Puntos	
Menos de 1.000 pesetas	10
De 1.001 a 2.000 pesetas	9,5
" 2.001 a 3.000 pesetas	9
" 3.001 a 4.000 pesetas	8,5
" 4.001 a 5.000 pesetas	8
" 5.001 a 6.000 pesetas	7,5
" 6.001 a 7.000 pesetas	7
" 7.001 a 8.000 pesetas	6,5
" 8.001 a 9.000 pesetas	6
" 9.001 a 10.000 pesetas	5,5
" 10.001 a 11.000 pesetas	5
" 11.001 a 12.000 pesetas	4,5
" 12.001 a 13.000 pesetas	4
" 13.001 a 14.000 pesetas	3,5
" 14.001 a 15.000 pesetas	3
" 15.001 a 16.000 pesetas	2,5
" 16.001 a 17.000 pesetas	2
" 17.001 a 18.000 pesetas	1,5
Más de 18.000 pesetas	0

VALORACION DE MERITOS SOCIALES

Puntos	
Hijos menores de dieciocho años de viuda pensionista	5
Hijo mayor de dieciocho años de viuda pensionista	4
Hijos de pensionista	3
Hijos de incapacitado laboral permanente	2
Hijos de trabajador en situación de incapacidad laboral transitoria	0,5

Familia numerosa:

De honor	4
De primera	3
De segunda	2

Por resolución del excelentísimo señor presidente del Instituto Social de la Marina, se designará una Comisión Adjudicadora de becas a quien, con el criterio antes dicho, corresponde acordar la adjudicación, prórroga, supresión o denegación de la misma en última instancia.

No obstante, podrán solicitarse las aclaraciones o reclamaciones que se consideren pertinentes a través de las respectivas Delegaciones.

De esta Comisión actuará como secretario el jefe de la Sección de Acción Formativa del Servicio de Fomento social.

COMUNICACION DE LA ADJUDICACION

El Servicio de Fomento Social comunicará a las Delegaciones Provinciales, antes del 30 de julio, cuáles son las becas concedidas, sean de nueva adjudicación o prórrogas, y las denegadas.

La Delegación Provincial procederá, a continuación, a notificar a los interesados el acuerdo correspondiente.

PAGO DEL IMPORTE DE LAS BECAS

El pago del importe correspondiente a cada tipo de beca se efectuará en tres plazos al principio de cada trimestre escolar.

Para poder percibir el importe de la beca, el alumno se compromete a entregar previamente:

● En el primer trimestre:
Acreditar de modo fehaciente que se ha matriculado.

● En los trimestres segundo y tercero:
Se hará igualmente constar, a través de documento que ofrezca garantía suficiente, que se continúan cursando los estudios.

Las Delegaciones Provinciales no efectuarán abono alguno sin la previa presentación de dichos documentos, que archivarán en el expediente que del becario se lleve en la Delegación.

En todo caso, la omisión de los anteriores requisitos será causa suficiente para que el beneficiario de la beca se considere decaído de su derecho al percibo de la misma, sin posible reclamación ulterior.

255 MILLONES DE PESETAS DEDICA EL I. S. M. A ACCION FORMATIVA

MADRID.—Para llevar a cabo su programa de acción formativa en beneficio de los trabajadores del mar, el Instituto Social de la Marina dedicará este año 255 millones de pesetas, según presupuesto para el ejercicio económico de 1975 recientemente aprobado por la Comisión Permanente del organismo.

Dentro de esta acción destacan los colegios de huérfanos de trabajadores del mar de Sanlúcar de Barrameda y Sada, las escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón, Las Palmas y Almería, y los diversos cursos de Formación Profesional en sus distintas modalidades que se celebran a lo largo de todo el litoral peninsular e insular.

MAS SARDINA DEVUELTA AL MAR

Centenares de cajas de sardinas, de 25 kilos cada una, tuvieron que ser tiradas al mar por falta de cotización en la lonja de pescado de Palamós (Gerona). En esta ocasión, la afluencia de pescado a la subasta fue superior a la capacidad de comercialización. Por otra parte, los pescadores de Palamós se quejan de no poseer muelle propio, por lo que tienen que recurrir al comercial, que siempre está ocupado por operaciones de importación y exportación de productos.

PALAMOS

PROXIMA CONSTRUCCION DE LA CASA DEL MAR

Palamós contará en breve con una Casa del Mar, construida por la Cofradía de Pescadores y el Instituto Social de la Marina. El presupuesto de las obras asciende a 14 millones de pesetas y el plazo para su realización no podrá exceder de los siete meses. El edificio estará ubicado en el barrio marítimo de La Catifa. En esta Casa del Mar, la primera que se construye en Cataluña, con independencia de Barcelona, se integrarán diversas dependencias relacionadas con el ISM y la Cofradía de Pescadores: Hogar del Pescador, aulas y talleres de la Escuela de Formación Náutica Pesquera, Hogar del Jubilado, clínica y oficinas de la Delegación Local del ISM.

Con objeto de informar sobre el proyecto, se reunió el Consejo Provincial del ISM, presidido por el delegado de Trabajo de Gerona, don Alfonso Vázquez Blanco. ■



PALMA DE MALLORCA

EL "RAFAELLO" ATRACO "DE CASUALIDAD"

El transatlántico italiano "Rafaello" pudo atracar en el puerto de Palma de Mallorca gracias a la presencia del remolcador "Neptuno". El puerto de Palma cuenta en la actualidad tan sólo con un pequeño remolcador, que no sirve para los grandes buques. Con la ya próxima llegada de la temporada turística, se espera que quedará solucionado el problema. ■

TARRAGONA

PUERTO PETROLIFERO

El puerto de Tarragona queda incluido entre los puertos petrolíferos de Algeciras, Cartagena, Castellón, Ceuta, Huelva, La Coruña, La Luz y Las Palmas, Málaga y Santa Cruz de Tenerife, a efectos de aplicación de la tarifa "g-3" —productos petrolíferos—. ■

La disposición del Ministerio de Obras Públicas que hoy inserta el "Boletín Oficial del Estado" señala que esta medida se ha tomado debido al tráfico portuario en el puerto de Tarragona. ■

BENICARLO

GRAN TEMPORAL

BENICARLO (Castellón), 11.—Llovió intensamente sobre Benicarló y su comarca. Hacia tiempo que no se daba esta intensidad lluviosa y esa baja de temperatura experimentada, ya que descendió de los 18 grados del día 16 a los cinco de la madrugada siguiente.

Sobre la una de la noche se desencadenó un fuerte temporal, acompañado de rachas huracanadas de aire que hacían temblar a edificios de gran altura. La sirena del puerto comenzó a sonar a partir de las tres de la madrugada, para que acudieran los patrones y marineros de las barcas de pesca para amarrar a éstas a las defensas del puerto y a la vez para separar las embarcaciones que, a causa de la fuerza del viento y el oleaje, que iba en aumento, chocaban unas con otras.

Al amanecer, la ciudad quedó por unos instantes sin luz eléctrica y la fuerza huracanada del viento fue en aumento progresivo, así como el temporal de mar, cuyo oleaje trasponía los muros de contención de la entrada del puerto. Las calles de la población, especialmente aquellas de las nuevas barriadas que todavía están por asfaltar, eran pequeños ríos y los desagües no podían atender el caudal de agua que llegaba y desbordaba las bocas de entrada. ■

VALENCIA

CONVENIOS COLECTIVOS EN EL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

VALENCIA (Especial para "Hoja del Mar").—Recientemente fueron aprobados los convenios colectivos sindicales de la empresa Vicente Boluda Mari, Remolcadores Boluda, que afecta a la razón social expresada, con modificación y mejora en los salarios a 38 trabajadores de la misma. Sus efectos económicos se retrotraen al 1 de septiembre del pasado año, destacando sus variaciones, entre otras, el complemento personal por antigüedad, tabla de salarios, complemento de puesto de trabajo, complemento de vencimiento económico, gratificaciones extraordinarias, vacaciones, turnos de trabajo y horas extraordinarias, así como la fijación de turnos, mejoras en caso de enfermedad o accidente, mejoras en la base de cotización y seguro complementario de accidentes y otras, que hacen de este convenio un lazo más entre los trabajadores y la empresa, ya que hay que destacar que por ser el primero de este género en España, se espera que cunda el ejemplo entre las empresas dedicadas a esta actividad del tráfico interior de puertos.

Sinceramente, nos congratulamos que así sea, ya que la solera y el prestigio de la empresa Remolcadores Boluda son bien conocidos, y sabemos que realizará todo lo que esté a su alcance para situar a sus trabajadores, con los que mantiene, a través de todos los tiempos, una auténtica hermandad, fundamentada en el respeto y afecto.

NAVIEROS, CONSIGNATARIOS,
AGENTES DE ADUANAS, ETCETERA.

El convenio colectivo sindical de navieros, consignatarios de buques, agentes de Aduanas, comisionistas de tránsito y contratistas de operaciones portuarias, que afecta a más de 1.235 trabajadores, que están adscritos a 105 empresas, tiene efectos económicos desde el 1 de enero del presente año, y supone una mejora en sus tablas salariales de un 17,86 por 100, con el reconocimiento de una paga extraordinaria de treinta días en el mes de marzo, y reconocimiento de vacaciones para todo el personal de treinta días al año, sea cual sea el tiempo que estuviese el trabajador trabajando en la empresa.

Debemos destacar el ambiente de comprensión que ha regido todas las reuniones, y que han sido pocas, resaltando que, a pesar de las circunstancias especiales que afectaban a las empresas, éstas han hecho un gran esfuerzo con el deseo de estar siempre en esa posición de comprensión y colaboración. ■ RAFAEL CAMPS.

LA ALBUFERA, POSIBLE ESTACION BIOLOGICA

El Ayuntamiento de Valencia estudia la posibilidad de convertir el lago de la Albufera en estación biológica, como se hizo con el Coto de Doñana, según información aparecida en el diario "Las Provincias", de esta capital.

Existe el propósito, entre la generalidad de los ediles valencianos, de estudiar una moción —que al parecer está redactándose ya— en la que se sometería al pleno la declaración de estación biológica para la Albufera. Si el pleno aprobara la moción, el tema sería puesto en manos de ICONA (Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza), quien debería aceptar dicha declaración con todas sus consecuencias posteriores.

Aunque el Ayuntamiento de Valencia mantuviera la propiedad del lago, ICONA establecería unas normas de defensa de fauna y flora, por una parte, y otras de mejora de las condiciones generales del lago para la vida animal, por otro.

Una de las primeras medidas que traería la indicada declaración sería la total prohibición de la caza. En cambio, se respetarían las antiguas concesiones de pesca hechas a la Cofradía de Pescadores de los pueblos ribereños. ■



FALLERA

La fallera mayor de Valencia tuvo la atención de dedicar su fotografía a los trabajadores del mar. Aunque San José ya queda un poco lejos, queda constancia de su belleza (y de su detalle) en estas páginas.

CONSTRUCCION DEL GRUPO DE EMPRESA DE ESTIBADORES POR- TUARIOS Y DE SU CLUB DEPORTIVO

VALENCIA.—Se constituyó el Grupo de Empresa, dentro de la Agrupación de los Trabajadores Estibadores Portuarios, con la creación, dentro del Grupo de Empresa, del Club Deportivo Estibadores Portuarios, habiéndose creado las secciones de fútbol, baloncesto, ajedrez, etc., esperando que a pesar de su reciente creación vayan surgiendo otras actividades en diferentes campos, tanto deportivos como culturales. Se ha constituido la Junta Directiva del flamante equipo de fútbol de los Estibadores Portuarios, que para principios de abril marcharán a Cádiz con motivo de imponerse al representante de los Portuarios la medalla al mérito en el Trabajo. En el desplazamiento habrá un encuentro de fútbol en donde esperamos se vea la clase del conjunto valenciano frente a la veterania del gaditano, pero sabemos que, sobre todo, será una jornada inolvidable de convivencia y auténtica hermandad de estos hombres que han adquirido por su tesón y hombría de bien el reconocimiento de todos los estamentos, elevando y prestigiando la categoría profesional del estibador portuario, labor ésta llevada por un auténtico líder del mundo laboral, el presidente de la Unión Nacional de los Estibadores, don Rafael Camps Larder, quien ha hecho de su trabajo un camino de auténtico apostolado.

La Directiva del Club Deportivo de los Estibadores Portuarios de Valencia ha quedado constituida así: presidente, don Rafael Camps Larder; vicepresidente, don Agapito Cifré; secretario general, don José Blat Villalba; tesorero-contador, don Francisco Llacer Tiera; relaciones públicas, don Vicente Capilla Sanfeliu; vocal 1.º, don Francisco Albiol Ubeda; vocal 2.º, don Salvador Martínez Ballester; vocal 3.º, don Domingo Serra Ballester; vocal 4.º, don José Ángel de los Reyes; dele-

(Pasa a la pág. siguiente)

TRASATLANTICA-KNSM

NUEVA LINEA
A CENTROAMERICA

MADRID.—Al objeto de prestar un mejor servicio, con mayor frecuencia y una más amplia esfera geográfica, abriendo una nueva línea a la costa pacífica de Centroamérica, que no estaba servida regularmente desde España, la Compañía Transatlántica Española y la Compañía Real Holandesa de Vapores —KNSM— inician a primeros de abril un servicio conjunto que operará bajo el nombre de Tras-Royal.

Aparte de esta línea a Centroamérica Pacífico, este nuevo servicio conjunto servirá otras dos líneas que cubrirán todo el Caribe y Centroamérica Atlántico, desde Italia, Marsella, puertos españoles del Mediterráneo y Sur de España, y Portugal.

Tras-Royal operará estas tres líneas con tres parejas de modernos buques gemelos, los holandeses "Alkmaar" y "Amersfoort" y los españoles "Camino", "Merced", "Roncesvalles" y "Belen". ■

(Viene de la pág. anterior)

gado del equipo, don Rafael Dobón Lliso; entrenador, don Eduardo Gimeno Escorihuela; entrenador adjunto, don Luis Bonen Barrachina; jefe del material, don Juan Bautista Requena Villar; ayudante, don Vicente Segarra; ayudante masajista, don José Soler; masajista titular, don Amadeo Prats Maniz; vocal, don vicente Piquer Martínez; vocal, don Juan Patau Lucia; vocal y delegado de baloncesto, don Eugenio Tomás Cubells; vocal, don José Casanova Bru, y entrenador de atletismo, don Domingo Serra Belenguer.

Deseamos muy sinceramente que, tanto la Directiva como los equipos creados a su amparo y protección, cosechen grandes triunfos, tanto en el campo deportivo como en el de las relaciones, pues el Club Deportivo de los Estibadores de Valencia es acreedor de ello, y muy especialmente su presidente, alma y proyección de un futuro venturoso para quienes hicieron del trabajo un camino de reivindicaciones sociales con el deseo de elevar a los hombres que trabajan por España. ■ O. T. P. de Valencia.

ALICANTE

DIRECTOR DE LA OBRA SINDICAL
18 DE JULIO

ALICANTE.—Don Antonio Díez Martínez ha sido nombrado director de la Obra Sindical 18 de Julio de la Seguridad Social, en Alicante. El señor Díez Martínez, técnico del Instituto Social de la Marina, es actualmente delegado provincial de Mutualidades Laborales en esta ciudad, y fue durante años corresponsal de "Hoja del Mar". ■

DENIA

EXCAVACIONES SUBMARINAS EN
BUSCA DE DIANIUM

Unas prospecciones arqueológicas submarinas comenzarán en breve en aguas de Denia, para estudiar y poder definir científicamente los orígenes de la ciudad.

Los trabajos, realizados por el servicio arqueológico de Alicante y el grupo submarinista Gised, estarán dirigidos por la profesora de la Universidad de Valencia Rosa Enguix, con el patrocinio del Ayuntamiento de la ciudad y del periódico regional "Levante".

Se pretende con ello sentar unas bases de la realidad histórica más remota de Denia, la antigua Dianium, con la hipótesis del templo de la diosa Diana, sus posibles tesoros y otros datos; muy especialmente basados en los trabajos del historiador Diego Chabas.

El equipo de submarinistas Gised está totalmente federado, y ya anteriormente efectuó excavaciones subacuáticas para el servicio de investigación de la Diputación de Valencia. ■

CARTAGENA

SEGUNDO DE LOS PUERTOS
NACIONALES

Sin incluir avituallamiento, pesca y tráfico local, el total de mercancías movidas durante el pasado año en este puerto sumaron 15.936.294 toneladas.

Ello coloca a Cartagena en el segundo puesto en el total nacional, tras Bilbao, en tanto que ocupa el primero en productos petrolíferos. ■

ARRIBO UN BARCO CUBANO

Llegó al puerto de Cartagena el barco cubano "Alberto Fernández", que realiza ahora su primera singladura.

Este barco, de 1.872 toneladas, fue construido recientemente en los astilleros bilbaínos Ruiz de Velasco.

En este primer viaje cargará para La Habana 1.500 toneladas de ácido sulfúrico. ■

MAR MENOR

NUEVAS INSTALACIONES DEL LA-
BORATORIO DEL I. E. O.

SAN PEDRO DEL PINATAR (Murcia).—Las nuevas instalaciones del laboratorio genográfico, dependiente del Instituto Español de Oceanografía, estarán acabadas en su primera fase dentro de este mes de abril. Abarca una superficie de 1.200 metros cuadrados.

Este laboratorio del Mar Menor comenzó su funcionamiento en el año 1968, dentro de las actividades del Instituto Oceanográfico Español, que cuenta también con instalaciones en Santander, Vigo, La Coruña, Mallorca, Málaga y Tenerife. Desde su creación se ha estudiado el engorde artificial de las especies de este mar interior, entre ellas mújoles, doradas, lubinas, magres y langostinos.

Ahora se efectúa un trabajo de investigación sobre cultivos de peces del Mar Menor. En estos momentos se está programando una piscifactoria para la fase reproductiva, con lo que se espera lograr una crianza de hasta cuatro millones de alevines por especie y año, con lo que habría producción suficiente para la repoblación y engorde.

La segunda fase del laboratorio, que puede estar concluida en 1976, abarca estudios para la descontaminación de las aguas. ■

MALAGA

RIQUEZA PESQUERA DEL TALUD
CONTINENTAL

Las aguas de la bahía de Málaga están siendo sometidas a estudio por dos biólogos del Instituto Español de Oceanografía, Juan Carlos Rey y Jesús Crespo, a efectos pesqueros, como consecuencia de la problemática que actualmente vive esta industria.

Los señores Rey y Crespo manifiestan que para llevar a cabo su trabajo necesitan, sobre todo, sinceridad por parte de los pescadores y veracidad en los datos que sobre capturas les proporcionan, porque de lo contrario toda la investigación resultaría estéril.

Han dicho también que ha sido solicitado que en el próximo Plan de Desarrollo se incluya un fuerte presupuesto para la investigación de la riqueza marina.

