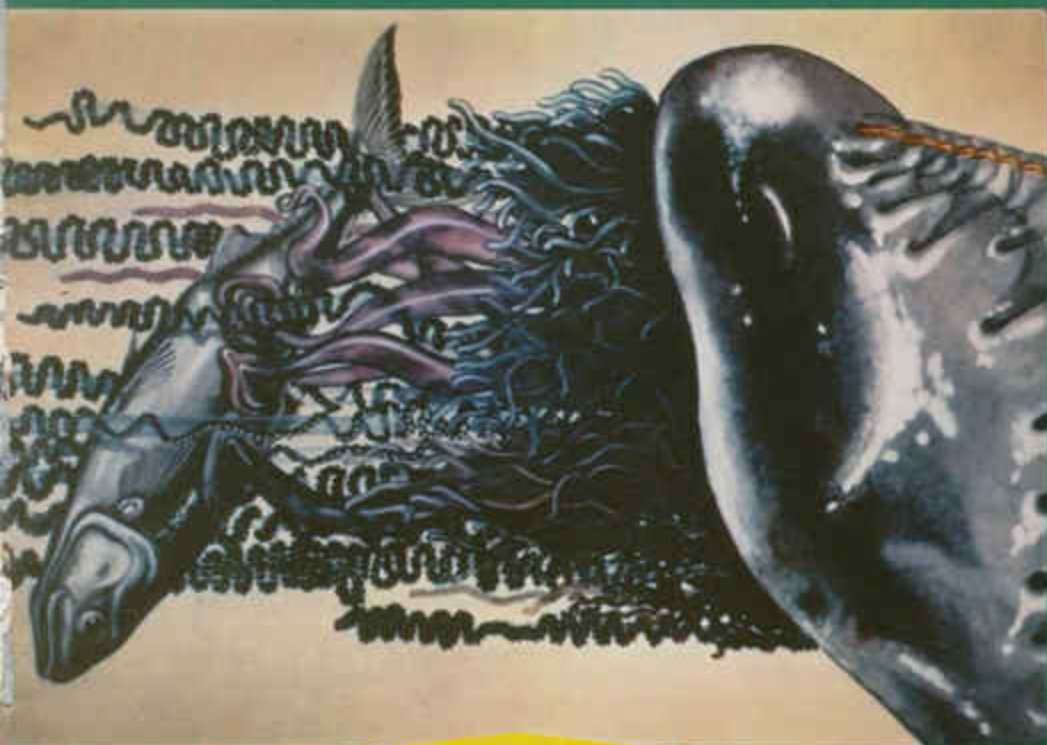


hoja del mar

NUMERO 117 • AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JULIO 1975



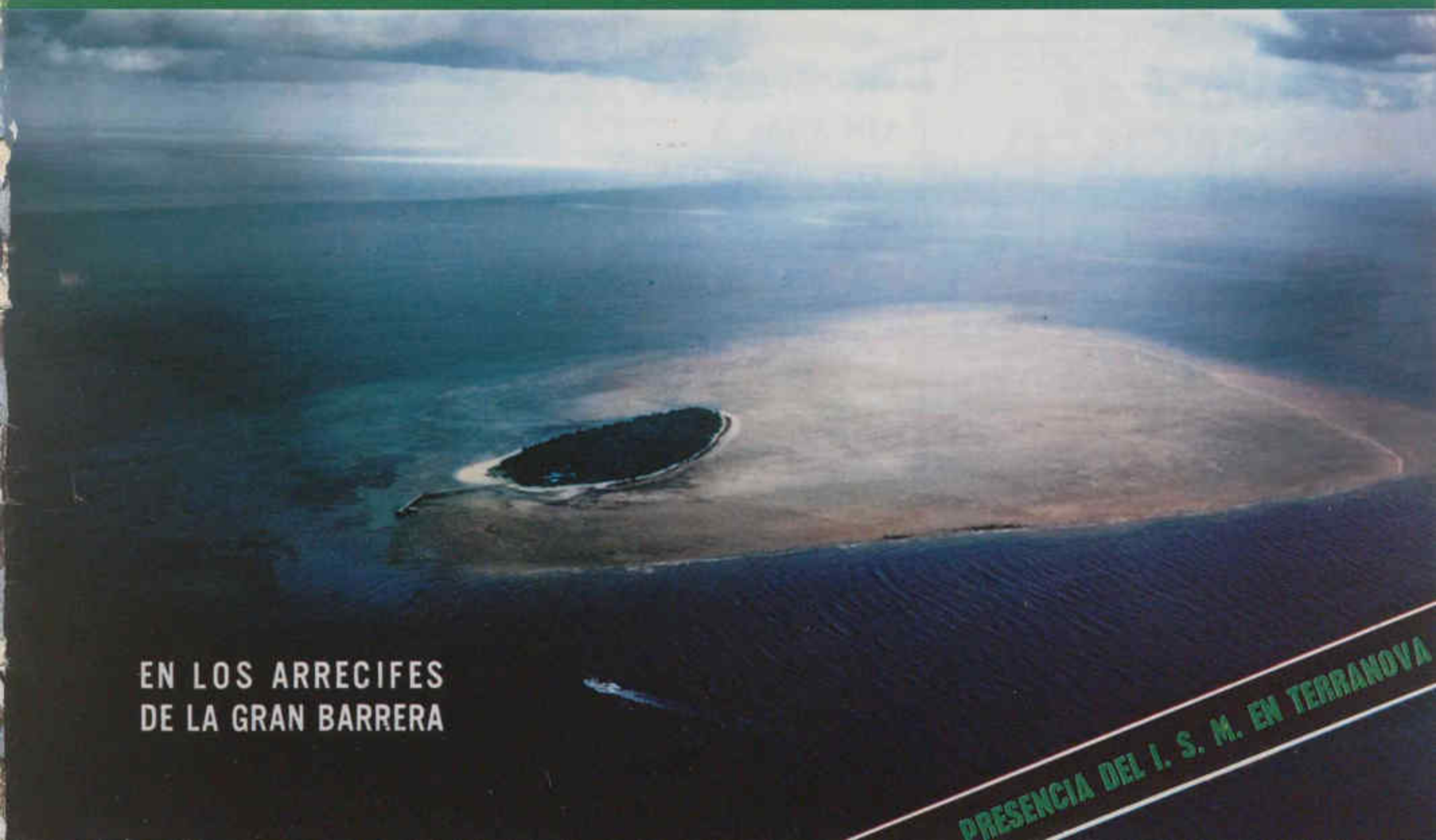
OPERACION: BOTELLA AZUL

En páginas interiores, y en color, las peripecias del "man-o-war", una peligrosa fisalia. En el dibujo, come una caballa, mientras la retiene con sus tentáculos.



DE NUEVO, EL CANAL DE SUEZ

(Y SUS TARIFAS, TRES VECES MAS CARAS)



EN LOS ARRECIFES
DE LA GRAN BARRERA

PRESENCIA DEL I. S. M. EN TERRANOVA



LA MAR Y SUS SELLOS

SELLOS ESPAÑOLES PARA EL MES DE JUNIO

DE conformidad con la programación del presente año, en el mes de junio, corresponden estas emisiones:

Día 3: Año Internacional de la Mujer, con un 3 pesetas, en huecograbado y con tirada de 8.000.000 de ejemplares.

Día 18: Recuerdo de la gesta del santuario de Santa María de la Cabeza, cuando la guerra de liberación, con otro 3 pesetas, también en huecograbado multicolor y tirada de 8.000.000.

Día 25: Serie de Turismo '75, formada por los valores y motivos siguientes: 1 peseta, cueva prisión de Medrano, en Argamasilla de Alba, lugar donde los eruditos suponen que Cervantes ideó el «Quijote»; 2 pesetas, puente de San Martín en Toledo, con una vista de la ciudad; 3 pesetas, conjunto de iglesias de San Pedro, en Tarrasa; 4 pesetas, puerta de la Alhambra de Granada; 5 pesetas, vista de una calle del pueblo de Mijas, en la provincia de Málaga, y 7 pesetas, iglesia de Santa María, de Tarrasa. Estos sellos van estampados en calcografía bicolor y la tirada de cada uno de ellos es de 8.000.000 de piezas.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

NUEVA ZELANDA.—Un conjunto de buques de vela, todos ellos contruidos en el siglo pasado y que son: el falucho «Lake Erie», la goleta «Herald», el bergantín «New Zealand», la goleta «Jessie Kelly», la barca «Tory» y el clipper «Rangitiki». Este último —buque más importante de la serie— fue construido en 1863 y tenía 1.227 toneladas, era un tres palos, perteneció

a la N. Z. Shipping Co., tuvo una larga vida, de sesenta años, habiéndose dedicado muchos de ellos a llevar inmigrantes a Nueva Zelanda.

ISLAS FEROE.—Esta dependencia postal de Dinamarca tiene ahora sellos propios y ha hecho una serie general formada por 5, 10, 50, 60, 70, 80, 90, 120, 200, 250, 300, 350, 400 y 500 öre. En ellos figuran trozos de cartas marinas, tales como la hecha en 1473 por Abraham Ortelius.

FINLANDIA.—Con ocasión de la XII Conferencia Internacional de Salvamento Marítimo, se ha confeccionado un 0,70 coronas, en cuyo dibujo se muestra a un buque de salvamento que va en ayuda de un carguero medio hundido.

CANADA.—Entre los sellos que está haciendo este país en relación con la próxima Olimpiada de Montreal, ahora le ha tocado al grupo correspondiente a los deportes náuticos, y así en 8 + 2, 10 + 5 y 15 + 5 centavos, están dedicados a la natación, el remo y los balanderos.

ANTIGUA.—El llamado Nelson's Dockyard, fondeadero que sirvió al almirante Nelson, como a otros de su tiempo, dispone de una serie de 5, 15, 35 y 50 centavos y 1 dólar, cada uno con dibujo distinto.

GEORGIA DEL SUR.—Por el bicentenario de la toma de posesión de esta isla por el capitán de Navío Cook, y a favor de la Corona británica, hay tres valores de 2, 8 y 16 peniques, cada uno con dibujo distinto, y en el primero está el retrato de este marino, precisamente usándose para hacerlo el óleo que hay en el Museo Naval de Greenwich.



MALAWI.—Diversos buques que prestan o han prestado servicio en los lagos de este país y que son: «Mpasa», «Ila II», «Chauncy Mapes» y «Nkwazi», figuran en precios de 3, 8, 15 y 30 tambalas.

MONTSERRAT.—Con el título de artesanía caribe hay una serie de 5, 20, 35 y 70 centavos, figurando en esta última pieza una canoa indígena. Hay además una hoja bloque con todos los sellos.

LUXEMBURGO.—En su grupo de tipo cultural, se reproducen en 1, 4, 8 y 20 francos pinturas de artistas luxemburgueses, y de ellas nos interesa la tela titulada «Pont de Remich», de Nico Klopp, así como «Le Barrage», de Dominique Lang.

ROL DE FILATELISTAS DE «HOJA DEL MAR»

Continuamos hoy con las referencias relativas a los lectores interesados en ponerse en relación con otros coleccionistas, indicando como siempre señas, nombres y países o temas que coleccionan:

Ramos Fernández (Manuel). Pasaje Mari, 3. Barcelona-16. España y Marina.

Russo Campillo (Francisco). Virgen de Africa, 18. Algeciras Marina.

Braza Conucelo (Francisco). Ingeniero La Cierva, 2. Cádiz. Mar, barcos, peces, Medicina, flora y fauna.

Serantes Fernández (Amador). Río Castro, 58. El Ferrol del Caudillo. España y colonias, flora y fauna.

Graña Fernández (Enrique). Avenida Muñoz de Vargas, 2, 5. Izquierda. Huelva. España en nuevo.

Calderaro Orbezo (Francisco). Teniente Ortiz de Zárate, 5, 2.º B. Bilbao-3. España.

Pérez Fernández (Antonio). Cooperativa de Viviendas de Nuestra Señora de la Esperanza. España, Uruguay, Venezuela (este señor no señala la ciudad).

Pelegry Villanueva (Angel). Fuerte Acevedo, 7. Oviedo. No señala preferencia.

Santiago Pérez (Antonio). Zumalacárregui, 1, 2.º. Sestao (Vizcaya). España, Historia, arte, América (todo en usado).

González Cenamor (Asterio). Amado de Lázaro, 7, 1.º. Huelva. Universales, pero con preferencia España.

Torró García (Fernando). Plaza del Baset, 12. Denia. España.

Comas Pérez (Ricardo). Mayor, 16. Calpe. Universal, pero con especialidad España.

Rey Mahía (Edmundo). Ramón y Cajal, 20. La Coruña. España, colonias, Cuba, barcos, navegantes, peces.

Barreda Gutiérrez (José Luis). Serafín Escalante, 1. Torrelavega. España, Marina.

Albaladejo Navarro (José Luis). General Sanjurjo, 211. La Coruña. España.

Díaz Durán (Juan Antonio). Camerana, 198. Madrid-24. Mundial.

De la Paz García (Manuel). Apartado 1.316. Valencia. No señala preferencias.

Jornet Ferrer (Antonio). Estación, 35. Calpe. España.

Salas González (Ambrosio). Avenida del Perú, 8. Cádiz. España y Marina.

Freire Chouciño (José Manuel). Finisterre, 25. La Coruña. Buques y navegantes.

Montsalvatje Torrent (Javier). San Blas, 5. Godella (Valencia). España, buques y astrolatella.

Sánchez Trinares (Manuel). Abanqueiro (La Coruña). No señala preferencias.

Vda. de FRANCISCO PEREZ VILELA

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

Independencia, s/n.
(Barriada de Puntales)

Teléf. 23 11 73 - 23 72 39 y 23 38 28

CADIZ

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

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

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22

Teléfonos 266 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

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

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

VAPORES

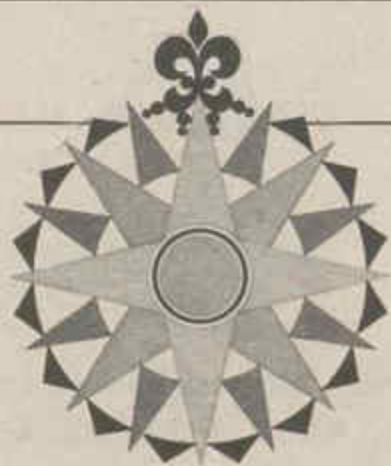
«Sac Madrid» 6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelona» 6.991 « »
«Sac Tarragona» 6.364 « »
«Sac Alicante» 4.109 « »

MOTONAVES

«Sac Sevilla» 15.589 Tons. p. m.
«Sac Santander» 5.525 « »
«Sac Huelva» 5.513 « »

AGENCIAS

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



LOS GRANDES FAROS

Por ALVARO CUNQUEIRO

M

UCHAS veces, los poetas han saludado los grandes látigos de luz que los faros lanzan sobre la piel del mar en las horas de la tiniebla nocturna. Los faros han tenido un momento de exaltación en la época romántica —cuando, por ejemplo, nuestro duque de Rivas nos decía del faro de Malta—, y ya más cerca de nosotros, el poeta francés Jean-Paul Toulet recitaba la letanía de los faros normandos y bretones con un refrán que decía: Pero, ¿dónde está el faro de Alejandria? ¡El faro de Alejandria! Fue una realidad, una alta torre en la que podía arder la gran hoguera que anunciaba la presencia del puerto; pero en seguida fabularon de él, y se decía que se veía su luz a cien leguas de distancia, y que tenía un espejo, como el que Bernardo de Balbuena imaginaba para el de La Coruña, el de Breogán o de Hércules:

La Coruña es aquella, y la alta torre
del encantado y cuidadoso espejo
que al brigantino puerto da y socorre
con tempranos avisos y consejo.

¡Avisos de luz! Noches antes de que las naves llegaran a Alejandria, ya veían su luz protectora. Se dijo todo de ella, y que hubo quien robó luz de Alejandria para su uso particular, para llevarla a proa en las jornadas de tempestad, o en la Gran Sirte poder ver el fondo terrible de los abismos poblados de bestias, y recorrer el lomo de Leviatán, y saber que era Leviatán, y no Sicilia, la Magna Grecia. El que estas líneas escribe ha recordado más de una vez que, cuando la barca —que los gallegos creemos era de piedra— traía desde Jaffa hasta la desembocadura del río Ulla el cuerpo del apóstol Jacobo, estaba vigente en el Mediterráneo toda la mitología grecolatina, con los caballos de Poseidón, Scila y Caribdis, las sirenas cuyas madres escuchó Ulises cantar, etc., y el faro de Alejandria con su mano luminosa. Fue el faro más importante de la antigüedad clásica, y cuando dejó de lucir, verdaderamente se acabó en aquella parte mediterránea el mundo antiguo. Pero aún tuvo —repito— una hora magna, aquella en la que con su luz dijo a la Barca Apostólica la ruta hacia el Oeste. Los caballos de Poseidón se estaban quietos y los delfines acudían a bañarse en luz y espuma en la estela.

Durante años, leyendo textos de aquí y de allá, los más novelísticos o poéticos, he ido anotando todo lo que se decía de faros —muchos de los cuales no hubo, como aquel que avisaba a los normandos que estaban exactamente a sesenta leguas de los borgeguiles bordados en oro del Basileo de Constantinopla. Baynes cree poder asegurar que el faro lo eran los propios borgeguiles del Emperador, luminosos. Cuando el Emperador quería perder una nave normanda, cruzaba los pies, confundían las luces, y la ligera embarcación de los hombres del Norte iba a estrellarse en las rocas de cualquier isla egea. Esto está en algunos cantos derivados de la saga de Grettir el Fuerte. Tampoco hubo los más de los faros de los árabes en los días en los que navegaba Simbad, piloto del Califa de Bagdad. Un piloto como Simbad veía luces cuando preguntaba el camino, y lo curioso del asunto es que no solamente había faros que daban los pasos de la mar, luces que balizaban las escolleras y los bancos de coral, sino que había algo

que no han tenido otros navegantes en el mundo entero: luces que señalaban las carreras de los vientos. Más allá de Trapobana había una luz, para indicar la presencia del turbulento viento del Este, verde, y otra, naranja, para decir que estaba llegando a las velas de las naves arábigas que iban o venían de Especiería, el poderoso, leal, silbador, mozo viento del Suroeste, el gran compañero de los pilotos de la escuela de Basora. También en las leyendas de los celtas galeicos se habla de faros, de las hogueras de Breth O'Coalme, un bisnieto de Lir, el dios y el Rey del mar, habitante de una isla secreta, el cual andaba saltando de roca en roca encendiendo hogueras que solamente los Reyes y los santos veían en la noche: los Reyes de las grandes expediciones de mayo, y los santos que, como San Brendan, navegaban hacia el Oeste en busca del paraíso terrenal, o más modestamente, de las islas floridas, las de la eterna juventud. Al ver las hogueras de Breth, las aguas se calmaban y permitían una feliz navegación.

La enumeración de faros sería muy larga, comenzando por el faro de los venecianos en Chipre —el faro por el que se guió Otelo, llevando en la cámara de su nave a la blanca, dulce, terca Desdémona— y terminando por el faro del que cuenta Teodoro Storm en su Pomerania natal, un faro en una colina, sobre los diques, de los que su padre era vigilante.

—¿Se ve desde Tilsit, padre?

—¿Depende de la vista de quien mire!

En la Galicia interior tenemos altas, aisladas, muy características montañas, que llevan el nombre de faro: el faro de Chantada, el faro de Avión..., quizá porque la imaginación popular vio en ellos los guías de los caminos por aquellos mares de montes. ¿Quién diría que iba a llegar hasta las orillas del Miño, en el extremo occidental del mundo conocido, el nombre propio de la isla de Faros, en la bahía de Alejandria, donde estuvo el famoso faro del que hablé antes y que dio nombre a todos los faros del mundo!

La primera vez que aparece documentada en castellano la palabra faro es en Covarrubias, en 1611. Dice el gramático que quizá nunca hubiese visto un faro y lo describiese por la erudición grecolatina, que las atalayas... que están sobre la mar, cuando son fuertes y sumptuosas, se llaman faros.

Covarrubias no llegó a ver nunca un faro desde el mar, es decir, una de aquellas hogueras espejeadas. ¿Qué diría si desde una nave, en la noche, se encontrase con la mirada del faro de Eckmühl, del de Finisterre, del de Corrubedo, que en una cantiga gallega hace decir a una enamorada:

O faro de Corrubedo
co seu ollar largacio,
ai amor!, puxome medo! (1).

El faro que yo más amé fue el primero que vi de niño en las tardes de verano, desde el mar de Foz: era el faro de Tapia de Casariego, al Este, en el mar de las Asturias de Oviedo, acariciando cielo y mar. Era como un dios.

(1) El faro de Corrubedo con su tan largo mirar ¡ay, amor, me puso miedo!



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



**NAVIERA
BILBAINA, S. A.**

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

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

FLOTA CARGA SECA

«BULK-CARRIERS»	Año cons.	Peso muerto Tm	Cubicación Cu. Ft.	Medios descarga
«Lekeitio»	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Banderas»	1970	27.178	1.279.236	4 grúas de 10 tons.
«Lujua»	1968	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Serantes»	1969	27.073	1.209.841	6 grúas de 5 tons.
«Deusto»	1972	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Cobetas»	1973	26.978	1.272.104	4 grúas de 16 tons.
«Irene»	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Marta»	1973	19.000	853.355	3 grúas de 10 tons.
«Luchana»	1964	14.524	737.976	Gearless.
«Las Arenas»	1960	13.729	663.676	Gearless.
«Valentina Frías»	1960	13.729	663.676	Gearless.
«Alejandro Zubizarreta»	1959	13.570	667.172	Gearless.
«Enecuri»	1971	7.396	358.775	10 puntales de 10 tons. y 1 pluma real de 35 tons.
«Júpiter»	1972	7.396	358.775	
«Artagan»	1972	7.396	358.775	
«Miraflores»	1972	7.356	353.125	
«Adriana»	1969	6.352	293.971	4 puntales de 8 tons.
«Talo»	1970	6.321	293.971	2 plumas reales de 20 toneladas.
«Eolo»	1970	6.290	293.971	6 puntales de 5/8 tons.

AVISO A LOS LECTORES

El pasado día 30 de junio de 1975 ha quedado cerrada la suscripción a «Hoja del Mar».

Desde la aparición de la revista, hace once años, en varias ocasiones hemos abierto plazos de suscripción, y el último fue anunciado hace dos meses. Debemos informar a nuestros lectores que las peticiones de alta que se han producido en estos sesenta días han sido numerosas, y han llegado a rebasar las previsiones más optimistas. En nuestra opinión, este plazo, a manera de repesca, ha sido suficiente para satisfacer los deseos de cuantos querían recibir «Hoja del Mar» directamente en sus domicilios, y por este motivo a partir del mencionado día 30 no se admite absolutamente ninguna petición de suscripción bajo ningún concepto.

Rogamos, por tanto, a nuestros lectores se abstengan de dirigirse a nosotros en este sentido, y al propio tiempo hemos de anunciar que no mantendremos correspondencia, en ningún caso, por tal concepto.

CAMBIOS DE DOMICILIO

Según hemos dicho ya en repetidas ocasiones, aquellos suscriptores que cambien de domicilio nos lo deberán comunicar a la mayor brevedad, escribiendo en letra clara el domicilio nuevo completo, pero también el antiguo, a efectos de poder efectuar la baja correspondiente.

COLABORACIONES ESPONTÁNEAS

Siguiendo una norma que es tradicional —y lógica— en todas las publicaciones del mundo, «Hoja del Mar» no mantiene ningún tipo de correspondencia con los colaboradores espontáneos, y si bien agradece la deferencia que tienen con la revista, no se compromete en absoluto a publicar sus trabajos.

CARTAS AL DIRECTOR

En general, rogamos a los lectores que si tienen alguna opinión de interés general que deseen divulgar, pueden escribir a la sección Cartas al Director, donde sus comunicaciones son siempre bien acogidas y publicadas, con las únicas excepciones que se derivan de la corrección y el respeto a personas e instituciones, cuando estas normas elementales sean transgredidas.

Las Cartas al Director deben venir convenientemente firmadas y con indicación expresa y clara del nombre completo y domicilio de su autor, a efectos de proceder a una comprobación de la autenticidad de la firma cuando el caso sea necesario.

Si el remitente desea firmar con seudónimo, deberá hacerlo constar así, y será respetada su voluntad en todo caso, pero la comunicación se dará por no recibida si, como decíamos, no vienen indicados sus datos personales.

RETRASOS

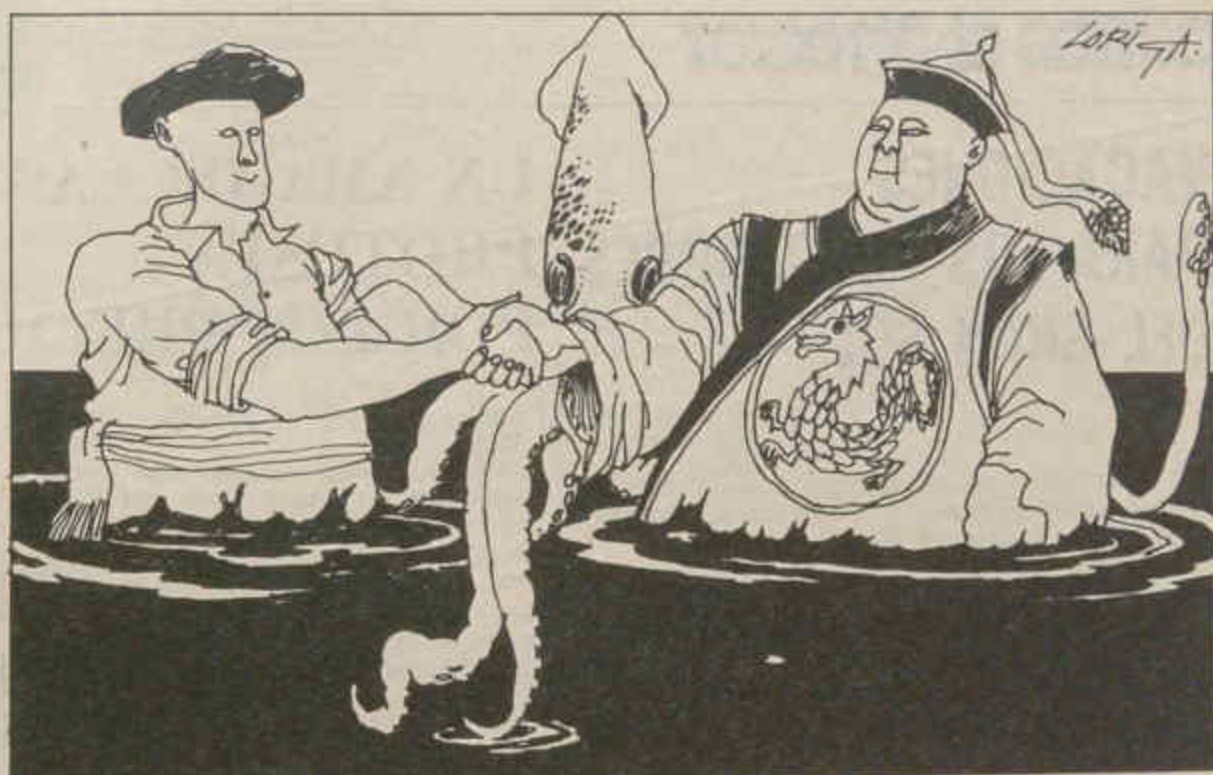
En algunas ocasiones, por problemas de circulación que no nos son imputables, la distribución de «Hoja del Mar» puede sufrir retrasos en el envío a determinados destinos. Pedimos por ello disculpas a los suscriptores. Pero si dentro de los treinta días del mes no reciben la revista, agradeceremos nos lo comuniquen, a efectos de averiguar los motivos y repetir la expedición del ejemplar.

POETAS DEL MAR

Agradecemos profundamente sus colaboraciones espontáneas, inspiradísimas todas, que nos podemos publicar, sin embargo, pues no encajan dentro de las secciones habituales de «Hoja del Mar».



Por
**NESTOR
LUJAN**



CHIPIRONES EN SU TINTA

ESTE plato, de origen vasco, ha sido muy discutido a través de divertidísimas lucubraciones eruditas. Ya es difícil la etimología de la palabra **chipirón**, que según el diccionario de la Real Academia procede del latín **sepia** y es la denominación cantábrica del castellano calamar. Viene de **sepia**, según el diccionario etimológico de Joan Corominas, a través de la palabra vasca **txipiroi**, que es una deformación de la castellana **sepia**. O sea, que la palabra, primero va al vasco, y a través de éste va al castellano. **Calamar**, en cambio, viene del italiano dialectal **calamaro**, que procede del latín **calamarius**, tintero. Sostienen los tratadistas vascos que es este un plato autóctono, por lo menos dentro del panorama de la cocina occidental. Mi querido amigo Antonio Arrúe, erudito, gastrónomo y filólogo, amén de otras calidades jurídicas y políticas, anota que en los primeros tiempos del cristianismo se interpretaba un pasaje del Génesis que previene que no se debe comer la carne con sangre, en el sentido de que no se podía emplear la sangre de los animales en la elaboración de los platos de cocina. Pues bien; se discutió por algunos teólogos si la tinta de los calamares debía ser conceptuada o no como sangre.