Los señores Rey y Crespo consideran que el talud continental de las aguas malagueñas tiene una riqueza impresionante y que, si se hace un detenido estudio y se limpian los fondos marinos de especies perjudiciales, aparte del aprovechamiento de éstas, se pueden capturar en cantidades apreciables bacaladillas, gallinetas, merluzas, rape y otras especies, y en poco tiempo podría aumentar de manera notable la producción de gambas y langostas. ■

ALGECIRAS

GRUA GIGANTE

(LA TERCERA DE EUROPA)
PARA EL PUERTO

La considerada "tercera grúa de Europa" en cuanto a potencia está siendo montada en el puerto algecireño, llamado a convertirse en el gran distribuidor de contenedores entre los Estados Unidos y distintos países de Europa, según se desprende del informe presentado por el ingeniero director del puerto de Algeciras a los miembros de la Comisión Comarcal de Servicios Técnicos del Campo de Gibraltar.

De acuerdo con dicho informe, las autoridades correspondientes han cedido un total de 42.000 metros cuadrados en el nuevo muelle algecireño de Isla Verde a Sea-Land Ibérica, empresa dedicada al transporte y distribución de contenedores entre los Estados Unidos de Norteamérica y Europa.

En dicha zona del puerto es donde se está montando la citada grúa, que se destinará a la carga y descarga de contenedores llegados a Algeciras a bordo de barcos de gran capacidad, procedentes de los Estados Unidos, y que en este puerto serán distribuidos en otros barcos más pequeños o en camiones especiales para su distribución por otros países europeos y por la geografía española.

Según se ha anunciado, la llegada del primero de estos grandes barcos —que convertirán al puerto algecireño en uno de los más importantes en este tipo de tráfico de mercancías— está ya anunciada para fecha breve, aunque no se ha concretado la misma.

Por otra parte, en la misma reunión de la Comisión Comarcal de Servicios Técnicos del Campo de Gibraltar se informó de un estudio que está llevando a cabo actualmente la Jefatura Regional de Obras Públicas, con sede en Sevilla, para el desdoblamiento de la carretera nacional 340 en el tramo comprendido entre Algeciras y San Roque, medida que se considera de gran importancia para una mayor fluidez del tráfico rodado por la comarca gibraltareña. ■

BARBATE

PROTESTA POR LAS CONCESIONES
DE ALMADRABAS

BARBATE DE FRANCO (Cádiz), 18.—El grupo de almadraberos de esta localidad ha cursado a los Ministerios económicos del Gobierno de la nación sendos escritos de protesta por la forma en que se han hecho las nuevas concesiones de las almadrabas.

El citado grupo considera que tales concesiones no son justas, ya que, según se dice en los medios profesionales y marineros, los caladeros se han concedido sin contar con que los nuevos concesionarios no tienen ni los enseres ni las embarcaciones adecuadas para esta actividad. Debido a estas concesiones, se encuentran en paro más de 130 trabajadores. ■

CADIZ

DON JOSE MARTINEZ ROMERO.
GERENTE DEL PLAN MARISQUERO

Por la Presidencia del Gobierno, don José Martínez Romero ha sido nombrado gerente del Plan de Explotación Marisquera y Cultivos Marinos de la región sudatlántica. El señor Martínez Romero, que nació en Ribadeo en 1922, es funcionario del Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina, en cuya Delegación de La Coruña estuvo destinado a su ingreso en el organismo, en 1946. En 1950 fue nombrado delegado provincial en Cádiz, cargo que desempeñó hasta 1965. Ha sido también delegado provincial de Sindicatos (1955-1961) y procurador en Cortes por representación familiar en la IX Legislatura (años 1967-71). En 1972 fue enviado por la FAO, como experto, a Uruguay, para la organización y puesta en marcha del terminal pesquero de Montevideo. Perteneció al Cuerpo de Inspectores de Trabajo desde junio de 1954. ■

EL ACIDO BORICO

PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA PESCA:

"NINGUN BARCO MARISQUERO LO UTILIZA"

MADRID, 6. —Desde el pasado mes de agosto, ningún barco de la flota marisquera utiliza el ácido bórico para dar vistosidad al marisco porque fue prohibido por Sanidad", ha manifestado a Cifra el presidente del Sindicato de la Pesca, Agustín de Bárcena.

En relación con los recientes incidentes registrados en Almería, donde la flota se negó a salir a pescar, ya que los exportadores no compraban los mariscos porque alegaban que se utilizaba ácido bórico, el señor De Bárcena manifestó: "La cosa está solucionada y ya hace tres días que han salido nuevamente a pescar. Se han dado cuenta de que no tenían razón".

"En los mariscos hoy, según aprueba Sanidad, se utilizan la boronina y el biostop, y puedo afirmar —s subrayó el presidente del Sindicato— que el marisco viene en el barco sin bórico".

Tampoco cree —añadió— que el ácido bórico sea tan

tóxico como dicen y todavía no conozco a nadie que se haya muerto por ello. Además, necesitaríamos comer cien kilos de cabezas de gambas, tratadas con bórico, para intoxicarnos", puntualizó el señor De Bárcena.

Preguntado después por Cifra si el marisco tratado con boronina o otro producto no tóxico presentaba diferencias fundamentales en su apariencia que pudieran ser claramente detectables por el consumidor, el presidente del Sindicato dijo que no lo sabía y que no tenía autoridad para hablar sobre ello, sugiriendo la conveniencia de que se consultara a un biólogo. Insistió, por último, en que no se emplea ácido bórico. ■

INFORME

ESTA RESUELTA (A NIVEL EXPERIMENTAL) SU SUSTITUCION

El Instituto Español de Oceanografía, en colaboración con el Centro Experimental del Frío, se preocupa desde hace algo más de dos años por el problema de la conservación de los crustáceos en la pesca de bajura. El punto básico en que se centró esta investigación desde un principio (campaña en el golfo de Mazarrón, en abril de 1974) fue la melanosis o ennegrecimiento del cefalotórax o "cabeza" de los crustáceos en general y la especie "aristeus antennatus", denominada en el Mediterráneo "gamba".

de mejorar el producto convirtiéndolo en eficaz conservante, además de ser antimelanótico.

El problema está resuelto a nivel experimental y ahora se está trabajando para hacer que la aplicación del producto sea rápida y no entorpezca las faenas de la pesca y teniendo en cuenta el elevado volumen de capturas que hay que tratar en un breve espacio de tiempo.

Los compuestos a base de metabisulfito potásico se destacaron entonces por sus buenos resultados, y hoy podemos decir que el problema que nos planteamos en un principio está prácticamente resuelto tanto a nivel experimental como a nivel industrial.

A raíz de estas experiencias, y por voluntad de la Dirección General de Pesca, el Instituto Español de Oceanografía trasladó por veinte días a Huelva al barco-observatorio "El Pescador" con la mayor parte del equipo que hasta la fecha había estado trabajando en este problema, con el fin de poner al corriente al sector pesquero de aquella región de una forma eminentemente práctica del estado en que se encontraban nuestros trabajos en el campo de la conservación de crustáceos.

El motivo de la realización de esta campaña (Huelva, en junio de 1974) fue la prohibición, por parte de la Dirección General de Sanidad, del uso de ácido bórico para tratar el producto de la pesca.

Como organismo investigador y asesor de la Administración en problemas del mar, tomamos como básica esta prohibición cursada por el organismo a quien competen decisiones de este tipo y nos planteamos la tarea de orientar al sector pesquero onubense en el camino de la localización de un sustitutivo eficaz del ácido bórico.

Consideramos fuera de lugar cualquier acción encaminada a contradecir a un organismo oficial cuando éste actúa en el campo que es de su competencia y para cuya investigación debe poseer el personal y los equipos adecuados. Esta fue la razón para que desde el primer momento rechazáramos toda actividad encaminada a dificultar la puesta en práctica de la citada prohibición.

PERO EL PROBLEMA DE FONDO ES LA RECONVERSION DE LA FLOTA DE FRESCO DE LA REGION SUDATLANTICA.

¿COMO ES POSIBLE QUE SE USE SIMPLEMENTE HIELO PARA CONSERVAR UN PRODUCTO ALIMENTICIO DURANTE MAS DE VEINTE DIAS?

Un aspecto básico en el problema de la flota de fresco de la región sudatlántica consiste en que el tratamiento con ácido bórico de sus capturas, además de prevenir la melanosis en los crustáceos, o sea, en el "marisco", actúa también como conservante y dando textura tanto a los crustáceos como al resto de especies capturadas de peces y cefalópodos.

Al principio decíamos que el problema de la eliminación o retardo de la melanosis en los crustáceos está prácticamente resuelto. No obstante, para la flota de fresco de la región sudatlántica no es suficiente esta, sino que precisa de un sustitutivo del ácido bórico que cubra la triple función de éste: antimelanótico, conservante y que dé textura al producto.

Como se puede ver, el problema es más difícil, y si entonces (junio de 1974) habíamos dado con el sustitutivo eficaz del ácido bórico para la flota de bajura mediterránea, que prácticamente pesca al día, no se pudo entonces, sin una serie de experiencias previas, solucionar el problema que se nos planteaba para una flota cuyas marcos duran de dieciocho a veintidós días.

En aquel momento se empezó a trabajar en el problema. Resuelta la prevención de la melanosis prescindiendo del ácido bórico, en el Mediterráneo nos planteamos el trabajo en el sentido

de mejorar el producto convirtiéndolo en eficaz conservante, además de ser antimelanótico.

El problema está resuelto a nivel experimental y ahora se está trabajando para hacer que la aplicación del producto sea rápida y no entorpezca las faenas de la pesca y teniendo en cuenta el elevado volumen de capturas que hay que tratar en un breve espacio de tiempo.

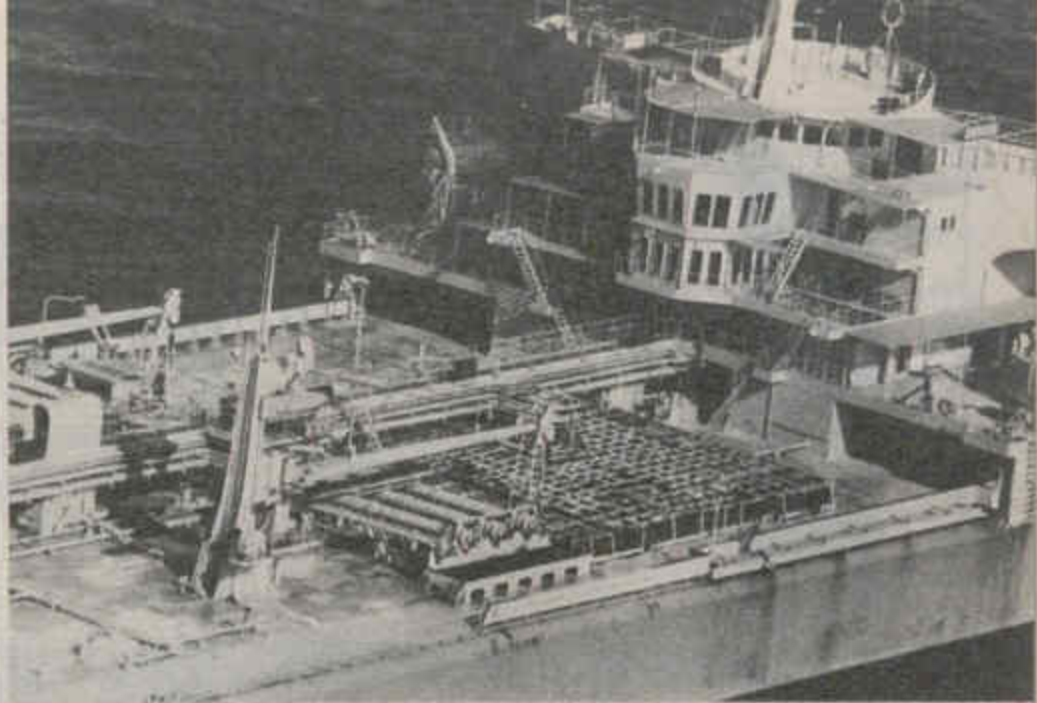
Repito que es un problema distinto al del Mediterráneo y que se está trabajando en él con el fin de que rápidamente se pueda dar una solución satisfactoria a nivel industrial.

Para terminar, pensamos que es necesario apuntar la posibilidad de que estemos buscando la solución en un camino equivocado. Quizá exista un sustitutivo eficaz del ácido bórico, pero nos preguntamos si la localización de este sustitutivo es la mejor solución que podemos dar al problema por el que atraviesa la flota de fresco de la región sudatlántica.

Terminaremos haciendo notar que la flota congeladora, gracias a sus modernos equipos, en ningún momento ha tenido dificultades técnicas al tener que suprimir el ácido bórico; todos los problemas proceden de las anticuadas instalaciones de conservación de la flota de fresco.

Nosotros nos preguntamos: ¿Cómo es posible usar simplemente hielo para conservar un producto alimenticio durante dieciocho o veintidós días?

Por todo ello, no sería quizá interesante buscar la solución en la modernización, cuando no en la reconversión, de esta "flota de fresco", así como en un planteamiento lógico y consciente de las actividades de nuestra flota de pesca. ■ PEDRO OLIVER REUS, biólogo oceanógrafo del IEO.



TENERIFE

PLANES DIRECTORES PARA PUERTOS

La Mancomunidad provincial interinsular de Canarias ha adoptado el acuerdo de expresar su disgusto por no haberse redactado por el Ministerio de Obras Públicas los planes directores del puerto de Los Cristianos, de esta capital, y los de las islas de La Palma, Gomera y Hierro.

LANZAROTE

DON VICENTE DORESTE, DELEGADO DEL GOBIERNO

Ha sido nombrado delegado del Gobierno y jefe insular del Movimiento en la isla de Lanzarote Vicente Doresta Medina, procurador en Cortes de representación sindical, presidente del Consejo Provincial de Técnicos y Trabajadores y teniente de alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas y consejero del Instituto Social de la Marina.

EL BARCO

"ENVENENADO"

El buque-tanque finlandés "Enskeris", cargado con 690 barriles de desperdicios de arsénico, se dirige hacia alta mar, en el océano Atlántico, para deshacerse allí de su venenosa mercancía. No le había sido permitida la entrada en Santa Cruz de Tenerife.

LA CUEVA BONITA

(EN EL LITORAL DE TIJARAFE)

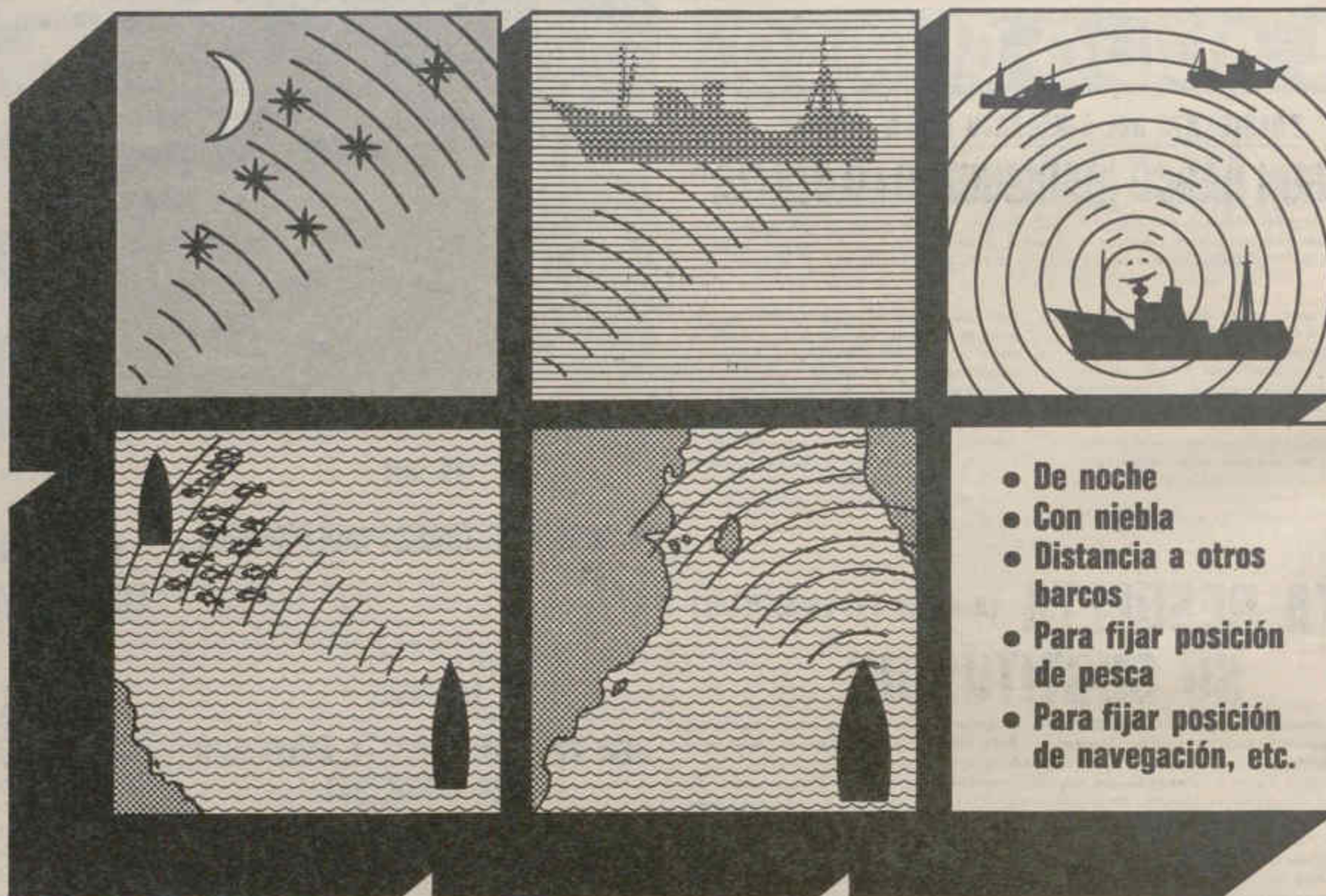
ENTRE los caprichos del vulcanismo de la isla de La Palma (Canarias) —capricho lleno de belleza y de historia—, tenemos esta espléndida cueva, oquedad profunda en la roca, con aguas clarísimas y generalmente tersas, en las que se reflejan tonos variados del color de las paredes y techo de la cueva.

Por las arcadas o bocas pueden entrar y salir embarcaciones regulares a remo o motor. (Según referencias de cronistas de prestigio, la famosa cueva sirvió de refugio y salvación de muchos pescadores perseguidos por piratas extranjeros como Van-Der-Doez, Drake, Jambe de Bois y otra piratería argelina y turca, en los siglos XVI, XVII y XVIII.)

Volviendo a los encantos de la cueva, en bajamar, al descender las aguas, se descubre en las orillas de la oquedad una playa de arena finísima, donde puede desembarcarse cómodamente. Y cuando el sol penetra por los portales de la cueva, produce con sus rayos unas maravillosas iridaciones en el agua, mientras los peces, como álamos de plata, brillan, cabrillean, juegan...

El que tenga curiosidad por estas cosas bellas de la Naturaleza, puede visitar la cueva con toda facilidad, alquilando una embarcación adecuada en Tazacorte o en el mismo litoral de Tijarafe, ambos limitrofes.

Con referencia al continuo hostigamiento de piratas en los siglos anteriores, voy a reseñar, por su repercusión en los tranquilos habitantes de La Palma, uno de los últimos ataques de volumen militar a la zona Oeste de la isla, por una escuadra turca de 24 navios bien armados y equipados con numerosa tropa de desembarco. La embestida duró del 14 al 23 de junio de 1618, sin lograr el desembarco. Esta acción fue castigada duramente por el almirante español don Miguel de Vidazabal, que pudo alcanzar el retorno de la escuadra turca, de la que obtuvo una presa importante en 18 navios. Este hecho histórico no lo obtengo de crónicas canarias, sino que está citado en La Historia General de España (La fuente, tomo XI, página 186). ■ JOSE APOLO DE LAS CASAS.