Sobre los orígenes del plato existen diversas teorías. Según Ignacio Olagüé, en una conferencia pronunciada durante el Congreso que se celebró en San Sebastián del 15 al 27 de septiembre, sostiene la teoría de que el plato tiene unos claros orígenes orientales. El texto de la conferencia, recogido en el «Boletín de la Cofradía Vasca de Gastronomía» de 1967, es tan interesante que nos permitimos traer aquí sus párrafos esenciales: «Han sido preparados los calamares en la cuenca mediterránea en la misma forma que actualmente, es decir, fríos, con aceite. Por consiguiente, el problema que se nos presenta consiste en averiguar si se ha elaborado en las comarcas mediterráneas la salsa del chipirón de acuerdo con la técnica vasca, a saber, separando la bolsita de tinta del cuerpo del animal.

«La clave, pues, de nuestro problema consiste en discernir el lugar geográfico en que este principio culinario fue discurrido. ¿Lo ha sido en la costa atlántica europea? No lo creemos, pues tal hecho sería único en la cocina de tal región. Como hemos dicho anteriormente, un acto cultural, aunque sea humilde, como lo es una sencilla receta de cocina, no parece en la vida social desligado, sino concatenado con otros similares. En el horizonte de la cocina europea, tal como la conocemos hoy día, no existe nada parecido que pueda asemejarse a nuestros chipirones.

«Planteadas así la cuestión, entendemos que el principio que consiste en separar la bolsa del cuerpo del oc-

tópodo nos ha llegado de la cocina china. Sabemos con seguridad que existen en dicha cocina platos de chipirones con salsa gruesa en la que se ha empleado una técnica parecida a la de nuestras **echecoandres**. Como la cocina china posee una antigüedad milenaria y una variedad extraordinaria que la convierten en la más importante en la Historia universal, es de suponer que fueron los nuestros quienes la imitaron, y no a la inversa. Probablemente, los navegantes vascongados, al ir a Filipinas y cruzar el mar de la China, han aprendido allí esta técnica culinaria. Luego la receta ha sido perfeccionada aquí en el curso del siglo XIX hasta alcanzar la categoría de un arte convertido de popular en noble».

Es muy posible que esto sea cierto. Japoneses y chinos han sido maestros en el arte de cocinar las piezas con ingredientes venenosos. Porque, en principio, tóxica es la tinta del calamar, que, según el profesor americano Poudet, se trata de una Parahydroxifeniltiamina, veneno similar al de la víbora. Pero afortunadamente pierde su toxicidad a los 45 grados.

Recordemos un plato japonés de pescado más peligroso hecho a base del «fugu» o pez globo. El negro y monstruoso «fugu» es una de las bestias más feas que reposan en el seno de los mares; además de ello, posee unas glándulas que segregan un veneno violentísimo que, si se manipula mal y se derrama, aun en mínima cantidad, por la carne del pescado, se convierte en un tóxico mortal. Los restaurantes que sirven el «fugu» necesitan, pues, una autorización especial y están sujetos a constantes inspecciones. Se dice que no hay noticia de que en estos restaurantes, controlados por el Gobierno, haya muerto alguien después de comer el venenosísimo pez. Y pensamos también en el trasvase de platos que, a través sobre todo de los misioneros jesuitas, acaeció en los siglos XVI y XVII entre Extremo Oriente y la Península Ibérica. El plato más importante de la cocina japonesa, el «tempura», es un pescado frito de origen español. «Tempura» viene de «ad tempora», o sea, pescado de Cuaresma. Se trata de una especie de buñuelos de grandes gambas o de pescado blanco sumergido en grasa vegetal hirviendo.

Sea como fuere, los chipirones en su tinta es uno de los cinco grandes platos de la cocina vasca marinera; uno de ellos es frito: las angulas; otro, con salsa roja, el bacalao a la vizcaína; otro, con salsa verde, merluza a la vasca y sus similares, y el cuarto es con una salsa a la crema blanca, o sea, el bacalao ligado, conocido vulgarmente por bacalao pil-pil; los chipirones en su tinta con su salsa completan el panorama multicolor de las salsas pescadoras vascas. ■ N. L.

VACACIONES PARA LOS PESCADORES DEL GRAN SOL

Señor director:

Con el ruego de publicación de esta carta, si lo cree usted oportuno, se dirige con los mayores respetos un marino del Gran Sol.

Por estas fechas, en La Coruña, están recogiendo firmas una comisión de mujeres de marinos entre los que faenan al arrastre en este puerto, para apoyar un escrito solicitando unos meses de vacaciones para todos los que faenan en la mar y que todavía no tenemos, cosa extraña, ¿verdad?

Llevo cuatro años embarcado en barcos de pesca que van al Gran Sol. En todo este tiempo he venido observando los problemas que aquí se sufren. Entre algunos de los más graves voy a exponer los siguientes:

1.ª La salida a la mar del barco resulta a veces —por no decir siempre— embarazosa para los tripulantes estables (que nunca saben con certeza la hora de salida) y se ven obligados a esperar a bordo varias horas, para luego —pongo por caso— aplazar la salida al día siguiente. Pero mucho peor le resulta al armador, que se vuelve negro para reponer la gente que se desembarcó. Para arreglarlo se recurre a todos los medios posibles: llamadas telefónicas, visitas al domicilio del tripulante, búsqueda por bares, etcétera, y en última instancia, lo que es aún más deplorable, se recurre a traficantes, señores que mediante una cierta cantidad de dinero agencian, por así decirlo, uno o varios tripulantes con deterioro de los intereses del armador y sin beneficio del tripulante. Entre estas zarandajas andamos metidos marinos y armadores.

2.ª Otro grave problema es la evasión de tripulantes natos a otras profesiones. Esto se debe a que el trabajo cada vez es más duro; bien es verdad que las condiciones a bordo han mejorado mucho, pero esto supone que el barco tiene necesariamente que sacar más beneficio, y como la pesca no aumenta en volumen, se acelera el ritmo de trabajo (capturas más rápidas, más aparejos rotos, elementos más pesados, etcétera), y esto cansa, muele y hace envejecer. Por este motivo son muchos los que abandonan, y lo malo es que casi siempre son los mejores, y día a día las tripulaciones son cada vez más una combinación de profesiones que nada tienen que ver con el mar, pero que por circunstancias que no voy a enumerar, llegaron a bordo.

Todo esto viene a cuento de las mencionadas vacaciones, que creo deberíamos merecer. Quiero adelantarme al grito que pondrán en el cielo algunos armadores: «¿Cómo vamos a mandar nuestros barcos a la mar si damos vacaciones, si ahora aún nos resulta difícil encontrar gente?».

Me consta que gente hay bastante, y que lo expuesto anteriormente se regularía por sí solo, pues el tripulante trataría de ganar esas vacaciones y se acabaría ese «saltar y embarcar» como aquí le llaman al echar una o dos mareas y luego cambiar de barco.

También el segundo problema mejoraría mucho, pues el tripulante no emigraría a otras profesiones, en las que ni rinde ni se encuentra satisfecho del todo.

A todo esto hay que añadir que el trabajo duro y las condiciones meteorológicas que nos acompañan cada día son por sí solos causas suficientes para merecer estas vacaciones. ¡Que también somos seres humanos! ■ **ANTONIO PERNAS GARCÍA.**

UN AMA DE CASA PROTESTA POR LOS PRECIOS

Señor director:

No me extraña nada que los hombres de mar pidan que les paguen más por lo que pescan. Porque es un verdadero abuso lo que se está haciendo con los precios. Ellos, que lo exponen todo, vida, trabajo, salud y tiempo en la mar, resulta que cobran poquísimo. En cambio, a nosotras, las amas de casa, nos ponen los precios por las nubes. Por ejemplo, pagamos el bonito a 200 pesetas el kilo; la sardina, a 36; bacalada, a 40; ombrina, a 60; palometa, a 80; merluza, a 200, y no precisamente la grande, y así sucesivamente.

Así que la realidad es que los que pasan la vida en la mar trabajando duro han de vender barato, y en cambio los que llegan con los camiones, que sólo es cargar y arrear, nos venden al triple o más. A estos es a los que habría que vigilar y obligar a que nos pusieran el pescado más arreglado de precio, pues con poco esfuerzo se están haciendo millonarios.

No hay derecho a que nos exploten de esta forma, al pescador y al consumidor. Pero es que, además, pienso que si los precios fueran más baratos, los intermediarios venderían más y entonces con muchos pocos obtendrían tanto o más de lo que obtienen con pocos muchos.

Una sugerencia: ¿Por qué no le ponen a cada tipo de pescado un precio «oficial» y entonces no habría discusión? Yo creo que esto sería muy bueno.

Sin otro particular le saluda atentamente,

**AZUCENA VALCARCEL
TURON (Asturias)**

EL «SERVICIO DE CONTROL» DEL COMISARIADO ESPAÑOL MARITIMO

El presidente director general del Comisariado Español Marítimo nos envía la siguiente carta, que con mucho gusto publicamos íntegra. Se refiere a un pie de foto publicado en el número de mayo último de HOJA DEL MAR, que trataba de una «nueva profesión portuaria» y que nunca dijimos lo era en el mundo, sino que del contexto se deducía —creemos— que se refería la novedad, exclusivamente, a Alemania. Así podría inferirse también del montaje de la revista: la fotonoticia se daba en «Crónicas internacionales», cuando de tratarse de una primicia mundial la hubiéramos incluido en las páginas de información general.

No obstante, la aclaración del Comisariado entendemos que es informativa y formativa, despejará dudas a nuestros lectores, y por eso la publicamos. Lo que no entendemos es que un pie de nueve líneas dé —eso— pie a un texto de 52 líneas mecanografiadas, y que, de paso, el Comisariado se tome —eso— pie para en el cuarto párrafo de la carta darnos un palmetazo con esas afirmaciones gratuitas de que «los españoles nos dejamos impresionar por cualquier aparente novedad que no llega de fuera...», etcétera.

Porque creemos que en aquel —eso— pie de la página 52 del número de mayo, no dá-bamos —eso— pie al Comisariado Español Marítimo para que nos atizara con el —eso— pie.

Muy señores nuestros:

En el número 115, correspondiente a mayo del corriente año, de su interesante publicación, HOJA DEL MAR, en su página 52, aparece una fotografía con el pie de «nueva profesión portuaria», en la que se dice que respondiendo a las nuevas exigencias, se ha creado en Alemania la profesión portuaria de controlador de mercancías marítimas, cuya función es, según en el mismo pie se indica, «la supervisión del pesaje y marcaje de mercancías, así como su almacenaje y cuidado».

Para la conveniente información de esa revista, y con la finalidad de dejar aclarado un extremo que nos concierne directamente, deseamos informarles de que este Comisariado pocos meses después de su creación, esto es, a principios de 1943, estableció el llamado Servicio de Control, que consiste en controlar los embarques, transbordos y descargas de mercancías, comprobando la cantidad, peso, número de bultos, estado y clase de mercancía de que se trate, al objeto de que ofrezcan las garantías necesarias de protección durante el transporte; se vigila la manipulación de los bultos y la estancia de los mismos sobre muelle, atendiendo a la sustitución o reparación de envases y recogida de barreduras, tanto a bordo como en los muelles, envasado de las mismas y cuanto pueda contribuir a evitar o disminuir las pérdidas o averías.

Con el resultado de la intervención se extiende un acta, en la que se hacen constar los datos de los documentos de embarque y las notas que en ellos figuren, el peso declarado y el que resulte del repeso. Al acta de control se adjuntan la carta de garantía que exonere de responsabilidad al transportista, si existe, así como copia del conocimiento de embarque, manifiesto de carga, cuando se trata de embarques completos; informe-resumen de la carga o descarga por días y bodegas, detallando las incidencias que hubiesen ocurrido y copia de la protesta de mar, si existiese.

Resulta penoso comprobar cómo pervive la inveterada inclinación de los españoles a dejarnos impresionar por cualquier aparente novedad que nos llega de fuera, sin detenernos a pensar si la tenemos en nuestro país; es más, despreciando olímpicamente nuestras propias realidades y aireando cual si fuera la piedra filosofal, cualquier bagatela que asome su faz desde el exterior.

Precisamente fue una alta personalidad de la institución aseguradora alemana, quien, al conocer la implantación de este Servicio de Control por esta entidad, le dedicó cálidos elogios, calificándolo de primicia mundial. Por su parte, el presidente de la IUMI en su discurso del Congreso de dicho organismo internacional en 1961 calificó de «muy positiva», esta aportación española al comercio marítimo.

Suponemos que muchos capitanes y oficiales de nuestros buques mercantes no habrán dejado de esbozar una sonrisa si han reparado en la «nueva profesión» a que alude su revista, cuando ellos tantas y tantas veces se han beneficiado de ella en los puertos de nuestro litoral y aún, en ocasiones, en puertos extranjeros atendidos por representantes de este Comisariado.

En la confianza de que sabrán apreciar el carácter constructivo que hemos pretendido informe la presente carta, nos es grato quedar a su entera disposición y saludarles muy atentamente. ■ **EL PRESIDENTE DIRECTOR GENERAL DEL COMISARIADO ESPAÑOL MARITIMO.**

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos: 419 39 63 y 419 07 24
Madrid (España)
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. La Coruña: José Antonio Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Miguez. Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

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

DEMASIADOS PROBLEMAS EN LA PESCA

RECIENTEMENTE se ha celebrado en Ginebra una reunión multinacional sobre los problemas de las aguas jurisdiccionales. En dicha reunión se sentaron las bases de lo que en algunos países es ya una realidad y en otros lo será pronto: la ampliación de las aguas de pesca a una extensión de 200 millas.

No es este el lugar idóneo para exponer un riguroso estudio sobre los orígenes históricos o su justificación jurídica. Digamos que el fenómeno de extensión de aguas de pesca es relativamente reciente y su fin último no es otro que el de intentar conservar la riqueza natural para beneficio de cada país.

Un análisis, incluso superficial, de los caladeros y pesquerías en los que tradicionalmente faenan nuestros barcos nos ofrecería un resultado esencialmente desalentador. En unos casos, porque la decisión de ampliar los límites de las aguas de pesca se hizo de forma unilateral y sin tener en cuenta los intereses de quienes faenaban por aquellas aguas desde hace años si no siglos. En otros, porque la sobrepesca ha supuesto el agotamiento parcial de las especies, forzando a legislaciones más duras y autodefensivas. Marruecos, Angola, Sudáfrica, Terranova, son sólo algunos ejemplos de una larga lista en la que la unilateralidad se entremezcla con un concepto caduco de la explotación industrial de la pesca. De todo ello han hablado, a su debido tiempo, científicos de la biología marina y expertos en Derecho Internacional. Sin embargo, el problema no se ha solucionado. Incluso todo hace pensar que se agravará aún más y en poco tiempo.

El proceso de deterioro o de falta de rentabilidad de nuestra flota no es reciente. Las dificultades no surgieron de la noche a la mañana; por el contrario, se han ido produciendo con el ritmo suficiente para que sea de gran urgencia la adopción de las medidas pertinentes.

El mundo empresarial, los armadores, ha tiempo que manifestaron su postura: es necesario conseguir acuerdos bilaterales. Pasó el tiempo de la retórica, el tiempo de las declaraciones de pretendido valor y alcance universal. Hoy lo único que demuestra su eficacia es el pragmatismo, y lo práctico es buscar acuerdos de país a país en los que el sector pesquero tenga voz y voto. Evidentemente, nadie consigue nada sin dar algo a cambio mas para ello están los técnicos y especialistas, para evaluar en su justa medida los pros y contras de cada negociación.

No resulta infrecuente oír quejas sobre la libertad que tienen para faenar los barcos de las grandes potencias en nuestro banco cana-

rio-sahariano. Quizá lo importante no sea el impedir que faenen otros, sino conseguir lo mismo para nuestros barcos en otros caladeros.

La pesca ha dejado de ser una aventura más o menos mixtificada para convertirse en un problema, un grave y serio problema del que dependen muchas familias, muchas gentes que trabajan en condiciones duras y sacrificadas. Pues bien, todo ello puede depender en un futuro muy próximo de la habilidad, o su falta, para conseguir lo que otros países han conseguido hace tiempo: el derecho al trabajo.

Por lo que concierne a la problemática interior, no podemos olvidar los conflictos surgidos a raíz de una descoordinación administrativa, en la que si por una parte se permitía, e incluso fomentaba, la construcción de barcos de pesca, por otra se les impedía acceder a una rentabilidad digna al permitir importaciones masivas de pescados, que pese a ser de inferior calidad, eran más apreciados comercialmente por su diferencia de precio. La deficiente comercialización ofrece el contrasentido de que frente a una baja considerable del precio del pescado en lonja, el consumidor paga el mismo precio o mayor que en el año anterior. Podemos citar, entre otros muchos casos, el ejemplo del bacalao: hace unos días han regresado a su base en Pasajes dos parejas sin alcanzar el cupo de pesca autorizado. La razón no es otra que la caída de los precios hasta un nivel en el que no resultan rentables ni para los tripulantes ni para los armadores, los cuales han perdido en los dos últimos años una cantidad evaluada en 500 millones de pesetas.

Citemos también, aunque sea de pasada, los conflictos que casi diariamente surgen por el exceso de legislación, superada por los hechos con frecuencia, y en las que las mallas o el caballaje ocupan papel de protagonistas. Añadamos a todo ello las situaciones problemáticas creadas como consecuencia de una interpretación, rayana en el sainete, de las «fronteras regionales, provinciales, comarcas o locales», por la que cada pueblo pesquero se cree en el derecho de propiedad de sus aguas más próximas, en detrimento de pueblos vecinos, y obtendremos un panorama sombrío y angustioso.

En este país, pensamos, no faltan expertos en las diferentes materias ni voluntades deseadas de solucionar el conflicto. Quizá falte una conciencia clara del problema. Pensando en tal posibilidad hemos escrito nuestra opinión porque creemos que el problema es tan grave que no permite más demoras en sus soluciones eficaces.

PUEDEN SOLICITARSE EN EL INSTITUTO
ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

CARTAS DE PESCA

Para el programa de estudio de las pesquerías de nuestro litoral, el Instituto Español de Oceanografía se planteó como labor prioritaria la del levantamiento de las cartas de pesca de nuestra plataforma y talud continental, las cuales ayudarán tanto a la investigación posterior de la dinámica de la pesquería como a las flotas pesqueras que explotan estas zonas.

Las zonas y objeto de estudio han dado origen a varias publicaciones, por el Instituto Español de Oceanografía, en forma de cartas de tamaño manejable en su serie de publicaciones denominadas «Trabajos». Hasta el momento han aparecido las siguientes:

1. Trabajo núm. 20.—FRANCISCO DE P. NAVARRO: «Exploración oceanográfica del África Occidental, desde el cabo Ghir al cabo Juby». Resultados de las campañas del «Malaspina» y del «Xauen» en mayo de 1948 (con una carta provisional de pesca, escala 1 : 500.000) (40 págs., 8 figuras, una carta), 1947. Precio, 75 pesetas.
2. Trabajo núm. 21.—FRANCISCO DE P. NAVARRO y F. LOZANO: «Carta de pesca de la costa del Sahara, desde cabo Juby al cabo Barbas» (con tres cartas en escala 1 : 500.000) (24 págs.), 1950. 225 pesetas.
3. Trabajo núm. 22.—FRANCISCO DE P. NAVARRO y F. LOZANO: «Carta de pesca de la costa del Sahara, desde el cabo Barbas al cabo Blanco» (con una carta en escala de 1 : 500.000) (19 págs.), 1953. 75 pesetas.
4. Trabajo núm. 26.—MIGUEL OLIVER: «Cartas de pesca de las Baleares I. Este y Sur de Menorca» (21 págs., tres figuras, dos cartas), 1959. 150 pesetas.
5. Trabajo núm. 29.—MIGUEL OLIVER: «Cartas de pesca de las Baleares, II. Norte de Mallorca y Menorca y Este de Mallorca» (12 páginas, tres figuras), noviembre de 1960. 225 pesetas.
6. Trabajo núm. 30.—MIGUEL OLIVER: «Carta de pesca de Cataluña, I, desde el paralelo de cabo Bear a Palamós» (9 págs. y una carta), octubre de 1961. 75 pesetas.
7. Trabajo núm. 33.—MIGUEL MASSUTÍ: «Carta de pesca de la región sudmediterránea española, desde Estepona a Adra» (24 páginas, 6 fig. y 4 cartas de la región), agosto de 1967. 207 pesetas.
8. Trabajo núm. 35.—MIGUEL OLIVER: «Carta de pesca de Cataluña, II, desde el cabo San Sebastián a Barcelona» (12 págs. y dos cartas), febrero de 1968. 175 pesetas.
9. Trabajo núm. 36.—MIGUEL OLIVER: «Carta de pesca de Cataluña, III, desde Barcelona a cabo Tortosa» (12 págs., dos figuras y dos cartas), junio de 1968. 175 pesetas.
10. Trabajo núm. 41.—MIGUEL OLIVER y MIGUEL MASSUTÍ: «Cartas de pesca de Baleares, III. Oeste y Sur de Mallorca. Este de Urzán. Este y Sur de Formentera». 650 pesetas.
11. Trabajo núm. 42.—MIGUEL OLIVER y PEDRO OLIVER: «Cartas de pesca de Levante, I. De Valencia a cabo San Antonio». 650 pesetas.

Estas cartas cubren las áreas que van de la frontera de Francia en puerto de la Selva a cabo San Antonio. Las Baleares, excepto el Norte y Este de Ibiza, que aún están en fase de estudio y la zona de Adra a Gibraltar.

Las cartas publicadas cubren asimismo las zonas del Banco Canario-Sahariano, si bien estas cartas prácticamente agotadas están siendo revisadas para proceder a una nueva edición.

Las cartas pueden adquirirse y solicitarse en los laboratorios centrales del Instituto Español de Oceanografía: Alcalá, 27, piso 4.º. MADRID-14.

DON JOSE SOLIS, MINISTRO SECRETARIO GENERAL DEL MOVIMIENTO



Don José Solís Ruiz.



Don Fernando Herrero Tejedor.

Madrid.—Por S. E. el Jefe del Estado y a propuesta del presidente del Gobierno, ha sido designado ministro secretario general del Movimiento, don José Solís Ruiz. Sucede en el cargo a don Fernando Herrero Tejedor, fallecido trágicamente, en accidente de automóvil, cuando procedente de Palencia, donde había presidido unos actos oficiales, regresaba a Madrid.

DATOS BIOGRAFICOS DEL SEÑOR SOLIS

General auditor del Cuerpo Jurídico Militar, abogado, político importante en funciones oficiales consecutivas durante más de treinta años, delegado nacional de Sindicatos y ministro secretario general del Movimiento durante doce, don José Solís Ruiz nació en Cabra (Córdoba), el 27 de septiembre de 1913. Su padre y su abuelo eran labradores. Durante la guerra civil se alistó al Movimiento Nacional combatiendo como alférez provisional.

Terminada la guerra hizo oposiciones al Cuerpo Jurídico Militar. Inició, al mismo tiempo, sus actividades en la Organización Sindical, ocupando el cargo de secretario de la Sección Social Central del Sindicato Nacional del Metal.

En 1944 pasó a la Vicesecretaría Nacional de Ordenación Social, y como secretario nacional de ésta impulsó la celebración de las primeras elecciones sindicales. En 1946, siendo vicesecretario general de Ordenación Social, convocó el primer Congreso Nacional de Trabajadores, siendo nombrado, dos años más tarde gobernador civil y jefe provincial del Movimiento en Pontevedra, pasando luego a desempeñar el mismo cargo en Guipúzcoa y, posteriormente, el de delegado nacional de Sindicatos y consejero del Reino.

En febrero de 1957 fue designado ministro secretario general del Movimiento, simultaneando, por primera vez en el Gobierno español, ambos cargos. Tras ocupar este puesto durante doce años, en el reajuste ministerial que tuvo lugar el 29 de octubre de 1969, deja sus funciones ministeriales. Es presidente internacional del Comité de Defensa de la Civilización Cristiana.

El 14 de noviembre de 1971 su-

frío un accidente cuando participaba en una montería en Toledo. Aunque en un principio se pensó que podría revestir gravedad, pronto se repuso totalmente.

El 7 de mayo de 1975 fue ascendido a general auditor, pasando el 9 del mismo mes a la situación de reserva.

Es autor del libro «Nueva convivencia española» y está en posesión de un gran número de distinciones, entre ellas: Gran Cruz y Comendador de la Orden de Cisneros, Gran Cruz del Mérito Militar, Gran Cruz del Mérito Naval, Gran Cruz del Mérito Civil, Gran Cruz del Mérito Agrícola, Gran Cruz de Alfonso X el Sabio, Gran Cruz de San Raimundo de Peñafort, Gran Cruz de Isabel la Católica, medalla de la Vieja Guardia, medalla al Mérito Social Penitenciario, medalla al Trabajo de Primera Clase, dos Cruces Rojas Cruz de Guerra, medalla de la Guerra Civil, etcétera, y condecoraciones extranjeras.

DON JOSE MARTINEZ ESTRADA, PRESIDENTE DEL I. N. P.

MADRID.—Ha sido designado presidente del Consejo General del Instituto Nacional de Previsión don José Martínez Estrada. Sustituye en el cargo a don Blas Tello y Fernández Caballero.

«El Instituto Nacional de Previsión no renunciará a perfeccionar cada día más la Seguridad Social y, por tanto, estará atento a las críticas que pretendan mejorarla, pero rechazaremos con firmeza las actitudes insolidarias», manifestó esta tarde el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, Fernando Suárez González, durante el acto de toma de posesión del nuevo presidente del Consejo de Administración del INP.

El vicepresidente tercero del Gobierno dijo también que «la Seguridad Social vive una época inquieta, pero ello no debe asustarnos, aceptaremos las críticas que busquen el perfeccionamiento de nuestra institución, pero de ningún modo consentiremos que se quiera empujar la gran labor que esta institución hace en favor del país».

El señor Suárez González hizo en otra parte de su discurso un encendido elogio a las cualidades humanas y a la obra realizada por el presidente saliente —señor Tello—, de quien dijo que «es uno de esos hombres que merecen la admiración de todos los españoles». «Cuando yo era joven —dijo también—, ya sentía profunda admiración por él como gobernador civil al servicio de España; puso igualmente de manifiesto que el cese se debía exclusivamente a la voluntad del señor Tello».

Asimismo exaltó los valores humanos y la capacidad de trabajo del presidente entrante —señor Martínez Estrada— «que significa la continuidad de una obra bien hecha y que él conoce a la perfección después de tantos años de colaborador infatigable y a quien conoce mejor desde que desempeñó el cargo de delegado general del Instituto».

El acto, celebrado en la sala de Juntas del Instituto Nacional de Previsión, comenzó con la lectura de los Decretos de cese y nombramiento para el cargo de presidente del Consejo de Administración del Instituto, concluido el cual el nuevo presidente juró su cargo.

Seguidamente hizo uso de la palabra Blas Tello y Fernández Caballero, quien rememoró sus comienzos al servicio del Instituto y expresó su reconocimiento a la Seguridad Social y al vicepresidente tercero del Gobierno, a quien agradeció, sobre todo, que le hubiera aceptado el cese.

Después, el señor Martínez Estrada resaltó los valores humanos y la valía de todos los antecesores en el cargo, expresó su gratitud al vicepresidente tercero del Gobierno por la confianza que en él depositaba y solicitó la colaboración de todos, ofreciendo el su entrega y su colaboración.

Al acto asistieron también el subsecretario de Trabajo, Vicente Toro; el secretario general técnico, señor Chozas; los directores generales de la Seguridad Social, señor Martínez Emperador, y de Emigración, señor Jordana de Pozas; altos cargos del Instituto Nacional de Previsión y nutrida representación de los consejeros y trabajadores de empresa del mismo.

EL MINISTRO DE TRABAJO, CON LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

MADRID.—El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, Fernando Suárez, recibió en su despacho oficial al pleno de la Agrupación de Estibadores Portuarios.

El presidente de la Agrupación, Rafael Camps Darder, expuso al ministro las aspiraciones de los trabajadores portuarios, y expresó el agradecimiento a sus antecesores por todas las realizaciones que hasta la fecha se habían conseguido.

El ministro de Trabajo agradeció la visita y se interesó por los problemas que le fueron planteados y contestó, en principio, sobre las distintas materias que se suscitaron, con promesa de atender en lo posible algunas de las peticiones formuladas.

CERCA DE DOS MIL MILLONES DE PESETAS PARA EL SECTOR PESQUERO

MADRID, 24.—El «Boletín Oficial del Estado» de hoy publica una Ley por la que se concede al Ministerio de Comercio con carácter extraordinario, un crédito de 1.879,8 millones de pesetas para subvencionar al sector de la pesca, los suministros de gas-oil y fuel-oil en el período comprendido entre el 1 de enero y el 10 de agosto del presente año.

La distribución del citado crédito extraordinario es la siguiente: flota de gran altura, una peseta por litro de gas-oil consumido, con un total de 97.680.000 pesetas; flota de consumo en fresco, área del monopolio, 2,65 pesetas por litro, para un con-

sumo de 537,6 millones de litros, lo que hace un total de 1.424,6 millones de pesetas, y 1.174,50 pesetas por tonelada de fuel-oil para un consumo de 43.500 toneladas, con un total de más de 51 millones de pesetas.

Por último, a las flotas de consumo fresco de Canarias, Ceuta y Melilla u otra flota que se suministre fuera del área del monopolio, se les conceden las mismas cantidades por litro de gas-oil con un total de más de trescientos millones de pesetas.

Las cifras mencionadas anteriormente se consideran como coste parcial.

TRAS LA APERTURA DE SUEZ

FRENAZO A LA CAIDA DE FLETES

● La reactivación del mercado se espera para el segundo semestre de 1976.

MADRID.—La reactivación del mercado de fletes está prevista para el segundo semestre de 1976, y por el momento se está logrando frenar la caída de los fletes, que era constante desde comienzos de este año, según una prospección de este mercado que hizo pública la sociedad Fletamar.

La mayor confusión y contradicción en el mercado de fletes se producen en los viajes relacionados con el canal de Suez, así, desde la India al Reino Unido se cerró azúcar a veinte dólares, y desde Polonia a la India, fertilizantes a 28,50 dólares via El Cabo; pero con cuatro dólares menos, y a opción del armador, transitando por Suez. En cambio, un buque de 25.000 toneladas en arriendo con entrega en Amberes y reentrega en el golfo Pérsico consiguió 2.750 dólares diarios rodeando El Cabo

y 2.800 cruzando el Canal, eligiendo el armador la ruta de navegación.

Por otro lado, se activó de forma considerable el arriendo a largo plazo para dos/tres años, para buques de 15.000/25.000 toneladas, consiguiéndose entre 6,35 dólares y 5,75, siempre por tonelada de peso muerto y según tamaño y tráfico, por par-

te de fletadores con entidad. Al mismo tiempo e inusualmente, la compra-venta de buques de segunda mano para su explotación fue muy intensa.

En el mercado de chatarra español, dos buques-tanque a turbina, consiguieron buenos precios: el "Benjamin Coates", 32 libras por tonelada, y el "Brandon Priory", 33 libras.

NOMBRAMIENTOS EN LOS SERVICIOS CENTRALES DEL I. S. M.

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido nombrado jefe de los Servicios Económicos del organismo don Ignacio González y López de Torre, que sustituye a don Ramón Fanjul Basante, recientemente jubilado. Asimismo ha sido designado jefe de la Intervención don Jesús Aguirre González. Hasta la fecha, el señor González venía desempeñando la jefatura de Intervención, y el señor Aguirre la de la sección de Contabilidad. Ambos son funcionarios del Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina.

CONFERENCIA DE DON NEMESIO FERNANDEZ CUESTA EN EL LXXV ANIVERSARIO DE LA LIGA MARITIMA ESPAÑOLA

"MOMENTO CRITICO PARA LA MARINA MERCANTE Y LA CONSTRUCCION NAVAL"

MADRID, 9.—La Liga Marítima Española y su continuadora la Liga Naval es el título de la conferencia pronunciada por el ex ministro Nemesio Fernández-Cuesta, en el Ateneo madrileño, con motivo de conmemorarse el LXXV aniversario de la creación de la Liga Marítima Española, acto que, asimismo, tuvo lugar en el Ateneo.

Presidieron el acto el ministro de Comercio, José Luis Cerón Ayuso; el titular de la Liga Naval Española, Ignacio Martel Viniegra, y la presidenta del Ateneo, Carmen Llorca.

Hizo la presentación del conferenciante la presidenta del Ateneo, que glosó la personalidad y méritos que concurren en el señor Fernández-Cuesta, así como sus altos conocimientos en materia de economía y comercio, cartera que ostentó recientemente.

Por su parte, el señor Fernández-Cuesta agradeció al ministro señor Cerón Ayuso su presencia en el acto e inició su disertación con una breve y elogiosa historia de la Liga Marítima Española, fundada el 9 de junio de 1900, y de la que en 1969 nació la Liga Naval actualmente existente.

Aludió a la presencia del mar en la vida nacional y a la actuación histórica de las Marinas de Guerra y Mercante, y de la industria naval. Tuvo palabras de especial significación para la figura del teniente de Navío Adolfo Navarrete, que fue uno de los fundadores de la

Liga Marítima y que propugnó un programa de potenciación naval resumido en los siguientes puntos: protección y estímulo a la Marina, fomento correlativo de las producciones nacionales, centralización de una serie de competencias dispersas para una mayor competencia de la Marina, espíritu de asociación y vigorización del espíritu marítimo nacional.

Se refirió a la problemática y crítico momento de la Marina Mercante y la construcción naval, y señaló que la industria naviera es la mayor del mundo por capital empleado y servicios e instalaciones de tierra, es una de las empresas que generan mayor flujo monetario y ha de ser una industria internacional, cualitativamente cambiante y dependiente de la oscilación del mercado de fletes. También recalco el señor Fernández-Cuesta su carácter de industria de síntesis, y por ello de efectos transmisores sobre el resto de la economía española.

Finalmente se refirió al problemático momento actual de los astilleros nacionales y de la industria naval, y sus repercusiones económicas sobre otros sectores de la nación.

Por último intervino el señor Martel Viniegra para agradecer el acto e invitar a todos a colaborar con la Liga Naval, y a asistir al Día del Mar que el día 14 de los corrientes se celebró en el marco de la Feria del Campo.

AUMENTO LA FACTURACION DE ASTILLEROS ESPAÑOLES

MADRID.—Por la plena utilización de las instalaciones, se ha logrado un elevado nivel en la facturación del grupo de Astilleros Españoles, S. A., al cifrarse ésta en 36.591 millones de pesetas (con un incremento sobre el año anterior del 19 por 100), de los que 28.933 millones corresponden a las factorías propias y los restantes 7.638 millones de pesetas, a factorías filiales.

Se ha visto consolidado el índice de actividad en construcción naval, al participar por encima del 55 por ciento en el total del sector en el país y del 5,4 por 100 de Europa. Una vez más se alcanza el primer puesto en Europa y el segundo en el mundo en la instalación de motores lentos.

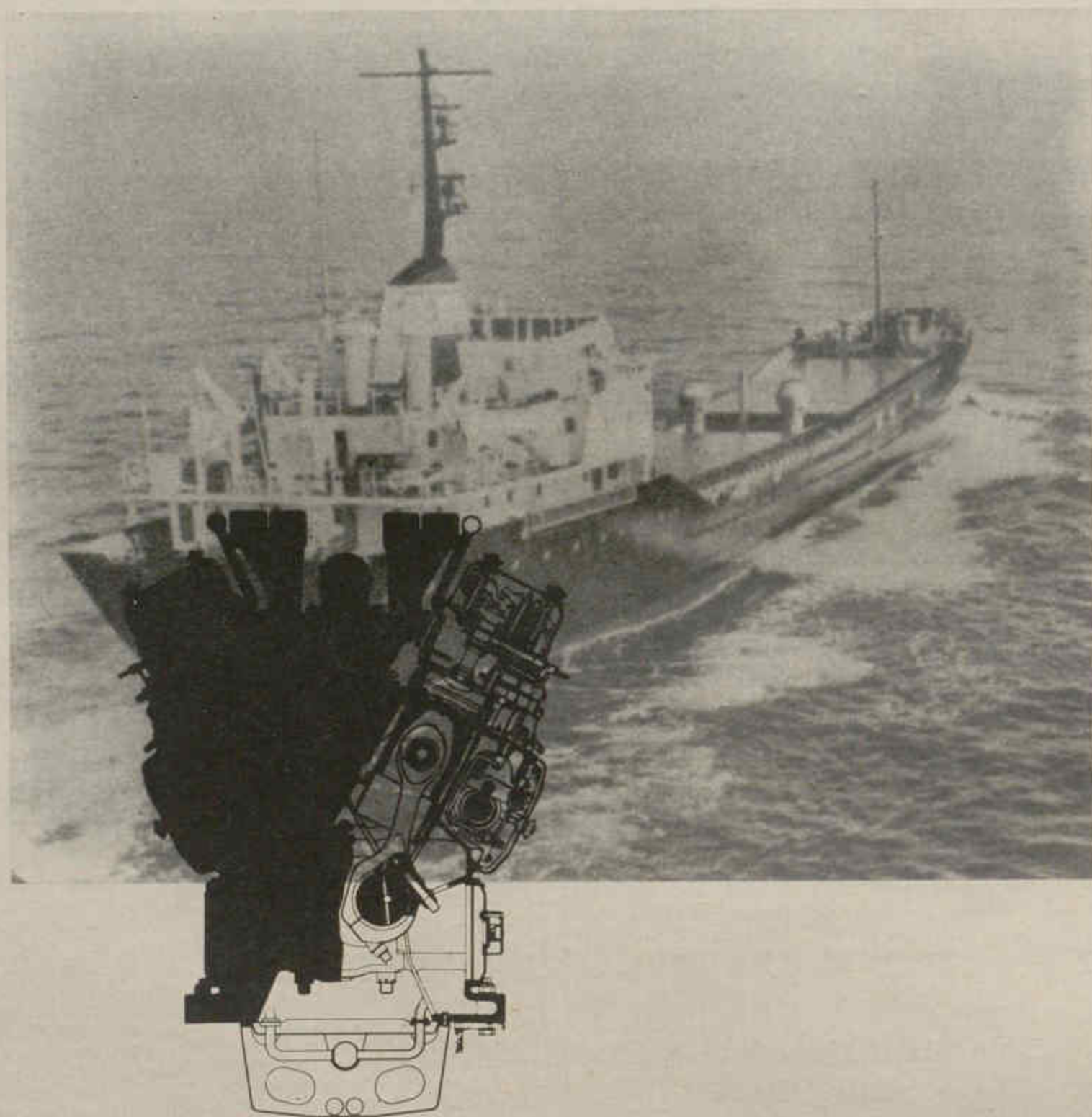
La gran actividad de los programas de inversiones ha permitido la entrada en explotación del dique seco de construcción, de la primera fase de la nueva factoría de Puerto Real y el término de reestructuración de factorías de equipos navales.

En cuanto al plan de expansión de la empresa, se encuentran en período de contratación las nuevas inversiones correspondientes a la factoría de Reinosa, al amparo de la acción concertada siderúrgica y que en síntesis comprende: un tren de laminación de chapa de aceros especiales (prevista para una producción de 150.000 toneladas de acero al año) y la consecuente modernización en los equipos de instalaciones, con el fin de potenciar las líneas de fabricación para alcanzar una capacidad de producción y transformación de acero del orden de las 400.000 toneladas/año.

Los fondos propios han experimentado un incremento de 770 millones de pesetas en el transcurso del ejercicio. El "cash flow" se sitúa en 1.637 millones de pesetas después de impuestos, con beneficios por un importe de 705 millones de pesetas y una tasa de amortización de 1.028 millones de pesetas.

MOTORES PROPULSORES

AESA-SULZER AS-25/30



potencias 1.000 a 4.000 bhp. a 750/1.000 rpm.



ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

DIRECCION COMERCIAL:
PADILLA, 17 - MADRID-6

Fabricados en FACTORIA de BILBAO

CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Fueron concedidas medallas al Mérito Social Marítimo

MADRID (Redacción).—Para tratar de diversos asuntos de su competencia, se reunió el pasado día 26 de junio, en Madrid, el Consejo General del Instituto Social de la Marina. El secretario general del organismo dio cuenta de las actividades desarrolladas por el Instituto Social de la Marina durante 1974. Se informó favorablemente por el Consejo la Memoria, cuentas y balance general del ejercicio económico correspondientes a 1974, y los de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo.

También se examinó la problemática actual del sector marítimo-pesquero, acordándose elaborar los oportunos estudios, en colaboración con los sindicatos nacionales de la Pesca y de la Marina Mercante sobre las medidas y soluciones a tomar ante la grave situación por los que atraviesan los sectores respectivos.

MEDALLAS AL MÉRITO SOCIAL MARÍTIMO

Asimismo se concedieron las siguientes medallas al Mérito Social Marítimo:

- Medalla de Oro: Don Licio de la Fuente y de la Fuente, ex ministro de Trabajo.
- Medallas de Plata: Don Pedro Gazoría Escánez, don Leandro Amunáiz Andonegui, don Angel M. Búa Marcote, don Fernando M. Pereda Aparicio, don Carmelo García Cabrera, don Antonio Escañuel Silva, don Leopoldo Trigo Durán, don Angel Fernández Fernández, don Miguel Oliver Massuti, don Rafael Díez Rivera (a título póstumo), don Jesús Lasheras Mercadal y don José Luis Vilar Hueso.
- Medallas de Bronce: Don Rafael Sellés Sellés, don Monserrate Vich Seguí, don Henry Cabanas, doctor don Claude Dubreuil, don José Valverde Nosagrega, don Manuel Rouco Caldeiro, don Manuel Portocarrero Pacheco, don Francisco Sanz Rodríguez, don Rodrigo Pacheco Lomba y don Felipe Ramis Ramis.

Todas estas medallas han sido concedidas por el Consejo General del Instituto Social de la Marina con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen y en atención a los méritos contraídos por los galardonados.

NEGOCIACIONES HISPANO-PORTUGUESAS SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

MADRID, 27.—Para delimitar la plataforma continental entre España y Portugal, se reunieron en Lisboa, los días 23 al 25 de junio, representantes de los Ministerios españoles de Asuntos Exteriores e Industria y autoridades portuguesas. La delimitación se realiza al Norte (costa gallega) y al Sur (Golfo de Cádiz).

Por parte española intervinieron en las conversaciones el director general de Cooperación Técnica Internacional, Enrique Larroque, así como los señores Pastor, Muñoz Seca y Martín Díaz. Presidía la Delegación portuguesa Fernando da Silva Marques.

Hasta el momento, España ha concluido acuerdos sobre delimitación de la plataforma continental con Italia, en el Mediterráneo, y con Francia, en el Golfo de Vizcaya.



DON ANTONIO CHOZAS, VICESECRETARIO GENERAL DEL MOVIMIENTO

Don Antonio Chozas Bermúdez ha sido nombrado vicesecretario general del Movimiento por el Jefe del Estado y a propuesta del ministro secretario general, don José Solís Ruiz.

El señor Chozas Bermúdez, que sustituye en el cargo a don Adolfo Suárez, desempeñaba en la actualidad la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo.

DATOS BIOGRÁFICOS

Don Antonio Chozas Bermúdez nació en Candeleda (Ávila) el 13 de octubre de 1922. Es licenciado en Derecho y Ciencias Económicas por la Universidad de Madrid y diplomado en Sociología por el Instituto de Estudios Políticos. En 1949 ingresó por oposición en la Inspección Técnica de Previsión Social, desarrollando sus actividades profesionales en el campo del mutualismo y la cooperación y en la asesoría de la Seguridad Social de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo. Desde 1952, también por oposición, ingresó en el Cuerpo Técnico de Secretarios Sindicales. Dentro de la Organización Sindical ha ocupado, entre otros, los cargos de jefe de sección de la Secretaría Nacional de Sindicatos (1956-57), jefe del Gabinete Técnico de la Inspección —Asesoría General de la OS— (1957-60), jefe de la Obra Sindical 18 de Julio (1960-62), vicesecretario nacional de Obras Sindicales (1962-64) e inspector-asesor general de la Organización Sindical (1964-69).

En 1969 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, cargo que ostentaba en la actualidad. Es consejero del ISM.

Ha sido procurador en Cortes desde 1960 y consejero nacional del Movimiento desde 1963. Es profesor de Organización y Acción Sindical en la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad Complutense y de Sindicalismo Español en la Escuela Diplomática.

NORMATIVA ACTUAL SOBRE LA PESCA DE ARRASTRE

Estas son algunas de las normas vigentes en materia de pesca de arrastre, y que han dado origen al problema planteado por parte de determinados sectores de nuestra flota pesquera.

Esta pesca se regula en la actualidad por la Orden 5.880 del Ministerio de Comercio, de 3 de marzo de 1975 ("Boletín Oficial del Estado" número 70, de 22 de marzo de 1975), que declara obligatorias para la pesca de arrastre las normas establecidas en el área sometida al Convenio de Pesquerías del Atlántico Nordeste.

Primera. Dimensiones de las mallas.

Ningún barco llevará a bordo o usará redes de arrastre, de cerco danesa o similar, que tenga en cualquier parte mallas de dimensiones menores a las mínimas que se especifican a continuación, según región y tipo de red... (c) Aguas situadas al Sur del paralelo 48° N y hasta el de 36° N Región III (que comprende la costa gallega). Red de cerco danesa o similar o de arrastre cuando esté hecha de hilo sencillo y no contenga Manila o sisal: 60 milímetros de anchura. Red de arrastre, cuando esté hecha de hilo doble y no contenga Manila o sisal: 65 milímetros. Red de arrastre, cuando esté hecha de Manila o sisal: 70 milímetros.

Tercera. Especies protegidas.

1. Los ejemplares de las especies a que se refiere esta norma que hayan sido capturadas en el área de la NEAFC, cuyo tamaño, medido del extremo del morro hasta el extremo de la aleta caudal sea menor de las dimensiones mínimas especificadas, según especie y región, serán considerados como de dimensiones antirreglamentarias, y, por lo tanto, no deberán ser retenidos a bordo de ningún barco, excepto si se hace con

el propósito de trasladarlos a otros bancos de pesca: en otro caso deberán ser devueltos inmediatamente al mar. (Esta norma comprende, para la merluza "Merluccius merluccius" la región gallega y el tamaño menor es de 30 centímetros).

Cuarta. Pesquerías mixtas.

1. A pesar de lo dispuesto en la norma primera, los barcos que se dediquen a la captura de las especies que a continuación se relacionan podrán llevar a bordo y utilizar redes con mallas menores a las expresadas en dicha norma: Caballa, lanzones..., faneca noruega..., eperlanos, anguillas, pez araña..., capelán..., bacalao polar..., paparda..., quisquillas, camarones, langostinos, cigalas, acedía (dentro de los límites que se especifican); jurel, excepto en la Región III (que, como ya se ha dicho, comprende la costa gallega); bacaladilla, también excepto en la Región III, y peces cupleidos, con las excepciones que también se especifican.

2. Cualquiera de las artes empleadas para la captura de las especies mencionadas en esta norma no podrá utilizarse con el propósito de pescar especies distintas.

3. Ningún barco de los que se dediquen a la captura de las especies a que se refiere esta norma utilizará, ni llevará a bordo artes cuyas mallas en el copo tengan unas dimensiones comprendidas entre los 50 milímetros y las especificadas...

4. Los buques de arrastre que se dediquen a la captura de las especies a que se refiere esta norma no podrán llevar en el mismo viaje a la zona de la Región III, limitada al Norte del paralelo 41-50° N y al Este por el meridiano 7-24.9 W.

a) Redes de las especificadas en la norma primera; b) redes para la captura de las especies mixtas a

que se refiere esta norma, a menos que una de las dos clases de redes mencionadas se hallen secas y estibadas bajo cubierta.

Novena. Inspección internacional. 4 (1). El capitán o patrón de un barco que se encuentre faenando en el área del Convenio facilitará que pueda abordarse al costado de su buque el bote del inspector cuando le icen desde el buque de inspección la señal apropiada del Código Internacional de Señales. Al barco que va a ser inspeccionado no se le pedirá que pare o maniobre cuando esté pescando, largando al aparejo o izándolo, pero colocará una escalera de gato y, en todo caso, observará las buenas normas marinerías para hacer practicable al grupo de inspección el abarloado al buque y subir a bordo tan pronto como sea posible.

ESPAÑA RECHAZA LAS CUOTAS A LA PESCA DEL BACALAO

MADRID, 27.—España no ha aceptado el reparto de cuotas de pesca del bacalao en las costas noruegas, según informa el Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

En la reunión celebrada en Londres recientemente por la Comisión para las pesquerías del Atlántico del Noroeste, España y Portugal no han aceptado las cuotas de capturas establecidas por dicha Comisión, ya que estas cuotas establecidas para el próximo año eran las mismas que las del presente. La Comisión Internacional, al no llegar a un acuerdo, sobre todo por los países más interesados, como son Noruega y la Unión Soviética, y por no prolongar más las sesiones, acordaron esta fórmula de establecer para 1976 las mismas cuotas que en 1975.

La delegación española presentó un memorándum, donde se hacían constar nuestras capturas anuales medias en la zona durante los últimos diez años, superiores a las 10.000 toneladas, frente a las 7.000 adjudicadas. Si bien este memorándum no fue aceptado, sí fue replicado por representantes de esta Comisión Internacional, aclarando que este Comité acepta valores estadísticos de capturas anuales y no datos de promedio. Se pidió a España que presentara oficialmente estos datos en la próxima reunión a celebrar en Madrid en el mes de noviembre próximo.

GRAVE SITUACION DE LA GRAN ALTURA

ALTURA, SUPERFICIE E INDUSTRIAS DERIVADAS TAMBIEN SE ENCUENTRAN EN ESTADO CRITICO

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—La problemática pesquera de la actual coyuntura ha sido examinada por la Junta Coordinadora de la Comisión de Pesca Marítima del Consejo Económico Social Sindical de Galicia (CESGA). Presidieron el secretario general del Consejo, Fausto Santamarina Rico, y el vicepresidente de la Comisión, Andrés Barros Dacosta. Asistieron los presidentes de las ponencias integradas en la misma.

Se ha dado cuenta de la finalización de la redacción de las ponencias de «Pesca de gran altura», «altura», de «superficie», «Industrias derivadas de la pesca» y «Plan marisquero», quedando pendientes de ligeras anotaciones las de «Investigación Pesquera» y «Salvamento de naufragos».

Entre los puntos tratados destacan «el análisis verificado en relación a la grave crisis que afecta al sector de pesca de gran altura, cuyas factorías, a no ser que se produzcan decisiones a adoptar con carácter de urgencia por parte del Gobierno, puede preverse desembocar en un amarre de la flota, con el subsiguiente problema social derivado. Tanto el desfase existente entre costes de explotación y congelación de precios de los productos, como el descenso continuado de capturas, debido a agotamiento de los bancos y prohibición de pesca en determinadas aguas, prohibición impuesta por los países ribereños, motivan una situación que puede llegar a ser, si no se adoptan las pertinentes medidas, irreversible».

Con igual detenimiento fue estudiada la situación de los sectores de pesca de altura y superficie, en los que inciden incrementos de los costes de explotación paralelos a los de la flota de gran altura, y a más de ello, y en lo que se refiere a la de litoral y a todos los problemas inherentes y ya tradicionales de tal flota, se muestra asimismo descenso de capturas. Lo que llevó a la Junta a plantear posibles soluciones al respecto, y que se someterán a detenido estudio.

Asimismo ha sido estudiada la situación de las industrias derivadas de la pesca, en grave situación, debido a la atonía del mercado de demanda, preconizándose, entre otras soluciones, el instar la puestas en práctica con carácter inmediato de instrumentos que agilizarán las exportaciones, así como recabar el desarrollo del Decreto de declaración preferente de la industria alimentaria, ya hace meses promulgado y sin posible aplicación por falta de tal desarrollo.

También se estudió el desenvolvimiento del plan marisquero, mostrando los asistentes su intensa preocupación en relación a la marcha del mismo, atribuible a circunstancias que fueron tratadas por la Junta.

CRONICAS NACIONALES

VIGO

DIFICULTADES EN LA FLOTA CONGELADORA

VIGO.—La situación por la que atraviesa la flota congeladora ha sido analizada en el transcurso de una reunión efectuada por la Agrupación Provincial de Barcos Congeladores, del Sindicato Provincial de Pesca de Pontevedra.

Se trató del desequilibrio económico del sector, los problemas ocasionados por los límites de las aguas jurisdiccionales (al respecto se señaló la conveniencia de establecer convenios bilaterales con varias naciones), los problemas fiscales, la financiación general de la empresa pesquera y la necesidad de un apoyo financiero basado en créditos y moratorias.

Al final de la reunión, el comandante militar de Marina de Vigo, Guillermo Díaz del Río, prometió ser portavoz de estas aspiraciones ante la Administración.

LOS INGRESOS NO ABSORBEN EL INCREMENTO DE GASTOS

VIGO.—El importe bruto del ingreso anual de la flota congeladora española, en el período 1970-1975, ha sufrido un aumento de un 2,30 por 100, lo que no resulta suficiente para absorber el incremento experimentado por los gastos de costes y explotación, según ha manifestado Víctor Moro Rodríguez, de Pescanova, en el transcurso de una reunión de la Asamblea General de la Agrupación de Empresarios de Barcos Congeladores de la provincia de Pontevedra, celebrada en la Casa Sindical de Vigo.

Esta exposición la hicieron suya los demás armadores asistentes a la reunión.

En la exposición de datos se señaló que en 1970 el buque medio producía aproximadamente 12 toneladas por día, con una rentabilidad estimada entre un 10 y un 25 por 100 del importe de las ventas, que suponían 55.600.000 pesetas por aplicación de precios máximos. En 1975, las capturas han decrecido en un 41,72 por 100, situándose en unas seis toneladas, y el conjunto de gastos de explotación ha sido, en relación a 1970, de un 70,67 por 100 superior, en el que inciden los aumentos registrados.

En la reunión se dijo que para colocar al sector en un mínimo de rentabilidad del 10 por 100 sobre el importe de las ventas sería necesario un aumento en los precios del producto no superior a un 40 por 100.

«BOUS» NO SALIERON A LA MAR

VIGO.—Unos diez «bous» de base en el puerto vigués de El Berbes no se hicieron hoy a la mar, y sus patrones iniciaron una serie de conversaciones para tratar de solucionar la problemática que les afecta.

El principal problema de este sector es el conflicto planteado por los buques que faenan a la volanta, arte de pesca formada por aparejos de grandes dimensiones, que irrumpen los trabajos de capturas de los «bous».

En la jornada de hoy los patrones de los «bous» que permanecen en puerto se entrevistaron con autoridades sindicales, y mañana proseguirán las conversaciones con las autoridades de Marina.



SE PUDO RESCATA





R EL «NAUCRATES»

UN VALIOSO BUQUE OCEANOGRÁFICO
FLETADO EN ESTE MISMO AÑO Y QUE EN-
CALLO EN LAS PROXIMIDADES DE MUROS

MUROS (La Coruña).—El buque oceanográfico español «Náucrates», del Instituto Español de Oceanografía, ha encallado en los bajos de Boneiro de Fora, a unos 150 metros de Esteiro-Muros.

En la tripulación no hubo ninguna novedad. El barco encalló en unas rocas. La tripulación está compuesta por doce hombres. A media noche, el barco se daba por perdido, ya que la escora que sufrió es de 90 grados.

De La Coruña salieron hacia aquel lugar personal de la Comandancia de Marina, así como técnicos de salvamento, con el fin de recuperar los aparatos e instrumental instalados a bordo, todo ello de gran valor.

El «Náucrates» había sido botado este año.

EL RESCATE

Aprovechando la pleamar, y con la ayuda de personal especializado de empresas de salvamento y el auxilio de las embarcaciones «Ameixenda» y «Pillar Dosil», ha sido rescatado el «Náucrates».

Las citadas embarcaciones llevaron al «Náucrates», casi completamente sumergido y una vez corregida la escora, a la playa de Esteiro, donde quedó varado, en espera de taponar provisionalmente un boquete de unos cuatro metros cuadrados que tiene en el costado de babor, para llevarle posteriormente a los astilleros de Freixo, donde será reparado.

Se procede a desmontar el delicado instrumental científico que el barco lleva a bordo, que posiblemente se halla afectado, por haber estado sumergido varias horas. Solamente el puente quedó libre de los efectos del agua salada.

Hasta el momento no se han evaluado los daños. En las fotografías se aprecian tres fases de las operaciones efectuadas para el rescate del buque oceanográfico.

TANQUES DE EXPERIMENTACION DE ARTES DE PESCA

VIGO (De nuestro corresponsal).—El Instituto de Oceanografía va a construir en esta ciudad el primer tanque de experimentación de artes de pesca de España, cuyo presupuesto se eleva a 45 millones de pesetas, y que será emplazado muy posiblemente en Samil.

El proyecto será elaborado con vistas a su inclusión en el IV Plan de Desarrollo, y será el segundo que se construya en Europa, pues ya existe uno en Francia, y el de Vigo es muy posible que sea una realidad antes del que se está estudiando para Inglaterra.

El tanque tendría la doble finalidad de servir para la investigación científica y como importante complemento didáctico para los profesionales de la pesca, en el que éstos tendrían ocasión de comprobar «in situ» el comportamiento de las artes de pesca en distintas circunstancias marítimas. Por otra parte, no se descarta la trascendental relación que esa instalación científico-pesquera pueda tener con la futura Escuela Técnica Superior de Pesca, que será construida en Vigo.

Aneja a esta instalación de que damos noticia, está prevista otra que posibilite lo que se viene denominando «psicología del pez» o aplicación práctica y a escala de comportamiento de poblaciones. Por otra parte, no se ha negado en círculos autorizados que las actuales dependencias del Instituto de Oceanografía en Vigo vayan a establecerse en un futuro en la proyectada construcción de Samil. ■ J. R.

DESAPARECE UN TRIPULANTE DEL «PLATA»

MARIN (Pontevedra).—El barco de cabotaje «Plata», con base en el puerto de Marín, ha entrado en éste sin uno de sus tripulantes, el segundo motorista, Inocencio Martínez Vecino, de cuarenta y siete años de edad, casado.

Desapareció el día 17, entre las 17,15 y las 18,15, cuando el barco estaba en plena travesía, a la altura de Lisboa. Se supone que debió subir a cubierta y se cayó por la borda. El mar estaba tranquilo en los momentos de su desaparición.

El barco hizo varias pasadas por el lugar donde pudo haber caído su tripulante al mar, sin hallarlo. Se ha dado cuenta de la desaparición a la autoridad de Marina.



EXCURSION DE PENSIONISTAS

Tuvo lugar una excursión de pensionistas del ISM, domiciliados en los puertos de Cilleros, Vivero y San Ciprián, los cuales recorrieron varias ciudades gallegas, (Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo), así como

diversas poblaciones de las Rías Bajas (El Grove, La Toja, Bueu, Gangas, Marín, etcétera). La excursión se desarrolló en un clima continuo de extraordinaria cordialidad y buen humor, que hizo que los tres días de duración se convirtieran en un recuerdo muy agradable y digno de volver a vivir por los cincuenta pensionistas que participaron.