- De noche
- Con niebla
- Distancia a otros barcos
- Para fijar posición de pesca
- Para fijar posición de navegación, etc.

Una seguridad medida para solucionar cada problema

Nieblas, oscuridad, falta de visión, peligro para la navegación.
Instale seguridad a la medida de su barco
con los radares FURUNO.



FRC-40/40 W

Su potencia de salida de 20 Kw asegura un alcance máximo de 64 millas. Cuenta con PPI de 10 ó 12 pulgadas y puede estar equipado con o sin guía de ondas. El anillo de distancia variable entra en el equipo standard.



FRS-24/48

Radar compacto diseñado especialmente para yates y barcos pesqueros, pequeños y medianos.

Gracias a la aplicación de los últimos adelantos de la técnica electrónica, FURUNO puede ofrecer este radar, de fácil manejo y óptimo rendimiento bajo cualquier condición meteorológica.

Con un alcance de 24 ó 48 millas según el modelo, es un radar sin rival en su género.

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.

EL PESQUERO "ALBORÁN", AMETRALLADO POR UN PATRULLERO MARROQUI

MELILLA, 3 (Cifra).—Alrededor de las seis de la tarde de ayer ha llegado al puerto de Melilla el pesquero de arrastre "Alborán", que había sido atacado poco antes por una lancha de vigilancia marroquí cuando navegaba hacia este puerto después de finalizar sus faenas.

El barco presentaba más de cuarenta impactos de bala, todos ellos a la altura normal de una persona, y sin que ningún rincón de la embarcación se haya salvado de las diversas ráfagas de ametralladoras y metralletas que fueron disparadas por la lancha marroquí.

Según han manifestado el patrón del "Alborán" y sus tripulantes, el capitán de la lancha disparó repetidas veces su pistola, mientras

que, junto al casco del pesquero, gritaban: "¿Dónde está el patrón, que lo mato?".

Por fortuna, no ha habido

"¿DONDE ESTA EL PATRON, QUE LO MATO?", GRITABAN DESDE LA LANCHA

• CUANDO EL BARCO PERSEGUIDO LLEGO A MELILLA, TENIA EN EL CASCO CUARENTA IMPACTOS DE BALAS.

ningún herido entre los doce miembros que componen la tripulación del "Alborán", entre ellos varios marineros de nacionalidad marroquí.

Poco después de arribar al puerto de Melilla, el corresponsal de Cifra conversó con el patrón del pesquero, don Ginés Pérez Jiménez, y con el segundo patrón, don Antonio Cesares Martínez, quienes manifestaron que los marroquíes "habían tirado a matar" y que "el ataque se había pro-

ducido poco después de las cuatro de la tarde, a cerca de cuatro millas del puerto melillense", cuando el "Alborán" navegaba con este rumbo.

Indicaron también que los hombres del patrullero habían continuado disparando hasta que el barco se encontraba a una distancia aproximada de milla y media del puerto de Melilla.

Siguieron diciendo que en todo ese tiempo intentaron abordar al "Alborán"

varias veces y que en ocasiones gritaron en "cherja" (dialecto marroquí) a los siete tripulantes marroquíes enrolados en el barco español que se situaran a popa, ya que "iban decididos a matar a los españoles". Incluso les animaron a que se lanzaran al agua y nadaran en dirección a la lancha, con el fin de intentar hundir el pesquero. Cuando se produjo el ataque, el "Alborán", navegando rumbo a Melilla, se encontraba frente

a la costa de Cala Blanca, a unas treinta brazas de profundidad aproximadamente.

Otro pesquero español, el "San Francisco", que junto con el "Alborán" se dirigía a Melilla, fue detenido por un bote lanzado desde la lancha patrullera citada y obligado a dirigirse al puerto marroquí de Villa Alhucemas, sin que hasta el momento se conozca la situación de sus tripulantes.

El ataque sufrido por el "Alborán" ha creado una honda indignación al conocerse en la ciudad, ya que la embarcación pesquera española se dirigía hacia puerto cuando fue ametrallada sin previo aviso.

(Más información en página siguiente).

UN PROBLEMA ENDEMICO Y GRAVE

En su edición del 3 de marzo, el diario madrileño "Informaciones" publicaba el comentario que, por su interés, reproducimos a continuación:

Las detenciones de pesqueros españoles fuera de las aguas marroquíes no incursas en el tratado de pesca hispano-marroquí constituyen un problema endémico que no ha podido ser solucionado, pese a la constante preocupación e intentos realizados por las autoridades marítimas españolas y a que han sido aumentadas las unidades de vigilancia en aquella zona para proteger a los pesqueros nacionales. Los incidentes entre pesqueros españoles y autoridades marítimas marroquíes se han agudizado en estos últimos cinco años. Los incidentes han llegado muchas veces a revestir caracteres de gravedad, ya que no han sido simples apresamientos, sino que han llegado las lanchas marroquíes a ametrallar a las embarcaciones españolas de pesca. Apresamientos, detenciones, abordajes e incluso tiroteos se han venido sucediendo a lo largo de los meses en el citado período de tiempo.

Recogemos solamente unos datos para conocimiento de nuestros lectores. Durante el año 1969 fueron once los apresamientos de pesqueros españoles por los marroquíes; en 1970 se llegó a los sesenta y cuatro pesqueros; en 1971 fueron treinta y tres; en 1972 fueron setenta los pesqueros apresados, y se produjo el agravante de ser ametrallado el "Aguilica" el día 24 de marzo, causando varias heridas de pronóstico grave al patrón, y el abordaje del buque-correo "Ciudad de Ceuta" por lanchas rápidas marroquíes. En 1973 fueron sesenta y cinco los pesqueros españoles apresados por Marruecos. El día 2 de abril, el "Besugo" es apresado por una lancha patrullera cuando se encontraba a 33 millas de la costa marroquí. La lancha abrió fuego contra el pesquero, en cuyo auxilio acudió un avión militar español, que hizo las salvas ordenadas de aviso, y en contestación recibió fuego de ametralladora de la lancha. Durante el pasado año, los incidentes se vinieron repitiendo con la misma intensidad, y en los meses que llevamos del año actual se han registrado otras ocho aprehensiones de otros tantos pesqueros; multas a varios patronos y, en algunos casos, malos tratos por parte de la Policía marroquí, como, por ejemplo, a los tripulantes del pesquero "San Adrián", que permanecieron diez días detenidos, y que, según declaraciones que dichos tripulantes hicieron a la prensa, "una vez que los policías, armados de metralletas, subieron al pesquero, lo primero que hicieron fue romper las instalaciones de radio, lámparas, micros e incluso los cables que no tenían valor". El día 27 del mes pasado, dos pesqueros melillenses —el "Rusadir" y el "Pepita Ortiz"— fueron apresados a 10 millas de las islas Chafarinas, que son de soberanía española. En esta ocasión, sorprendentemente, no se decomisaron ni las artes de pesca ni la mercancía, siendo los veinte tripulantes tratados con corrección.

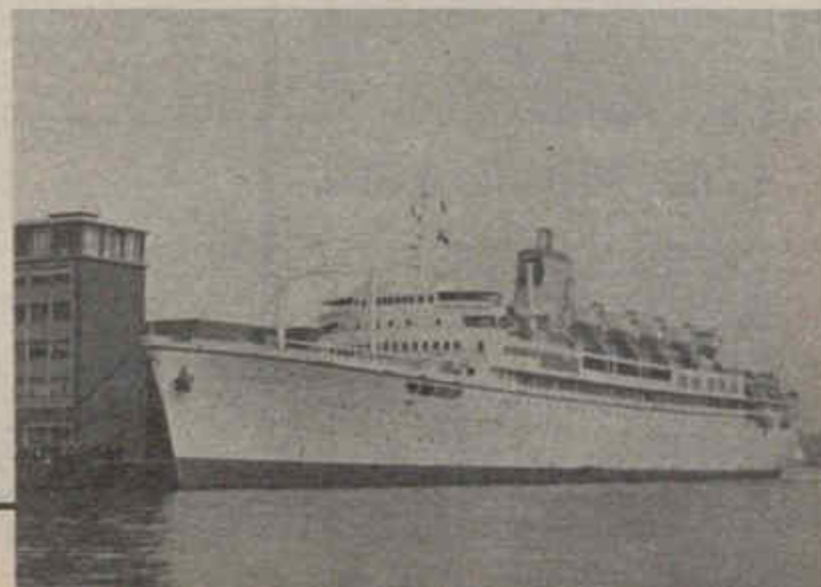


AL ABORDAR UN TRANSATLANTICO A UN REMOLCADOR DOS MUERTOS EN EL PUERTO DE BARCELONA

BARCELONA, 15.—Dos muertos y dos heridos es el balance definitivo del lamentable accidente ocurrido en el puerto de Barcelona, al abordar el transatlántico "Enricoc" al remolcador "Montseny", que efectuaba las maniobras oportunas de atraque. De los dos cadáveres, sólo ha podido ser rescatado el de Salvador Millán Figueira, de cincuenta y cuatro años de edad. El cuerpo de Francisco Pérez Martínez, de veintinueve años de edad, no ha podido hallarse, pese a los esfuerzos del equipo submarinista del cuerpo de bomberos, de cuyas operaciones de rescate ofrecemos el documento gráfico. Ambos eran tripulantes del remolcador.

Dos días después del accidente se celebró el entierro, al que asistieron el segundo comandante militar de Marina de Barcelona, el presidente del Consejo Provincial del ISM y diversas personalidades.

En la otra fotografía, el "Enricoc" en el puerto barcelonés.



SUCESOS

DESAPARECIO EN LA MAR AL SOCORRER A UNOS COMPAÑEROS



El pasado 20 de enero falleció en accidente de mar el segundo maquinista del petrolero "Camponalón", don Rafael Díez Rivera, de veintisiete años de edad, y natural de La Coruña. El accidente sobrevino cuando el buque-cisterna se dirigía a auxiliar al "roll-on" "Riva Gijón", que se encontraba a la altura del islote del Toro, cerca de Cala Figuera, con una avería en el timón.

Avisado el "Camponalón" de la avería que sufría el otro buque, se acercó a él, y al arriar dos botes con personal a bordo para ayudarles, uno de ellos se rompió de proa, cayendo al mar sus dos tripulantes; el citado don Rafael Díez Rivera y el contramaestre del petrolero. Pese a la inmediata reacción del resto de los tripulantes, no se pudo encontrar el cuerpo del segundo maquinista, aunque sí se logró rescatar al contramaestre. El cadáver del señor Díez Rivera fue encontrado horas después por el remolcador "Manacor".

Ha fallecido, pues, un marino por intentar ayudar a sus compañeros. El servicio a los demás era frecuente en la vida de don Rafael Díez Rivera, pues desde 1967 formaba parte del puesto de socorristas de la playa de Riazor, su Coruña natal, habiendo sido felicitado y condecorado en varias ocasiones por su humanitaria labor.



LO HUNDIO UN TEMPORAL

A causa del fuerte viento desencadenado en Málaga, el yate alemán "Navir Gluchaden" se estrelló de popa, abriéndose una vía de agua. Afortunadamente, no había nadie en su interior. La llamada de alarma fue dada por un guarda del puerto, donde se encontraba amarrado el yate desde diciembre. Inmediatamente acudieron los bomberos, así como hombres ranas, que iniciaron los oportunos trabajos para colocar a flote la citada embarcación, que se encuentra parcialmente hundida.

PROTESTA ESPAÑOLA POR LOS ATAQUES MARROQUÍES

MADRID, 4.—Según noticias que se recogen de medios bien informados, en la tarde del jueves fue convocado para la mañana de hoy, viernes, por el Ministerio de Asuntos Exteriores, el embajador de Marruecos en Madrid, Abdellatif Filali, al que se le ha hecho entrega de una nota verbal en la que el Gobierno español formula la más enérgica protesta por el ataque de un patrullero marroquí al pesquero español "Talborán", de la matrícula de Melilla, ataque que ha puesto en peligro vidas humanas. Se sabe, igualmente, que la Embajada española en Rabat va a realizar una gestión paralela ante el Ministerio marroquí de Asuntos Exteriores.

NO SALEN A LA MAR

LOS PESCADORES DE MELILLA PIDEN GARAN- TÍAS DE SEGURIDAD

MELILLA, 3.—Los barcos pesqueros españoles con matrícula de Melilla no se han hecho a la mar en la mañana de hoy, y sus tripulantes aseguran que no piensan hacerlo hasta no tener garantías de seguridad en el ejercicio de sus faenas de pesca.

Todos los pesqueros melillenses se hallan esta mañana en el varadero del puerto, y sólo continúan sus faenas como normalmente los pesqueros marroquíes y argelinos que realizan sus capturas en el Mediterráneo cerca de las costas de Melilla. Mientras tanto, se sigue sin noticias del pesquero "San Francisco", que fue detenido en la tarde de ayer por la misma lancha marroquí que atacó al "Alborán", también de matrícula melillense.

CIRCULAR DE LA SUBSECRE- TARIA DE LA MARINA MERCANTE

INVITACION A LA NOR- MALIDAD ACADEMICA

MADRID (Cifra).—La subsecretaría de la Marina Mercante considera necesario efectuar una llamada al sentido de responsabilidad del alumnado e invitarle a la reflexión antes de que pueda llegar el momento, ya sin duda cercano, de que el tiempo lamentablemente perdido haga inevitable la pérdida del año escolar para la totalidad de estudiantes y alumnos, se dice en una circular dirigida por la subsecretaría de la Marina Mercante a los casi dos mil doscientos alumnos de las cinco escuelas de Náutica que hay en España, los cuales permanecen en paro desde mediados del pasado mes de enero.

La circular, dirigida personalmente a cada uno de los alumnos durante el periodo de vacaciones de Semana Santa, comienza recordando: "sin ningún talante de amenaza —dice—, sino como información leal, que si llegase ese momento límite no se podría dudar en proponer al Gobierno el cierre definitivo de las escuelas afectadas, con todas sus implicaciones y secuelas, como reconocimiento de un hecho consumado por propia voluntad de los alumnos".

La circular contiene una detallada información sobre la elaboración y contenido del reciente Decreto sobre la titulación profesional del sector —objeto éste de la actitud de protesta de los alumnos, como muestra de desacuerdo con su contenido, que consideran lesivo para sus intereses profesionales— con el fin de que sirva de elemento

de reflexión por parte de los alumnos y depongan su actitud de paro.

La circular concluye anunciando la apertura de las escuelas, radicadas en Barcelona, La Coruña, Bilbao, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, para el próximo día 7, con el ánimo de que en dicha fecha se restablezca la normalidad académica.

Sobre las medidas a adoptar por la Administración en caso de que el paro persista después de esta fecha, el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, ha manifestado a Cifra que en estos momentos no se puede hablar de medidas a adoptar ante una situación que trata de forzar el principio de autoridad, toda vez que los alumnos, sin admitir el diálogo, se oponen abiertamente al Decreto sobre titulación profesional.

"Lo que sí cabe destacar en estos momentos —agregó el almirante Amador Franco— es el grave perjuicio que se está causando no sólo a la Administración, a la que la formación de cada alumno de la Marina Mercante le cuesta un promedio de un millón de pesetas al año, sino, principalmente, al sector, que le privará de la incorporación, a su debido tiempo, de un buen número de profesionales de los que está necesitado".

REUNION DE LA COMISION COMERCIAL PESQUERA

MADRID, 4 (Cifra).—Bajo la presidencia del subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, se reunió esta mañana en Madrid la Comisión Comercial Pesquera para tratar de la actual situación que atraviesa la pesca de bajura, que se encuentra en paro desde el pasado día 15, como muestra de protesta ante la baja rentabilidad de este sector.

En la reunión, a la que asistieron los directores generales de Pesca y de Importación, el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca y los presidentes nacionales de las diversas Agrupaciones Pesqueras, quedó constituida una comisión permanente, que integran José María Serrat Urquiza, procurador en Cortes por los empresarios del sector; Txomin San Martín Bardiola, presidente de la Cofradía de Pescadores Santa Clara, de Ondárroa, y presidente nacional de Bajura de Cerco; Alaro Gil, representante de los grandes congeladores; Manuel Martínez, presidente de la Agrupación de Detailistas, y Constanze Freire, presidente nacional de la Pesca de Fresco.

Se constituyeron, asimismo, cuatro ponencias que tratarán de la pesca congelada, el bacalao, los túnidos y la anchoa y la pesca fresca, con el fin de elaborar los acuerdos que sobre estos aspectos habrán de ser elevados al pleno de la Comisión Comercial Pesquera que se celebrará en la primera quincena del próximo mes de mayo.

Por otra parte, y como medida más directa para la definitiva solución del paro que aún persiste en algunos puntos de la costa, entre los miembros de la Comisión de Cofradías de Pescadores que han trabajado estos días en Madrid por la pronta solución del conflicto, se tiene la impresión de que puede ser inmediata la subida de los derechos compensatorios que gravan la importación de túnidos.

Parece ser que, de confirmarse esta impresión, los derechos compensatorios, que actualmente están establecidos en 5.000 pesetas para la tonelada de túnidos importada, se elevarían a 20.000 pesetas la tonelada.

BUSCA TRIPULANTES GALLEGOS

LA CORUÑA.—Al objeto de contratar marineros gallegos ha estado en La Coruña el señor

Charles van Dyk, norteamericano, que desde hace cierto tiempo reside en Tenerife. También vino con el objeto de comprar algún congelador e inspeccionar el transatlántico finlandés "Finnpartner", para su posible fletamiento o compra.

El señor Van Dyk señaló que tiene ya varios marineros gallegos trabajando en sus barcos y "estoy encantado con ellos, de ahí que quisiera que todas las tripulaciones fueran gallegas". En cuanto a los emolumentos que paga señaló los siguientes: 25.000 pesetas fijas al mes y un dólar por tonelada de capturas. Dijo también que tiene actualmente catorce barcos de pesca, unos de bandera norteamericana y otros panameña. Todas estas embarcaciones son congeladores y van de las 500 a las 1.200 toneladas de registro bruto.

"Se dedican al atún, al bonito y la langosta. La base de las capturas es sin duda el atún, que mandamos para Estados Unidos", terminó diciendo.

JEFE DEL SECTOR NAVAL DE BALEARES

MADRID, 2.—Se nombra jefe del Sector Naval de Baleares al contraalmirante don Rafael Márquez Piñero, que cesa en la situación de disponible, y se dispone que el contraalmirante Elías Vázquez Reyes pase a la situación de reserva por haber cumplido la edad reglamentaria.

Los presentes Decretos del Ministerio de Marina los inserta el "Boletín Oficial del Estado".

DOS TRANSATLANTICOS "EUROPA" COINCIDEN EN BARCELONA

BARCELONA, 3.—Atracados popa con popa, en la estación marítima de Barcelona se encuentran esta mañana dos transatlánticos de distinta bandera, pero que llevan el mismo nombre: "Europa".