LA CORUÑA

PROBLEMAS DE COMERCIALIZACION PARA EL MEJILLON GALLEGO

LA CORUÑA.—Desde el 8 de noviembre pasado hasta ahora, se han creado 129 bateas de mejillón, que incidirán negativamente en la comercialización del molusco, porque de las 200.000 toneladas que se tienen previstas como producción de la campaña 75-76, un gran tanto por ciento quedará sin vender en inmensos «stocks», ha declarado Miguel Porto Romero, director general de Somega (Sociedad Mejillonera de Galicia) en una rueda de prensa.

El señor Porto calificó de muy delicada la situación de los tres sectores económicos del mejillón, dado que la Administración —afirmó— no adopta las medidas protectoras necesarias a nivel nacional.

En el transcurso del acto, el director de Somega se refirió al desequilibrio existente entre la oferta y la demanda del mejillón, y dijo que uno de los causantes primordiales de este desfase es precisamente otro molusco: La chirla, que se importa de Italia.

«En el pasado año —subrayó el señor Porto Romero—, el valor de las chirlas importadas desde el país latino superó los 440 millones de pesetas, y de esta manera se le impide la salida al mercado del mejillón gallego, que encuentra dificultades a la hora de su comercialización».

Siguiendo con el tema de la importación del molusco de Italia, comentó el director general de Somega que mientras el mejillón tiene que pasar por una escrupulosa depuración —que hace subir el kilo de molusco en cuatro pesetas—, la chirla sólo necesita la carta de origen para comercializarse, sin exigirsele pasar por la depuradora.

«Los productores gallegos de mejillón —añadió más adelante Miguel Porto—, no sólo los agrupados en Somega, que representan el 95 por 100 de la totalidad, saben que su situación se hace comprometida, y mucho más al concederse continuamente nuevas instalaciones de viveros flotantes de mejillón, que, al situar mayor cantidad de producto en el mercado, puede llegar a hundir todo el sector».

Se refirió en otro momento de la rueda de prensa a la importancia del mejillón gallego, que —dijo— alcanza más de lo que pueda pensarse. En la actualidad, el 42 por 100 de la producción mundial de mejillón sale de Galicia, y son los moluscos gallegos los primeros en calidad. Afirmó al respecto: «Países europeos, como Francia, Holanda, Bélgica o Inglaterra fijan sus precios en función de la cotización en Galicia; sin embargo, de las 138.000 toneladas vendidas por los productores gallegos en la pasada campaña, sólo se logró exportar una cantidad que no llega al 20 por 100».

Finalmente, el señor Porto Romero hizo hincapié en el peligro que corren todos los implicados en este sector, con el que se relacionan cerca de 150.000 personas, entre productores, vendedores, trabajadores, conserveros e intermediarios.

SOLIDARIDAD CON LA VIGILANCIA DE LOS CALADEROS DE BAJURA

MUGIA (La Coruña).—Los patrones mayores de las Cofradías de Pescadores de Camariñas, Camelle y Mugia acordaron expresar su solidaridad a la autoridad de Marina por las medidas adoptadas por la misma en relación a la vigilancia ejercida como protección a los caladeros de bajura.

El acuerdo fue adoptado en el transcurso de una reunión celebrada en esta localidad, al final de la cual los participantes en la misma decidieron enviar un escrito al presidente del Sindicato Provincial de la Pesca.

En el escrito ponen de relieve la importancia de esta medida para beneficiar sensiblemente la riqueza pesquera.

La adopción de las citadas medidas motivó un paro de los patrones de las embarcaciones de arrastre de bajura del puerto coruñés, con lo que se solidarizaron los patrones de embarcaciones de otros puertos del litoral gallego.

HUBO PARO EN EL ARRASTRE

Desde el lunes 9 de junio y hasta el siguiente, 16, los barcos de arrastre de La Coruña, Marín y Vigo no salieron a la mar. Las causas hay que buscarlas en una legislación que, al parecer, resulta superada por los hechos. A grandes rasgos, los acontecimientos se produjeron de la siguiente manera:

Lunes 9 de junio: Comienza el paro en la flota coruñesa.

Martes 10: Se reúnen los armadores con los patrones de pesca. Las discusiones se centran, y así se lo exponen al delegado provincial de Sindicatos, en dos puntos fundamentales: La inflexibilidad, a tenor de los protagonistas, en la vigilancia del guardacostas «Salvora», dependiente de la Comandancia Militar de Marina de La Coruña, y la Ley que especifica que sólo podrá comercializarse el 10 por 100 de las especies protegidas y que sean capturadas con mallas de 40 milímetros. El delegado provincial de Sindicatos opina que habrá que respetar lo legislado: «No se puede cambiar la Ley de la noche a la mañana». En este mismo día se suman al paro los pesqueros de Marín, cuarenta en total, y Vigo, donde lo hacen seis. A ellos hay que añadir los 100 pesqueros coruñeses, que cuentan con unos 2.500 tripulantes en total. Las pérdidas diarias de tal postura se estiman en unos ocho millones de pesetas.

Jueves 12: Una representación de los armadores se reúne con el comandante militar de Marina, don Félix Basterreche del Carre. Se encuentra presente don Obdulio Fernández González, delegado provincial de Sindicatos. Los armadores exponen su postura, a lo que contesta el señor Basterreche aportando una serie de datos: «En realidad, hay dos problemas: uno, que es una cortina de humo (se refería a las quejas por la actuación del «Salvora»), y otro, real, la cuestión de las mallas. Desde que se promulgó la Ley, hace trece años, el 60 por 100 de los barcos son infractores de la misma». El comandante de Marina insistió en que su labor no era otra que la de vigilar el cumplimiento de la Ley, y que si ésta era limitada o insuficiente, los armadores deberían intentar cambiarla a través de los cauces establecidos.

Al día siguiente, viernes 13, se reúnen más de cincuenta patrones para estudiar la situación. Los barcos continúan sin salir a la mar. Se comienza a vislumbrar una solución: salir a la mar y nombrar una comisión para que trate, a través de la Organización Sindical, de modificar la reglamentación actual, sobre todo lo referente al porcentaje de pescado que se permite comercializar. Alegan que si el pescado ya está a bordo, no parece lógico volver a tirarlo al mar.

El lunes 16, todas las embarcaciones retornan al trabajo. Igual ocurre en Marín y Vigo. Se crea una comisión de patrones, que quedarán en tierra, al objeto de iniciar las conversaciones para modificar la normativa existente. Dicha comisión se formó con patrones de La Coruña, Marín, Santa Eugenia de Ribeira y Muros.

El total de las pérdidas se calcula en unos 60 millones de pesetas.

PRESIDIDO POR EL ALMIRANTE FONTAN

FIN DE CURSO EN EL COLEGIO CARMEN POLO DE FRANCO DE MOSTEIRON

LA CORUÑA.—En el colegio Carmen Polo de Franco del Instituto Social de la Marina, en La Coruña, se ha celebrado la Primera Comunión de siete alumnas y la clausura de curso. Los actos comenzaron con una Misa. A continuación hubo una visita a la exposición de labores y manualidades que a través del curso hicieron las alumnas. Luego se efectuó una demostración de gimnasia rítmica, deportiva, educativa moderna, actuación de la rondalla y breve demostración de un grupo de instrumentación.

A los citados actos asistieron el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobe; don José María Pujaide Jiménez, de la Diputación Provincial; presidente del Consejo Provincial del ISM, don Federico Novo; delegado provincial del ISM, don José Antonio Sánchez Riera; la inspectora de la zona, doña Elvira Brera y Oria; profesorado y familiares de las alumnas.

MANIFESTACION DE MARISCADORES

LA CORUÑA.—El establecimiento de «cotos» para marisquear en la ría del Pasaje, así como en otras rías gallegas, parece traer cola. Día a día se suceden las manifestaciones callejeras en apoyo del marisqueo libre para los poseedores del correspondiente carnet, como en anteriores campañas. La manifestación hasta ahora más espectacular ha sido la del pasado domingo en la ría del Pasaje, donde cerca de 400 mariscadores se manifestaron a lo largo de cinco horas, arrancando todas las estacas (200) que parcelaban las diversas zonas.

En cualquier caso, muchas de las estacas arrancadas el domingo volvían a estar en su lugar el lunes, siendo de nuevo arrancadas y amaneciendo ayer las diversas parcelas protegidas por alambradas de pinchos.

Por otra parte, un grupo de unas 200 mariscadoras coruñesas se ha concentrado ante la Delegación de Sindicatos para entregar un escrito, avalado por numerosas firmas, en el que, tras manifestar su desacuerdo con la actual Junta, piden que las elecciones de la Agrupación Sindical se produzcan sin dilaciones.

EL FERROL

CERRO LA PYSBE

EL FERROL DEL CAUDILLO, 19.—La factoría Pysbe, en la que últimamente venían trabajando 118 productores, ha suspendido hoy sus actividades.

La citada empresa recientemente había solicitado el cierre temporal por seis meses, como consecuencia de la grave crisis económica que viene padeciendo.

En fecha próxima, 500 toneladas de bacalao verde, de las 1.200 que se encuentran depositadas en los frigoríficos de la factoría Pysbe, serán exportadas a Brasil.

El resto del bacalao quedará temporalmente en los mencionados frigoríficos.

VIVERO

SE HUNDIO (NO HUBO VICTIMAS) UN BONITERO EN LAS AZORES

VIVERO (Lugo).—El pesquero «Catalina», de base en el puerto de Cillero-Vivero, se hundió cuando se encontraba faenando en la costera del bonito, a la altitud de 42 grados y longitud Oeste 18 grados de las

(Pasa a la pág. 15)



CLAUSURA DE CURSO

- Tomó posesión de su cargo el nuevo presidente del Consejo Provincial, señor Bertrand.
- Imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo a un jubilado.
- Presidió los actos el presidente del ISM, quien también visitó Avilés y Lastres

GIJÓN (De nuestro enviado especial).—Para presidir diversos actos, de indudable importancia para los trabajadores de la mar, ha permanecido en Asturias durante dos días el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, acompañado por el presidente del Crédito Social Pesquero, don Vicente Rodríguez Casado.

En primer lugar, en el salón de actos de la Escuela Náutico-Pesquera se celebró el acto de toma de posesión como presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, de don Ignacio Bertrand Bertrand, quien ha relevado en dicho cargo a don Juan Alvargonzález González, cesado a petición propia.

Tras la lectura del cese y nombramiento, los señores Bertrand y Alvargonzález pronunciaron sendas palabras sobre la importancia que para los trabajadores de la mar tienen los Consejos Provinciales del ISM y el espíritu de servicio que los que lo integran deben mantener. Insistió en este sentido el almirante Fontán cuando pronunció unas palabras de agradecimiento por la labor que había desarrollado el presidente saliente, y felicitó al entrante.

MEDALLA A UN JUBILADO

En el mismo escenario, y acompañando al señor Fontán, el presidente del Crédito Pesquero, comandante militar de Marina de Asturias, don Luis Berlin Camuñas; alcalde de Gijón, don Luis Cueto Felgueroso Granda; jefe del Servicio de Fomento Social del ISM, don Gregorio Ramos Charro, así como los presidentes



A la izquierda, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, durante las palabras que pronunció en el acto de clausura, que presidió. Abajo, imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo a don Laureano Rodríguez, y el señor Bertrand, presidente del Consejo Provincial del ISM, durante el juramento del cargo.

(Viene de la pág. 14)

Azores, según noticias recibidas en esta localidad. Los quince tripulantes del pesquero siniestrado pudieron salvarse y fueron recogidos por las tripulaciones de los también pesqueros «Santos Alonso» y «Mariscador».

El «Santa Catalina» fue construido en Foz hace seis años, tenía el casco de madera y lo patroneaba Antonio Lage Méndez, vecino de Cillero.

REGRESAN LOS NAUFRAGOS

Los tripulantes llegaron a Vivero a bordo del pesquero «Hermanos Alonso», de Cillero.

La tripulación del pesquero «Catalina» la integraban catorce hombres, que lograron salvarse después de haber permanecido más de dos horas en las balsas.

El «Catalina» tardó tres horas en hundirse, y su naufragio se produjo a consecuencia de una avería en los motores.

BILBAO

CONCLUIDO EL DIQUE PUNTA LUCERO DEL SUPERPUERTO

• EMPEZO (CON UN MES DE ADELANTO) LA COSTERA DEL BONITO.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Se encuentra prácticamente concluido el dique de Punta Lucero del superpuerto bilbaíno, a falta de labores de embellecimiento, pavimentación y últimos detalles. El dique —importantísima obra de ingeniería— tiene 2.450 metros de longitud, habiéndose empleado en la construcción de su «núcleo» más de nueve millones de toneladas métricas y otros tres millones más en la preparación de la escollera. El manto de bloques de hormigón exigió 341.000 metros cúbicos y la pavimentación sumará más de 20.000 metros cuadrados.

TREINTA PERIODISTAS EUROPEOS VISITAN EL SUPERPUERTO

Treinta periodistas europeos, representantes de diversas revistas especializadas en construcción y obras públicas, han visitado las obras del superpuerto de Bilbao. Su estancia en la capital vizcaína ha estado motivada por la reunión anual de Eurostructpress, organismo creado en 1965 con el fin de intercambiar noticias e informaciones técnicas relacionadas con la construcción y obras públicas. Los periodistas asistentes a las reuniones pertenecían a los siguientes países: República Federal Alemana, Suecia, Bélgica, Holanda, Gran Bretaña, Noruega, Italia, Finlandia, Irlanda, Francia y España.

OTRO PETROLERO A DESGUACE: ES EL NUMERO ONCE EN LO QUE VA DE AÑO

Ha entrado en el Abra bilbaíno para ser desguazado el petrolero liberiano «Ninfeo», de 19.717 toneladas de desplazamiento. Es propiedad de la Compañía Ninfeo (NAPA), de Monrovia, y fue construido en 1952.

El «Ninfeo» es el decimoprimer petrolero —en lo que va de año— que entra en el puerto de Bilbao para ser desguazado.

CIENTOS DE MUBLES Y JIBIAS MUERTAS POR LA CONTAMINACION

Un grupo de pescadores de Algorta (Vizcaya) y numerosos bañistas de la playa de Ereaga han sido testigos de la aparición de cientos de mubles y jibias muertas en aguas del puerto de Bilbao.

Aunque en un principio se creyó que el fenómeno se debía al tiempo tormentoso reinante durante los últimos días, parece ser que la causa real es la fuerte contaminación arrastrada por las aguas del Nervión.

El hecho ha causado alarma entre los padres de familia de Algorta, que temen pueda afectar de alguna forma la contaminación a los niños de corta edad que han empezado a hacer uso de dichas playas.

COSTERA DEL BONITO

Diez barcos pesqueros bermeanos han iniciado un mes antes de lo habitual la costera del bonito, en vista de los deficientes resultados económicos conseguidos por la campaña de la anchoa.

Los diez barcos han empezado a faenar por la zona de Azores, aunque, como es sabido, sigue siendo una incógnita el precio de venta del bonito, debido al enor-

(Pasa a la pág. 16)

EN LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA



entrante y saliente del Consejo Provincial y los delegados de Trabajo y del Instituto Social de la Marina, se procedió a continuación a la imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de bronce, a don Laureano Rodríguez, maquinista naval, hombre de una ejemplar vida laboral, de la que dimos cuenta en HOJA DEL MAR cuando tan merecidamente le fue otorgada esta medalla.

Una vez que el propio almirante Fontán impuso la medalla a don Laureano Rodríguez, éste pronunció unas emocionadas palabras de agradecimiento y tuvo un cariñoso recuerdo para los numerosos compañeros —en su mayoría fallecidos— con los que trabajó a lo largo de casi setenta años.

CLAUSURA DE CURSO 1974-1975

Se procedió a continuación a la clausura oficial del curso 1974-1975 de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera y Escuela de Náutica, de Gijón.

Pronunció la lección de clausura el conocido naviero asturiano don Claudio Fernández Junquera, en torno al tema «La guerra del petróleo y su repercusión en el comercio marítimo».

Comenzó el conferenciante analizando los orígenes y el desarrollo de las distintas guerras árabe-israelíes, para a continuación entrar en el análisis de la crisis petrolífera y las repercusiones que en el comercio marítimo del mundo occidental tiene.

Finalmente, a los números uno y dos de las promociones de alumnos se les entregó un diploma y un recuerdo de su estancia en estas aulas. Tras ello, el almirante Fontán declaró clausurado el curso 1974-1975.

VISITA A AVILES

Aprovechando su estancia en Asturias, el presidente del Instituto Social de la Marina giró una detenida visita a las instalaciones recientemente abiertas por el Instituto Social de la Marina en Avilés, con especial atención a las instalaciones para los trabajadores de la mar jubilados, así como las educativas. Posteriormente, el almirante Fontán recorrió las obras de la futura Casa del Mar de Avilés y comprobó personalmente el avanzado estado de las mismas.

EN LASTRES

También visitó el señor Fontán Lobé las nuevas instalaciones que para los trabajadores del mar de Lastres ha montado en dicha localidad el Instituto Social de la Marina. En un chalet de dos plantas se han montado distintos servicios de recreo y bienestar del marino y de asistencia sanitaria.

En resumen, las amplias jornadas de trabajo desarrolladas por el presidente del Instituto Social de la Marina han venido a ser un encuentro directo con los trabajadores de la mar asturianos, quienes le han dado una visión clara y directa de la problemática actual del hombre de la mar. ■ MAURO RODRIGUEZ.

me «stock» existente en las cámaras frigoríficas de las industrias conserveras, sobrantes de la anterior campaña.

CIENTOS DE KILOS DE FUEL-OIL, AL MAR

A consecuencia de un fallo técnico sufrido en el sistema de válvulas que regula el relleno de petróleo de los depósitos de Campsa en Santurce, se produjo en la mañana del pasado día 14 de junio un escape de fuel-oil que se deslizó por los desagües al mar.

Advertida la avería por los técnicos de servicio, no pudieron evitar que una cantidad importante de fuel-oil —al parecer, unos 1.500 kilos— cayera al puerto bilbaíno, dando lugar a una mancha negra que se fue extendiendo por la costa, alcanzando una longitud de kilómetro y medio, aproximadamente.

Conocido el suceso, la Comandancia de Marina ordenó que dos remolcadores lanzaran inmediatamente detergente, con el fin de atacar la mancha, realizando los trabajos técnicos especializados de Campsa en la lucha contra la contaminación. A última hora de la tarde de aquel mismo día, la mancha había quedado prácticamente eliminada. ■ ADOLFO ROLDAN.

TERMINO LA COSTERA DE LA ANCHOA

BILBAO, 3.—Está a punto de finalizar la costera de la anchoa, si bien varios pesqueros del Cantábrico la han dado ya por terminada y se dirigen hacia las islas Azores para comenzar la campaña del bonito.

La costera de la anchoa de este año en el Cantábrico ha sido calificada de positiva por los propios pescadores. El precio medio a que se ha venido cotizando en lonja ha oscilado entre las 23 y las 42 pesetas el kilo la capturada en mar abierto, y entre 50 y 80 pesetas el kilo las capturadas en el Abra de Bilbao.

JORNADAS TECNICAS INTERNACIONALES NAVALES Y MARITIMAS

Los días 25, 26 y 27 de junio se han celebrado en Bilbao, con toda brillantez, las I Jornadas Técnicas Internacionales Navales y Marítimas, coincidiendo con la Feria Internacional de la Industria Naval y Siderometalúrgica, que ha tenido lugar desde el 23 al 29 del mismo mes.

Los actos de estas Jornadas han estado presididos por don Enrique Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante.

Las Jornadas se han desarrollado así: El día 25 tuvo lugar el acto inaugural, en el salón de actos de la Feria Internacional, con la conferencia de don José Benito Parga, presidente de la Asociación Nacional de Ingenieros Navales, que disertó sobre «La situación naval, en la encrucijada». A continuación intervino mister Michael Tapper, director del Departamento de Ventas y Compras de la Lambert Brothers, de Londres, y mister Jorgen Jahre, de la Intertanko's Chairman, de Noruega. Por la tarde se realizaron visitas al puerto, superpuerto y diversos astilleros bilbaínos, manteniéndose diversas reuniones y entrevistas.

El día 26 intervinieron los siguientes conferenciantes: Don Luis Lomo, director técnico de la Naviera Aznar, que habló sobre «Proyecto, evolución y futuro de los ferries»; mister Ali Khasawbeh, director de la Kuwait Oil Tanker Company, sobre el «Futuro de los petroleros en el mundo árabe», y mister Sorensen, sobre el tema «Offshore». Por la tarde prosiguieron las reuniones y visitas de trabajo.

El día 27, la primera conferencia corrió a cargo de mister Pirier d'Ange d'Orsay, delegado general del Comité Central de los Armadores de Francia, que habló sobre «La coyuntura marítima y las consecuencias de la crisis de energía sobre el transporte marítimo»; la segunda, a cargo de mister Nordstroem, sobre el tema «Desarrollo reciente de la política internacional naviera», y finalmente, mister Albert May, sobre «Los efectos probables del aumento de las regulaciones internacionales en los navieros y cargadores». Durante las Jornadas, para facilitar el entendimiento a todos los asistentes, había traducción simultánea en cuatro idiomas: castellano, alemán, francés e inglés. ■ A. R.

SE AGRAVA LA SITUACION DE LOS BACALADEROS

SAN SEBASTIAN.—La crisis pesquera que se viene iniciando con mayor o menor insistencia, puede tocar fondo en cualquier momento en el sector bacaladero. Mañana regresan al puerto de Pasajes dos parejas bacaladeras, con 800 y 650 toneladas cada una, sin haber agotado ninguna de ellas el cupo de las mil toneladas autorizadas. En una reciente reunión de los promotores bacaladeros se patentizó que el paro podría generalizarse en un plazo relativamente breve, ya que las tripulaciones, que participaban en un margen de beneficios sobre las ventas de las capturas, no creen rentable permanecer siete meses en la mar sin obtener la debida compensación.

Hay que reseñar que durante el último año, el precio del bacalao ha disminuido en algunas especies en más del 35 por ciento, sin que ello haya repercutido en las ventas al consumidor. Por otro lado, las masivas importaciones procedentes de Noruega, Dinamarca e Islandia, y el cierre de los mercados a los que tradi-

cionalmente se canalizaban nuestras exportaciones —Portugal, Puerto Rico, Brasil— han hecho incrementar alarmantemente los «stocks» en los secaderos, lo cual ha contribuido a anular la capacidad financiera, tanto de ellos como de los armadores.

De proseguir el paro, afectaría a unas doscien-

tas cincuenta familias que dependen de las empresas que trabajan en el mar en estas capturas; además, este hecho ocasionaría notoriamente una crisis en el sector de pesca en fresco, como consecuencia de canalizarse hacia ella barcos que antes se dedicaban al bacalao.

Este hecho se le patentizó al ministro de Relaciones Sindicales en su reciente visita a la capital donostiarra. A los problemas ya tradicionales del sector bacaladero se han unido últimamente los derivados de la disminución de las tasas compensatorias por las importaciones sufridas. Es más: las cinco peticiones elevadas reiteradamente a la Ad-

ministración para salvar la crisis —concesión de un crédito de 750 millones de pesetas, realización de publicidad, desgravación fiscal a las exportaciones, tasas compensatorias a las importaciones, etcétera— sólo han sido atendidas parcialmente.

Hoy por hoy, con los problemas iniciados, se asegura que para devolver su capacidad de movimiento al sector es poco menos que imprescindible la concesión de unas ayudas a fondo perdido, como ya ha otorgado un Gobierno como el francés. En cualquier caso, la verdadera dimensión de la crisis se pondrá de manifiesto con motivo de la próxima costera del bonito.



PALAMOS

NUEVA UNIDAD PESQUERA

Construida en los astilleros Xufre de Mataró, la «Perla III» se ha incorporado a la flota pesquera de arrastre palamosense. Es propiedad del armador Antonio Figueras, toda una vida dedicada al mar. La «Perla III» va equipada con dos motores de 425 HP. cada uno, con un utillaje electrónico modernísimo, pudiéndose dirigir todas las operaciones desde el puente con sólo apretar el botón correspondiente. Con su desplazamiento de 100 toneladas, es una de las más grandes, y su precio es entre los 20-22 millones de pesetas. Será la número 46 existente en la flota de arrastre

de Palamós, número importante para esta población de la Costa Brava. ■ Foto: CIFRA GRAFICA.

BARCELONA

MUELLE PRINCEPE DE ESPAÑA

MADRID, 21.—A 512.416.023 pesetas se eleva el presupuesto de las obras de terminación del muelle Príncipe de España, de Barcelona, que se han adjudicado definitivamente, según la resolución de la Junta del Puerto de Barcelona, que aparece en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de junio.

Continúa «CRONICAS NACIONALES» en pág. 43 y siguientes

FERIA DEL CAMPO

Los Príncipes de España, en el pabellón de la Liga Naval

Llegada de los Príncipes de España
al «stand» del Instituto Social de la Marina,
instalado en el pabellón de la Liga Naval.

Allí les fue explicada la labor
que lleva a cabo el organismo
en favor de los trabajadores del mar.



EL DIA DEL MAR, UN HOMENAJE DEL CAMPO AL MUNDO MARITIMO

MADRID (Redacción).—Por primera vez, y en la feliz coincidencia de su veinticinco aniversario, la Feria Internacional del Campo ha rendido un cariñoso homenaje a la mar y a los hombres que de ella hacen su vida, de España. Fue el pasado día 14 de junio —el anterior a la clausura del certamen—, que se festejó en la Feria como el Día del Mar. Para tal acontecimiento la Liga Naval Española había preparado un amplio programa de actos —como fue-tes «llamadas a la conciencia marítima del país», que posteriormente se vieron recortados, en señal de duelo, por el trágico fallecimiento dos días antes del ministro secretario general del Movimiento, don Fernando Herrero Tejedor.

cipes la labor que el ISM realiza para los trabajadores del mar en España y en el extranjero, y mayormente las casas del mar, con los servicios que albergan. Momentos antes le fue entregado a la Princesa Sofía un ejemplar de HOJA DEL MAR, en cuya portada figura una fotografía suya vistiendo el típico traje andaluz, obtenida durante su visita a la provincia marítima de Cádiz.

EL PREGON

Como complemento a los actos señalados, durante toda la jornada fueron proyectadas en el salón de cine de la

Feria películas marítimas; la banda del Ministerio de Marina recorrió el recinto ferial interpretando música marinera, y por la unidad megafónica del Comisariado se lanzaron al aire canciones que hablaban de la mar y una serie de «slogans» clarificadores de la necesidad —por su geografía y su historia— de que España lleve su mirada más allá de la costa.

Es de destacar también que el Día del Mar en la Feria Internacional del Campo tuvo su pregon. Lo pronunció don Tomás Ordóñez Mateo, primer vicepresidente de la Liga Naval Española.

A última hora de la tarde fue ofrecido por el almirante Martel, como presiden-

te de la Liga, un vino de honor a todos los participantes en los distintos actos celebrados durante el día. Con ello, y la posterior arriada de la bandera, se dio por finalizada una jornada que unió a las satisfacciones ya señaladas el hecho de abrir un camino a la futura Feria del Mar, de Madrid, presentida y deseada por muchos de los allí presentes: «Nuestra mar y nuestros barcos también son España». ■ M. R.

«SALVE MARINERA»

Comenzó la jornada con la izada de la bandera de la Liga en el mástil de honor de la Feria, para continuar posteriormente con la celebración de la Santa Misa, que se vio acompañada por la banda y coro del Ministerio de Marina. En la homilía, el oficiante resaltó para los hombres de «tierra adentro» las virtudes humanas y el duro bregar de los trabajadores del mar. Culminaron los actos religiosos con el canto de la tradicional «Salve Marinera», por el coro y los marineros allí presentes. Tras ello quedó el pabellón abierto a los visitantes, que, como anteriores días, acudieron en gran número a contemplar esta muestra de realidades marítimas.

A mediodía, y con asistencia del subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, los oficiales de la Marina Mercante se reunieron en un almuerzo de hermandad para festejar la jornada y su reciente equiparación con el nivel universitario, aprobada por el Consejo de Ministros.

VISITA DE LOS PRINCIPES

A primeras horas de la tarde de este Día de la Mar, acudieron al pabellón de la Liga Naval sus Altezas Reales los Príncipes de España. A su llegada fueron cumplimentados por el almirante Amador Franco y el presidente de la Liga, almirante Martel Ciniegra.

Don Juan Carlos y doña Sofía visitaron las distintas salas del pabellón, en las que se exhibían distintas facetas relacionadas con el mar, y concretamente las realizaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, Instituto Social de la Marina, Sindicato de la Pesca, Cruz Roja del Mar y los proyectos de futuro de la Liga Naval.

En el «stand» del Instituto Social de la Marina les fue explicada a los Prin-

Pronunciado por don Tomás Ordóñez Mateo

UN PREGON PARA EL DIA DEL MAR

Excelentísimos señores, señoras y señores:

La mar es ruta bien conocida para España. Desde siempre, nuestras gentes han surcado las aguas llevando el espíritu y la civilización a lejanos continentes. Y en ellos dejamos lo mejor que podíamos entregarles: religión, lengua y cultura. La mar, pues, forma parte irrevocable de nuestro destino.

La trascendente función del mar en la vida española ha quedado bien determinada en las páginas de la Historia. Tras el paréntesis decadente de las singladuras de finales del pasado siglo y las primeras décadas del XX, nuestras naves de guerra, mercantes y pesqueras, proclaman con su presencia en los abiertos escenarios marítimos la reconquista espiritual y material de horizontes mundiales.

Es indudable que España ha sentido siempre una intensa palpación marinera, y las vocaciones de la mar están prendidas, en cien formas distintas, en el sentimiento de muchos compatriotas. Despertar la afición por los temas marítimos, hacer sentir a todos la importancia del mar en el quehacer nacional, promover ante la opinión y poderes públicos los intereses marítimos de España, aunar con esfuerzos positivos una participación auténtica y eficaz en esta tarea, mentalizar marítimamente a todos los españoles, son, en síntesis, funciones y propósitos de la Liga Naval y forma parte esencial de su ineludible misión.

La Liga Naval Española es una asociación, declarada «de utilidad pública», fundada legalmente al amparo de las leyes vigentes, el 11 de octubre de 1969, que constituye una sola unidad social, no adscrita a ningún otro organismo o institución, con los fines sociales que le atribuyen sus estatutos y sin competencias funcionales.

En lo económico, en lo social, en lo deportivo, en lo político, el mar significa, hoy más que ayer, un conjunto importante de posibilidades de futuro que han sido desarrolladas en muy pequeña proporción. La fortaleza de los hombres, el acrecentamiento de los puestos de trabajo, la grandeza y la independencia de la nación solicitan una

creciente y redoblada atención a los temas marítimos. Potenciar este haz de oportunidades y hacerlas realidad es urgente y necesario. Porque tenemos conciencia de lo que demanda el reto conjunto que, acerca del mar, nos lanzan la historia, la geografía, la ambición presente y el bien futuro, debemos unir nuestra voluntad y esfuerzo en esta empresa común.

Gentes de mar; gentes de tierra adentro; jóvenes y adultos, todos tienen un puesto en la Liga Naval Española para entenderse mejor en el común afán, interés y vocación por cuanto al mar se refiere. No para descansar en la contemplación de lo que otros hicieron o de lo ya logrado, sino para promover, ordenada y constantemente, una acción sobre los diversos sectores de la sociedad española, la opinión pública y los organismos oficiales que sirva al propósito de urgir y respaldar la tarea de España en el vasto ambiente de lo marítimo.

Gracias al apoyo decidido de la Organización Sindical, la cesión desinteresada de la Cámara Oficial Sindical Agraria de La Coruña del pabellón que dicha entidad tiene en esta Feria del Campo, y al especial interés demostrado por el comisario general de la Feria, don Diego Aparicio, hemos podido convertir en realidad una de nuestras ya viejas aspiraciones: la de presentar en Madrid una «muestra del mar». Se trata, simple y llanamente, de una modesta «miniferia» demostrativa de lo que el día de mañana pueda ser algo más amplio e importante.

No puede ser desconocido para todos ustedes el triste motivo que ha impedido, en parte, la participación de la Organización Juvenil en este Día del Mar, como ya teníamos programado, pero aún con el dolor que ello significa para todos, no hemos querido, ni podido, alterar el programa de actos de esta Feria Internacional del Campo, y confiamos en que reconociendo esta especial circunstancia, sabrán perdonarnos la alteración de aquella iniciativa, que un día nada lejano, convertiremos en realidad gracias a la decidida y franca colaboración y ayuda del señor comisario.

Gracias, muchas gracias.



LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA TIENE UN OBJETIVO

ACERCAR LA MAR A LAS TIERRAS DE ESPAÑA

Finalizaba el año 1898. Eran los tiempos en que se habían desprendido del carcomido tronco nacional las últimas ramas que nos quedaban en ultramar. Allí dejábamos la huella imborrable del esfuerzo: idioma, sangre, religión, cultura. ¡Cuatro siglos de común Historia!... Como aquello tuvo en gran parte color y calor españoles, no sorprendió el desgarrón, porque venía de su misma voz y era la misma España la que vencía y el mismo empeño el que empujaba. España reñía con ella misma en justa protesta contra su desgaste y agotamiento. ¿Que hubo lágrimas? Tenía que haberlas, porque en disputas familiares lo primero que estallan son los ojos.

Pero todo esto, y mucho más, no querían entenderlo los grupúsculos agitadores políticos que afirmaban que la hegemonía española declinaba, por lo que la ocasión era propicia al aprovechamiento. Había que encontrar una víctima propiciatoria para cargar sobre sus espaldas culpas ajenas. Y, en repugnante maridaje, liberaloides de turno y masones de casa y de fuera, emprendieron con la sinuosidad acostumbrada una ofensiva difamatoria contra nuestra Marina, tergiversando la realidad de los hechos y manipulándolos a sus fines. No les importaba que el mundo entero reconociera de antemano que aquellos barcos —cuyos restos contemplamos entristecidos tantas veces en la costa santiaguera cubana— iban destinados a un sacrificio cierto. No contaba que los hombres que los tripulaban, con una conciencia clara de sus deberes para con la Patria, antepusieran su honor a su vida. Como tampoco admitían con legítimo orgullo de españoles que la heroica gesta, tan cuajada de sacrificios ejemplares, fuese admirada universalmente y respetada por los propios enemigos. No, lo importante para ellos, el único objetivo, era desacreditar a la Marina y, de paso, desacostumbrar a los españoles a que continuasen sintiendo muy adentro las cosas de la mar, logrando así la falta de afición o de afecto por todo lo marítimo.

Ante maniobra tan clara y negativa no había lugar a interrogantes. El villipendio de nuestra Marina no podía continuar. Ya había hombres decididos a barrer con los traidores y sus campañas de descrédito. Y así, el día 9 de junio del año 1900 el teniente de Navío don Adolfo Navarrete, después que su idea navegara por aguas turbulentas, convocó a una reunión en el Ateneo de Madrid a relevantes personalidades. Presidió el acto el capitán general de la Armada, almirante don Carlos Valcárcel. El gigante Navarrete no quería, no aspiraba a más que a aunar a todos los defensores de lo que entonces se denominaba «la causa marítima». Aquella llamada fue la chispa que encendió el entusiasmo de los que tenían clara visión de nuestro destino marítimo. Y de allí salió el acuerdo de crear la Liga Marítima Española. La que se constituyó legalmente el 16 de noviembre del mismo año, siendo elegido presidente don Antonio Maura y secretario general el propio Navarrete.

Es indudable que la Liga Marítima produjo repercusiones sociales y políticas muy importantes en la vida nacional. Y no podía ser de otro modo si se tiene en cuenta que llegó a contar con cerca de 20.000 miembros. Abierta a todos los españoles, sin

distinción de clases sociales y políticas, contribuyó a vivificar el espíritu marítimo en el pueblo español. No obstante los obstáculos e incomprensiones que encontró en su ruta, supo crecerse ante la adversidad con una perseverancia y entrega total a las actividades marítimas durante treinta y seis años.

El advenimiento de la Segunda República produjo en ella perniciosos equívocos. Y sin intuir acusación o crítica alguna, lo cierto es que padeció de una falta de imaginación, o pereza mental, para aportar nuevos y ambiciosos proyectos. Sin que cayera en un estado gaseoso. Y aunque la política no le había salpicado ni tenía que asumir responsabilidad de ningún género, su secretario general fue asesinado durante nuestra guerra. Por lo que la Liga Marítima quedó perdida en el tiempo. Pero en los hogares donde hasta los rincones hueían a salitre de siglos se continuaba pensando en la Liga, porque nuestros antepasados nos enseñaron a quererla y admirarla desde la cuna.

Fue el Día de la Hispanidad de 1968 cuando un puñado de hombres que sintiendo una devoción honda y despierta por la mar y sus cosas, con clara visión de lo que ella significa para la vida española, lanzaron una convocatoria para crear la Liga Naval, sin ánimo de resucitar nada. Mas, a pesar de tan noble propósito, en esto hay que reconocer que suele ocurrir lo que casi siempre sucede cuando se convoca a un homenaje en olor de multitud para enaltecer a determinada persona: que no todos los firmantes asisten al acto. No obstante, la Liga Naval quedó constituida un año más tarde. Y, aunque también abierta a todos los españoles, comenzó a andar como todo lo que nace: dando bandazos. Se partía de muy poco. Y desde luego, sin medios económicos ni subvenciones oficiales como aquellas que percibía la Marítima.

Sus fines sociales eran, y son, transparentes: «Promover ante la opinión y poderes públicos la presencia de la mar en la vida nacional y los intereses marítimos de España, aunando los esfuerzos y el impulso de todos sus integrantes». Se trata, pues, de una asociación de carácter independiente que constituye una sola unidad social, no adscrita a ningún otro organismo o institución, sin competencias funcionales, que no es apéndice de nadie y que ha venido defendiendo permanentemente con seriedad y firmeza lo que le atribuyen sus estatutos. Mas también es evidente que la Liga Naval se ha visto reducida y costreñida hasta límites verdaderamente angustiosos por pobreza de medios. Por lo que sus singladuras no fueron nada fáciles, a veces ignoradas.



Pero ahora un golpe de timón ha llevado a la presidencia de la Liga a un hombre en quien se puede cifrar la esperanza. Un hombre de iniciativas útiles que él hizo andar entre melifluos cantos de sirena: Ignacio Martel Viniegra. El almirante, con esa inquietud juvenil que le abrasa el pecho, está dando con hechos, con resultados fecundos y tangibles, viabilidad a un sugestivo programa de actividades con un quehacer ilusionado de cara a la mar, animado por el inquebrantable y nobilísimo afán de elevar la Liga Naval a la plataforma que le corresponde. No está solo en el empeño ni en la tarea; en el puente de mando le acompañan otro puñado de hombres con conceptos renovadores, en línea de acción, que también sienten hondamente la trascendental función de la mar en la vida española, dispuestos a revitalizar al máximo las actividades sociales de la Liga con espíritu de urgente realismo.

Acaso para lograr buena cosecha en un cercano futuro sea necesaria una gran dosis de generosidad por parte de quienes deben apoyar y facilitar sin reserva alguna la alta misión de la Liga Naval. Porque una entidad que afirme y defienda en permanente vigilia los valores espirituales, históricos, culturales y tradicionales marítimos; que aporte proyectos, ideas e iniciativas, en objetivos concretos que beneficien o puedan beneficiar a todo lo que directa o indirectamente esté relacionado con la mar; que sea un instrumento vivo, palpante, una institución de sugestivas tareas a la que —con los ojos cada día más abiertos— ninguna de las justas aspiraciones marítimas le son ajenas, creemos de buena fe que bien se merece ayudas y protecciones. Mas no con gestos esporádicos, sin madurez suficiente, que la cosa no es juego para adolescentes mentales, sino con aportaciones reales y efectivas. Sin quedarnos en la simple epidermis. Porque, digámoslo con precisión dialéctica, quíerese o no se quiera, ahora y siempre, aunque haya que corregir rumbos, España tiene que vivir cara a la mar. Lo contrario no es vivir. ■ SERGIO CIFUENTES.

CASA DELGADO
BIENVENIDO
DELGADO
MUÑOZ



Mayorista de pescados y mariscos
Ventas en comisión y cuenta propia

MERCADO CENTRAL: Puesto 33
Teléfono: 265 26 48 y 265 31 09

OFICINA: Cava de San Miguel, 8, 4.ª dcha.
Teléfono: 266 46 94

PARTICULAR: Teléfono: 465 24 93
APARTADO DE CORREOS 16.115
MADRID

EFFECTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

F L O T A

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

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

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



DIA DEL MAR

Varios momentos de la visita de los Príncipes de España, don Juan Carlos y doña Sofía, al pabellón de la Liga Naval. A la entrada al mismo fue entregado a la Princesa un ejemplar de la edición de mayo de «Hoja del Mar», cuya portada le había sido dedicada en aquella ocasión como recuerdo de una visita que efectuó a Cádiz en fecha anterior. Los Príncipes recorrieron detenidamente todos los «stands», y en el del Instituto Social de la Marina se interesaron por la labor que lleva a cabo el organismo. Allí fueron atendidos por los encargados del «stand», la señorita Charo Sánchez Harguindey y don Mauro Rodríguez, a quienes se sumó el presidente de la UOMM, don Emilio Ruiz Catarineu, quien tuvo frases de elogio para la acción social que realiza el ISM.



UNA EXPLORACION EN LOS ARRECIFES DE LA GRAN BARRERA

LOS pilotos australianos de la pintoresca región de Queensland se han especializado en series de vuelos de ida y vuelta, que permiten a los pasajeros admirar en una vista panorámica uno de los espectáculos naturales más asombroso: el arrecife de la Gran Barrera.

La vista que ofrece desde el aire el arrecife deja sin aliento, con esa extraordinaria formación coralífica que se extiende alrededor de 80.000 millas cuadradas, que ha necesitado treinta millones de años para desarrollarse.

Científicos marinos han dedicado su vida entera a estudiar las extraordinarias actividades de los pólipos coralíferos, animales marinos que se protegen a sí mismos con una capa exterior de cal, y cuyas tumbas han construido un gigantesco bajío en el océano, en la costa Nordeste de Australia.

Las condiciones climatológicas de la costa de Queensland, que raramente baja de 15° de temperatura, son ideales para el crecimiento de los corales, y así más de 300 variedades de todas las formas y tamaños florecen en enormes colonias, que se extienden 250 millas, formando un arco irregular Nueva Guinea hasta el Norte de Brisbane.

En la actualidad esta formación coralífera, la más grande del mundo, no puede verse como una masa uniforme, es un laberinto intrincado, porciones del cual se hallan sumergidas hasta 3.000 pies, otras sobresalen en la superficie durante las mareas bajas y otras se hallan permanentemente por encima del agua, las islas de coral cubiertas de fina vegetación.

El arrecife, con más de cinco millas de ancho, se halla a diez millas de la costa en su parte más próxima y a 150 millas en la más alejada. Pasada la barrera exterior del arrecife, el océano alcanza profundidades muy grandes.

El mar alrededor del arrecife tiene unas coloraciones que van del más profundo azul marino al más pálido turquesa, formando panoramas que podrían tomarse por pinturas surrealistas. En algunas zonas con marea baja el arrecife

(Pasa a la pág. 26)

Texto: EVELYN DE WOLFE NADEL
Fotos: LEONARD NADEL



MILLONES DE

En estas páginas, vistas aéreas del arrecife australiano de la Gran Barrera, que es la más grande formación coralífera de la Tierra. Se extiende alrededor de 1.250 millas, desde Nueva Guinea al Norte de Brisbane. En ocasiones, desde el aire, recuerda pinturas surrealistas. La coloración del mar va desde los más profundos azules al turquesa más pálido, según sean las mareas. El arrecife se forma con los esqueletos de pequeños animales marinos, conocidos por corales, que han necesitado millones de años para llegar a formar este gigantesco bajío en el océano. Se encuentra el arrecife a diez millas de la costa en su parte más cercana y a ciento cincuenta en la más alejada.



AÑOS DE VIDA

Pueden apreciarse en la fotografía grande una vista panorámica de la isla Green, situada a medio camino entre los bordes Norte y Sur del arrecife y a 18 millas del puerto australiano de Cairns. Es un paraíso tropical que se recorre en sólo media hora de automóvil. Su punto más alto está a cuatro metros sobre el nivel del mar. Constituye una atracción turística pero no cuenta con alojamientos más que para cincuenta personas. A la derecha, dos californianos, Edward Tuttle y la geóloga Helen, exploran el arrecife de coral de la isla Green. Su atuendo es el que exige el terreno: zapatos de tenis, ropa larga (mejor pantalones), sombrero, un palo puntiagudo.





EL CORAL, LA ESTRELLA, EL TREPANG...

Sobre estas líneas, el coral "cuerno de ciervo". ● Arriba, de izquierda a derecha: La estrella de mar azul celeste, que se encuentra por centenares en el arrecife. Posee pequeñas ventosas en su parte inferior, que llenan su cuerpo de agua y le permiten moverse o coger algún objeto. ● En la foto de su derecha: el coral blando, en marea baja. ● En la página 23, arriba, a la derecha, ese mismo coral blando, que se extiende por encima del llamado "cuerno de ciervo", y sobresale en la superficie cuando hay marea baja. Lo muestra Ed Tuttle. ● En las fotos de en medio, en la página 22, un detalle del coral "cuerno de ciervo", y en la página 23, el curioso "coral-cerebro". ● A la derecha de estas líneas, turistas disfrutan de la contemplación de corales vivos a través del fondo de cristal practicado en un bote. ● Debajo de esa foto, el "beche-de-mer" o "trepang", criatura marina que se incluye en el grupo de los pepinos de mar. Puede expulsar sus intestinos para confundir a los enemigos, regenerando de inmediato otros nuevos en su interior. Es el trepang un alimento muy codiciado en la cocina china. ● A la derecha, foto vertical entre páginas, un primer plano de la estrella llamada "almohadilla de alfileres". ● En la página 23, abajo a la derecha, nudibranquio invertebrado que constituye una de las especies más antiguas del mundo y habita las aguas del arrecife. En el momento que capta la instantánea está efectuando el desove.







Molusco-araña, una especie muy vivaz en el arrecife, que mira al observador con ojos brillantes. Pocas conchas pueden igualar la belleza del colorido albaricoque que tiene en su interior este molusco, muy buscado por los exploradores de la zona. Hay, sin embargo, una ley que prohíbe terminantemente capturarlo.

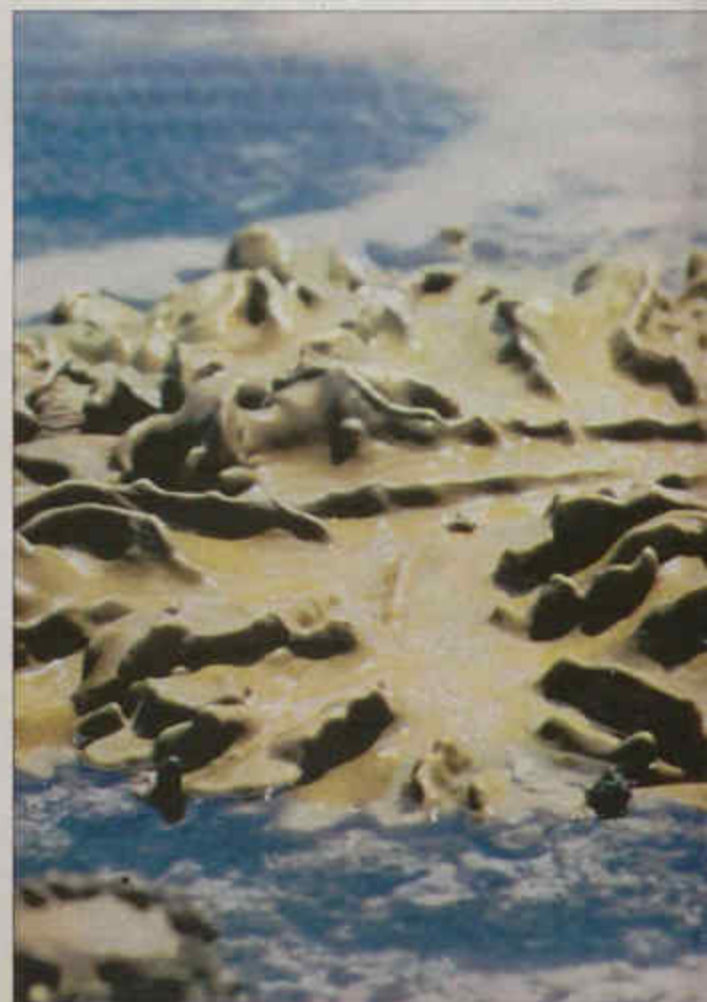
EN EL ARRECIFE AUSTRALIANO



Las anémonas marinas son celentéreos, al igual que las medusas y los corales. De apariencia vistosisima, generalmente habitan en colonias formando un "macizo floral", adheridas al suelo oceánico. Esta fue fotografiada en el arrecife.



En esta fotografía y en la siguiente, coral blando.



El coral blando es abundantísimo en el arrecife australiano de la Gran Barrera. Aflora en las mareas bajas, pero si éstas son duraderas es fácil que se destruya por los efectos del sol. Adquieren formas caprichosas y coloraciones suaves, que son un reto para el profesional de la fotografía, dada la dificultad de captar sus delicados matices.



Corales fuertes, con los pólipos extendidos, que se conservan en el museo marino de la isla de Green. A su alrededor, dardos de pez-damisela.



Una anémona marina solitaria extiende sus tentáculos en espera de la víctima. Aguas de la isla de Green.

EN LOS ARRECIFES DE LA GRAN BARRERA

(Viene de la pág. 20)

forma dibujos abstractos en colores amarillos y marrones. Por todas partes se asemeja a un sari de seda iridiscente, con maravillosos pliegues, o aparece como un pastel gigantesco cubierto de hielo verde y adornado con trozos de chocolate. En algunos lugares emerge en la superficie de esta compleja masa una estrecha isla de coral, rodeada por una franja de arena blanca, surgiendo fuera del agua una isla de este paraíso tropical.

Surgiendo de las profundidades oceánicas en su borde exterior, esta gigantesca muralla de coral forma una barrera ante el océano Pacífico, produciendo más de 600 islas. La mayoría de estas islas permanecen deshabitadas, y son santuarios naturales de una flora y fauna poco usual. Otras islas se han convertido en lugares turísticos, a donde llegan los viajeros para admirar las maravillas de este arrecife de la Gran Barrera, provenientes de todas las partes del mundo.

Las islas más conocidas son Hayman, South Molle, Bedarra, Brampton, Lindeman, Happy Bay y Palm Bay, en el grupo de las islas Whitsunday; en el extremo Sur, las islas Heron y Quoin, y en el Norte, las islas Dunk, Orpheus, Magnetic y Green. De todas ellas, sólo las islas Heron y Green son auténticamente coralíferas.

La isla Green, que fue la que visitamos, se encuentra idealmente situada, a medio camino entre los extremos Norte y Sur del arrecife, y también a medio camino entre el borde exterior del arrecife y el puerto tropical de Cairns. La isla ofrece quizá los más completos sistemas de exploración del arrecife, tanto mediante la recogida de especímenes en las mareas bajas como la utilización de botes con fondo de cristal para examinar los corales en aguas más profundas, e incluso mediante el examen de las especies exhibidas en el museo marino de la isla.

Una de las mayores atracciones es un observatorio submarino, situado en el lecho natural del mar entre los corales vivos, cuyas veintidós ventanas o claraboyas proporcionan una fascinante visión de ese mundo viviente que continuamente se renueva, y en el que el hombre no podría sobrevivir.

Desde ese observatorio pueden examinarse veinticuatro tipos de coral viviente a muy poca distancia. Sus colores varían desde los azules más pálidos hasta los amarillos, rosas, rojos y verdes.

El coral vivo es una de las cosas más interesantes de observar, con sus suaves movimientos acompasados a la corriente, cuando sus finos pólipos se dedican a recoger el microscópico plancton que les sirve de alimento. Como contraste, pueden verse los movimientos de la ostra gigante, que atrapa su alimento haciendo sifón con sus conchas abiertas. Este molusco, tal como se encuentra en el arrecife de la Gran Barrera, es el más grande que se ha encontrado en los océanos de la Tierra. Puede llegar a alcanzar un tamaño de 1,20 metros de diámetro y pesar hasta 250 kilos.

Desde otras ventanillas el paisaje nos recuerda un jardín multicolor de Inglaterra. Las anémonas, con aspecto de flores, se encuentran en gran cantidad en estas aguas tropicales. Pese a su aspecto delicado, sus gráciles ten-

táculos están equipados con unos dardos venenosos que son mortales para todos los peces, con excepción del pez-anémón.

La isla Green está considerada parque nacional, con lo que está gravemente penalizada la destrucción de los corales, moluscos, la flora y la fauna, y ello ha permitido que pueda conservarse como un verdadero paraíso tropical.

La isla puede recorrerse en media hora, por caminos que atraviesan una floresta de variados árboles: palmeras, bambúes, higueras. Poca cosa más existe en esta pequeña isla, aparte del museo marino, un teatro, un laboratorio científico, un restaurante y chalets para cincuenta invitados.

Un residente veterano de la isla es el famoso naturalista, autor y fotógrafo submarino Noel Monkman, que vino al arrecife hace treinta y ocho años. Con Kitty, su mujer, han montado un laboratorio científico en la isla Green con el fin de recoger datos sobre las primeras etapas de estas criaturas marinas y su posterior desarrollo. Monkman, socio de la Real Sociedad Microscópica y miembro del Consejo de Investigación de la International Film Society, está actualmente trabajando en un importante estudio sobre los diátomos o «hierba de los mares», el alimento microscópico primario suministrado por los mares.

Monkman nos sugirió una zona particular del arrecife que podíamos explorar durante la marea baja. Esto resultó ser la parte más interesante de nuestra estancia en la isla Green.

Una buena idea para los no iniciados es la de seguir a otros investigadores ya experimentados. Lo hicimos así, gracias a un encuentro afortunado con Edward E. Tuttle y su mujer, Helen, geólogos de Pasadena, que parecían conocer exactamente lo que buscaban, lo que no había que tocar y los sitios por donde había que ir en el mar durante el breve intervalo de una marea baja.

Para el matrimonio Tuttle, viajeros por todo el mundo en busca de cosas poco usuales, el arrecife de la Gran Barrera les ofrecía una interesante experiencia. Habían planeado su viaje cuidadosamente y habían leído todo lo que podían sobre ello.

Ed Tuttle, graduado en física, nos explicaba la importancia del horario cuando se visita el arrecife: «La cuestión de las mareas tiene una importancia fundamental. Se trata de una cuestión de atracción gravitacional. Tanto la Luna como el Sol ejercen atracción sobre la Tierra, y sus más obvios efectos recaen sobre el movimiento de los mares. Cuando el Sol y la Luna a la vez ejercen su atracción en la misma dirección, tendremos movimientos de mareas de gran importancia, que crean las mejores condiciones para la exploración del arrecife».

«Antes de salir de California —añadió Ed— consultamos a los expertos del Servicio Costero y Geodésico de Estados Unidos, quienes, estudiando sus tablas de mareas, nos señalaron los días y horas en que habría condiciones óptimas para la exploración del arrecife».

El matrimonio Tuttle llevaba el vestido apropiado para estas exploraciones: sombrero, pantalones largos, zapatos de tenis y guantes. Llevaban también tenazas y picos. Los vimos caminar por el arrecife hasta más allá de una milla de la costa durante la breve



Una anémón marina ondea sus tentáculos en la corriente de las aguas del arrecife de la Gran Barrera, en Australia. En sus extremos hay dardos venenosos.

hora de marea muy baja, cruzando canales y esquivando cuidadosamente los canales más profundos, por donde deambulaban lentamente los tiburones y las rayas venenosas.

Con toda la información obtenida de los libros y el profundo conocimiento de Helen Tuttle sobre los animales invertebrados que obtuvo en sus estudios de geología y paleontología, el matrimonio Tuttle pudo hacer algunos descubrimientos que habrían pasado inadvertidos al ojo más vigilante.

Entre lo que encontraron había un animal marino peligroso, el crustáceo cónico, que nos advirtieron no había que tocar, a pesar de su apariencia totalmente inofensiva, pues parecía una simple concha brillante. Todos estos crustáceos son venenosos, pues tienen un dardo letal retráctil dentro de la concha, con el que arponean a sus víctimas.

El molusco araña, una especie muy vivaz, que puede darse la vuelta a sí mismo y que tiene ojos muy brillantes. Pocas conchas pueden igualarse a la rica coloración albaricoque que tiene el interior de sus conchas.

Las estrellas de mar se encuentran en muchos colores. Las de color rojo son menos frecuentes en el arrecife, pero las de color azul brillante se encuentran por centenares. Al darles la vuelta con el palo se aprecian unas pequeñas ventosas en la parte inferior de las estrellas, que les sirven para moverse.

El matrimonio Tuttle se quedó ligeramente estremeado cuando tropezaron

con la estrella de mar conocida por corona de espinas, una especie de extraño aspecto que tiene fama de ser la mayor destructora de los arrecifes de corales, y que constituye un continuo dolor de cabeza para los promotores turísticos del arrecife de la Gran Barrera de Queensland. Esta especie se está comiendo actualmente los corales de la Gran Barrera, y se halla principalmente localizada en los alrededores de la isla Green. Un único submarinista trabajando durante los últimos meses consiguió capturar más de 15.000 estrellas de esta especie.

Entre las numerosas variedades de corales que existen en el arrecife hay un curioso grupo de animales conocidos como pepinos de mar. Dentro de ese grupo existe el trepang o beche-de-mer, que siempre ha sido un alimento muy apreciado en la cocina china, y que desarrolla un curioso sistema de defensa cuando se le toca. Cuando se le ataca, el trepang suelta un pequeño chorro de líquido opalescente blanco-azulado, que sale por la parte posterior de su cuerpo. Si se le sigue molestando, expulsa entonces una parte o todos sus órganos internos, y entonces, con la misma facilidad, vuelve a generarlos en su interior.

El tiempo para explorar el arrecife es siempre muy breve, ya que la marea alta empieza rápidamente y obliga al explorador a retroceder, pero las diferentes experiencias que se obtienen de una visita al arrecife de la Gran Barrera proporcionan una experiencia inolvidable para jóvenes y viejos.

DECLARACIONES
A «HOJA DEL MAR»
DE DON JOAQUÍN
FERNÁNDEZ,
PRESIDENTE
DEL SINDICATO
NACIONAL
DE LA MARINA
MERCANTE



«NOS DEBEMOS AL CIENTO POR CIENTO A LOS
MARINOS ESPAÑOLES QUE NAVEGAN EN BAR-
COS ESPAÑOLES».