Esta curiosa circunstancia, que es la primera vez que se da en el puerto de Barcelona, se ha producido a media mañana de hoy, cuando ha entrado el segundo de dichos navios. El primero de ellos, abanderado en Alemania, entró a primera hora de la mañana, procedente de Málaga, en viaje de carácter turístico por el Mediterráneo, con varios centenares de pasajeros a bordo, los cuales se han distribuido por la ciudad, para conocer los lugares de mayor interés.

El segundo "Europa", italiano, llegó procedente de Trieste para recibir numerosos pasajeros y también unas expediciones de carga general, estando previsto que zarpe hoy mismo, con destino a varios puertos africanos.

NOTA FINAL

Por razones de distribución de pliegos y programación del trabajo, esta es la última página que se ha confeccionado y se ha entregado a imprenta del presente número. Hemos creído conveniente recoger en ella las últimas noticias de interés recibidas en la Redacción, debiendo advertir que entre la fecha de cierre de la revista y su distribución transcurren no menos de cinco días. Este periodo de tiempo deberá ser tenido en cuenta, por tanto, en la consideración del material informativo que llega al lector con la calificación de "última hora".

EVACUACION DE INMUNDICIAS

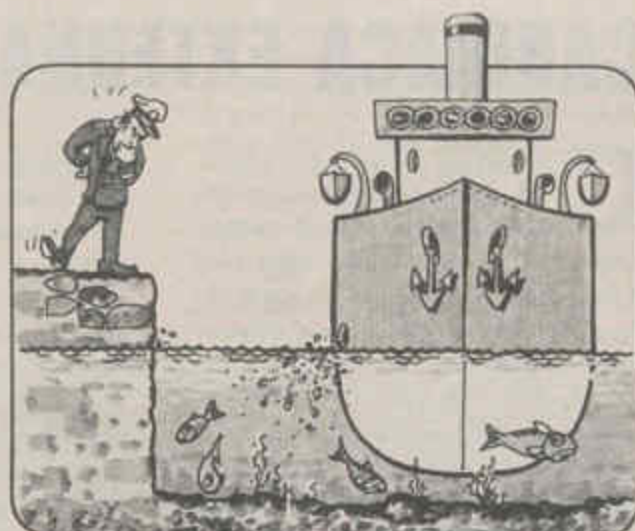
LAS inmundicias son una serie de sustancias de origen y naturaleza muy diferente, procedentes de la vida interna del barco y que tienen por característica común el de ser residuos de la actividad de las tripulaciones y el constituir una fuente de mal olor y el peligro de enfermedades, por lo que es necesaria su eliminación.

Las aguas residuales se eliminan mediante una serie de tuberías que deben de estar alejadas de las conducciones del agua de consumo, para evitar contaminaciones, que vierten directamente al mar por orificios situados por encima y próximos a la línea de flotación. Por muy contaminados que estén los residuos, la dilución que alcanzan en la inmensidad del mar los hacen inofensivos; por ello hay que evitar por encima de todo el verter en los puertos o en las proximidades de la costa, en donde cabría la posibilidad de contaminación y, lo que es peor, transmitir enfermedades graves, y una prueba de ello son las disposiciones emitidas a este respecto por organismos nacionales e internacionales con el fin de evitar el que se produzcan estas negligencias.

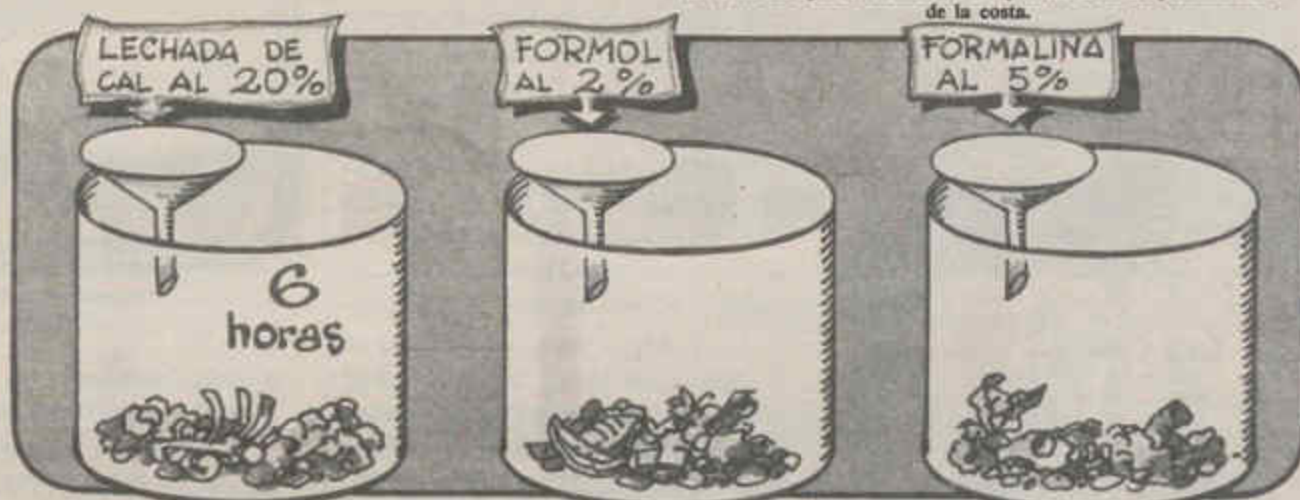
Cuando a bordo exista algún tripulante que padezca enfermedad infectocontagiosa, hay que tener siempre presente en desinfectar sus excretas antes de arrojarlas al mar, desinfección que puede realizarse utilizando la lechada de cal al 20 por 100, que estará en contacto con las excreciones unas seis horas, pudiendo utilizarse también el formol, al 2 por 100, o la formalina, al 5 por 100. La desinfección puede



Las basuras, en estas condiciones, se convierten en foco de enfermedades.



Por el grave peligro de contaminación de las aguas, no se debe nunca verter las aguas residuales en los puertos ni en las proximidades de la costa.



Maneras de desinfectar los residuos y excretas de los tripulantes que padezcan enfermedades infectocontagiosas antes de deshacerse de ellas.

ser más amplia todavía si estas sustancias desinfectantes se añaden a los depósitos colectores.

Los cubos para la basura deben de reunir estas condiciones:

1. De un tamaño que pueda ser manejado por un hombre.
2. Que sean herméticos y no dejen salir los líquidos.

3. Que tengan tapadera, que no debe de faltar nunca.
4. Que sean a prueba de ratas.
5. Que se puedan lavar y desinfectar fácilmente.



Los cubos de la basura deben ser manejables y, a ser posible, transportados siempre por dos personas.

La limpieza debe llegar también a los cubos de la basura, que deberán lavarse y desinfectarse después de cada vertido.



REANIMACION CARDIACA EXTERNA

CUANDO el corazón se ha parado o late tan débilmente que no puede mantener la circulación de la sangre, el individuo va a morir si no se le aplican los remedios que activen de nuevo esta circulación.

Los síntomas que aparecen son: inconsciencia, ausencia de pulso y de latidos cardíacos o a lo sumo muy débiles, falta de respiración y pupilas dilatadas.

El corazón se halla situado detrás del esternón y por encima de la columna vertebral, lo que quiere decir que si conseguimos comprimir al corazón entre estas dos estructu-

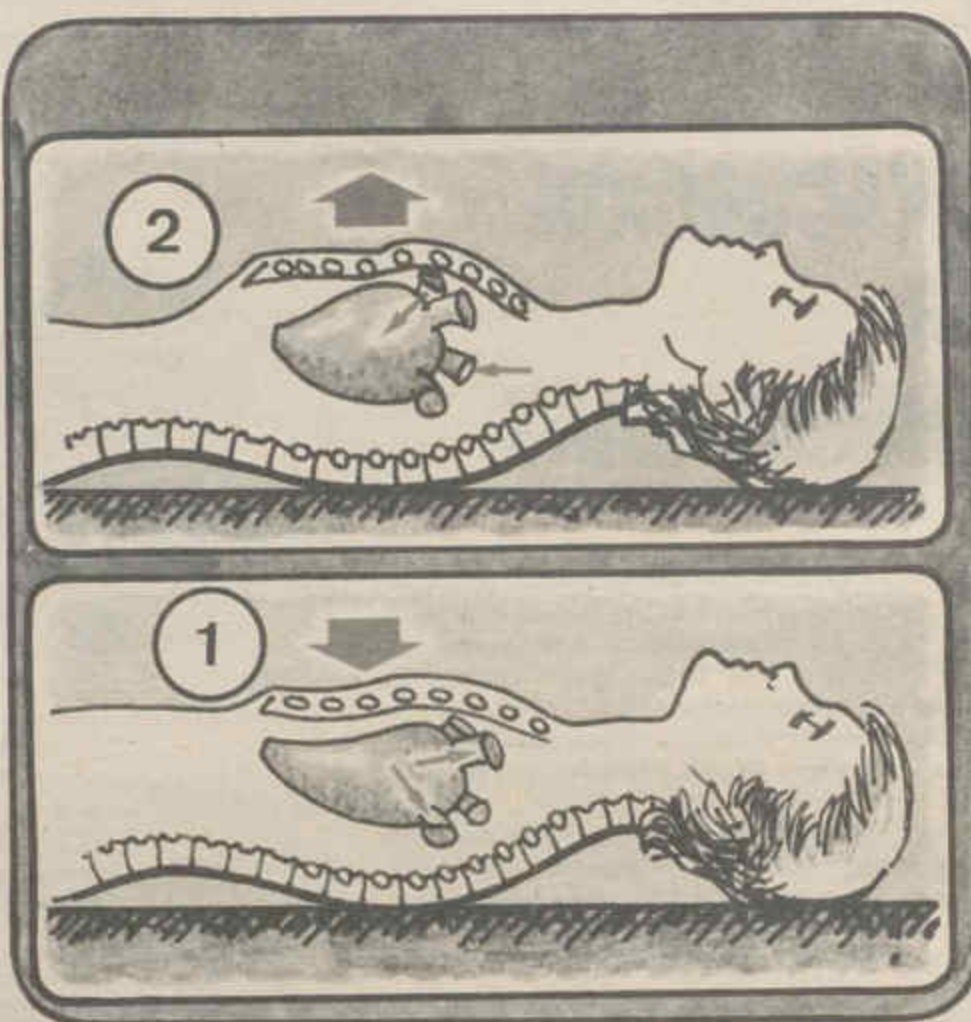
ras óseas, lo exprimiremos y habremos hecho las veces de una compresión cardíaca, y al dejar de comprimir el corazón volverá a su posición inicial, para lo cual se volverá a llenar de sangre. Es decir, de una manera manual hemos logrado que el corazón cumpla su misión: bombear la sangre. Pues bien, este es el fundamento de la reanimación cardíaca externa. Vamos a explicar su técnica, muy importante en los primeros auxilios.

Es preferible que haya dos personas, una que haga la reanimación cardíaca y la otra la respiración artificial.

1. Colocar a la víctima acostada de espaldas y sobre una SUPERFICIE DURA, para que al comprimir el tórax no ceda, pues en tal caso nuestra acción no serviría de nada.

2. Poner la palma de la mano en el centro del tórax, sobre la mitad inferior del esternón, y la otra mano también extendida por encima de la mano apoyada. No comprimir nunca la punta del esternón ni las costillas.

3. Transmitir a las manos el peso del cuerpo, con los brazos rígidos, hasta desplazar el esternón tres



1: Compresión sobre el esternón y expulsión de la sangre a la circulación general.
2: Retorno a la posición de reposo y afluencia de sangre al corazón.

o cuatro centímetros y dejar de presionar, pero sin levantar las manos.

4. ESTA OPERACION HAY QUE REPETIRLA CADA SEGUNDO, ES DECIR, SESENTA VECES POR MINUTO. AL MISMO TIEMPO SE DEBE INSUFLAR AIRE A LOS PULMONES UNA VEZ DE CADA

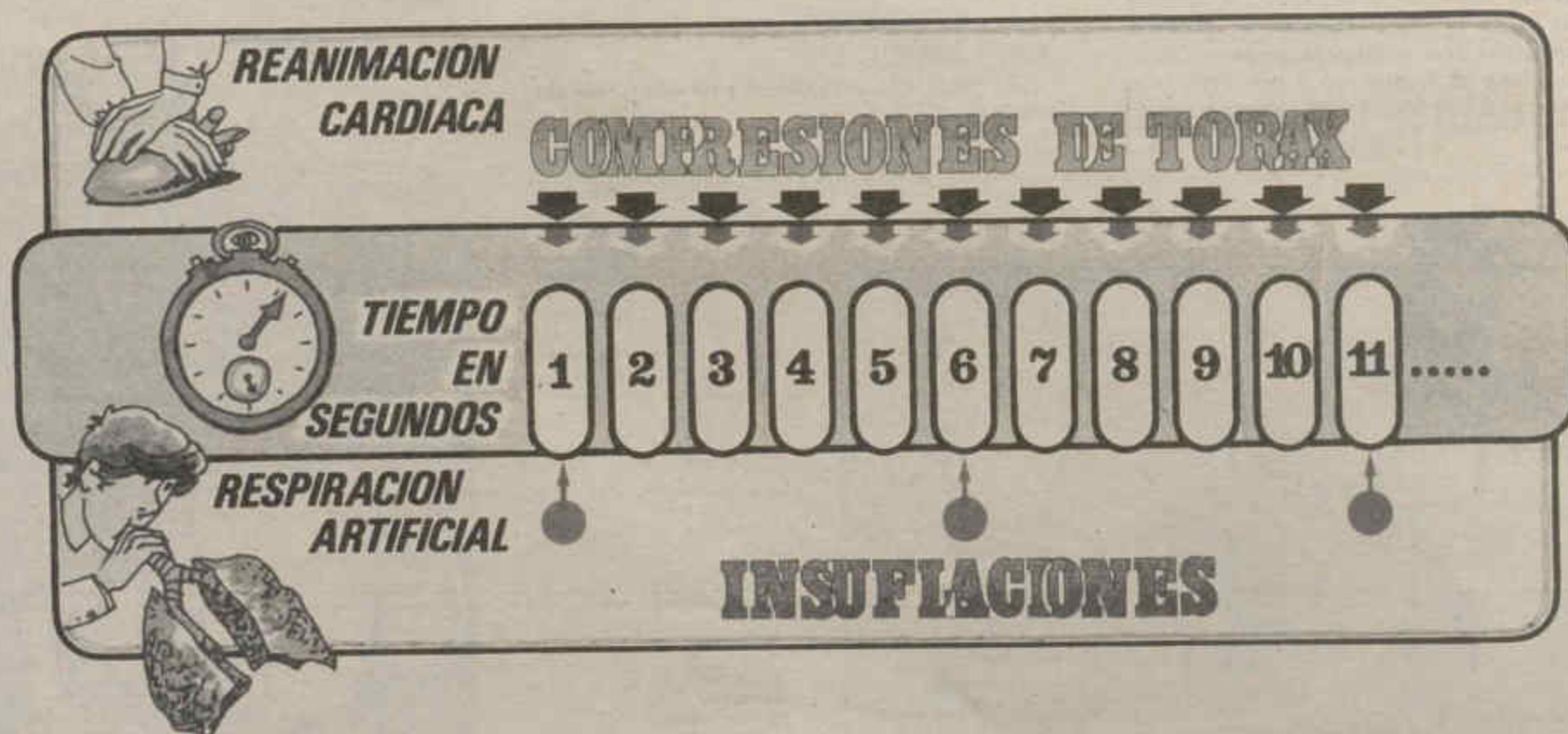
CINCO COMPRESIONES CARDIACAS.

5. Hay que actuar con rapidez, uniformemente y sin interrupción.

6. Si el corazón late, suspender la reanimación cardíaca; continuar con la respiración artificial hasta que aparezca la respiración natural.



Manera de situarse para realizar el masaje cardíaco y la respiración boca a boca por dos socorristas.





El Gran Salón de Asambleas del Palacio de las Naciones, de Ginebra, durante la inauguración de la tercera conferencia sobre la Ley del Mar. (Foto: EUROPA PRESS.)

Conferencia del Mar en Ginebra

LOS MAS OPTIMISTAS NO ESPERAN SOLUCIONES

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, JOSE M. CARRASCAL).—La Conferencia sobre el Derecho del Mar abre su segunda tanda de sesiones en Ginebra, o habrá abierto cuando esta crónica se publique, con más problemas que soluciones y más pesimismo que optimismo. En Caracas, el año pasado, quedaron de manifiesto las diferencias, poco menos que infranqueables, entre el Tercer Mundo, por un lado, y las grandes potencias, por el otro. Curiosa, aunque no abiertamente, los Estados Unidos y la Unión Soviética están esta vez del mismo bando, mientras China se ha puesto al frente de los países subdesarrollados, tratando de librar una batalla que es tan económica como política.

La cuestión de fondo es: ¿A quién pertenecen los océanos, sus riquezas vivas, sus riquezas enterradas, sus mismas aguas? Unos dicen que a todo el mundo, por lo que debe organizarse una especie de gran sociedad que los administre. Otros, en cambio, sostienen que pertenecen, como el aire o el Universo, a aquellos que quieren y puedan explotarlos. Dicho esto, ya no hace falta casi puntualizar que mientras los países pequeños y subdesarrollados abogan por la primera solución, ya que no tienen medios para beneficiarse de las riquezas oceánicas, los Estados Unidos y la Unión Soviética, más algún otro país industrial, como el Japón, abogan por la segunda, ya que están en condiciones no sólo de pescar en alta mar, sino también de explorar los fondos submarinos y sacar de ellos los minerales o el petróleo que contengan. Unase a ello la necesidad de ambas superpotencias de tener libertad de movimiento en todos los mares del globo para que sus flotas se muevan desahogadamente por ellos, según los requerimientos estratégicos, y se tendrá por qué ambas posturas son irreconciliables y sin posibilidad de compromiso entre ellas.

En Caracas se discutió con este telón de fondo durante dos meses, sin llegar a un acuerdo. Como es ya usual en la ONU, para disimular el fracaso, se firmaron una serie de documentos, más llenos de retórica que de auténtico contenido legal, que deben servir de base a las discusiones ginebrinas. Pero de entonces acá no se ha avanzado nada en tal sentido, más bien se ha retrocedido. Los países pequeños se han hecho mucho más firmes en su posición de que deben controlar no sólo amplias fajas ante sus respectivos litorales, sino también tener participación en una organización internacional que se cree para administrar todas las riquezas oceánicas. Las superpotencias, por el contrario, no quieren saber nada de nuevas restricciones, tanto económicas como estratégicas, y sólo aceptan esa organización internacional si es un mero organismo, sin poderes supranacionales, encargado de tramitar y distribuir los permisos de pesca en determinadas zonas controvertidas. Pero someter sus exploraciones submarinas o su derecho de paso por canales o áreas críticas más allá de lo que lo hacen ahora, de ninguna manera.

Respecto a la pesca, hay el consenso general de ampliar los derechos del país costero sobre la riqueza viva en las aguas ante sus costas, pero falta por puntualizar hasta dónde se amplía esa jurisdicción y establecer si es absoluta, es decir, sin que pueda tener acceso a ella más que el país adyacente, o éste es más bien un depositario, que debe permitir la pesca a otro, tras mutuos acuerdos, si él no es capaz de explotarla solo. También ahí choca el Tercer Mundo con el desarrollado.