«EL MARINO ESPAÑOL NO GANA TAN POCO
COMO SE DICE, PUEDE DISFRUTAR DE SETEN-
TA Y CINCO DÍAS DE VACACIONES ANUALES
Y NUESTRA FLOTA MERCANTE ES UNA DE LAS
MÁS MODERNAS DEL MUNDO».

«QUE EL MARINO SE ACERQUE MÁS AL SINDICATO»

El marino mercante tiene planteados problemas, naturalmente similares, de un lado, a los de todo profesional; de otro, los específicos de su actividad. De los problemas del marino mercante se ha hablado mucho. Hay cuatro cuestiones capitales, o que al menos son las que más circulan: sueldos, antigüedad de nuestra flota, vacaciones, ausencias.

Nadie mejor que el propio presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández, para que nos hable de estos temas. Se los planteamos, anticipándole que no oímos hablar mucho de este Sindicato habitualmente.

—Así es. Hemos salido poco a la calle, como quien dice, y soy consciente de que hemos de hacernos oír y de que la opinión pública sepa que existimos, conozca nuestras actividades. Quizá el defecto lo sea de origen, a causa de la raíz del Sindicato, que tuvo una etapa forzosamente oscura por su dependencia del Sindicato de Transportes. Luego, cuando se independizó, ya pasó a tener una transcendencia y una personalidad, y en su seno se han hecho cosas importantes, lo cual puedo decir sin rubor alguno, pues no se realizaron bajo mi mandato, sino durante el de mi antecesor.

Don Joaquín Fernández —inquieto, continuamente pasea de un lado a otro del despacho, agudo, con unos reflejos increíbles para la réplica— nos dice que el Sindicato de la Marina Mercante va a hacer un balance completo sobre la labor llevada a cabo y lo dará a conocer por todos los medios de comunicación.

—Pero no ahora, a efectos de que no parezca un acto electoral. No quiero mezclar una cosa con otra. De manera que cuando las elecciones sindicales hayan concluido, saldremos a la luz pública, y muchos se van a ver sorprendidos por la cantidad de cosas que se han hecho.

Y ya entramos en materia, en la que es la razón de ser del Sindicato: el marino mercante. El señor Fernández distingue tres clases de marinos:

—Sí, hay que distinguir. Primero están los marinos españoles que navegan en barcos españoles, a los que nos debemos en un cien por cien. El Sindicato que presido lo es de marinos en activo, y dentro de ellos, primordialmente de los que navegan en nuestros buques. Luego están los marinos españoles que navegan en barcos extranjeros, a los que, naturalmente, estamos dispuestos a integrar en nuestro ámbito, como ocurre con la Seguridad Social, y a quienes no tenemos inconveniente en asesorar y apoyaremos y guiaremos cuando decidan venir a embarcarse en nuestra flota. Y en tercer lugar están los marinos, titulados o que han ejercido la profesión, pero que ya no la ejercen. Estos son los más peligrosos, por su demagogia, por sus críticas negativas —ya se sabe que es más fácil criticarlo todo que ser objetivo y reconocer las cosas positivas que se han hecho— y a su vez son los que menos representan a la profesión, puesto que no la ejercen. Es curioso, pero éstos son los más exigentes a la hora de las reivindicaciones de todo tipo y en definitiva los que interfieren toda labor y protagonizan campañas destructivas.

Pero abordemos los problemas concretos. Hemos oído decir —de eso se quejan muchos profesionales de la mar—, que el marino mercante gana poco, que se enrola en buques extranjeros porque la flota española es vieja y sin condiciones, que las vacaciones son escasas, que la ausencia del hogar es insostenible.

Don Joaquín Fernández tiene algo que matizar al respecto:

—Vayamos por partes: los marinos españoles no ganan tan poco como dicen por ahí. Naturalmente, nadie gana lo suficiente y todos aspiramos a mayores ingresos porque estamos inmersos en una sociedad de consumo que acelera nuestras necesidades. El marino mercante no es distinto, es un hombre como los demás, y también se ve afectado, naturalmente, por esta circunstancia. Pero de ahí a que gane poco media un abismo. El marino mercante que navega en buques españoles gana un salario

digno. En muchos casos, especialmente interesante, por no decir cuantioso. Por ejemplo, hay capitanes que están entre las ochenta y las noventa mil pesetas, y los terceros oficiales, en algunos tráficos, entre las cuarenta y cinco y las cincuenta mil pesetas.

En cuanto a la antigüedad de la flota, el señor Fernández es tajante:

—Tenemos una de las flotas más modernas del mundo. Así, como suena. Como es obvio, sí, quedan algunos buques viejos —pocos— que se están desgastando, pero, ¡ojol!, porque esto puede plantear el problema de falta de puestos de trabajo, como ya está ocurriendo en Portugal, donde los marinos se han dirigido al Gobierno pidiendo que no se desgasten buques, ya que en otro caso muchos se quedarían en desempleo.

Acercas de los escasos días de vacaciones también tiene que dar un mentís el presidente:

—Este es el caso: un marino, si así lo desea, y sin más que acogerse a lo que previene la ordenanza vigente, puede tener setenta y cinco días de vacaciones al año. Le bastará con acoplar los domingos, en proporción de día y medio que le corresponden por cada domingo trabajado, a las vacaciones anuales. A muchos —y aquí entra el caso particular de cada cual— ocurre que no les conviene por lo que antes decía: cada vez hay mayores obligaciones, dignamos familiares; se desea mejorar la posición social, se busca el confort en el hogar, y entonces son bastantes los que prefieren percibir un sobresueldo que disfrutar de esos setenta y cinco días de que le hablaba. En resumen, también hay pluriempleo en la mar.

Y la ausencia:

—Sí, en unos casos; no, en otros. Si un marino va en tráfico-tramp por Japón-Australia, pongo por caso, naturalmente que se hará notar la ausencia, también los que hacen la línea golfo Peralco-Cartagena, pero no hay la misma ausencia en quienes hacen cabotaje Avilés-Bilbao, o Ceuta-Algeciras, señalando como ejemplo. En esto de la ausencia, del alejamiento del hogar, hay que

estudiar cada caso en particular, pues todos son distintos, matizar. Siempre partiendo de la base de que se supone en el marino una vocación; se supone, asimismo, que por el hecho de emprender y terminar esta carrera es consecuente con sus obligaciones y principalmente con la naturaleza de las mismas, que consiste en navegar.

Ahora bien, señor Fernández: ¿son muchos los marinos españoles que se embarcan en buques extranjeros? Si así es, ¿por qué?

—Son muchos, sí, porque en España aún quedan bastantes y buenas vocaciones marineras, y entonces un trabajador prefiere enrolarse en un barco, donde es mejor el «modus vivendi» y apreciable la categoría profesional y social que se adquiere, que emigrar a una explotación agrícola foránea —por ejemplo— o a desempeñar tareas en cierto modo penosas lejos de nuestras fronteras.

—Pero, ¿se gana más en buques extranjeros que en españoles?

—Sí y no. Entendámonos: sueldo a sueldo, quizá sea superior el que pagan en el extranjero. Pero esto es pan para hoy y hambre para mañana. Porque, en cambio, no hay Seguridad Social, no hay consolidación en el trabajo con vistas al futuro. Y así ocurre que marinos, que se enrolaron en buques de otras banderas porque midieron el sueldo que aquí y allá se les ofrecía en el día, luego tienen que lamentarse, se ven en el desamparo, sufren de una vez la necesidad y el arrepentimiento.

Don Joaquín Fernández insiste en que divulguemos su deseo: el marino mercante debe conocer mejor su Sindicato, cuyas puertas están abiertas de par en par y a toda hora para asesorarle en cuanto precise; debe haber una corriente continua, de relación intensa, entre Sindicato y sindicato.

—Ellos deben venir a nosotros y nosotros a ellos, claro. Pero creo que aún es más necesario que los marinos vengán a nosotros, porque ellos navegan mientras que la sede del Sindicato de la Marina Mercante está físicamente a la espera, anclada en su domicilio madrileño de Juan Bravo, seis. ■



FRUCASA

CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES
ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^a
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)

noticias

PIDE UN PROCURADOR

DOS MESES DE VACACIONES PAGADAS PARA TRABAJADORES DEL MAR

MADRID.—Que se conceda a todos los trabajadores del mar dos meses de vacaciones después de cinco meses de embarque, con todo el salario que percibe el tripulante estando a bordo, y que este derecho quede regulado en la Ordenanza Laboral de los Trabajadores de la Mar, es el fundamento del ruego elevado al Gobierno por el procurador Manuel María Escudero Rueda, que apareció publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Españolas» del 13 de junio.

Para justificar su ruego, el señor Escudero Rueda alude a la dureza del trabajo de los trabajadores de la mar, a las prolongadas separaciones de sus familias y a las incomodidades y peligros de la vida en el mar, así como a que en otros países extranjeros se viene haciendo de este modo.

EN VALENCIA

DELEGACION DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

Se ha constituido en Valencia la Delegación de Oficiales de la Marina Mercante, adscrita a la U.O.M.M. Su domicilio social está situado en la calle Salamanca, 51, 4.º-A, lo que comunicamos a nuestros lectores, y muy especialmente a los oficiales de la Marina Mercante.

FINAVES

FUSION DE DOS NAVIERAS

MADRID.—Desde el pasado día 1 de abril las agencias marítimas Naves y Fletamentos, S. A., y Naves y Líneas, S. A., se han convertido en una única empresa, bajo el nombre de Finaves, S. A.

POR EL BANCO DEL MISMO NOMBRE

CREADA LA COMPAÑIA NAVIERA DEL NOROESTE, S. A.

MADRID.—La Compañía Naviera del Noroeste, S. A., ha sido constituida en Madrid, con un capital social de 540 millones de pesetas y promovida por el Banco del Noroeste, que ha suscrito y desembolsado la totalidad de las acciones.

La flota de la nueva naviera estará compuesta por tres «bul karriers» porta-contenedores.

El primero de los buques, de 30.000 toneladas de peso muerto y 192 metros de eslora, ha emprendido su primera singladura con destino a Canadá, Estados Unidos, Golfo de México, Argentina y Brasil. Las otras dos unidades se encuentran en avanzada fase de construcción y su botadura está prevista para este mismo año.

EL SEÑOR FERNANDEZ SORDO, MIEMBRO DE HONOR DE LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA

MADRID.—El ministro de Relaciones Sindicales, Alejandro Fernández Sordo, ha sido nombrado miembro de honor de la Liga Naval Española, por acuerdo tomado en la asamblea general de la Liga, celebrado en su pabellón de la Feria del Campo bajo la presidencia de su titular, almirante Martel Viniegra.

En el nombramiento se reconoce que gracias a la decisión y entusiasmo del señor Fernández Sordo ha podido realizarse una gran aspiración de la Liga Naval, que era que en la Feria del Campo formase también en primera línea la mar.



El administrador general de los territorios de las islas de Saint-Pierre et Miquelon acudió a recibir al aeropuerto al secretario general del ISM y acompañantes. Con ellos, el doctor Alarcos.

● LE ACOMPAÑARON EN EL VIAJE EL VICESECRETARIO GENERAL Y EL JEFE DE INFORMACION Y PUBLICACIONES DEL ORGANISMO.

● Y EN SAINT JOHN'S, EL PRIMER SECRETARIO DE LA EMBAJADA DE ESPAÑA EN CANADA, DON JULIO L. JACOISTE, QUIEN SE TRASLADO EXPRESAMENTE A ESTA CIUDAD CON MOTIVO DE LA VISITA.

EL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITO SAINT-PIERRE Y SAINT JOHN'S

Durante los días 16 al 21 del pasado mes de junio visitó Terranova el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego. Le acompañaron en el viaje el vicesecretario general del organismo, don Gerardo Harguindey Banet, y el jefe del Gabinete de Información y Publicaciones y director de «Hoja del Mar», don Joaquín Vidal Vizcarro.

La visita del señor Cortés tuvo la finalidad de inspeccionar las instalaciones del Instituto Social de la Marina en aquella área pesquera de la flota española del bacalao y establecer contactos con las tripulaciones y con las autoridades de la provincia canadiense de Terranova y del territorio autónomo francés de Saint-Pierre et Miquelon.

El 16 de junio, procedente de Madrid, vía Montreal-Sidney, llegaban a Saint-Pierre el secretario general y acompañantes. Les recibieron en el aeropuerto el administrador general del territorio, en nombre del gobernador, que se encontraba ausente de la isla; vicescánsul de España, M. Dagort; médico del Instituto destacado en Saint-Pierre, doctor Alarcos, y representantes de la colonia española.

Directamente desde el aeropuerto se trasladaron a RTV Saint-Pierre, donde se estaba celebrando la habitual emisión radiada para la flota bacaladera. Se dio entonces la noticia de la llegada del

señor Cortés, quien a continuación leyó una alocución de saludo dirigida a las tripulaciones, dándoles cuenta de los motivos de su visita y exponiéndoles los propósitos de mejoras sociales que tiene el organismo en beneficio de los trabajadores del mar.

En la tarde del mismo día 16, el secretario y vicesecretario general del ISM tuvieron un amplio cambio de impresiones con el doctor Alarcos y visitaron detenidamente el dispensario español. A continuación se trasladaron al club Stella Maris, donde fueron recibidos por el padre Raimundo, recorrieron las instalaciones del centro y departieron am-

pliamente con tripulantes cuyos barcos se encontraban de arribada en el puerto.

El día 17 don Juan de Dios Cortés y acompañantes hicieron una visita de cortesía al director del hospital de Saint-Pierre, muchas de cuyas instalaciones son utilizadas para tratamiento de los tripulantes españoles. Tras una nueva permanencia en el dispensario español, donde estudiaron asuntos de índole interna, se trasladaron al cementerio de la isla, acompañados por el vicescánsul de España y miembros de la colonia española. Allí el padre Raimundo rezó una oración por el alma de nuestros marinos muertos en Terranova y se de-

positó una corona de flores en la tumba del que fue mecánico jefe de un buque de Pysbe, don José Torrecilla Avecia, fallecido a la edad de treinta y ocho años el 8 de marzo de 1929, y que es el primer tripulante que fue enterrado en aquel cementerio, o al menos de entre los que se tiene noticia.

Todos los presentes se dirigieron a continuación al puerto, donde embarcaron en una falúa y navegaron hasta alta mar, donde, conjuntamente por los señores Cortés y Dagort, fue ofrendada una corona de flores a los tripulantes desaparecidos en aquellas aguas. Seguidamente, y ya de regreso, se leyó comunitariamente, en alta voz, la oración por el marino de Terranova. Fueron aquellos unos minutos de emoción intensa.

Ya en tierra, continuó el programa de trabajo, con las diversas visitas a autoridades del territorio, todas las cuales fueron cordialísimas. Las representaciones saintpierresas hicieron saber al se-

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

ñor Cortés que es una satisfacción para todos los habitantes de las islas la presencia de las tripulaciones españolas, cuyo comportamiento es ejemplar, y que han sabido granjearse el afecto profundo de los naturales del país. El señor Cortés agradeció las deferencias que se tienen para con los españoles, presentes desde hace siglos en el área de Terranova.

La primera de las visitas fue al administrador general del territorio, en el despacho del gobernador, a quien representaba, al cual se obsequió con un libro sobre arte español. Especialmente afectiva fue la entrevista con el obispo del territorio, monseñor Maurer, cuya labor de asistencia espiritual a nuestros marinos es eficaz y reconocida, y la lleva a cabo desde el momento mismo en que se hizo cargo del obispado, hace ya once años. Seguidamente, el señor Cortés y acompañantes visitaron al director de la radio costera, cuyas instalaciones y servicios les fueron explicados con detalle, y RTV Saint-Pierre, que colabora con los españoles al ceder dos espacios semanales de una hora para sendas emisiones radiadas en español dirigidas a la flota, las cuales realizan el padre Raimundo, Mari Sol —encargada del bar del Stella Maris— y el doctor Alarcos, en lo que concierne a la información médica. Cerrando el turno de visitas, tuvieron una reunión de trabajo con el presidente de la Cámara de Comercio de Saint-Pierre, para estudiar el momento presente y posibilidades de futuro en relación con la actividad pesquera de los españoles en aquella zona.

Uno de los momentos culminantes de la estancia en Saint-Pierre del señor Cortés fue la visita a la pareja bacaladera «Amelia Meirama»-«Julio Molina», de La Coruña, que se encontraba atracada en puerto. La totalidad de ambas dotaciones recibieron a los visitantes con evidentes muestras de afecto, y a continuación tuvieron una reunión informal, pero altamente positiva, porque se pusieron sobre el tapete algunos de los temas más candentes que tiene planteados en la actualidad la flota.

En el comedor del barco, sentados en torno de la mesa, el capitán, patrón de pesca, maquinista-jefe, algunos miembros de la tripulación, señores Cortés, Harguindey y Vidal, doctor Alarcos y el consignatario señor Lourido, se habló de la cuantía de la pesca, área de veda,

(Pasa a la pág. 32)

EN UNA PAREJA BACALADERA

Al final de la visita que los representantes del Instituto Social de la Marina hicieron a la pareja bacaladera de La Coruña, «Amelia Meirama»-«Julio Molina», posaron para «Hoja del Mar» con los tripulantes que se encontraban a bordo, con quienes habían departido durante más de dos horas.







El patrón de pesca del «Amelia Meirama», con uno de los tripulantes del barco, en cuyo hombro descansa la mascota del buque: un gatito que les acompaña a todas partes.

VISITAS A SAINT-PIERRE Y SAINT JOHN'S

(Viene de la página 30)

remuneraciones, futuro de la actividad, etcétera. Por los mandos del buque se planteó el problema de falta de información suficiente con que parten de España los bacaladeros, en lo que respecta a las zonas autorizadas de pesca en el área del ICNAFF, y explicaron casos concretos, los cuales se suponen perfectamente subsanables, pues la inspección del ICNAFF no niega, sino, antes bien, facilita a los países interesados las variaciones que se producen en los bancos de pesca, en orden a prohibiciones y limitaciones de capturas.

La entrevista se prolongó durante más de dos horas, y al término de la misma posaron ante el fotógrafo, para el recuerdo y en atención a HOJA DEL MAR, las dotaciones y sus visitantes.

El señor Cortés tuvo también una entrevista con el vicecónsul de España, M. Dagort, el cual se ha distinguido siempre por su apoyo, de todo tipo, a los intereses económicos y sociales de nuestra flota.

A mediodía del 17, los miembros de la colonia española obsequiaron con un almuerzo al señor Cortés y acompañantes, el cual fue preparado y servido por las mujeres de la colonia. Transcurrió en un ambiente de gran camaradería. La jornada concluyó con una recepción que dio el señor Cortés en un salón del dispensario español, a la que asistieron todas las autoridades de Saint-Pierre y personalidades que más contacto tienen con la flota, acompañados de sus esposas.

En la mañana del día 18 hubo una nueva visita al dispensario español, para concretar en reunión de trabajo todos los temas tratados en jornadas anteriores. A su término, los señores Cortés y Harguindey recibieron a los alumnos saintpierreses que asistirán al curso internacional de verano que, organizado por el ISM, se celebrará el próximo mes de agosto en el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda.

A mediodía se emprendió viaje a Saint John's. Acudieron al aeropuerto a despedir a los representantes del ISM autoridades del territorio y la totalidad

de la colonia española. El vuelo se efectuó en una «Piper» de seis plazas, con tiempo problemático, dado que la niebla se estaba cerniendo sobre las islas.

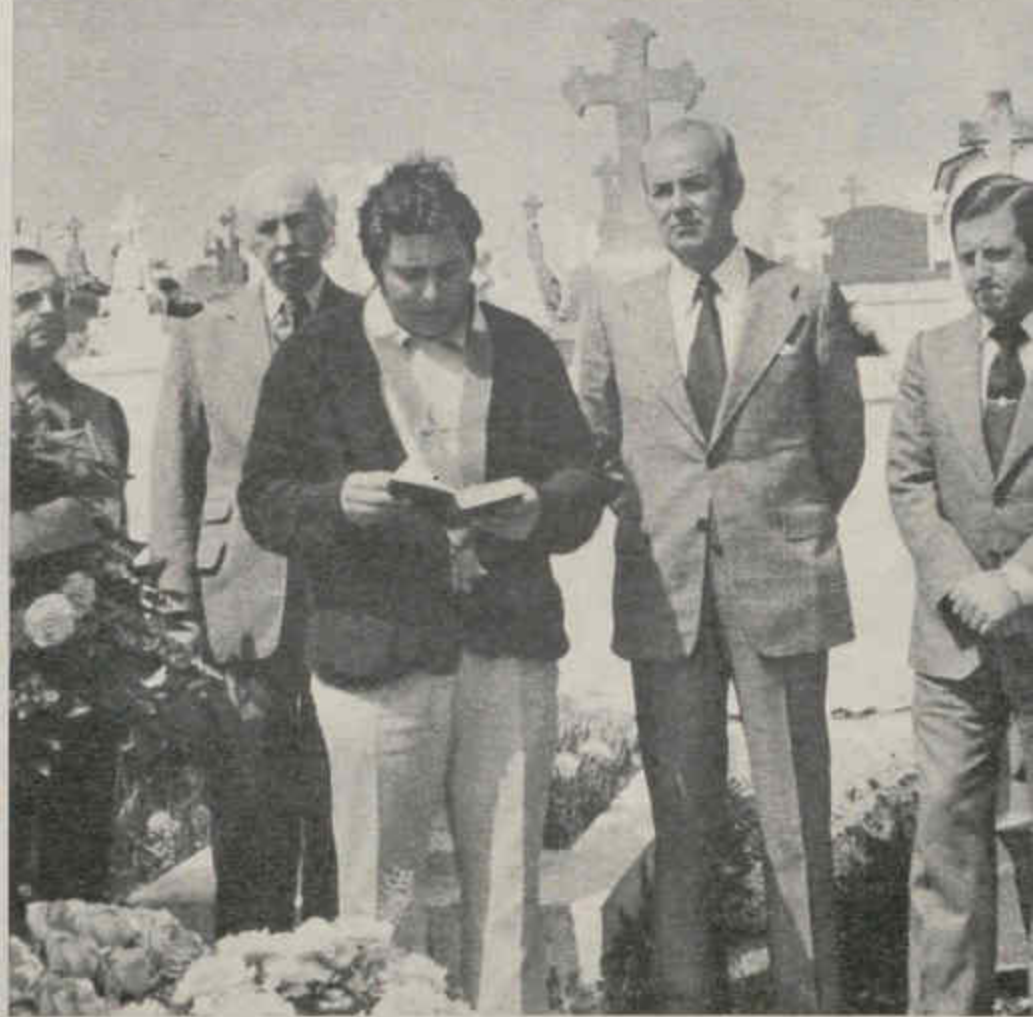
EN TERRANOVA

Efectivamente, próximos a Saint John's, capital de la provincia canadiense de Terranova, se comunicó por radio al piloto que era imposible el aterrizaje, pues el aeropuerto estaba bajo mínimos a causa de la niebla. Ante esta emergencia, hubo que proseguir viaje hasta Gander, donde se efectuó el aterrizaje con absoluta normalidad. Los señores Cortés, Harguindey y Vidal hubieron de hacer el recorrido Gander-Saint John's en automóvil, llegando a esta ciudad a las once de la noche.

Les esperaban el primer secretario de la Embajada de España en Ottawa, don Julio L. Jacoliste, quien ostentaba la representación del embajador; representante del ISM en Saint John's, señorita Pilar García; practicante, don Fernando Torres, y el profesor Muzychka, quien colabora eficazmente con el Instituto en la organización de los cursos internacionales que desde 1973 se vienen celebrando en El Picacho.

Desde primeras horas de la mañana del día 19 se llevó a cabo un apretadísimo programa de trabajo, el cual se inició con la visita al ministro del Interior, señor Moore, quien representaba al premier, ausente de la ciudad. A ésta y a las siguientes entrevistas asistieron, por parte española, los señores Cortés, Jacoliste, Harguindey y Vidal y la señorita García. Por parte canadiense, el jefe de la secretaría del premier, el cual acompañó a la representación española en todas sus visitas oficiales para hacer las oportunas presentaciones.

El señor Cortés agradeció al ministro las deferencias que Canadá, y muy concretamente Terranova, tienen con nuestra flota bacaladera, y éste contestó que los pescadores españoles no plantean problemas; antes al contrario, son siempre muy bien recibidos en Saint John's. Se intercambiaron a continua-



En el cementerio de Saint-Pierre, oración por los tripulantes fallecidos durante las campañas bacaladeras de las flotas españolas en Terranova. De izquierda a derecha, en el grabado, señores Lourido, Dagort, padre Raimundo, Cortés, Harguindey, Alarcos, Vidal y la enfermera del dispensario español, señorita María Teresa.



En alta mar, a bordo de una falúa, el secretario general del Instituto Social de la Marina y el vicecónsul de España en Saint-Pierre hicieron la ofrenda de una corona de flores en memoria de los tripulantes españoles de la flota bacaladera desaparecidos en aquellas aguas.

ción opiniones sobre el futuro de la pesca.

Seguidamente se visitó al ministro de Pesquerías, M. Crosby, cuyas manifestaciones pueden considerarse en cierto modo alentadoras para nuestros pescadores del bacalao: «Si bien nos vemos en la obligación de cuidar y vigilar los intereses de los marinos de bajura newfoundlandeses, cuyo único medio de vida es esta modalidad de pesca —y hay que tener en cuenta que las capturas han disminuido sensiblemente en los últi-

mos años—, tampoco podemos olvidar que España lleva más de cuatro siglos pescando en nuestras aguas de Terranova».

Del «building» de la Confederación, la representación española se trasladó a la residencia del gobernador, representante de la Reina de Inglaterra. Fueron recibidos por mister Winter y señora, con quienes departieron por espacio de cerca de treinta minutos. Los señores de Winter se interesaron vivamente

(Pasa a la página 34)



TERRANOVA



Sobre estas líneas, visita al gobernador de Terranova, representante de la Reina de Inglaterra, mister Winter. El secretario general del ISM le obsequió con un libro sobre arte español. Les acompañan, en la fotografía, de izquierda a derecha, el primer secretario de la Embajada de España en Ottawa, señora de Winter, señorita Pilar García y el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina. Abajo, un momento de la visita al ministro del Interior de Terranova, mister Moore, quien ostentaba la representación del premier de la provincia. Los señores Cortés y López Jacolste cambiaron impresiones con la personalidad canadiense acerca de la presencia de la flota bacaladera española en aquellas aguas.



Esta es la tumba del cementerio de Saint-Pierre en la que reposan los restos mortales del más antiguo marino de la pesca del bacalao de quien se tienen noticias, de entre los fallecidos en aquella zona. Se trata de un mecánico-jefe de Pysbe, don José Torrecilla Avecia, fallecido el 8 de marzo de 1929 a la edad de treinta y ocho años. En Saint-Pierre, muy especialmente en la colonia española, quisieran establecer contacto con sus familiares, quienes acaso desconozcan que allí yace el infortunado marino.



● CORDIALES ENTREVISTAS CON LAS PRIMERAS AUTORIDADES DE SAINT-PIERRE Y TERRANOVA, LAS CUALES DESTACARON LOS LAZOS DE AFECTO QUE UNEN A SUS HABITANTES CON LAS TRIPULACIONES DE LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA.



En presencia del primer secretario de la Embajada de España en Canadá, señor López Jacoiste, el ministro de Pesquerías de Terranova, mister Crosby, recibe un recuerdo de España, de manos del secretario general del ISM.

(Viene de la página 32)

por la vida española, que conocen, pues han veraneado en Palma de Mallorca, y, asimismo, por la problemática de las tripulaciones de los pescadores del bacalao.

La siguiente visita fue al City Hall, donde les recibió el teniente de alcalde mister Murphy, quien representaba a la alcaldesa de Saint John's, ausente por visita oficial a otra provincia canadiense.

A mediodía hubo un almuerzo en privado, al que asistieron miembros de la colonia española. A continuación se visitó detenidamente el Hogar del Marino, que es una verdadera institución en Saint John's. Lugar de concentración de los tripulantes españoles que arriban a puerto, al propio tiempo tiene un prestigio específico reconocido por toda la capital, a todos los niveles. El Hogar está muy dignamente instalado, y en él se albergan los servicios de asistencia médica y social que requieren los trabajadores del mar.

A primeras horas de la tarde, el secretario general del Instituto Social de la Marina ofreció una recepción en el propio Hogar del Marino, a la que asistieron las personalidades mencionadas y otras muchas de Saint John's, en compañía de sus esposas. Finalmente, la representación española asistió a una cena que le fue ofrecida por la Memorial University de Saint John's, en homenaje y reconocimiento por los cursos de verano que se celebran en El Picacho, a los que asisten todos los años varias decenas de universitarios canadienses. Estos cursos han creado vínculos fraternales entre Terranova y España, y de ello dieron muestra en repetidas ocasiones las autoridades canadienses. En el curso de la cena, el señor Cortés obsequió a la Universidad con dos edi-

ciones ilustradas del «Quijote», y la Universidad, al ISM, un cuadro, del que es autor un prestigioso pintor de Terranova.

En la mañana del día 20, los señores Cortés, Jacoiste, Harguindoy y Vidal, acompañados por la señorita Pilar García y el practicante, don Fernando Torres, visitaron el hospital St. Clara's, donde se atiende a los tripulantes españoles enfermos o accidentados que requieren asistencia hospitalaria. Recorrieron todos los servicios del hospital, que

les fueron explicados por la directora del mismo, R. H. María Fabian, y en gran parte también por el doctor Hickey, que es el médico del Instituto Social de la Marina en Saint John's.