Basta lo dicho para comprender que hemos visto marchar a Ginebra a los delegados con caras mucho más largas que a Caracas. Ni siquiera los más optimistas esperan la solución de los problemas planteados, e incluso algunos nos han confesado que se darían por contentos con que las actuales diferencias no desembocasen en pugna abierta, que haría aún más difícil un posterior acuerdo.

Dentro de lo factible, se da alguna clase de acuerdo sobre la contaminación de aguas, en lo que parece que hay consenso, pero nada explica mejor el ánimo con que se empieza este segundo asalto de la Conferencia del Mar que el que ya se habla de un tercero. Lugar más probable del mismo: Caracas. Aunque no sacaron mucho de allí, a los delegados pareció haberles gustado la capital venezolana.

MAYOR CONTROL DE LA PESCA EN EL ATLANTICO

MOSCU, 10 (Efe).—Nuevas normas de cooperación para el desarrollo racional de la pesca y la protección de los recursos marinos en el Atlántico septentrional fueron cuidadosamente elaboradas por 16 Estados en una reunión que se celebró en Leningrado.

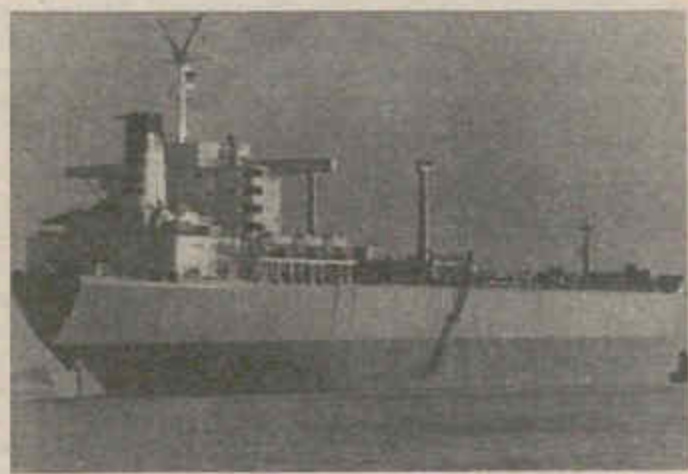
Los Estados Unidos, Canadá, la Unión Soviética y 13 países europeos asistieron a la reunión, que comenzó el martes pasado, de

las Comisiones Internacionales de Pesquerías del Atlántico.

A propuesta de la delegación soviética, los inspectores tendrán derecho a subir a bordo de cualquier buque de pesca en todo momento, independientemente de la bandera nacional que anarbole, para observar el tipo de aparejo utilizado, la clase de pescado capturado y su cantidad.

NO CONTAMINARA LAS AGUAS

Este es el supertanque soviético "Krym", fotografiado en Kerch (Ucrania). Se trata del primero que cumple las peticiones de la Convención Internacional de 1973 sobre la contaminación del mar, y ha sido adquirido por una firma francesa para transporte de petróleo desde el golfo Pérsico.



Portugal

LA PESCA, CAPITULO IMPORTANTE EN EL "PLAN ECONOMICO DE EMERGENCIA"

LISBOA. (Crónica especial para "Hoja del Mar").—Capítulo importante del recientemente editado "Plan económico de emergencia" portugués (o "Programa de política económica y social") es el dedicado a la pesca. El sector pesquero en Portugal, pese al deterioro económico de los últimos meses, sigue siendo prioritario.

El Plan promueve "las medidas temporales de emergencia adoptadas por el Gobierno en lo que respecta a facilidades de crédito a las industrias pesqueras y asociadas que se encuentran en crisis". También sugiere "reforzar el nivel de participación y control por el propio Estado para salvaguardar los fondos públicos".

"En el ámbito de las medidas antimonopolistas —puede leerse más adelante— se sugieren formas avanzadas de participación e intervención, creándose un sector nacional de producción pesquera y de comercialización".

"TIPO HOLDING"

Se formará, prevé el texto, una institución "tipo holding", para asegurar la intervención directa, gestión y coordinación indispensables de las empresas del sector pesquero con participación estatal. También se prevé la constitución en breve plazo de una empresa pública que facilite la importación de productos básicos pesqueros (por ejemplo, el bacalao), cuyo precio acaba de ser doblado, así como la intervención en el mercado interior.

Entre las medidas a medio y largo plazo, destacan: ayuda financiera y técnica a los pequeños y medios armadores, el fomento y asistencia a las cooperativas de pescadores, la protección del ambiente acuático y la lucha contra la contaminación marina, la repoblación de especies de agua dulce y el aumento de la producción, la repoblación de especies de agua dulce y el aumento de la producción piscícola en ríos y pantanos, etcétera.

El Plan sugiere que se dé prioridad al desarrollo pesquero en las industrias del ramo, en Azores y Madeira.

ACUERDOS BILATERALES

En lo que respecta a la pesca de altura, los redactores del Plan se muestran partidarios de los acuerdos bilaterales con países tales como Marruecos, Mauritania, Canadá, etc., de modo que el alargamiento de las zonas de soberanía o áreas pes-

queras, que parece imponerse poco a poco no perjudique excesivamente a la flota portuguesa que trabaja en aquellas zonas.

También se propone la modernización y reconversión de la flota como vía para afrontar el desafío y la competencia de los países del Tercer Mundo, así como la creación de compañías mixtas de producción y comercialización, "especialmente entre los países de lengua portuguesa" (referencia a las ex colonias portuguesas de África y a Brasil).

FORMACION PROFESIONAL

La Secretaría de Estado para las Pescas debe consolidar, según el Plan, sus servicios de investigación, descentralizándolos y creando equipos de intervención regional que puedan apoyar a las cooperativas de pescadores y a los pequeños armadores. También debe promover la creación de centros de formación y capacitación profesional, escasos y mal equipados actualmente.

La sistematización y tutela de las industrias conserveras, su definición sectorial y el fomento a la exportación, la mejora de las infraestructuras portuarias, el alargamiento y mejora de la "cadena de frío", la dinamización de la industria de construcción naval y el apoyo a las industrias de equipamiento pesquero, son finalmente los objetivos a largo plazo indicados por el "Programa de política económica y social".

Este "Programa", según los expertos, puede considerarse como la piedra de toque del proceso de cambio social portugués. Y, también, como un hito en la historia económica del país. Las dudas surgen cuando se calculan las dificultades que en el momento actual atraviesa toda la infraestructura productiva de nuestro vecino y los ambiciosos objetivos que el texto se impone en el reducido plazo de tres años. ■ ALBERTO MIGUEZ.

Alemania

"OFICIALMENTE", EL MARINO EXTRANJERO NO TIENE DERECHO A VACACIONES

DUSSELDORF (Crónica de nuestro corresponsal).—Casi 10.000 marinos extranjeros navegan bajo bandera alemana, lo que supone el 23 por 100 de los embarcados actualmente. A simple vista, esta participación es superior a la que se da en otras industrias de tierra. Dejando aparte las ya tan conocidas causas del permiso de estancia, liquidaciones de impuestos, Cartillas de Navegación y otros malditos etcéteras contra los que el ÖTV lucha a braza abierta, este corresponsal cree que uno de los motivos que "ayudan" a ese 23 por 100 es que para los marinos extranjeros no existe ordenación estatal de vacaciones, toda vez que, al no reconocérseles tampoco el permiso de trabajo como para los obreros de otros estamentos, no pueden reclamar ese derecho al descanso legislado para éstos.

¿Por qué callan y aguantan los marinos extranjeros? Por miedo: miedo a perder el "koje" (litera); miedo a represalias de los empleadores oficiales o de los "otros", y, sobre todo, miedo a la Policía de extranjeros por aquella canallada vigente e incomprensible de no poseer permiso de estancia (ya hicimos referencia a la otra de estar obligados a cotizar el Seguro de Paro y no tener derecho al cobro del mismo por esa sinrazón policial). Más vergonzoso es aún abusar de los marinos asiáticos y de las islas oceánicas que, en número de cerca de 2.000 entre los 10.000 extranjeros, se enrolan con sueldos de hambre. Son fáciles de contratar porque en sus países de origen es muy grande el número de parados. Pero, realmente, me extraña que, en una nación tan democrática en sus principios como Alemania, su Gobierno consienta este mercado de esclavos, pues sólo esto representan los métodos que algunos armadores indígenas siguen.

Menos puedo tragar que en las industrias de tierra exista una disposición legal que ordene textualmente que no se concederá permiso de trabajo a aquellos extranjeros "si los derechos, condiciones y obligaciones laborales no son iguales que para los trabajadores alemanes". O quizá será por ella por lo que no se les concede el permiso de trabajo a los marinos extranjeros. O será porque juzgan que éstos deben tener otras necesidades y aguantes distintos a sus colegas de tierra.

El Sindicato ÖTV lleva más de dos años en conversaciones con el Ministerio de Trabajo alemán sobre estos temas sin ningún resultado positivo. Tampoco una consulta del entonces secretario de Estado en el Parlamento, Helmut Rhode, hoy ministro de Educación y Ciencia, recibió más respuesta de aquel Ministerio de "que sería examinado si los marinos extranjeros serían acreedores al permiso de trabajo". Parece ser que aún sigue examinándose.

Claro está que a nadie puede extrañarle esta demora "in eternum" si se contabilizan las pérdidas de impuestos que padecería la Hacienda alemana si los armadores indígenas cambiaran sus buques de bandera al exigirles esa igualdad laboral con los trabajadores en tierra. Con este repetido chantaje, el ÖTV se ve frenado en sus legítimas exigencias. La Hacienda alemana sabe que los armadores no amenazan en vano... Y... siguen de exámenes.

Por instalar micrófonos en beneficio pro-

plo y de su partido saltó un Presidente y toda su cohorte más o menos demócrata. Repuñetas, creo que es más vergonzoso dejarse chantajear y hacerse cómplice de una trata inhumana conociendo directamente todos los detalles —sin micrófonos ni "CIAS"—, sólo por no perder unos ingresos. Aparte del otro aún más despreciable chantaje que con esos marinos extranjeros, humanos también, presionando y abusando de la situación de paro laboral de sus países menos desarrollados, se consiente y tolera. Y en una nación pudiente como la germánica no tiene justificación ni eximente.

Insistimos que en todas partes huele a brea y esta vez nos vemos obligados a culpar al Ministerio de Trabajo alemán de esta situación injusta e inadmisible en estos tiempos y en esa gran nación, denunciando este encogimiento de "hombres" que perjudica por igual a nuestros marinos, ya que para eso estamos. ■ ANGEL

Bulgaria
PROTAGONISTA, LA MUJER

De Bulgaria —Varna y Sofía, respectivamente— nos llegan estas informaciones gráficas, que protagoniza, más o menos, la mujer. Bien venidas sean. En la primera, expertas del Museo Naval de Varna preparan piezas arqueológicas (entre ellas un ancla) encontradas en el mar, y que



enviarán al Japón para ser exhibidas en la Exposición Oceanográfica de Okinawa.

La siguiente fotografía nos muestra a Janka Zhelezova, de veinticuatro primaveras, que es una de las dos mujeres capitán de barco que existen en Bulgaria. Manda el "Petar Seron" (donde se encuentra, según la vemos, con su amiga, que también es muy de ver) y se sabe de ella que le apasionan los barcos y todo cuanto a la mar concierne.

Senegal

SEIS BARCOS ESPAÑOLES, DETENIDOS POR ERROR

DAKAR (Servicio especial).—El pasado día 7 de febrero fueron apresados por una lancha senegalesa seis barcos de la flota española en estas aguas. Todos los barcos eran de Huelva, excepto el "Martín de Porres", que es de Cádiz. Inmediatamente, y ante las circunstancias que rodearon el suceso —pues no se cometió infracción alguna en las faenas pesqueras—, intervino el embajador español, gracias a cuya gestión pudo aclararse el malentendido y los pesqueros españoles fueron puestos en libertad sin sanción alguna.

Al parecer, el error fue debido al patrullero senegalés, que ignoraba el acuerdo que su país tiene con España en materia pesquera. Así, pues, todo se quedó en un susto, y los barcos españoles continúan trabajando sin novedad.

FALLECE UN MARINERO

El día 5 del mismo mes de febrero entró en este puerto la motonave de la Compañía Transmediterránea "Dómine" con un hombre en estado grave. Antes de la entrada de la motonave en el puerto, el herido fue asistido por el médico del barco, y una vez en tierra, en el Hospital Principal de Dakar.

Desgraciadamente, y a pesar de la asistencia que se le prestó, el enfermo no logró superar la crisis, falleciendo el día 7. El día 12 se efectuó el entierro, y se ofreció una Misa por el eterno descanso de su alma. Sus objetos personales le fueron entregados a la asistente social del Instituto Social de la Marina, para que ésta los hiciera llegar a sus familiares. ■ RAMÓN GUTIERREZ.

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.

Irlanda

PLANES PARA EL AMPLIO DESARROLLO DE LA CULTURA MARITIMA

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—Tuvo lugar en Dublín durante el mes de febrero la primera reunión plenaria de la sección irlandesa del Instituto Internacional de Cultura Marítima. Fue un gran éxito. Asistieron historiadores, arqueólogos universitarios y submarinos, expertos de la música, el cine y la fotografía marítima, el segundo capitán del puerto de Dublín, el capitán del puerto de Drogheda, el más célebre modelista de barcos del país, un experto en Derecho marítimo, y el jefe del Ulster Museum, el más importante del Norte de Irlanda, donde se encuentra ahora el magnífico tesoro del galeón español "Girona", perdido en la costa del condado de Antrim, durante el desastre de la Gran Armada de Felipe II, en 1588. El secretario de la sección irlandesa, después de leída la carta del director internacional de la organización, el doctor Miazgowski, de Fribourg (Suiza), en la que alabó una vez más la iniciativa española por la cual existe aquella famosa lista de todos los libros marítimos aparecidos en España del siglo XV hasta 1943, modelo para todos los países del mundo, expuso los planes de la sección para desarrollar de modo mejor en Irlanda la cultura marítima en toda su diversidad. Dicho secretario es Desmond Branigan, arqueólogo submarino, que descubrió los restos de la "Santa María de la Rosa", también de la Armada de Felipe II, en aguas difficilísimas cerca de la costa de Kerry.

¡Curioso cómo la catástrofe de la Armada interesa sin cesar a tanta gente marítima!

Durante el mes recibió el Instituto Marítimo irlandés una carta de un irlandés, antiguo cañonero de la Armada británica, que escribe un libro acerca del heroico don Alonso de Leyva, perdido con la "Girona", en la cual expresaba el deseo de emplear cuanto gane con la venta del

libro para erigir un monumento o de cualquier otra manera conmemorar al jefe español, muerto ya hace casi cuatrocientos años, a quien considera como una de las figuras más interesantes del siglo XVI.

Una discusión bastante llena de emoción se abrió recientemente a causa de las riquezas marítimas que hay bajo las aguas irlandesas.

sobre todo el gas y el petróleo. Durante el breve periodo de dos semanas hubo cuatro reuniones en Dublín y en sus alrededores a este fin, y se exponía el miedo de algunos expertos de que se aprovecharan con demasiada ligereza y determinación por las autoridades irlandesas, las posibilidades que parecen existir de enriquecer al pueblo irlandés, posibilidades desde largo tiempo muy bien percibidas por diversas grandes compañías extranjeras.

Recibió con muchísima alegría el Instituto Marítimo (si no todo el pueblo irlandés, todavía no enseñado a regocijarse de los avances de la Marina Mercante nacional) las noticias de que armadores de Cork van a gastar más de un millón de libras esterlinas para la construcción de dos buques de cabotaje, y que tres irlandeses de Dublín acaban de comprar otro buque de cabotaje en Finlandia, parando así por el momento la disminución alarmante de la flota nacional de cabotaje.

...

Hizo en Dublín el Instituto Marítimo una presentación

de películas marítimas suizas; entre ellas hubo una película sobre las máquinas marítimas Sulzer, en la que se vio uno de los petroleros españoles más grandes, propulsado por máquinas Sulzer. Lo que interesó sobre todo a los que asistían fue que la Marina Mercante suiza es más grande —alrededor de un 15 por 100— que la de Irlanda, y que ganó para el pueblo suizo en 1973 un total de ocho millones de libras esterlinas netas, un millón más que la cantidad ganada por los barcos mercantes irlandeses en el mismo periodo.

Se vio en Dublín el buque de cabotaje español "Bayren", de 337 toneladas, y llegó a Belfast el 24 de febrero, de Bilbao, el buque alemán "Arosia". Trabajan siempre en el mar Celta, al Sur de nuestro país, buques de pesca españoles, como desde una época más lejana aún que la misma Armada de Felipe II, que quiso comprar de Isabel de Inglaterra el derecho de pesca alrededor de nuestras costas meridionales, aun entonces célebres por su riqueza. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

NUMEROSOS NAUFRAGIOS, QUE AVIVARON LA NECESIDAD DE LUCHAR CONTRA EL ACCIDENTE

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El mes pasado hubo una serie de tempestades alrededor de las costas británicas, en las que naufragaron varios buques irlandeses. Entre éstos se encontraban el buque de pesca "Evelyn and Marie", perdido cerca de Bostonsport, puerto de pesca en el condado de Donegal, en el cual murieron seis pescadores; el buque de pesca "Ocean Searcher", empujado por los vientos sobre los acantilados de la bahía de Tremore, en el condado de Paterford, al otro extremo del país, en el que murió su patrón, y el buque de cabotaje "Diamond Frader", de Dublín, empujado también sobre rocas, esta vez en las islas Hébridas, al Oeste de Escocia. Dos buques de cabotaje ingleses, el "Angmering" y el "Timber Trader", naufragaron; el uno, en la bahía de Galway; el otro, sobre el arenal tristemente famoso, el Blackwater Bank, en la costa del condado de Wexford. Cerca del lugar donde naufragó el "Ocean Searcher", algunos días antes se perdió el buque de cabotaje chipriota "Michael". No obstante tanto progreso tecnológico en nuestro siglo, el mar resulta peligrosísimo, como siempre, y la necesidad de un buen entrenamiento y de no correr riesgos innecesarios se hace cada día más evidente.

Estos naufragos originaron una polémica bastante animada y prolongada en prensa, radio y televisión irlandesas, nueva prueba del renacimiento de la antigua tradición marítima irlandesa. El Maritime Institute of Ireland publicó una declaración sobre la situación, y manifestó su intención de luchar para la creación de un sistema de guardacostas —que no tenemos desde la partida en 1922 del antiguo cuerpo británico de guardacostas, utilizado por el Gobierno británico también como arma policial contra los irlandeses— y para que se mejorase cuanto antes el entrenamiento de pescadores, patrones, tripulantes de yates y lanchas utilizadas para recreo.

La campaña lanzada por los pescadores, el Maritime Institute y la mayor parte de la prensa irlandesa para impedir la eje-

LA FUERZA DE LA OPINION PUBLICA OBLIGO AL GOBIERNO A RETRACTARSE EN SU DECISION DE DISMINUIR LAS SUBVENCIONES A LA PESCA.

cución de la propuesta del ministro de Hacienda de disminuir a 1,4 millones de libras esterlinas la entrega anual gubernativa a la industria de la pesca, logró éxito, y la cifra fue reintroducida en las cuentas oficiales del año 1975, índice una vez más del progreso de la vocación marítima del país.