A continuación se celebró en el Hogar del Marino Español una reunión de trabajo, a la que asistieron, con los representantes del ISM, el primer secretario de la Embajada en Ottawa y el cónsul honorario de España en Saint John's, don José Luis Arambarri, quien acababa de regresar de una reunión so-

bre problemas pesqueros celebrada en Escocia. Allí se trataron temas relacionados con la presencia del ISM en Terranova y con las posibles limitaciones que, en materia de pesca, puede enfrentarse en un futuro la flota bacaladera española.

A primeras horas de la tarde, los señores Cortés, Harguindoy y Vidal, tras despedirse de la colonia española y del señor Jacoiste, se dirigieron por carretera a Gander, desde donde rindieron viaje a Madrid. ■



Entrada al puerto de Saint John's (Terranova), que con el de Saint-Pierre, es recalada habitual de los bacaladeros españoles en aquellos mares.



Texto: P. D. PARKS

Fotografías: OXFORD SCIENTIFIC FILMS
(Representado por CAMARA PRESS —TEXT
& ILLUSTRATIONS—, LONDON/AGENCIA
ZARDOYA)

*Los marineros les llaman
"Botellas Azules",
pero el interés que nos movió
a hacer este reportaje
no se refería a ninguna
botella de vidrio,
sino que nos dirigimos
a una isla
alejada de la costa
de Bermudas para filmar
al beroso
y peligroso "man-o-war"
portugués.*



*La fisalia se riega a sí
misma cada pocos minu-
tos para mantener húme-
do su sistema de flotación.*



*Expuesta al sol, puede explotar
como una granada.*

OPERACION "BOTELLA AZUL"

OPERACION «BOTELLA AZUL»

LOS marineros les llaman «botellas-azules», pero el interés que nos movió a hacer este reportaje no iba dirigido a ninguna botella de vidrio, sino que nos fuimos a una alejada isla de la costa de Bermudas para filmar al hermoso y peligroso «man-o-war» portugués.

La peligrosa naturaleza de la fisalia («Physalia»), nombre técnico del «man-o-war», a veces se exagera un poco. Su picadura es muy dolorosa, pero raras veces es fatal y, de serlo, es con personas ya enfermas o de poca salud, o con niños. La gravedad de la picadura depende de la zona de la piel que toquen sus tentáculos, y depende también de cuántos aguijones toman contacto con la piel de la persona y del tamaño del «man-o-war» en cuestión. Un elemento joven, por ejemplo, apenas puede atravesar la gruesa piel de la mano de una persona adulta. Elementos mayores no tienen tantos problemas de penetración.

Pudimos experimentar doblemente el efecto de sus picaduras, ya que tanto mi compañero como yo fuimos picados durante el curso de la filmación. El primero y más pronunciado efecto es la aparición de un dolor intenso y punzante en todos los puntos de contacto. Luego parece que este dolor se difumina y se producen las características de un dolor por artritis aguda. A mí me picó en un dedo y sentía un considerable dolor aun por la tarde del mismo día; por la noche no pude descansar por el sufrimiento que venía, en su mayor parte, del codo y de la axila. A la mañana siguiente todo está bien. Sean, mi compañero, experimentó parecidas sensaciones por la picadura que recibió en la mano.

Así que parece que las picaduras de la fisalia son muy dolorosas, aunque no letales. Es fácil imaginar que media docena de tentáculos enroscados al cuerpo de uno pueden causar tanto dolor que éste produzca la muerte, si la salud ya estaba algo resentida.

Se ha hablado tanto de las características espectaculares y peligrosas del «man-o-war» que es curioso resaltar algunas de sus características más olvidadas, y que no dejan de ser interesantes. Por ejemplo, no es muy sabido que el «man-o-war» es como una colonia de animales, no un solo elemento individual. Funcionan como en un régimen de cooperativa, como en una colmena, en la que los individuos de la colonia viven físicamente juntos sin perder sus funciones especializadas o su identidad. Cada miembro de la colonia depende de los otros miembros, y los biólogos incluso se refieren a ellos como si fueran personas. Una persona es la que flota, otra la que se reproduce, otra la que digiere, otra la persona sensorial, y así sucesivamente. La persona que pica son los profundos y azules tentáculos que pueden extenderse hasta llegar a alcanzar quince metros de largo. ¡La más peligrosa cortina de la Tierra! Las «personas» son todas hídras («hydroids»), modificados, no demasiado distanciados en relación con la hidra («Hydra») de los estanques o con las anémonas de las orillas del mar. Por esta razón, la fisalia no es técnicamente una medusa; es una Sifonofora («Siphonophore»), palabra griega que se refiere a sus sifones o tubos de flotación. Sifonoforas como la agalma muestran la existencia de «personas» individuales en

la colonia. En la misma, la «persona» flotadora es enormemente reducida.

La flotación o neumatófora («Pneumatophore») es, por sí misma tan interesante como todo el conjunto de la «colonia». Se trata de un gas metido en la vejiga con un refuerzo de vela de navegación interno. El gas está compuesto principalmente de nitrógeno y es producido por una pequeña glándula. Existe una teoría —y nuestras observaciones durante la filmación la corroboran— que dice que la fisalia puede regular el contenido de sus flotadores y dilatar o contraer su capacidad de navegación, según las condiciones externas. Cuando un «man-o-war» llega a una playa y se seca, el gas que lleva dentro se expande debido a que la criatura muerta o moribunda ya no puede regular el servicio de la válvula del gas; la vejiga se distiende e incluso puede explotar con gran ruido. La superficie de la vejiga es normalmente húmeda y brillante. La colonia de flotación la mantiene en estas condiciones, incluso a pleno sol de mediodía tropical. Cada cinco minutos, más o menos, se mete en el agua y luego se enrosca ordenadamente por el extremo final hasta arriba, hasta llegar al «centro de la muerte»; al final de su ascenso desemboca la humedad dentro de la superficie. Ello humedece los flotadores, primero por un lado y luego por el otro.

A pesar de su naturaleza peligrosa, la fisalia tiene un amigo de toda la vida. Un pez nomeid muy atractivo —llamado con toda razón el pez del «man-o-war». Acude de uno en uno, de dos en dos, e incluso a pequeñas manadas; es el socio del «man-o-war». Cada grupo de estos peces parece reconocer su propio anfitrión, y sólo si este anfitrión agota sus recursos o queda dañado, buscan por ahí una nueva fisalia. Por increíble que parezca, estos peces escogen vivir entre los tentáculos —estos mismos tentáculos que llevan al hombre al borde de la agonía y a otros peces a convulsiones terribles que desembocan en la muerte—. Los pequeños nomeids, coloreados a rayas plateadas y azul prusia, entran, salen y revolotean entre los tentáculos mortales como los danzarines de un «night-club» en una noche de juerga. De alguna manera, este pececito evita la picadura; quizá debido a sus escamas la evaden. Es fácil imaginar que esta protección es la que le permite ser compañero de la fisalia. En cuanto a si ésta recibe algún beneficio a cambio, es poco probable; quizá la atracción de los pececitos le resulte letal.

Esta inmunidad a las picaduras de la fisalia es compartida por algún otro animal marino. «Mola», el pez de media tonelada, la come normalmente en el mar cuando ya están decadentes o agotadas; se las comen también los cangrejos gigantes, aunque en este estado sus tentáculos todavía podrían causar graves heridas al hombre. Quizá lo más curioso es lo que hace un pequeño octopus mediterráneo, llamado tremoctopus violáceo. Este divertido molusco corta secciones de los tentáculos de un «man-o-war» viviente y se las guarda en sus propias ventosas, para utilizarlas como pilas de una batería de gran voltaje y someter a sus propias víctimas. ¡Si el cámara del «man-o-war» hubiera podido hacer lo mismo!



En esta fotografía se aprecian claramente las distintas «personas» que componen la colonia de la fisalia, en el grupo que podríamos denominar de flotación.

**LA FISALIA NO ES
DUAL, SINO UNA C
FUNCIONAN CO**

¡LA MAS PELIGROSA CORTINA DE LA TIERRA!: LOS PROFUNDOS TENTACULOS AZULES PUEDEN ALCANZAR QUINCE METROS DE LONGITUD Y SON LOS QUE PICAN, OCASIONANDO AGUDOS DOLORES

En el "man-o-war", cada tentáculo es un individuo diferenciado del resto de la colonia que forma la fisalia.



**S UN ELEMENTO INDIVI-
C OLONIA DE ANIMALES QUE
D MO EN COOPERATIVA**





1



2



3



1. En la foto grande de la página 38, una fisalia enredada entre los percebes que se encuentran adheridos a una madera que flota en el mar. 2. Por las observaciones que hicieron los autores de este reportaje, parece ser que los cangrejos son inmunes al veneno del «man-o-war». 3. Tentáculos de color azul y púrpura son la parte de la fisalia verdaderamente peligrosa para los animales marinos y para el hombre. 4. Dos reporteros del equipo autor del presente trabajo resultaron picados por la fisalia, y ambos sufrieron similares efectos: grandes dolores, parecidos a los que produce la artritis aguda. 5. El «man-o-war» tiene un gran amigo, el pez nomeid, que le acompaña siempre, enredado entre sus tentáculos letales, sin sufrir el más mínimo efecto negativo. 6. Aunque no lo parezca, la filmación de la fisalia a esta distancia, es muy arriesgada: en cualquier momento los temibles tentáculos pueden enrollarse en las piernas del operador.





AUNQUE parezca extraño y sorprendente, es muy habitual el encontrarse en las dotaciones de nuestros barcos a tripulantes que no saben nadar; sí, que no saben nadar. Dado el riesgo que representa estar viviendo sobre una frágil embarcación surcando las aguas del inmenso mar, con largas y a veces peligrosas travesías, parece imposible el que algunas de las personas decididas a afrontar estas aventuras y a emprender el camino de la navegación y de la pesca no supieran nadar, cuando uno de los peligros más comunes es sin duda el del naufragio, por multitud de causas, y también con relativa frecuencia del hombre al agua.

De vez en cuando leemos en la prensa que un barco ha recogido a un náutico que llevaba muchas horas flotando; naturalmente, se mantenía así porque sabía nadar. Muchos tripulantes confían en los chalecos salvavidas o en las bolsas y botes de salvamento, dando la sensación de que siempre va a dar tiempo a hacer uso de ellos, cosa que no es cierta. No es que se trate de batir marcas, ni de ser un campeón, sino de superar muchas situaciones difíciles: estar muchas horas a flote tras un naufragio o una caída

Más de uno está haciéndose esta pregunta: ¿Por qué no aprendi a nadar? Veremos como saigo de ésta.



No se trata de ser un campeón, pero sí de saber lo suficiente para «llegar».

NATACION Y SEGURIDAD



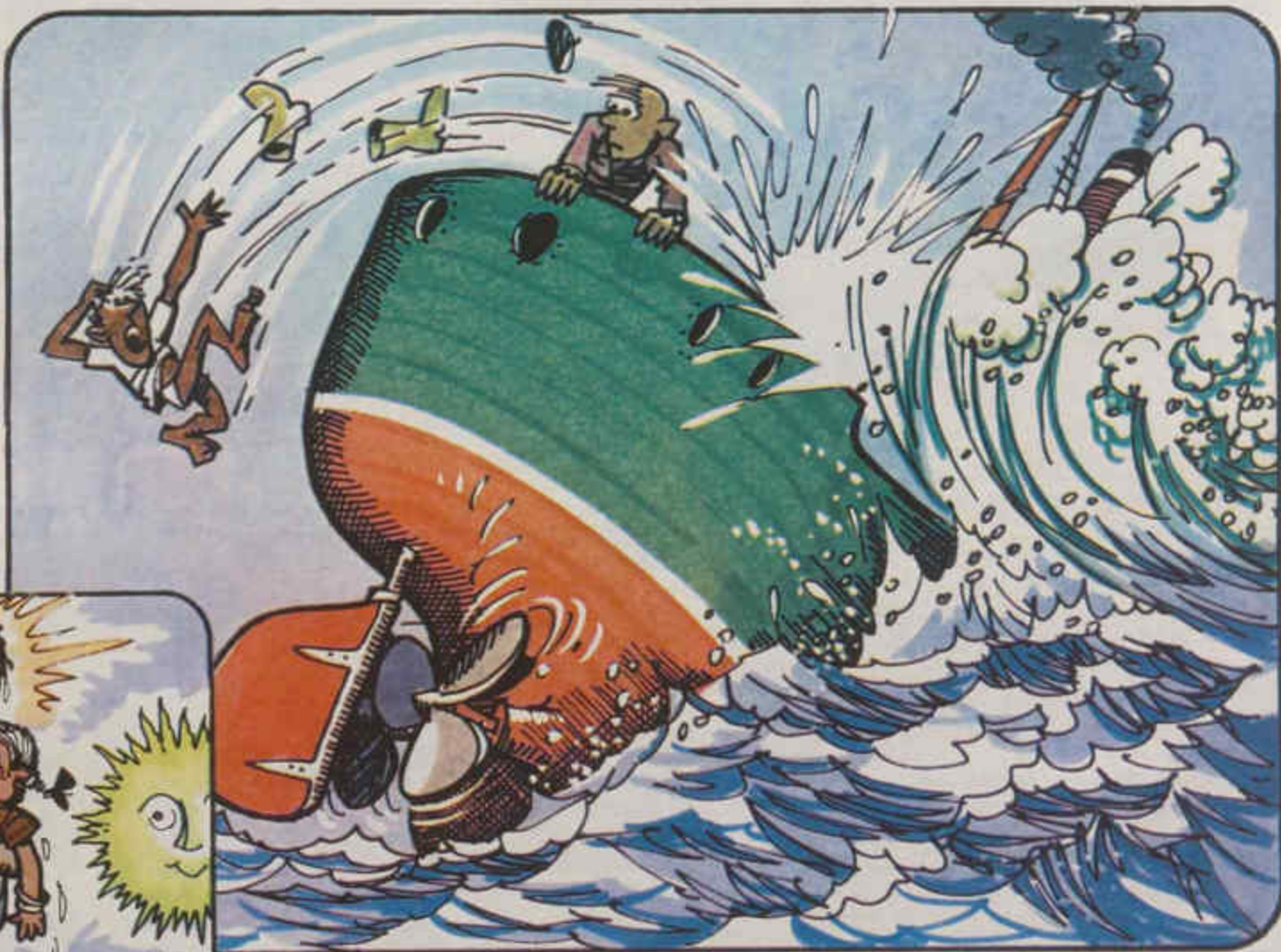
El barco se pierde, pero afortunadamente hay objetos flotantes en las proximidades a los que poder llegar nadando entre tanto vienen los equipos de salvamento.



Estoy aislado por el fuego y no sé nadar. ¿Qué hacer?

al agua entre tanto llegan los auxilios, se puede alcanzar un objeto flotante, llegar hasta la costa si está próxima... y además se podrá estar en condiciones de prestar ayuda a otra persona en apuros.

Con toda esta serie de ventajas a favor de la natación, no nos queda más remedio que plantearnos esta pregunta y respondernos a nosotros mismos: ¿por qué no aprender y practicar con asiduidad la natación?



Difícil perspectiva para un tripulante en esta situación, pero fatal si no sabe mantenerse a flote.



Otra faceta importante, la ayuda a nuestros congéneres que no saben nadar y por ello perecerían.

Prevención e higiene laboral.



PREVENCIÓN LABORAL

ANTES de adentrarnos de lleno en la prevención de las enfermedades que acontecen en el lugar en donde se trabaja hemos considerado conveniente el enumerarlas y diferenciarlas entre sí, para luego en números siguientes ir afrontando dentro de las posibilidades de «Hoja del Mar», la prevención de las mismas.

Las enfermedades surgidas en el medio laboral pueden ser de tres tipos:

1. Enfermedad del trabajo.
2. Enfermedad profesional.
3. Accidente.

ENFERMEDAD DEL TRABAJO

Son enfermedades que se producen cuando de manera favorable u ocasional las condiciones ambientales laborales influyen para que el trabajador contraiga una enfermedad para la que tenía una predisposición especial. En el sector marítimo-pesquero como ejemplo significativo de enfermedad del trabajo sería el reumatismo originado en un miembro de una tripulación desencadenado al desarrollar su

trabajo en un ambiente de alta humedad y por el contrario, al mismo tiempo, otros compañeros suyos que se encuentran en idéntico ambiente no contraen esta enfermedad.

ENFERMEDAD PROFESIONAL

Se trata de enfermedades que podríamos llamar hasta cierto punto programadas, puesto que son el resultado de una acción débil y poco o nada sensible, pero constante como consecuencia de las condiciones en que se desarrolla el trabajo a las que continuamente está sujeto el trabajador. La enfermedad profesional tan sólo se va a producir en algunos tipos de trabajos. Como ejemplo indicativo, la pérdida de agudeza auditiva en los hombres que trabajan durante mucho tiempo en las salas de máquinas, como consecuencia de esos ruidos constantes que día a día van traumatizando el aparato auditivo.

ACCIDENTES

Son enfermedades surgidas de hechos imprevistos, con resultados inmediatos, espec-

tualmente violentos, y de acción mecánica o traumatizante, cuyo origen tiene lugar en el trabajo, y con lesiones frecuentemente graves que han de ser atendidas inmediatamente. Dentro del sector marítimo, en la navegación y en las faenas de la pesca, en todos los puestos de trabajo pueden existir elementos causantes de traumatismos o de lesiones externas o internas rápidas y manifiestas, abarcando una amplia gama, desde la simple punzada o pinchazo con un cable o espina, hasta las múltiples consecuencias tras un fuerte golpe de mar.

SEGURIDAD INDUSTRIAL

El refrán por todos conocido «Más vale prevenir que curar» nos sale al quite de cuanto llevamos dicho y llega a convertirse en un axioma en el surgir de una nueva ciencia, la seguridad industrial, en cuyo contenido nos iremos adentrando, con la finalidad de dar a conocer la manera de evitar y de prevenir en lo posible muchas enfermedades y accidentes que tan terribles resultados tienen para el trabajador, para la sociedad y en definitiva para el país.

TARRAGONA

EL SERRALLO,
VISTO
POR LOS NIÑOS

TARRAGONA.—Esta capital ha sido marco del concurso de pintura al aire libre, en el que participaron casi un millar de escolares de diferentes centros de la provincia. El motivo del concurso fue el barrio marítimo del Serrallo, inspirándose los pequeños artistas en el azul del mar y en las embarcaciones de los pescadores.



BARCELONA

NUEVAS INSTALACIONES
PARA EL HOGAR
DEL PENSIONISTA

BARCELONA (De nuestro corresponsal).—El Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina ha entregado después de su reunión plenaria a la Junta Directiva del Hogar del Pensionista de Barcelona las nuevas instalaciones con las que se ha ampliado el primitivo.

El hogar ahora cuenta con un bar-restaurante en el que se sirven un promedio diario de unas 50 comidas a precios reducidos, un gran salón para tertulias y proyecciones, con televisión, biblioteca, peluquería, sala de terapéutica física y servicios médicos de Asistencia Social.

El presidente del Consejo, señor Zuazu, hizo el ofrecimiento de las nuevas instalaciones destacando la preocupación del Instituto por el bienestar de los pensionistas y sus deseos de que en este hogar encontrarán la prolongación del suyo propio.

Correspondió en nombre de la Junta Directiva su presidente, el consejero, señor Escuriola en palabras de gratitud para el Instituto, para el Consejo en nombre de todos sus compañeros y en el propio ofreciendo cuidar con esmero las nuevas instalaciones que se les facilitaban.

COLLA DEL MAR

Conocida es la afición de levantar torres humanas o «castells» en las comarcas del Penedés y Campo de Tarragona. Estas exhibiciones de un rico folklore llegan a tener simpatizantes entre los pescadores y así se ha formado la Colla de Castellers Colla del Mar en Villanueva y Geltrú.

La fotografía ilustra lo que es el «quatre de set», una de las figuras humanas más difíciles, llevada a cabo con maestría por los bravos componentes de la Colla del Mar, y, manifestación de unos entusiastas pescadores, que conservan y perfeccionan las antiguas costumbres de su tierra.



que despertó en los cuarenta y cuatro jubilados que a la misma asistieron.

La conclusión inmediata que se obtiene es que cualquier cosa que se haga con ellos es de la más elevada rentabilidad social. Aparte de ratificar la obligación de honrar siempre a nuestros mayores, que es un principio que debemos reafirmar. ■ A. G. S.

PALMA DE MALLORCA

SE OPONEN A LA PERMANENCIA
DE SUPERPETROLEROS

PALMA DE MALLORCA, 9.—La Cámara de Comercio Industrial y Navegación ha acordado oponerse a una posible autorización para que anclen en la bahía de Palma, durante una invernada en espera de fletes, cinco grandes superpetroleros japoneses, debido a los peligros que ello entraña y a dificultar las frecuentes estancias de los portaaviones de la VI Flota americana, muy rentable económicamente. Al parecer, esta petición ha sido denegada por la autoridad competente.

Asimismo, la Cámara ha acordado apoyar la petición de diversos estamentos y entidades para la autorización oficial del juego en diversas zonas turísticas de España, entre ellas Mallorca.

LINEA MARITIMA
ALCUDIA-PORT VENTRES

PALMA DE MALLORCA, 24.—Ha sido inaugurada hoy la nueva línea marítima que unirá el puerto mallorquín de Alcudia con el de Port Ventres, en el Sur de Francia, con transbordadores de la naviera Aznar.

La frecuencia de los enlaces marítimos entre ambos puertos será de cuatro viajes a la semana desde julio a octubre.

La naviera Aznar tenía que servir esta línea con un nuevo transbordador, pero el retraso en la entrega del barco por los astilleros constructores, en Bilbao, le ha obligado a contratar un «ferry» danés, el «Skipper Clement», de 2.750 toneladas de desplazamiento, 525 pasajeros y unos 200 coches, que hará el recorrido en once horas.

VALENCIA

ESCUELA NACIONAL
DE ESTIBADORES PORTUARIOS

VALENCIA, 2.—La primera Escuela Nacional de Estibadores Portuarios entrará en funcionamiento el próximo curso en un edificio de nueva planta que se construye en la Dehesa del Saler. (Pasa a la pág. siguiente)

SEMANA
DEL MAR

Cartel anunciador de la V Semana del Mar de Villanueva y Geltrú, que se celebró los días 15 al 30 de junio. Como en años anteriores, la bella localidad marinera rindió homenaje a las gentes del mar, a la vez que despertaba la conciencia marítima entre todas las gentes de la comarca. Para ello se celebraron diversos actos, que desde exposiciones de fotografías a concursos gastronómicos, tienen un nexo común: divulgar lo marítimo.

CASTELLON

PENSIONISTAS
ANTE LA PILARICA

CASTELLON (De nuestro corresponsal).—Pensionistas trabajadores de la mar de esta ciudad han realizado una excursión a Teruel, Zaragoza y monasterio de Piedra, organizada por el servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina de Castellón. Aunque la noticia no constituye una novedad, puede afirmarse que ha sido un éxito rotundo, por la ilusión

PUEDE SER OTRA SOLUCION A LA MELANOSIS

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Tras la prohibición del ácido bórico por la Dirección General de Sanidad se agravaron más los problemas ya existentes de conservación del pescado capturado por los arrastreros.

Recientemente ha tenido lugar en Valencia la invención de una máquina de fabricación a bordo de hielo técnico, que, por sus características y propiedades, creemos puede ser de suma utilidad en la solución de la conservación del pescado, especialmente del procedente de pesqueros de pequeña autonomía.

Hablamos con su inventor, José María Jiménez:

—Se trata de una máquina automática de fabricación de hielo, instalada a bordo, que puede utilizar perfectamente el agua del mar, que no necesita ninguna instalación especial a bordo y que, además, puede ser utilizada por cualquier persona no cualificada. Es interesante añadir que ocupa muy poco espacio.



Don José María Jiménez, con la máquina de su invención.

—¿Y respecto a producción y economía?

—Produce la máquina un promedio de dos kilos de hielo en escama por minuto, con un costo de

cincuenta pesetas por tonelada.

—Dice usted que se trata de hielo en escama. ¿Por qué en escama?

—Precisamente para no perjudicar al pescado. Si unimos este factor al hecho de que la máquina puede emulsionar en el mismo hielo cualquier ad-

HIELO TECNICO FABRICADO A BORDO, INVENCION DE UN VALENCIANO

tivo químico, permitido por la Dirección General de Sanidad, con su acción antibacteriana, se logrará la misma viveza y colorido de pescado como si se hubiera capturado recientemente. Los experimentos realizados en crustáceos y cefalópodos han sido un éxito, conservándose langosta, gamba, langostino, etcétera, durante tres semanas en estado fresco y sin ser afectadas por la melanosis.

—¿Algo más que añadir?

—Es preciso tener en cuenta otros factores: comodidad, economía, etcétera. Se evita el tiempo y la incomodidad de cargar en puerto todos los días el aprovisionamiento de hielo, que además resultará mucho más caro que el producido por la máquina. Por si fuera poco, se produce solamente el hielo que se necesite, economizando dinero y espacio en el barco. ■ FRANCISCO ALBERT.



VACACIONES PARA PENSION Y PORTUARIOS

MADRID.—El pasado Escorial el cuarto turno de vacaciones para trabajadores del mar de los meses de junio tuvo lugar en la residencia de Educación y Descanso de El que lleva organizados este

(Viene de la página anterior)

Esta es la segunda escuela de su género que funcionará en Europa, la primera se halla en Rotterdam.

La escuela de Valencia tendrá capacidad para trescientos cincuenta alumnos internos y dependerá del Ministerio de Trabajo, a través de la Organización de Trabajos Portuarios. El profesorado pertenecerá al PPO.

En esta escuela, los alumnos aprenderán las nuevas técnicas de operación en los puertos mediante el uso de maquinaria moderna y de compleja manipulación.

LOS AGRICULTORES, CAUSANTES DE LA MORTANDAD DE PECES EN LA ALBUFERA

VALENCIA.—La mortandad de peces hace unas semanas en las acequias adyacentes a la Albufera y en el estany de Cullera, fue provocada por agricultores para defender la simiente del arroz contra la invasión de la fauna piscícola de la zona, especialmente contra la voracidad de las carpas, que ha sido la especie más castigada por los plaguicidas, según el informe realizado por la Delegación Provincial de Agricultura.

Las estimaciones finales dan la siguiente mortandad: 25.000 kilos de carpa común, 3.000 de llisa, 500 de anguila y 150 de lubina.

La nota de la Delegación señala, por otra parte, que el agricultor puede defenderse contra la invasión piscícola colocando rejillas en los cauces de derivación o en las boqueras de riego, procurando desalojar previamente las acequias de peces y limitando el empleo de herbicidas y plaguicidas al nivel adecuado para el cultivo, como han hecho muchos de ellos. Este año, el 80 por 100 de la superficie arrocería se ha plantado por el sistema directo, similar al de la siembra de trigo, que atrae particularmente a las especies más ágiles y voraces.

SE ESTUDIA EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE EN VALENCIA

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—En un emotivo acto ha tenido lugar en el Museo Marítimo de Valencia la imposición de la medalla al Mérito Naval, con distintivo blanco, a la viuda de Joaquín Saludes, que fue el primer director y potenciador de este museo, inaugurado a primeros de año en las Torres de Serranos, de Valencia, y que posteriormente tendrá que trasladarse a las Atarazanas del Grao, uno de los pocos edificios góticos civiles que existen en España.

TRANSPORTE EN EL PUERTO

Recientemente visitaron Valencia los directores generales de Carreteras, Urbanismo y Transportes.

Este último mantuvo una importante reunión en la Delegación Provincial de Sindicatos con el Sindicato del Transporte valenciano, y en ella se abordaron algunos de los problemas que tiene planteados el sector. Entre ellos volvió a surgir el de la estación para camiones TIR, que ahora se encuentra ocupando espacio dentro del puerto, junto a la lonja del pescado. Se

PERO NINGUN MIEMBRO DE LA JUNTA DEL PUERTO ESTA EN LA COMISION

aludió a la posibilidad de que fuesen utilizados unos terrenos en el Puig, los cuales fueron comprados como canteras para las obras del puerto y hoy en día ya no se utilizan.

Tras la utilización de estos terrenos se viene luchando desde hace algunos años, creándose en su día una Comisión Especial para el Estudio y Localización de la Estación TIR. En la citada Comisión se integraban miembros de la Administración Principal de Aduanas de Valencia, Sindicato Provincial del Transporte, Cámara de Comercio, Industria y Navegación y del Instituto de Promoción Industrial. No se llegó a un acuerdo, por lo que las reuniones se suspendieron. Con posterioridad, y al parecer por encargo del Ministerio de Obras Públicas, miembros de una importante consultora nacional hicieron diversas visitas a

Valencia con el fin de recoger datos. Se trataba de la elaboración de un estudio en todo el litoral, desde la frontera francesa hasta Almería, con el fin de localizar una estación de este tipo.

Pese a estos problemas, a la escasez de espacio con que cuenta el puerto y a la oposición de determinados organismos a su ampliación o a la ejecución de los proyectos presentados, en ambientes marinos y portuarios de Valencia no se ve con buenos ojos el que al formarse la Comisión para el Estudio Integral del Transporte en el Área Metropolitana no se haya incluido en la misma ningún miembro de la Junta del Puerto, con el fin de exponer los problemas del mismo, que no son pocos.