Los superpetroleros siguen utilizando el muelle del Gulf Oil, en Whiddy, en la bahía de Bantry, a pesar de la segunda pérdida seria de petróleo en tres meses en la bahía, que tuvo lugar el 10 de enero, cuando un remolcador chocó con el petrolero "Afran Zodiac", de 210.000 toneladas, vertiéndose así unos 500.000 litros de petróleo en el mar. Zarpó el petrolero "Arctic Sea", de Whiddy, para Huelva, con petróleo destinado a la refinería de aquella ciudad española.

La compañía estatal de navegación B + I, adquirida hace una decena de años a la gigantesca compañía inglesa Coast Lines Ltd., anunció durante el mes que acarrea ahora el 25 por 100 del tráfico en mercancías que atraviesa el mar de Irlanda, éxito que debe ahorrar al pueblo irlandés cada año hasta diez millones de libras, pagados antaño a compañías de navegación inglesas. ■ J. DE C. I.

Estados Unidos

EN UN ETERNO (Y LUJOSO) VIAJE A NINGUNA PARTE

LA SEGUNDA VIDA DEL "QUEEN MARY"

NUEVA YORK (Crónica de nuestro corresponsal).—Como una de esas damas que, después de haber llorado amargamente la muerte de su marido, encuentran, sin embargo, gusto y sentido a su nueva vida de viuda digna y apacible, el "Queen Mary" se está defendiendo, pero que muy bien, en su segundo periodo de existencia, que tan mal sienta a los grandes buques, comenzando por su hermano, el "Queen Elizabeth".

El "Queen Mary" hoy es un museo de cera, y un palacio de congresos, y un almacén de "souvenirs", y una tienda de alfombras persas, y una joyería de lujo, y un restaurante rápido, y un cine, y hasta una capilla, donde se celebran bodas sonadas. Todo esto es el "Queen Mary" hoy, todavía el mayor transatlántico, aunque ahora no cruce el Atlántico ni ningún otro océano de la Tierra, quiero decir del mar, con sus 81.000 toneladas a cuestas y el resplandeciente recuerdo de los dos millones largos de pasajeros que ha traído y llevado del Nuevo al Viejo Continente.

En septiembre de 1967, sus tres grandes chimeneas naranjas cruzaban el puente de Verrazano, a la entrada de la bahía de Nueva York, en la que hacia su 1.001 y última travesía del Atlántico. El 9 de diciembre del mismo año ponía rumbo a Long Beach, California, en espera de su nuevo destino. El buque que durante décadas fue símbolo del esplendor náutico debería convertirse en símbolo del rejuvenecimiento de una de las más largas y famosas playas del Oeste americano. La Cunard Line había recibido 3,4 millones de dólares por él.

Hoy, tras siete años de tormentas financieras, más terrible que las borrascas del Atlántico Norte, el "Queen Mary" eleva sus majestuosos 43 pies en las tranquilas aguas del muelle J, a lo largo de la autopista de Long Beach. Su interior ha sido completamente reformado y redecorado.

La mayor parte del buque ha sido parcelado y alquilado a diversos concesionarios. Todos ellos están bajo la supervisión del departamento municipal que recibe el nombre del transatlántico, que dirige el capitán James Lynch, comandante de submarinos durante la guerra, cuando sólo veía esta clase de barcos a través de su periscopio. Los costes de la renovación han subido de los 9 millones estimados a 60 millones, y aún queda un tercio del buque por renovar.

Pero a los dos años de iniciar la existencia en un nuevo oficio, las cosas no se le presentan mal para el "Queen Mary". Por lo pronto, los visitantes siguen acudiendo como el primer día y aun aumentando, pese a que el "tour" no es precisamente barato: 3,75 dólares. Claro que el "Queen Mary" es un señor barco y el "tour" por él, de los que dejan las piernas temblando. Piénsese que con sus 335 metros de largo, sus 12 cubiertas, sus 12 kilómetros de pasillos (por no hablar de las 30.000 sábanas que en los buenos tiempos llevaba, juntamente con 210.000 toallas), bien valen la pena esos pocos dólares. La transformación no fue fácil. Por lo pronto se le quitaron de encima nada menos que 320 toneladas de pintura vieja, lo que hizo tan sólo emerger una pulgada más alto al buque, y se procedió a la conversión de salones y camarotes en tiendas y lugares de visita. En un determinado momento, vistas las demandas salariales que pretendían los trabajadores ocupados en él, la ciudad pensó "convertir" el barco en un edificio, aunque sólo fuera a efectos legales, pero al encontrarse con que los trabajadores le pedían entonces los salarios de las albañiles, aquí más altos que los de los hombres de mar, hubo que dar marcha atrás. Se dejó el hermoso recubrimiento de madera en las paredes, una serie de recuerdos tan históricos como sentimentales, entre ellos un retrato de la Reina Mary, y el radar sigue girando, aunque sólo sea para beneficio de los turistas. De cuando en cuando, la sirena deja escapar su quejido para completar el ambiente.

Hoy hay ya en funcionamiento setenta tiendas, desde las que apuntábamos al principio a restaurantes de diversos precios (desde donde el flete cuesta ocho dólares, hasta donde puede comerse de pie una simple salchicha), pasando por un gran acuario, eralizado según los planes del capitán Cousteau, donde los visitantes pueden, gracias a un sistema acústico, oír cómo los peces se comunican entre sí.

El hotel es lo que va mejor de todo, habiendo aumentado su alquiler de habitaciones en un 50 por 100 en los pasados meses. Son cada vez más las convenciones que tienen lugar "a bordo" y los visitantes que no resisten la tentación de pasar una noche en uno de los transatlánticos más legendarios. Y la verdad es que, excepto por la ausencia de una ligera vibración de máquinas, se podría decir que el "Queen Mary" se halla en un eterno viaje a ningún sitio. ■ CARRASCAL.

Saint Pierre (América Norte)

EL MAS DURO INVIERNO QUE SE RECUERDA

SAINT-PIERRE (Crónica de nuestro corresponsal).—Como es natural por estas fechas, la nieve nos hizo compañía. Nieve y numerosos barcos que a este puerto acudieron a pasar las fiestas navideñas. Estuvo, pues, muy animado el puerto de St.-Pierre y, por primera vez, el Club "Stella Maris" permaneció abierto durante todas las fiestas y al servicio de los pescadores, que es en estas fechas cuando más necesitan de nuestra ayuda.

En relación con los primeros fríos y temporales del invierno, aumentan de manera considerable tanto los enfermos como los accidentados, y así en el mes de diciembre se desembarcaron dieciséis pescadores, siendo intervenidos siete de ellos.

PRIMER FALLECIDO DEL AÑO

El 8 de enero, el tripulante del "Santa Mar", José Antonio Martínez Lorenzo, de treinta y tres años, casado, con cuatro hijos, domiciliado en Rianxo, sufrió, en plena tempestad, un traumatismo craneal. Desde el primer momento estuvo en contacto con el buque y le ordené poner proa al puerto más cercano (Sydney). El herido no salió nunca de su profundo estado de coma y falleció en el Sydney City Hospital el día 25 de enero. Su cuerpo fue enviado a España pocos días después; el "Santa Mar" entró en el puerto de St.-Pierre el 27 de enero para que la tripulación estuviera presente en los funerales.

Otros dos accidentes graves en la primera decena de enero: Arturo Rey, cocinero del "Pescadilla III", sufrió una grave fractura de fémur el día 7 de enero; fue repatriado el 20. Igualmente el día 9 de enero resultó accidentado Eladio Barciela, del "Meixueiro"; este marinero, afortunadamente, se recuperó rápidamente y reembarcó el día 29 de enero.

BUENAS PESCAS EN DICIEMBRE Y PRIMERA MITAD DE ENERO

En general, las pescas fueron buenas en este periodo, favorecidas indudablemente por el relativo buen tiempo que disfrutamos durante esta época, cosa, por otra parte, anormal y de la que fuimos de sobra "compensados" durante las semanas siguientes...

TEMPORALES DURANTE TODO UN MES

Desde el 18 de enero hasta el 20 de febrero hemos estado sepultados bajo las nevadas continuas e intensísimas, con vientos de más de 100 kilómetros/hora y temperaturas persistentemente alrededor de los 20 grados bajo cero (al abrigo del viento). Desde 1930 no se habían conocido en Terranova temporales parecidos ni temperaturas tan bajas. El puerto interior de St.-Pierre se ha helado y espesas barreras de hielo rodean a la isla, amenazando con bloquear el puerto. Personalmente, desde hace once años que estoy en St.-Pierre, no había sufrido tanto por las inclemencias climatológicas. Algunos buques españoles estuvieron a punto de hundirse por el gran número de toneladas de hielo que los sobrecargaban y que los tripulantes, aun trabajando día y noche, no eran capaces de retirar. Afortunadamente, lo peor del invierno ha pasado.

PUERTO CERRADO EN SAINT-JOHN'S: MUCHAS ARRIBADAS

Como ya es sabido, el puerto de St.-John's suele cerrarse por los hielos hasta finales de marzo, por lo que barcos que habitualmente tienen su puerto base en la capital de Terranova se ven así obligados a venir a St.-Pierre. En diciembre arribaron pesqueros; en enero, 36, y en febrero, 44.

PRACTICANTE PARA EL DISPENSARIO

Ha llegado, el señor Pablo Portero, de Zaragoza, nuevo practicante del dispensario de Saint-Pierre. Con él esperamos dar una asistencia aún más fluida a los numerosos barcos que arriban aquí y poco a poco vamos formando el equipo ideal, que en el verano se completará cuando se reintegre a su puesto la enfermera Margarita de Olazábal (tras tres años de ausencia por motivos de estudios). Ya sólo nos faltará encontrar un médico que esté dispuesto a mejorar lo hasta ahora alcanzado y entonces podré volver definitivamente a España con la seguridad de que lo que tantos esfuerzos y años ha costado poner en marcha, continúe prestando sus servicios a la flota bacaladera.

SE INCENDIA UN BACALADERO ESPAÑOL

El día 20 de febrero, a las seis de la mañana, se incendió el bacaladero "San Fermín". El fuego se originó (como casi siempre sucede) en la cocina (sistema arcaico y peligrosísimo en la mayoría de los antiguos bacaladeros). Afortunadamente no hubo ningún herido, aunque sí pérdida de equipaje de los tripulantes y destrucción total de sus alojamientos. Casi toda la tripulación se ha ido a España mientras el barco es reparado en este puerto. Se calcula que para mediados de marzo como máximo estará de nuevo faenando.

INVIERNO POLITICAMENTE CALIENTE EN EL ARCHIPIELAGO

La situación de crisis económica mundial ha repercutido en este minúsculo archipiélago de una manera especialmente acusada, agravada a su vez por una injustificada inflación interna. A todo lo anterior se sumó el no entendimiento político-administrativo entre el gobernador del territorio, señor Cluchard, y el alcalde-senador-presidente del Consejo General, señor A. Pen. Huelgas primero de funcionarios y posteriores de todos los sindicatos exigían en principio la marcha del gobernador, el cual estuvo privado de libertad en su despacho durante unas dieciocho horas consecutivas, por parte de un piquete de huel-

guistas... Días después llegó en secreto un fuerte contingente de guardias móviles (65), procedentes del Macizo Central y que habían ido por vía aérea hasta la Martinica, en el Caribe, y desde allí, hasta St.-Pierre por mar, a bordo del buque de la Armada francesa "Francis Garnier". Iruta un tanto tortuosa para arribar a St.-Pierre, pero obligada para mantener el secreto, cosa que no se hubiera logrado de llegar por el camino normal de Canadá, lo cual hubiera ocasionado enfrentamientos y bloqueos de la pista y de los muelles). Estupor y sorpresa entre los saint-pierrés y nuevas manifestaciones para exigir ahora no ya sólo la marcha del gobernador, sino también la del contingente de guardias móviles. El secretario de Estado para Ultramar, Mr. Stern, citó a los responsables del archipiélago y al gobernador en París el día 18 de febrero. Entre tiras y aflojas parece perfilarse la posición aparentemente sólida del Gobierno, que no acepta la partida de su representante en las islas, aunque sí está dispuesto a repatriar a los guardias móviles una vez la situación esté normalizada. En el momento de cerrar esta crónica aún no hay nada claro y la situación es tan tensa y se le ha dado tanta difusión en la prensa y TV americana y canadiense, que algunas personalidades locales temen que París, harto de las

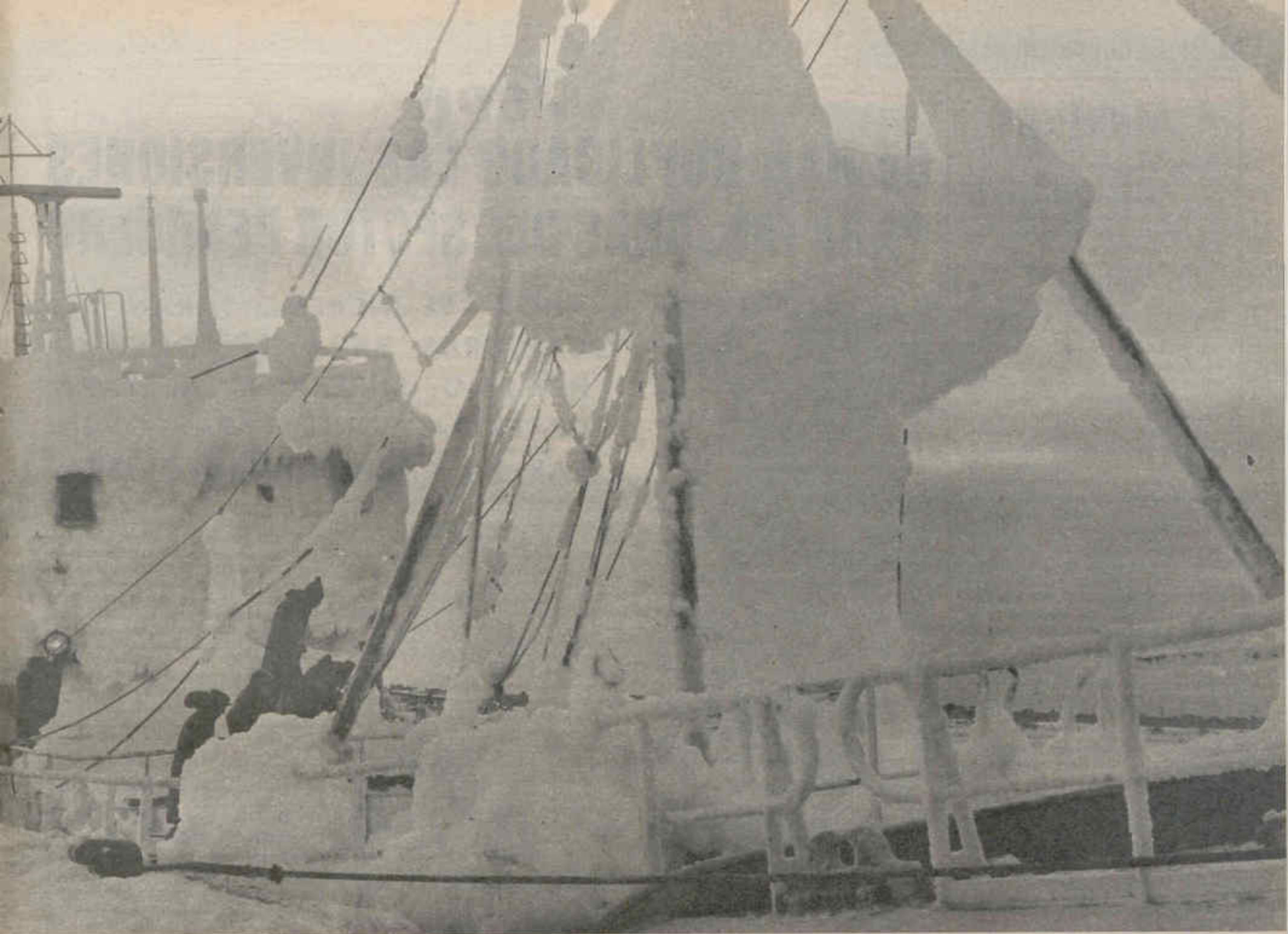
LAS CAPTURAS DE BACALAO ERAN BUENAS A PRIMEROS DE AÑO

exigencias de este minúsculo territorio, que tanto le cuesta mantener, acabe cediendo a las pretensiones de Ottawa (que, como ya en alguna crónica anterior señalé, pretendía comprar St.-Pierre a Francia). Lo cual sería catastrófico para los habitantes de la isla.

OVNIS SOBRE LA ISLA

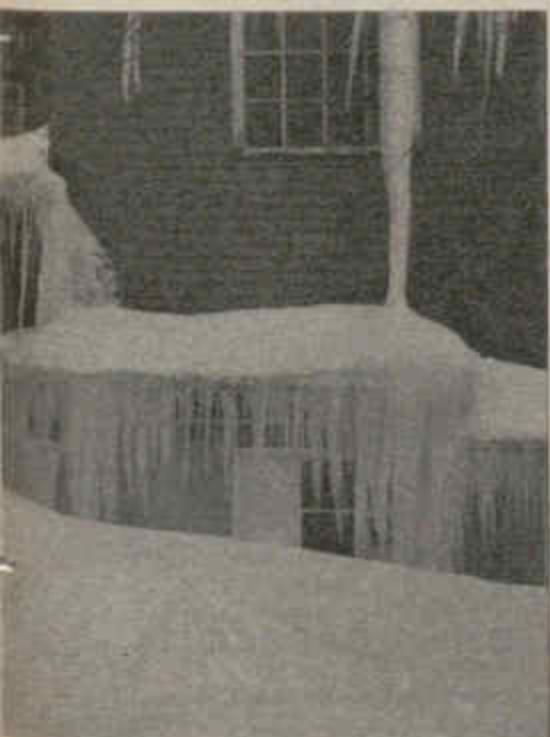
Saint-Pierre no podía ser menos que cualquier otra parte del mundo y también ha recibido la visita de unos objetos no identificados. En la noche del 17 de febrero, dos objetos luminosos, situados sobre la vertical de la isla, en la zona del lago Savoyard, fueron vistos por numerosas personas (entre las cuales me cuento), así como por el personal del Servicio Meteorológico y torre de control del aeropuerto. Igualmente, navíos situados en alta mar llamaron por radio a St.-Pierre comunicando este fenómeno. La primera impresión del cronista es que se trataba de los focos de aterrizaje de un avión que se preparaba a tomar tierra; las dos imágenes luminosas efectuaban pequeños movimientos ascensionales y de traslación horizontal. La intensidad de ambos "focos" era diferente. El fenómeno lo contemplé durante media hora. El frío intensísimo no ayudaba precisamente a la contemplación. ■ J. L. ALARCOS.





Varios bacaladeros españoles estuvieron a punto de zozobrar a causa del enorme peso del hielo acumulado en cubierta.

Nuestro corresponsal —a su vez médico del Instituto Social de la Marina destacado en Saint-Pierre—, ante el dispensario español en la isla, apenas entrevisto detrás de las barreras de nieve y hielo.



México EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE

MEXICO (Crónica de nuestro corresponsal).—México, un país situado en el trópico de Cáncer y de una riqueza natural enorme, ve sus aguas del Atlántico y del Pacífico surcadas por una naciente flota mercante. Poco a poco se van enviando al desguace los barcos que fueron en años anteriores orgullo nuestro; otros han sucumbido a la furia de los ciclones que año tras año azotan nuestras costas.

Fue el ilustre licenciado don Adolfo López Mateos quien con mucha visión hizo la compra de la línea Browning, que hacía los viajes de Europa a México y que pertenecía a la Compañía Noruega. Los barcos que hacían ese servicio y que posteriormente fueron abanderados mexicanos fueron "Bertha", "Bala" y "Venesvet", a los que se les puso los nombres de "Mérida", "Guadalajara" y "Monterrey", y se le compró uno más, al que se le puso "Toluca". Estos barcos se destinaron al tráfico del Atlántico Norte y al golfo de México; por el Pacífico, el tráfico se hacía con unidades pequeñas y de forma irregular. El "Constitucion", considerado el orgullo de nuestra Marina en esos años, era barco de 10.000 toneladas de porte; los restantes constituían una flota mosquito, barcos de 250 y 450 toneladas, los cuales, en su mayoría, se le compraron a don Juan Perlo (judío que no nos permitía en nues-

tras prácticas se nos diera camarote en sus barcos; teníamos que dormir en el piso o sobre la carga). Ordenó el licenciado Adolfo López Mateos la ampliación de la flota, dándole a Servicios Marítimos Mexicanos y Transportación Marítima Mexicana el crédito de dos barcos a cada una, el "Saltillo", "Chihuahua", "Mexicano" y "Puebla". Los dos primeros se destinaron al servicio de Centro y Sudamérica; el "Mexicano", a la ruta de Oriente, y el "Puebla", a la ruta de Europa, este servicio con barcos alquilados.

Fueron, pues, estos barcos el nacimiento de una flota nueva de otra generación de marinos a los que se nos exigía mayor preparación en menor tiempo. Pasaba a la Historia el "capitán autónomo", fuerte de carácter, duro en la maniobra, experimentado por los años de trabajo y de lucha con los fenómenos meteorológicos; del marino desconocedor de tecnicismo, pero posee-

dor de todos los secretos de la navegación y del mar. Las Escuelas Náuticas de Tampico, la de Veracruz y la Escuela Náutica de Mazatlán lanzaban al mar sus hijos, ávidos de aventuras, deseosos de enfrentarse al mar, con conocimientos prácticos no mayores que los de cualquier turista veraniego de las Canarias, impetuosos como aquellos viejos marinos cuando pisaron por primera vez la cubierta de un barco, deseosos de correr su primera aventura, de salir triunfantes de la lid. Así, aquellos hombres apacibles por los muchos golpes recibidos en el mar, vieron invadidos los barcos por jóvenes nativos del interior de la República y de la costa, envidiosos de poseer aquella experiencia que únicamente el tiempo puede dar. Ordenó el Presidente López Mateos la construcción de 14 barcos para la flota petrolera, de 26.000 toneladas en su mayoría, siendo el "Melchor Ocampo" el último que entregara la Ishikawa Harima Heavy Industry de Nagoya, Japón. Continúa el Gobierno aumentando su flota y se compran a Polonia dos barcos más, el "Maya" y "El Azteca", barcos de carga blanca de 26.000 toneladas de por-

(Pasa a la pág. siguiente)

México

(Viene de la pág. anterior)

te, los que se destinarían a la ruta Europa-Africa principalmente. En el período presidencial del licenciado Gustavo Díaz Ordaz fue aumentada la flota mercante al adquirirse en Yugoslavia y España "El Monterrey", "El Jalapa", "El Anahuac", "El Mérida", unidades que vendrían a sustituir las ya retiradas del servicio. Las empresas fuertes del Pacífico se han unido, formando una sociedad: Línea Mexicana del Pacífico, Transportación Marítima Mexicana, empresa de participación estatal, opera principalmente en el golfo.

Petróleos Mexicanos, empresa descentralizada, opera con su flota por el golfo de México y por el Pacífico, transportando petróleo refinado de Venezuela a México, de México a Estados Unidos y de Estados Unidos a Canadá, aunque el transporte se efectúa principalmente para el servicio entre los puertos mexicanos.

En este período presidencial, la importancia que se ha dado a la preparación práctica del mexicano ha sido decisiva y en el ramo de la Marina se ha distinguido el ministro de Marina, almirante Luis Bravo Carrera, quien ha conseguido para nuestra Marina un barco-escuela, que servirá para formar una generación de marinos más capacitados, con mayor visión y sobre todo con verdadera vocación de marino, ya que los viajes de prácticas serán decisivos en su carrera. Para suplir la carencia de una unidad para prácticas, el director de la Escuela Náutica de Mazatlán, capitán de altura Oscar Carrillo Valenzuela, muy atinadamente exigió a todos sus alumnos, en período de vacaciones, un certificado de embarque de por lo menos diez días; de esa manera nos obligaba a ir al mar y saber si aquello se ajustaba a nuestra idea del mar. Forma muy atinada de escoger los alumnos que cursarían la Escuela.

El barco-escuela "Primero de Junio" constituye para las futuras generaciones el libro de texto con todas sus páginas abiertas. Al lanzarse al mar encontrarán problemas reales, verán las soluciones prácticas, que casi siempre se apartan de la teoría. Fue adquirido en España y abandonado en enero por el almirante Luis Bravo Carrera, en representación del Presidente de la República, licenciado Luis Echeverría Álvarez.

Lo ideal para la capacitación de los alumnos de las Escuelas Náuticas del país sería contar con un buen barco velero.

La iniciativa privada ha sido estimulada e invitada a formar empresas navieras, por lo que algunas poco a poco van fortaleciéndose, animadas al resolver los primeros problemas, al obtener los primeros resultados y demostrarse así mismas que es posible trabajar aunque hay muchas otras empresas fuertes en el mundo. Navimex es una de estas empresas que, con mucha visión, con tino, ha nacido, adquiriendo barcos de más de 5.000 toneladas, con sueldos buenos y con magníficas prestaciones, que los oficiales de máquinas y cubierta que se retiran de Transportación Marítima Mexicana, S. A., se embarcan en ésta y casi siempre son de los mejores oficiales. Puede influir en ello el hecho de que Navimex nació bajo la dirección de un experimentado capitán y de un jefe de máquinas, ambos considerados entre los mejores de la empresa T. M. M., en la que se les distinguió con el mando de las mejores unidades hasta que se separaron de ella. Es indudable que los mexicanos necesitamos trabajar más, utilizar y hacer nuestros los adelantos de la ciencia. ■ ABÍU ZAMUDIO LUVIANO

Perú

SE HAN DUPLICADO LAS INVERSIONES PARA MEJORAS DEL SECTOR PESQUERO

LIMA (Crónica de nuestro corresponsal).— El ministro de Pesquerías del Perú, general Javier Tantaleán Vanini, reseñando los resultados del bienio anterior y las previsiones para 1975-76, puso de relieve un punto de gran trascendencia, cual es la inversión de ese importante sector de la economía nacional.

De su exposición se desprende que, en 1970, la inversión fue del orden de los 1.600 millones de soles, mientras que en 1974 se alcanzó la considerable suma de 3.200 millones, los mismos que fueron destinados a ampliar la infraestructura, crear puertos, frigoríficos y terminales pesqueros, así como también a la construcción de embarcaciones. Para 1975 se mantendrá la misma suma, es decir, 3.300 millones de soles, en tanto que en 1976 bajará un poco: 2.395 millones, conforme las grandes obras vayan quedando terminadas.

Sin embargo, y al revés de lo que podría pensarse, esta gran inversión del Gobierno del Perú en el sector pesquero no es para expandir la producción de harina de pescado, sino para incrementar considerablemente la pesca para consumo humano directo. Como se recordará, la simple expansión de la capacidad harinera fue la característica de la etapa anterior al Gobierno Revolucionario. Fue aquella una etapa muy próxima a la simple actividad extractiva, con un grado mínimo de transformación.

El ministro Tantaleán dijo que en 1970 la pesca de consumo humano fue de 185.000 toneladas y un valor de 882 millones de soles, y en 1974, de 339.000 toneladas, con un valor de 1.540 millones de soles. Se prevé —dijo el general Tantaleán— que en 1976 estará bordeando el medio millón de toneladas, lo cual arrojará una cifra de 2.134 millones de soles.

El titular de Pesquerías afirmó que, el año próximo, el Perú será uno de los cinco primeros países de mayor consumo de pescado "per cápita" en el mundo. El consumo de pescado por habitante se ha ido incrementando progresivamente en el Perú desde 1970, en que se consumían 9 kilos por habitante y año, a 1974, en que se llegó a los 13 kilos. Para 1976 se prevé un consumo de 16 kilos "per cápita", lo cual colocará al Perú en el mismo grupo de Japón, China y la Unión Soviética, que son los mayores consumidores de pescado del mundo.

El ministro dijo que el incremento en el consumo se debe principalmente a la progre-

★ AHORA SE INCREMENTARÁN LAS CAPTURAS PARA EL CONSUMO HUMANO, SUPERADA LA ETAPA DE EXTRACCIONES PARA FOMENTAR LA CAPACIDAD HARINERA.

siva aceptación del pescado en la Sierra. Huancayo, por ejemplo, es la segunda ciudad del país donde se consume más pescado, después de Lima.

Lo que se necesita —opinó Tantaleán— es habitar al público a consumir pescado en formas diversas a las tradicionales. "Hay que hacer como el Japón —señaló—, donde se consume pescado mañana, tarde y noche y el consumo "per cápita" es del orden de los 50 kilos por año".

La acción del sector, pues, ha estado encaminada a incrementar preferentemente la producción de consumo humano, para lo cual se han construido terminales y frigoríficos, y se halla próximo a inaugurarse el puerto de Paíta, el más grande complejo pesquero del mundo. Este año también se iniciará la construcción del puerto de Tacna y ya ha iniciado su producción la planta de enlatados de Ilo, calculándose que, para octubre del año en curso, se lanzarán las conservas de anchoveta y se estará exportando crecientes cantidades de pescado congelado y enlatado.

Aspecto que tiene significación es también la recuperación de la producción de harina de pescado. Después de la considerable baja de los años 71, 72 y 73, donde se llegó a la mínima producción de 420.000 toneladas de harina de pescado, con un valor (incluido el aceite) de 157 millones de dólares, en 1974 se han producido 871.000 toneladas de harina, con

un valor (incluido el aceite) de 403 millones de dólares. Aunque sin una seguridad plena, se espera sobrepasar el millón de toneladas de harina tanto en 1975 como en 1976.

En referencia a este tema, cabe destacar la considerable mejora en la productividad. En 1970 se necesitaban cinco toneladas y media de anchoveta para generar una tonelada de harina; en 1973 se requirieron cinco toneladas; en 1974 se bajó a 4,3 toneladas y se espera conservar este nivel. ■ SAMUEL BERMEO ARCE.

BOLSA DE TRABAJO

Don Francisco de Vicente Conde, 2.º oficial de radio. Con dos años aproximadamente de experiencia. Pendiente sacar título de 1.º. Idiomas francés, inglés e italiano. Quiere embarcarse en buques españoles o extranjeros (preferentemente buques españoles). Domicilio en calle Oca, 37, 3.º D. Madrid-19.

INVESTIGACIONES SOBRE MERLUZA

ISLA DE CEDROS (Baja California).— Han arribado al puerto de La Ensenada los barcos arrastreros "Bonn" y "Weser", los cuales se encuentran realizando cruceros de investigación sobre la merluza. Estos barcos vinieron a México por un convenio germano-mexicano establecido en la ciudad de México en el mes de agosto de 1974.

Los resultados de estas investigaciones serán enviados a la Secretaría de Industria y Comercio, quien los divulgará a todas las dependencias conectadas con el mar y a la iniciativa privada a través de la prensa. ■ A. Z.



Japón

INTERESANTE COLECCION DE CARACOLES

El aquarium de Toba, Japón, ha abierto una sala al público en la que se expone una colección de especies raras de caracoles marinos con casi 4.000 ejemplares. La colección ha sido cedida por el pintor Teramachi y está considerada como muy valiosa. (FOTOFIEL)



"LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA",

de CARLOS MARTINEZ-VALVERDE.
Editora Nacional.

La Editora Nacional ha publicado la obra del capitán de navío Martínez-Valverde, producto de un continuado estudio en libros y archivos, consecuencia también de profunda meditación y de recorrer una y otra vez numerosos lugares de la costa española que fueron importantes en aquella lucha contra Napoleón en su esfuerzo para que Francia regiese los destinos de Europa.

Carlos Martínez-Valverde es de sobra conocido por sus trabajos sobre la guerra de la Independencia. Tomó parte destacada en el congreso que sobre ella y su época tuvo lugar en Zaragoza en 1959.

El libro de que tratamos es el primero de la sección Estelas, de la Biblioteca del Mar, de la Editora Nacional. Ambas producto de la iniciativa de la Liga Naval Española. La publicación de la obra ha sido patrocinada por la susodicha Liga, atenta siempre a promocionar en nuestra Patria lo que al mar se refiere.

El libro da a conocer aspectos marítimos y anfibios de la dilatada lucha por nuestra independencia, aspectos muy poco conocidos, implícitos, si acaso, en la denominación, en cierto modo geográfica, de "guerra de la Península" que los ingleses dieron a aquella contienda.



"LA MAR Y EL TIEMPO",

de MARIANO MEDINA.
EDITORIAL JUVENTUD.
164 PAGINAS. CON ILUSTRACIONES.

El marino profesional posee unos conocimientos teóricos y una práctica que son su mejor salvaguarda. El viejo pescador goza de una envidiable experiencia que le permite adivinar el peligro en muchas ocasiones, aunque desgraciadamente no

en todas. El navegante deportivo o el que patronea son quienes, lógicamente, pueden estar expuestos a mayores riesgos. Porque, para ellos, navegar suele ser un hobby que ejercen sólo ocasionalmente, y no un medio de vida.

Si para los que conocen la mar, las sorpresas se suceden a menudo, ¡cuánta cautela y experiencia, por lo menos teórica, no han de tener quienes con gran entusiasmo deportivo, hacen desplazamientos fuera de puerto e incluso largos recorridos en alta mar! Esta obra, al reunir conocimientos fundamentales sobre meteorología marítima, precedidos de unas breves nociones de oceanografía, es mejor que un manual, porque, escrita con un estilo vivo y esclarecedor por el famoso "hombre del tiempo", actualmente jefe del Centro Nacional de Análisis y Predicción del Tiempo, sabe conjugar los saberes del experto y la gracia del divulgador. Para unos, aportará grandes novedades, y para otros, refrescará viejos conocimientos, pero será útil para todos. La mar y el tiempo, de Mariano Medina, es un libro ideal para todos los que se lanzan a la aventura de la navegación.



"LA MUERTE NO EXISTE",

de JOSE MARIA CARRASCAL.

Es toda una sorpresa esta novela de José María Carrascal. El autor de "Groovy", con la que ganó el Premio Nadal 1972, nos presenta una obra diametralmente opuesta a la anterior en tono, forma y contenido. Del mundo de los "hippies" ha pasado, sin intermedio, a la era espacial; del lenguaje sofisticado, al más diáfano castellano; de una pesimista concepción de la vida, a una visión irónica de ella. Sólo en una cosa coinciden ambas novelas: las dos son igualmente fascinantes.

"La muerte no existe" (1) incluye cincuenta episodios en los próximos ocho mil años, atravesados por una trama dialogada en la que se reproduce la historia de Caín y Abel disputándose el amor de una mujer, que al final todo coincide con el propio Dios. Basta apuntar eso para comprender que se trata de una novela ambiciosa, pues Carrascal no se contenta con hacer una obra de ciencia-ficción, sino que se vale de ambas, la ciencia y la fantasía, para darnos su visión personal del mundo, del hombre y de hacia dónde tiran ambos. Todo ello contado sin confusionismo filosófico o técnico, a base de historias cortas —que a veces son meros anuncios en periódicos imaginarios, charlas radiofónicas, pequeñas novelas policíacas, debates en el "parlamento universal", viajes interplanetarios, etc., etc.— en un auténtico "collage" que impide que el interés decaiga.

Es una de esas novelas que, de entrada, se lee de un tirón, pero que luego obliga a releer despacio, pues el lector presiente que tras toda aquella variedad e ironía se esconde algo más trascendental y difícil de aprehender.

Libro, pues, mucho más complejo de lo que a simple vista parece, donde el autor derrocha a la vez imaginación y realismo, ternura y sentido crítico, dominio de las últimas técnicas literarias y capacidad de llegar a todos los problemas; el único pero que pondríamos a "La muerte no existe" es que podría estar más cuidada la edición.

En cualquier caso, con ella ha demostrado Carrascal ser un novelista con muchos más recursos y variedad de los que mostró en el complejo pero cerrado mundo de "Groovy", un escritor que sabe romper sus propios moldes, y con el que habrá que contar en adelante en la literatura española contemporánea. ■ EMILIO BEJEL (Universidad de Fairfield, Conn. USA).

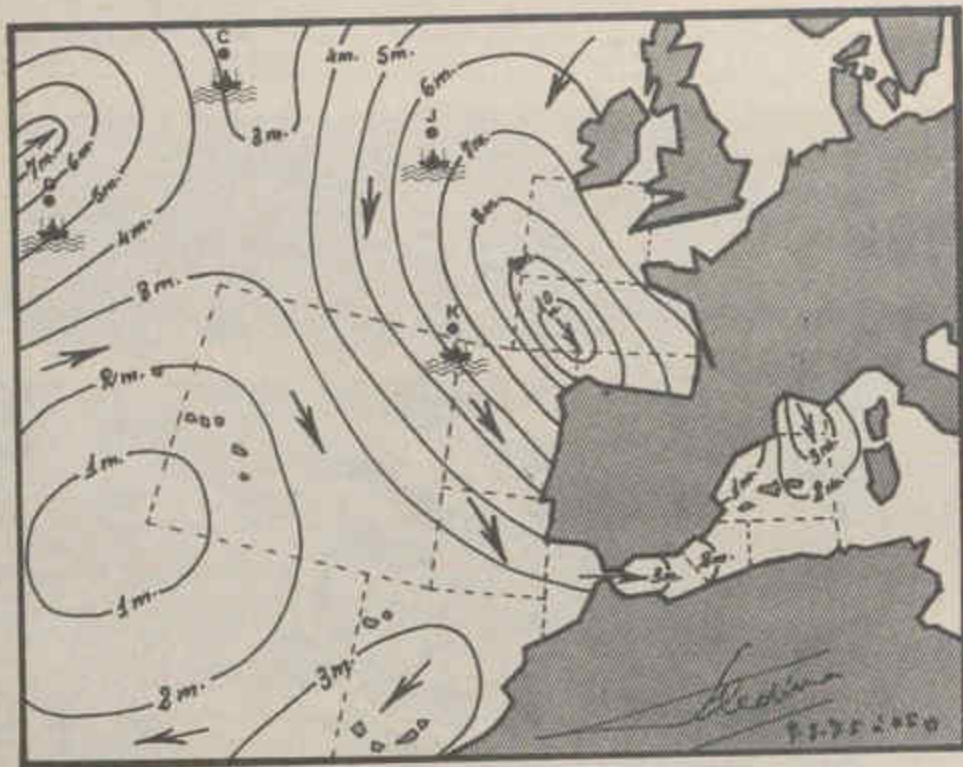
(1) "La muerte no existe", José María Carrascal, 237 páginas, distribuida por Ediciones Iberoamericanas.



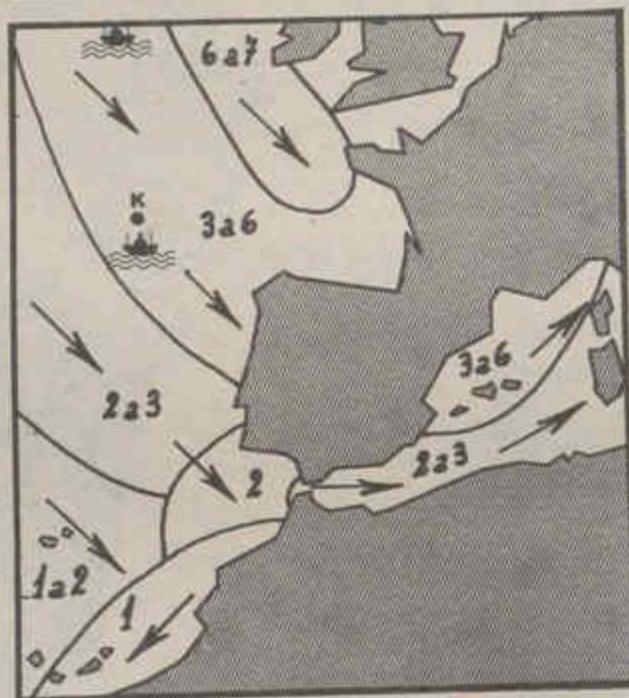
ESTILO MARINERO PARA LA PRIMAVERA

Christian Dior ha presentado sus modelos para la próxima primavera. El estilo marinero se deja sentir en casi todas las prendas.

En la foto, falda en gabardina blanca y jersey en algodón a rayas blancas y azules. El conjunto de la izquierda es de punto azul marino.

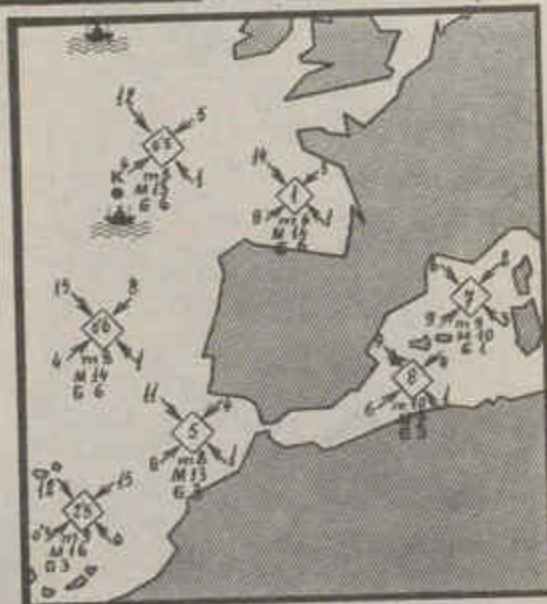


MAPA NUMERO 1.—
Carta de oleaje
más significativa
del pasado
mes de marzo.

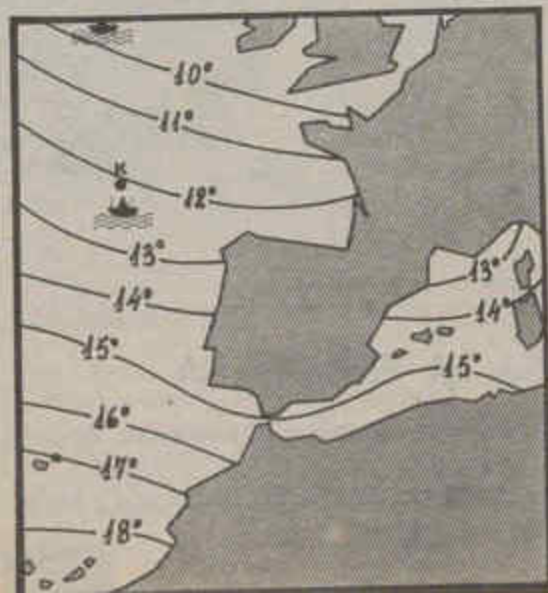


MAPA NUMERO 2.—
Días de temporal
previstos para abril.

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



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



El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

METEOROLOGIA PARA ABRIL

La carta de oleaje más significativa de cuantas (dos diarias) se han trazado —durante el mes de marzo último— en la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional, es la representada por el mapa número 1 del grabado adjunto. Está analizada con datos-base de las 0,6 horas T. M. G. del día 9. A tal hora se registraba temporal del NW. (34 a 40 nudos) en Gran Sol y Cantábrico. Temporal fuerte (41 a 47 nudos), también del NW., en Vizcaya y Finisterre, el cual —cosa lógica— levantaba hasta mar montañosa, es decir, olas de 10 metros. Y ráfagas atemporales (30 a 33 nudos), de la misma dirección, en San Vicente, Canarias y Sahara, y de Poniente, en Alborán y Palos.

A lo largo, prácticamente, de todo el día se mantuvo esta misma situación, la cual se había iniciado en los albores de la jornada anterior, mientras que durante los precedentes días del mes que comentamos la mar se mostró relativamente encalmada, con la excepción del 3 y del 4, fechas en que resultó bastante encrespada por el Norte y Noroeste de la Península. Con posterioridad al mencionado día 9 —por aquello de hacer un poquito de historia del mes— fue disminuyendo progresivamente el oleaje, hasta llegar a una mar bastante encalmada entre el 15 y el 27. Al día siguiente, una depresión —centrada justamente al Oeste de Portugal— vuelve a levantar la mar en nuestras zonas atlánticas. Y es exactamente al amanecer de ese día (Viernes Santo este año) cuando se alcanzan vientos, del E. al NE., de hasta 50 nudos en la Estación Oceánica "K" y sus proximidades, con olas de seis a siete metros y una mar de fondo de casi ocho, la cual afecta principalmente al Nordeste de Azores y Noroeste de Finisterre. También se registra temporal, pero del SW., en el resto de las zonas indicadas, cuadrante noroccidental de Canarias, San Vicente y mitades occidentales de Gran Sol y Vizcaya.

En cuanto a la previsión para el presente mes de las condiciones MEDIAS de mar, viento, oleaje y temperaturas superficiales del agua del mar, en las zonas marítimas de responsabilidad meteorológica española, los mapas números 2, 3 y 4 adjuntos creemos que resultan bastante explícitos y —en consecuencia— de fácil comprensión. El mapa número 2 muestra

el número de días en que, a lo largo del mes de abril, esperamos se registre temporal en nuestros mares. Las flechas indican, además, la dirección prevista como dominante del viento en las distintas zonas y —en lógica— la más frecuente de los temporales.

En el mapa número 3 resumimos, para abril, el estado probable de la mar. Ni que decir tiene que la posición de cada rombo coincide, más o menos, con el área a que se refiere el pronóstico. En cuanto a la dirección del oleaje, aclararemos que las flechas rotuladas que inciden en cada uno de los cuatro lados del rombo, indican el número medio de días en que la mar provendrá de cada respectivo cuadrante, y la cifra del centro del mismo, el número de días de mar llana. Los que faltan hasta totalizar los treinta de que consta abril, corresponden a días de mar confusa. En cuanto a la altura de las olas, en la parte inferior de cada rombo se indica el promedio mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros) y de mar gruesa o superior (cuatro metros o más), representados por las letras "m", "M" y "G", respectivamente. El número de días de mar llana, como se ha dicho antes, figura en el centro del rombo. Los que faltan hasta los treinta que trae abril corresponden a un oleaje intermedio.

El mapa número 4 muestra la temperatura media mensual prevista para el agua superficial en el mes en curso. Las isoterms correspondientes, como es obligado, van rotuladas en grados centígrados.

Añadiremos, para terminar, que este breve estudio, que mensualmente publicamos en "Hoja del Mar", de las condiciones medias de mar, viento y temperatura, vemos con satisfacción natural que cada vez se aproxima más a las condiciones reales. No obstante, reconocemos —y de ello queremos dejar constancia— que son muchas las cosas que ignoramos del tiempo y más aún de la mar. Nos cabe, sin embargo, la esperanza de que nuestra ya larga experiencia —más de veinte años— en el trabajo diario con mapas del tiempo y de oleaje, pueda prestar alguna ayuda, o ser al menos de cierta utilidad para quienes viven en y de la mar. Esto, sinceramente, es cuanto deseamos. Que, como comprenderán, no es poco. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general.

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

PAREJA DE ALTURA

SE VENDE

Pescando actualmente en Terranova.
Capacidad de bodegas: 700 toneladas
de BACALAO.

Motores de 875 HP. Cascos de acero.

TOTALMENTE EQUIPADA

Susceptible ambos barcos para dedi-
carlos, junto o por separado, a otras
capturas o especies marinas.

Para más detalles e información, dirigir-
se a:

APARTADO DE CORREOS NUM. 589

SAN SEBASTIAN

EL PORTAAVIONES

AVENTURAS DE UN MARI-
NO JOVEN E INEXPERTO

POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que, estupidamente, creía saber diferenciar a una milla o dos de distancia un portaaviones de una boya. Y hasta hubiera sido capaz de jurar por la memoria de mi madre (que, afortunadamente, no había muerto, pero tenía una asombrosa capacidad para recordar cualquier cosa en sus menores detalles) que aquellos barcos descomunales, vistos en las películas, en las fotografías de los periódicos e incluso cierta vez muy de cerca a la salida del puerto de Barcelona durante una visita de la escuadra americana, aquellas enormes moles de cubierta superior más ancha que la manga del casco, totalmente lisa y despejada menos la estructura lateral de la isla del puente de mando, pegada al costado de estribor, correspondían precisamente al tipo de buque llamado portaaviones.

En esa confianza cumplía mi guardia junto al "viejo", el tercero y el timonel, a bordo del "Castillo Tontesa", perdidos atrás ya las aguas del canal de la Mancha y navegando de "chata" en "chata" por un mar del Norte alborotado, bajo un cielo cubierto de nubes, oteando el horizonte a la verdosa claridad del día reflejada en las agitadas olas, con un cargamento completo de potasa tomado en Barcelona con destino a Hull y Leith, y habiendo dejado al W. verdadero las Goodwin Sand a las 5.37 y rebasada la boya ciega North Knoch, al través a las 9.16.

Pero fue a las 11 de la mañana cuando el capitán dio la curiosa orden al timonel:

—Ponga rumbo al portaaviones.

El tercero, el timonel y yo parpadeamos fuertemente y clavamos la mirada a proa, porque tener un portaaviones a la vista y no haberlo descubierto era de verdaderos topes marinos, de giliboyas, de tontos de camarote, de...

En efecto, por la amura de babor, en la dirección que señalaba el "viejo", no había ningún barco. Pero se divisaba, asomando sobre el oleaje lejano, una armazón redonda, con un poste vertical en la parte superior, lo menos parecido a un portaaviones.

—Eso no es un portaaviones —dijimos a coro los tres, sorprendidos.

El capitán se quitó las gafas, tomó los prismáticos y, regulando cuidadosamente la distancia, enfocó lo que se distinguía claramente a simple vista.

—Ponga rumbo al portaaviones —sentenció definitivamente.

Con los carrillos hinchados para contener la risa, corrí al cuarto de derrota para estudiar la vieja carta, extendida sobre la mesa. Entre el buque-faro "Kentieh Knoch" y el buque-faro "Shipwash" había una preciosa boñiga de mosca y, pegadita a ella, una señal redonda, con un número al lado, que indicaba los pocos pies de profundidad de un gran banco de arena.

—En ese portaaviones perderemos los calzones —fui a advertirle al capitán—. Y no se apueste un penique, porque nos vamos a pique.

—¡Cállese! —gritó. Y repitió una vez más, con esa firmeza y seguridad que dan la experiencia y los conocimientos náuticos—. ¡Rumbo al portaaviones!

Admito que el momento no tenía nada de poético, pero sólo podía expresarme en verso.

—Si enero fuera verano, no estaría mal el baño —comenté—. Pero ahora, en pleno invierno, se hielan hasta los cuernos.

La baliza fue haciéndose cada vez más grande y más inequívoca conforme el barco, enfilada la proa y a ocho nudos de fuerza, se dirigía a embarrancar contra ella. El tercero, todavía muerto de risa, tosió en un rincón.

—¡Un po...por...ta...! ¡Un po...por...ta...! —decía. Y no podía seguir.

El timonel, agarrado con fuerza a las cabillas, ya no reía y guiñaba el ojo derecho sin parar, en un tic de pánico nervioso. En cubierta, dos viejos marineros, pálidos y sobreexcitados, corrían hacia el bote salvavidas de babor dando gritos de aviso a los mozos que pintaban mamparos.

—Si es por cuestión de principios, se admite el portaaviones —dije, procurando mantenerme serio—. Pero, aunque no hay tiburones, ponga rumbo hacia otro sitio.

—¡Fuera del puente! —bramó el capitán, señalando dos veces con el brazo extendido para indicar que se refería tanto a mis rimas como el hipo del tercero. Y añadió, con el mismo tono probable con que Julio César decidiera cruzar la frontera de la Galia: ¡Rumbo al portaaviones!

La suerte estaba echada. Porque una cosa es el Rubicón, por muy caudaloso río político que se dijera, y otra el mar del Norte en enero, con marejada gruesa.

Y más proa a un banco, señalado con un armazón de hierro y adornado alrededor con numerosos matorros de buques hundidos en el garlito.

Cuando el "Castillo Tontesa" metió la roda en la arena, bien encallado, la primer ola que rompió contra el casco cubrió hasta la chimenea, haciendo un hermoso destrozo. "A las 11.15 —disfrizó el "viejo" después en el cuaderno de bitácora— embarcan varios fuertes golpes de mar que arrancan de su emplazamiento la nevera, así como el barandillado de la cubierta de botes; la fresquera y el encerado de la escotilla número 2; desprende la tubería sanitaria del jardín de estribor; queda agarrotada la transmisión del servomotor y otras averías". Del portaaviones no se dice nada, ni del banco de arena. Ni de que se le quitó el hipo al tercer oficial.

Aunque por aquel entonces fuera yo un marino joven e inexperto que no sabía distinguir un portaaviones de una boya y por eso estuviera a punto de morir de risa en el fondo del mar del Norte, después, cuando ya no era tan marino, ni tan joven, ni tan inexperto, he vuelto a encontrar muchos capitanes de tierra firme que ven por todas partes grandiosos portaaviones, empavesados de gala y pintados de rosa, y he vuelto a confundirlos con balizas de bancos de arena y cementerios de buques y han vuelto a echarme de los puentes.

Y es que, cuando uno anda corto de vista, corto de mollera y encima recalitrante, debe dejarse guiar por los peritos en portaaviones cercanos, que entienden mucho más de naufragios y hundimientos en el fondo del mar matarile-rile-ron. ■ VITINOWSKY.

TALLERES TAHER, S. A.

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



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

VALENCIA (Grao)

AUXILIAR MARITIMA DEL PUERTO DE BILBAO, S. A.

"AUMABISA"

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

Flota de 7.000 Tm.
de gabarras.

Dos remolcadores.
Material auxiliar.

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

BILBAO



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS-
CONSIGNATARIOS-FLETADORES-
ESTIBADORES

F L O T A

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

Cádiz Puerto de 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

LA "MARCHA HACIA EL OESTE" DEL PERU EMPEZO HACE DIEZ MIL AÑOS

LIMA (De nuestro corresponsal).—Por primera vez en el Perú, y probablemente en todo el continente americano, se ha inaugurado una exposición de hermosos huacos y cerámicas con motivos ictiológicos y pesqueros de las culturas precolombinas. La muestra tiene como escenario la restaurada Casa del Oidor, joya arquitectónica de Lima, perteneciente a la época colonial, que se convierte así en marco apropiado para tan espléndida exposición.

Un éxito que sobrepasa todos los records alcanzados por muestras arqueológicas y artísticas es, sin duda, la mejor evidencia de lo interesante y atractiva que resulta dicha exposición, visitada diariamente por un promedio de dos mil personas.

Y no se trata sólo de un éxito local, ya que el embajador del Japón en Lima ha solicitado que la Exposición del Pasado Pesquero Peruano sea llevada a su país para ser exhibida en la Feria de Okinawa.

Argentina y Canadá también se han mostrado interesados en esta original y excepcional muestra pesquera, en tanto que las provincias peruanas están haciendo llegar solicitudes para que la exposición sea llevada a las principales ciudades del interior de la República.

La exposición de referencia constituye, sin lugar a dudas, la demostración material y objetiva de que la pesca en el Perú es una actividad que tiene sus raíces en el más remoto pasado. Observando estos huacos y cerámicas, de belleza y valor incalculables, podemos comprender que el Perú es un país pesquero desde hace milenios. En realidad, pues, la "Marcha hacia el Oeste", lema del Ministerio de Pesquería, comenzó hace miles de años.

De acuerdo con los estudiosos de nuestro pasado prehistórico, hay testimonios de que hace diez mil años ya se practicaba la pesca en las costas peruanas.

La pesca la realizaban utilizando balsas rudimentarias, impulsadas a remo, y primitivas y extrañas artes de pesca, como aquella de utilizar un pelicano hambriento. Practicaron esa original modalidad los pescadores del pueblo de Moche, cultura precolombina que floreció en la costa Norte peruana entre los años 200 a 700 después de Cristo. La original pesca consistía en mantener por varios días sin alimento a un pelicano cautivo. Cuando estaba suficientemente hambriento, se le apretaba el cuello con un cordel, de modo que pudiera respirar, pero no tragar, lanzándolo seguidamente al mar costero desde una embarcación, asegurado a una cuerda resistente. El hambriento guanay devoraba entre las aguas cuantos peces se le ponían a su alcance. Como no podía tragarlos, quedaban coleteando en la formidable bolsa que llevan bajo su pico, y de esta manera los antiguos peruanos extraían el pescado sin mayor problema: abriendo el pico del ave.

Huacos que representan estas escenas y muchos otros son los que se exhiben en la muestra del Pasado Pesquero Peruano. Así, entre las más valiosas piezas figuran una balsa en miniatura que data del siglo IX d. C., o sea, hace mil años. A través de las múltiples cerámicas se puede apreciar la diversidad de peces que capturaban los peruanos de la Prehistoria. Extraían no sólo peces, sino también moluscos, cangrejos y camarones. También se observan huacos y vasijas bellamente modelados con representaciones mitológicas, y abundan las escenas de pescadores en plena faena.

La muestra que nos ocupa está formada por más de 100 piezas. Ciertamente, pudo haberse exhibido miles de antiguas cerámicas, tejidos con motivos pesqueros, que los hay en los museos; empero se ha preferido exhibir las piezas excepcionalmente bellas y las que se encuentran en perfecto estado de conservación.

La exposición del Pasado Pesquero Peruano se ha hecho realidad gracias a una feliz idea del ministro de Pesquería, general Javier Tantaleán, un verdadero apasionado del pasado prehistórico peruano relacionado con la pesca, a la par que un gran conocedor de la materia. ■ **SAMUEL BERMEJO ARCE.**