No terminamos de entender esta falta de previsión, cuando el puerto de Valencia está en pleno apogeo, siendo el primero de España en importación de maderas y estando a punto de entrar en funcionamiento el muelle Sur, proyectado para un movimiento de dos millones de toneladas de graneles al año. ■ FAYOS.



año el Instituto Social de la Marina. Asistieron al mismo cuarenta y ocho matrimonios, pensionistas de la Seguridad Social, de la Marina Mercante y portuarios. Al igual que se hizo en turnos anteriores, celebraron excursiones y se les obsequió con un almuerzo en la Escuela Nacional de Hostelería. Ese mismo día —y aquí la novedad del cuarto turno— visitaron la Feria Internacional del Campo, y más detenidamente el pabellón de la Liga Naval, en el que estaba instalado el «stand» del Instituto Social de la Marina. En las fotografías pueden verse algunos de los asistentes y un aspecto del almuerzo en la Escuela de Hostelería, que presidió el almirante Fontán.

ISTAS DE MARINA MERCANTE



INAUGURACION DEL MONUMENTO AL HOMBRE DEL MAR

● PRESIDIO EL ALMIRANTE YUSTI PITA, CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

Torreveja vivió una de sus jornadas más marineras, con motivo de la inauguración del Monumento al Hombre del Mar. La ceremonia de inauguración fue presidida por el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, don José Yusti Pita, en presencia del gobernador civil de la provincia, don Benito Sáez González-Elpe, y demás autoridades provinciales y locales. El monumento, en piedra y bronce, es un homenaje a todos aquellos hombres que trabajan y viven por la mar, en sus cuatro vertientes de Marina de Guerra, Mercante, pesca y deportiva.

Habló en primer lugar el alcalde de Torreveja, don Francisco Díez Martínez, y tras sus palabras se procedió a descubrir el monumento. Inmediatamente después se depositaron cuatro coronas de flores en memoria de todos los hombres del mar que dieron sus vidas por él.

Tras la ofrenda hizo uso de la palabra el capitán general de la Zona, quien reiteró su gratitud a Torreveja por su probada vinculación a la mar y a sus gentes. Al finalizar sus palabras impuso a la primera autoridad torrevejense la medalla al Mérito Naval. El acto concluyó con la interpretación de la habanera «El hombre del mar» por la Masa Coral de Educación y Descanso de las Salinas.

La comitiva se trasladó a continuación al casino, en donde se procedió a la entrega de premios y a la clausura de la exposición de trabajos artísticos realizados sobre temas marineros por alumnos de Enseñanza General Básica de la localidad. Posteriormente visitaron el grupo de empresa salinero, en donde escucharon un recital de habaneras a cargo de la Masa Coral de la empresa. La jornada finalizó con la clausura en el Club Náutico de la muestra de maquetas de barcos. ■ F. ARACIL

I PREMIO NACIONAL BAHIA DE ALMERIA-18 DE OCTUBRE

La Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de Almería ha convocado el I Premio Nacional Bahía de Almería-18 de Octubre para pintura, ensayo y fotografía, dotados con 40.000, 30.000 y 10.000 pesetas, respectivamente, concediéndose además accésits y placa de plata. Las condiciones y requisitos para concurrir al mencionado premio están a disposición de aquellas personas que puedan interesarles en la Casa del Mar de Almería.

QUINCE DIAS POR EL MEDITERRANEO

TURNOS DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS RESIDENTES EN MADRID

UN grupo de 65 pensionistas residentes en Madrid disfrutarán de unas vacaciones en Benidorm, organizadas por el ISM. Durante estos días se visitaron las ciudades de Valencia, Alicante y Cartagena. Destacaron entre las visitas concretas la efectuada a la fábrica de Manises y a la base naval de Cartagena, en donde se realizó una exhibición de extinción de incendios, visita a un submarino, paseo en remolcador y proyección de cortometrajes marineros.

Una visita que quedó entrañablemente unida a los recuerdos emocionantes fue la efectuada por el grupo al Monumento al Hombre del Mar, en Torreveja, ante

el cual, y promovido por los propios pensionistas, depositaron una corona de flores, en nombre de todos, don Jesús Ortiz de Landaluce, capitán de la Marina Mercante, y doña Rosario Crespo, viuda de un pescador. Leyó la ofrenda, compuesta por él mismo, el radiotelegrafista y poeta don Agustín Tomás Alvaro Serrano. Con ocasión de un viaje oficial a Alicante, visitó al grupo el secretario general del ISM, don Juan de Dios Cortés, quien pudo comprobar la satisfacción colectiva por aquellas vacaciones.

Los 65 pensionistas expresaron su opinión sobre los días vividos a través de una encuesta anónima, en la que se coincidía en el deseo de que los turnos de vacaciones tuvieran continuidad futura, y si fuera posible, aumentando el número de plazas para los próximos años. Esperamos no defraudarles.



El grupo, ante el Monumento al Hombre del Mar, en Torreveja.

S.P. PINATAR

HOMENAJE A PESCADORES OCTOGENARIOS

SAN PEDRO DEL PINATAR.—Organizado por el Instituto Social de la Marina, con la colaboración de la Comandancia Militar de Marina de la provincia, se ha celebrado en esta localidad un homenaje a los pescadores de más de ochenta años. Primero se leyó el acta del Jurado del I Concurso-Exposición de Trabajos Manuales efectuados por hijos de pescadores de esta localidad. Después, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don Lázaro Escudero Alarcón, en sus palabras resaltó la parte humana del acto que a continuación iba a tener lugar. Después hizo uso de la palabra el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Juan Oliva. Cerró el acto el comandante militar de Marina del Departamento Marítimo de Cartagena, don José Luis Martínez Pellicer.

Tras del ciclo de intervenciones se procedió a la entrega de premios del I Concurso de Trabajos Manuales; escolares de siete, ocho y nueve años: 1.ª Paquita Zapata; 2.ª María Isabel Escudero López, y 3.ª Isabel Martínez Sánchez. Escolares de diez y once años: 1.ª José Lorenzo Escudero López; 2.ª José María Albadalejo Martínez y Ángel López Sánchez, y 3.ª Paquita Blasco Garrigós y Encarnita López López. Escolares mayores de doce años: 1.ª Francisco Escudero Vergara; 2.ª José Antonio García, y 3.ª María del Carmen Escudero. Dos premios especiales, uno para Ana María Henerejos Ruiz y otro para Antonia López López.

RECUERDO

A continuación se entregó al pescador más antiguo del distrito una placa conmemorativa y un donativo; este pescador tiene su habitual domicilio en Santiago de la Ribera, y se llama Mariano Pardo Montesinos, ochenta y cinco años. Junto a él, once pescadores más, todos ellos mayores de ochenta años. Tras de este acto hubo un animado fin de fiesta a cargo de escolares, entre ellos un grupo de teatro infantil y la rondalla escolar de la Ciudad del Aire. Cerraron la fiesta los Coros y Danzas de la Sección Femenina.

ALMERIA

TRABAJOS OCEANOGRÁFICOS HISPANO-FRANCESES

ALMERIA, 27.—Esta mañana ha entrado en el puerto de Almería el buque hidrográfico de la Marina de Guerra francesa «D'Entrecasteaux», que ha estado efectuando recientemente una serie de trabajos hidrográficos y oceanográficos en el Mediterráneo Occidental, en colaboración con el servicio hidrográfico de la Marina de Guerra española.

El «D'Entrecasteaux» desplaza 2.370 toneladas. Está dotado de estabilizadores giroscópicos que le permiten el arriado e izado de aparatos hidrográficos y oceanográficos en toda clase de tiempo. Igualmente cuenta con una plataforma de toma de cubierta y despegue, y un hangar para un helicóptero tipo «Alouette».

La capacidad del barco es para 125 personas, de las cuales un total de 45 son científicos que para poder desarrollar su labor en las mejores condiciones cuentan con la instalación, dentro de la nave, de los más modernos laboratorios, centrales de medida, talleres y otros elementos.

Este mediodía, el capitán de Fragata, señor De Bloks, que manda el buque, ha cumplimentado con otros oficiales franceses y españoles a las primeras autoridades almerienses, las cuales han devuelto la visita a bordo del barco a primera hora de la tarde.

El «D'Entrecasteaux» permanecerá en el puerto almeriense hasta el lunes día 30, con el fin de dar descanso a la dotación.

MALAGA

PROLONGACION DEL MUELLE NUMERO 1

MADRID, 31.—Según una resolución de la Junta del Puerto de Málaga se anuncia concurso del proyecto y ejecución de las obras de prolongación del muelle número 1. Dicha resolución aparece en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de mayo.

El plazo de presentación de proposiciones finaliza a los tres meses, contados a partir de mañana, y la fianza provisional es de 978.909 pesetas.

CUENTOS DE LA RIA Y MAS ALLA

PATXI, EN LA COSTA DEL SOL

HAY un "slogan" publicitario que ha calado muy hondo en la mente de Patxi.

¡La Costa del Sol es de todos los españoles!

Para conocer este trozo de cálida, bella y amable tierra, Patxi se ha ido a pasar unos días de vacaciones.

¡Y ha visto que es cierto!

¡Es una tierra maravillosa, donde la luz y las flores se confunden en una armonía de color!

En su duende, parece que los problemas del mundo sean menos graves, y en la magnificencia de su sol todo disminuye, achicado quizá por la grandeza del dios-astro.

Acostumbrado a los verdes y a los grises de su tierra, Patxi se siente contento, sabiendo que hay otro trozo de su Patria que, como perfecto complemento, puede brindarle todos los ingredientes para ser feliz.

También hay hombres en esta tierra que ganan su pan luchando con la mar, y estos hombres, como todos los hombres de mar, son iguales en cuanto a virtudes y defectos.

Pero hay algo que a Patxi le ha dejado perplejo.

En este desbarajuste más o menos desorganizado que es la pesca, los hombres del mar de Málaga, no sólo son los campeones: ¡SON SUICIDAS!

Es difícil encontrar lugar alguno de nuestro litoral donde la mar sea más rica y más dadivosa con los ribereños...

...y es muy difícil encontrar hombres que desaprovechen con tanta inconsciencia los dones que esta mar les ofrece.

En la Costa del Sol, hablar de sobreesfuerzo de pesca, límites mínimos de las capturas, límites de las mallas, organización pesquera, cooperación, rendimiento, etc. ¡eso es como hablar en chino!

Un malagueño castizo le decía que los chanquetitos, los boqueroncitos y los salmoneillos y las pijotillas de Málaga eran una bendición del cielo, y que en ningún sitio de España se comían unos pescaditos tan "güenos" como los de la bahía de Málaga.

Quizá esté en lo cierto ese malagueño castizo, pero a Patxi se le antoja que esta afirmación es hacer bueno aquel célebre refrán que dice: Comida para hoy, hambre para mañana.

¿No sería mejor dejar que los peces crecieran, y desterrar los diminutivos, que sólo sirven para encubrir con dulce fonética una falta total de responsabilidad? ■ LAZARO ROSA JORDAN.

DE NUEVO, DOS PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS POR MARRUECOS

MALAGA.—El pesquero malagueño «Ramón y Paquita», propiedad del armador don Juan Perlé, fue capturado por lanchas marroquíes, cuando faenaba a la altura de Larache.

Aunque las noticias que se tienen en Málaga son bastante confusas, parece ser que el señor Perlé ha pagado la sanción impuesta por los marroquíes, por valor de entre 400.000 y 500.000 pesetas, y el barco ha sido liberado.

... SUMA Y SIGUE

De otro lado noticias llegadas al puerto de Algeciras indican que el pasado día 21, cuando al parecer navegaba por aguas próximas a Larache, el pesquero de esta base «Delfín Verde» fue apresado por una lancha del servicio de guardacostas de Marruecos.

El pesquero fue conducido al puerto de Casablanca, donde se le despojó de la pesca que había capturado —no se sabe si en aguas jurisdiccionales marroquíes o no— y asimismo de las redes de pesca.

Por el Consulado español se está tramitando la puesta en libertad de la embarcación, lo que se espera sea inminente, tras abonar el armador la multa correspondiente, que se estima ha de ser del orden de medio millón de pesetas.

ALGECIRAS



PUERTO DE CONTENEDORES

Este barco, el «Atlantic Duke», de Hamburgo, permanece en el puerto de Algeciras para carga de contenedores, y como él hay otros varios buques atracados con la misma finalidad. A fin de completar este servicio se instala actualmente una potente grúa en cuyo montaje intervienen cincuenta operarios. Medirá 68 metros (extendida, 82) y su pluma se adentra 46 metros en la mar. Vale 820 millones de pesetas.

FERIA DEL LIBRO





TARIFA

SEGUNDO CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER

TARIFA (Cádiz).—Se ha clausurado el II Curso de Promoción de la Mujer, organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

La presidencia del acto estaba ocupada por el delegado del Instituto, don José Manuel Álvarez; las primeras autoridades locales y el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores.

Habló en primer lugar don Benito Flores, delegado local del ISM en Tarifa, haciéndolo a continuación el jefe de la Sección de Fomento Social de la Delegación de Cádiz. Clausuró el acto don José Manuel Álvarez. Las veinte alumnas que siguieron el curso recogieron sus diplomas de asistencia, al mismo tiempo que el del Servicio Social de la Mujer, cuyas prácticas y enseñanzas simultanearon con las del curso específico. Finalizado el acto de clausura se inauguró el salón de exposición de los trabajos realizados durante el curso.



LAS PALMAS

DOS MIL QUINIENTAS PIEZAS CAPTURÓ LA FLOTA BALLENERA RUSA EN EL ANTARTICO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—A unas dos mil piezas, entre ballenas y cachalotes, asciende el total de las capturas realizadas en la presente campaña, ya terminada, por la flota ballenera soviética que opera en aguas del océano Antártico y que ha llegado al puerto de La Luz.

La flota la integran el buque-nodriz «Sovietskaia Ukraina», de treinta y dos mil toneladas de registro bruto, y diecisiete «Catchers».

El buque-nodriz transporta, aproximadamente, unas cinco mil toneladas de carnes, grasa y aceite.

La dotación total de esta flota es de más de un millar de personas.

(Más información sobre Canarias en pág. 50)

LA CARRERA DE NAUTICA YA ES UNIVERSITARIA

MADRID.—Por un Decreto de la Presidencia del Gobierno, de fecha 3 de julio de 1975, la enseñanza náutica superior tendrá el nivel que corresponde al segundo ciclo de la Enseñanza Universitaria.

Por el indudable interés que para la Marina Mercante española tiene dicha disposición, transcribimos a continuación el texto íntegro del citado Decreto:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La progresiva complejidad de conocimientos que exige el ejercicio de la carrera de Náutica y, en consecuencia, la necesidad de ofrecer la adecuada preparación técnica, han hecho necesaria una constante renovación de las enseñanzas para mantenerlas en todo momento en sus grados elevados, al nivel de Enseñanzas Superiores. Fiel reflejo de esta preocupación han sido, entre otras, la Ley ciento cuarenta y cuatro/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, sobre Reorganización de las Enseñanzas Náuticas y de Pesca, y el Decreto mil setecientos setenta y dos/mil novecientos setenta y dos, de treinta de junio, por el que se exige tener aprobado el Curso de Orientación Universitaria para el ingreso en cualquiera de las tres secciones de la carrera de Náutica.

Actualmente existe una disparidad de interpretaciones respecto a la clasificación que debe darse a estas enseñanzas, pues si bien hasta alcanzar el primer título profesional están clasificadas como Técnicas de Grado Medio, los títulos superiores de la carrera, para la obtención de los cuales es necesario superar, con posteridad a la obtención de los primeros, unas prácticas formativas y estudios teóricos, no ostentan clasificación alguna, por lo cual se hace necesaria la fijación de un criterio único que señale el nivel y clasificación de los determinados grados de las Enseñanzas Náuticas en el ámbito de la educación universitaria.

La Ley catorce/mil novecientos setenta, General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa, promulgada con posteridad a la Ley citada anteriormente, contempla en su generalidad la regulación de todas las enseñanzas de la nación, por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en su artículo ciento treinta y seis, y en virtud de la disposición final primera de la Ley ciento cuarenta y cuatro/mil novecientos sesenta y uno, con audiencia del Consejo Nacional de Educación, a propuesta de los Ministros de Educación y Ciencia y de Comercio, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día seis de junio de mil novecientos setenta y cinco, se dispone:

ARTICULADO

Artículo primero.—La Enseñanza Náutica Superior tendrá el nivel que corresponde al segundo ciclo de la Enseñanza Universitaria.

Artículo segundo.—Se consideran estudios de Enseñanza Náutica Superior los cursados en las Escuelas Oficiales de Náutica para la formación completa de capitán de la Marina Mercante, maquinista naval jefe y oficial de primera clase del Servicio Radioeléctrico de la Marina Mercante.

Artículo tercero.—Tendrán nivel de Escuela Universitaria los estudios cursados en las Escuelas Oficiales de Náutica para la formación completa de los pilotos de segunda clase de la Marina Mercante, oficiales de máquinas de segunda clase de la Marina Mercante y Oficiales de segunda clase del Servicio Radioeléctrico de la Marina Mercante.

Artículo cuarto.—Se entenderá por formación completa, a los efectos prevenidos en los dos artículos anteriores, la obtenida una vez superado el plan de estudios correspondientes y las prácticas formativas reglamentarias exigibles para tener derecho a los títulos mencionados.

Artículo quinto.—Los planes de estudio para la obtención de los títulos referidos y horarios correspondientes, así como la fijación de las titulaciones que habrá de poseer su profesorado, serán aprobados por el Ministerio de Educación y Ciencia.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se equiparará al nivel universitario y ciclo que se indica, según los casos, a los titulados que se mencionan en este Decreto y correspondientes a planes de estudios anteriores mediante el cumplimiento de los requisitos que se establezcan conjuntamente por los Ministerios de Educación y Ciencia y de Comercio, y de acuerdo con lo que se determina en el artículo ciento treinta y seis de la Ley General de Educación.

Segunda.—Se autoriza a los Ministerios de Educación y Ciencia y de Comercio para dictar conjuntamente cuantas disposiciones complementarias sean necesarias para el desarrollo y cumplimiento de este Decreto.

DISPOSICION ADICIONAL

Por los ministerios de Educación y Ciencia y de Comercio, teniendo en cuenta la Disposición final cuarta de la Ley General de Educación, números 1 y 2, se regulará la adaptación de las situaciones y derechos previstos en la Ley de Reorganización de Enseñanzas Náuticas, 144/1961, de 23 de diciembre, que se considera derogada en lo que se refiere a la organización de dichas enseñanzas.

O EN SANLUCAR

Con el mismo entusiasmo que el año anterior, el colegio El Picacho de esta localidad ha organizado la II Feria del Libro. En un afán de hacer llegar a todos los habitantes de Sanlúcar de Barrameda el valor cultural del libro, en esta ocasión el Certamen ha salido de las instalaciones escolares y se ha hecho protagonista de la vida de la ciudad en la andalucísima plaza del Cabildo.

De los días que duró la Feria (entre el 21 y 25 de mayo), tres tuvieron una dedicación especial a la literatura infantil, a la mujer y al escritor gaditano.

Como dato interesante —aparte de la total participación de la ciudad en la Feria—, se puede señalar que el importe total de las ventas efectuadas ascendió a 1.029.295 pesetas.

ULTIMA HORA

SANLUCAR DE BARRAMEDA

**TRES NUEVOS
EDIFICIOS
CON
CAPACIDAD
PARA
750 ALUMNOS
DE FORMACION
PROFESIONAL.**

**EL SEÑOR SUAREZ
INAUGURO TAMBIEN
LA CASA DEL MAR
DE SANLUCAR.**



EL VICEPRESIDENTE TERCERO DEL GOBIERNO Y IMPORTANTES INSTALACIONES E

SANLUCAR DE BARRAMEDA (De nuestro enviado especial).—El vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez, inauguró diversas e importantes instalaciones del Centro de Formación Profesional de 1.º y 2.º Grado El Picacho, del Instituto Social de la Marina.

Llegó el vicepresidente tercero acompañado por el gobernador civil de la provincia, don Antolín de Santiago, y los directores generales de Trabajo y de Empleo y Promoción Social, señores Luxán y Galea. En El Picacho fue recibido por el presidente del ISM, almirante Fontán, y por el secretario general del Instituto, don Juan de Dios Cortés, en compañía del capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Pita de Veiga; el presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández, y los vicepresidentes del Consejo General del ISM, señores Veiga y Maqueda, así como por diversas autoridades provinciales y locales.

Tras descubrir una placa conmemorativa del acto, el ministro de Trabajo recorrió detenidamente las instalaciones inauguradas. La simple enumeración de las mismas da cuenta de la importancia que para Sanlúcar y sus gentes del mar tienen, puesto que están destinadas a hijos y huérfanos de trabajado-

res del mar en general, pero también, gracias a las nuevas instalaciones, se amplía a formación profesional de primero y segundo grado, además de impartirse cursos para adultos en colaboración con el PPO, de todo lo cual se benefician los trabajadores de la zona de Sanlúcar de Barrameda, mejor que coincide con la petición que hizo el presidente del Consejo Provincial de Trabajadores, señor Fábregas.

Son tres en total los edificios que se integran en el renovado El Picacho. El primero de ellos alberga los servicios generales y el Rectorado. En él se encuentran las diversas dependencias administrativas y despachos del personal docente: la biblioteca, la cafetería y un amplio salón de actos capaz para 650 personas.

En el segundo de los edificios inaugurados se encuentran las aulas (12 en total, con una capacidad de 50 alumnos en cada una de ellas), los laboratorios de idiomas,

con una moderna instalación audiovisual; Química, Física y Ciencias Naturales, perfectamente equipados para desarrollar con eficacia sus funciones. En éste mismo edificio se encuentran los dos talleres de delineación y diversos seminarios de las distintas familias profesionales, con una capacidad para 750 alumnos.

El tercer edificio consta de los talleres de automóvil, electricidad y electrónica, con capacidad para 70, 60 y 64 alumnos, respectivamente.

Son cuatro en total las especialidades que se podrán seguir en este centro: Automoción, electrónica, electricidad y delineación. Es indudable que las nuevas instalaciones de El Picacho entroncan directamente con el pensamiento del ministro, expuesto en la placa conmemorativa: «A todos nos importa corregir la desigualdad, garantizar la participación, preservar la dignidad humana de cualquier atentado contra ella y hacer que crezcan equilibrada y compensadamente el bienestar, la libertad y

la justicia», pues qué duda cabe que todo ello exige una cada vez mejor formación profesional y humana de quienes, en definitiva, componen y conforman la sociedad: sus trabajadores.





El ministro de Trabajo y el almirante Fontán descubren la placa conmemorativa del acto.



El ministro de Trabajo, acompañado por el presidente del ISM, capitán general de la Zona Marítima y otras autoridades, durante el recorrido inaugural.



Sobre estas líneas, el ministro de Trabajo en la Casa del Mar de Sanlúcar, que inauguró durante su visita a esta ciudad. Abajo, una vista general del edificio.

do lo relacionado con la problemática social, señalando las diversas medidas económicas previstas para intentar solucionar con la mayor rapidez posible los problemas que la provincia tiene planteados. Terminó su intervención manifestando su gratitud por las atenciones recibidas y su satisfacción por lo que acababa de inaugurar.

CASA DEL MAR

Inmediatamente después se trasladó a las dependencias de la nueva Casa del Mar del ISM en San-



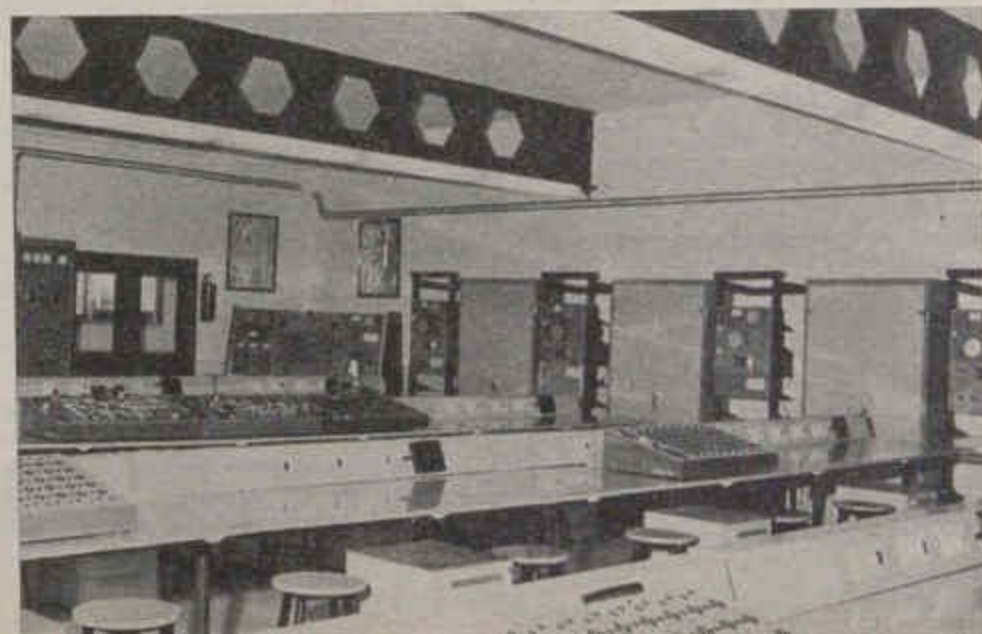
MINISTRO DE TRABAJO INAUGURO EN EL PICACHO

Finalizada la visita, el ministro celebró una rueda de prensa con los profesionales de la información allí presentes, en la que reiteró la preocupación del Gobierno por to-

lúcar de Barrameda, que consta de todas las instalaciones necesarias para una correcta asistencia administrativa, sanitaria y de formación.

Sanlúcar, y muy particularmente el Instituto Social de la Marina, vivió una entreñable jornada inaugural. ■ ANGEL S. HARGUINDEY.

En las fotografías que ilustran estas páginas, ofrecemos varios momentos de la visita del ministro de Trabajo, don Fernando Suárez, al Colegio El Picacho, del ISM, y detalles de las obras que inauguró. Junto a estas líneas, a la izquierda, en el aula de electricidad del Centro de Formación Profesional de El Picacho. El ministro escucha las explicaciones del profesor de la disciplina, en compañía del presidente del ISM y del director del Colegio. A la derecha, de arriba abajo, vista general de la Casa del Mar de Sanlúcar, exterior de los nuevos edificios de El Picacho inaugurados y detalle del laboratorio de electrónica.





El señor Sánchez Creus, nuevo secretario general técnico del Ministerio de Trabajo.

ULTIMA HORA

DON FERNANDO SANCHEZ CREUS, SECRETARIO GENERAL TECNICO DEL MINISTERIO DE TRABAJO

MADRID (Redacción).—En la reunión del Consejo de Ministros que, con carácter decisorio, se celebró el pasado día 4 de julio en el palacio de El Pardo, bajo la presidencia del Jefe del Estado, fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Trabajo don Fernando Sánchez Creus.

El señor Sánchez Creus viene a ocupar el cargo dejado vacante por el señor Chozas Bermúdez, tras su nombramiento de vicesecretario general del Movimiento.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Fernando Sánchez Creus, nacido en Barcelona el 30 de mayo de 1924, es licenciado en Derecho por la Universidad de Murcia, en cuya Facultad fue profesor adjunto de Economía Política y Hacienda Pública, Diplomado en Estudios Europeos en Estrasburgo. Perteneció al Cuerpo de Secretarios Técnicos Sindicales, con el número 1 de su promoción. Procurador en Cortes en la IX y X Legislaturas. Fue director del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo, y actualmente ocupaba el cargo de director general de Planificación Social del Ministerio de Planificación del Desarrollo y secretario general de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente. Es también consejero nacional de Educación.

LANZAROTE

REGRESA LA FLOTA CORVINERA

ARRECIFE DE LANZAROTE (De nuestro corresponsal).—Para disfrutar de un bien ganado descanso, y coincidiendo con la festividad del Carmen, regresan a la isla de Lanzarote las dotaciones de los barcos que realizan sus actividades en la vecina costa de África, unos (los más) dedicados a la pesca habitualmente llamada de «fresco y salado», que operan en el Sahara español, y otros (los menos) procedentes de Nouadhibou (Mauritania), y que no son otros que los llamados «corvineros».

A nosotros, que siempre nos ha unido una buena amistad con los «hombres de la mar», y que siempre también hemos sentido una especial preocupación por sus problemas, sus especiales problemas, tras el sincero saludo de bienvenida se nos ha ocurrido preguntar a estos hombres, adivinando de antemano respuestas demasiado pesimistas, sobre todas las cosas que la pesca entraña, pero de una manera especial en orden a capturas, mercados, etcétera.

Las respuestas, de cuya sinceridad no dudamos en absoluto, son todas análogas y concluyentes:

«Deseamos seguir trabajando en la mar, pero... ¿podremos realmente? ¿Hasta cuándo nos permitirán realizar actividades con la debida normalidad en el Sahara? ¿Cómo podremos continuar pescando en Mauritania si nuestras capturas son desechadas en su mayor parte por los compradores y abonadas a precios a veces irrisorios, que se nos hacen efectivos, además, después de que transcurran hasta tres meses?».

Estas y otras afirmaciones más han sido la respuesta en forma de interrogante dada por estos hombres, y que viene a coincidir con las manifestaciones que al respecto han formulado a través de los medios de información.

Dijimos anteriormente que no dudamos de la sinceridad de estos hombres y, por consiguiente, respetamos la enorme inquietud y preocupación que les embarga, mereciendo nuestra modesta aprobación las gestiones que los mismos vienen realizando en orden a conseguir la mejor solución posible con respecto a sus problemas en Mauritania. Sin embargo —y esto lo hemos expuesto a estos hombres en infinidad de ocasiones—, no creemos que el verdadero problema de la flota pesquera de Lanzarote estriba precisamente en el específico que ellos vienen planteando para un número reducido de barcos operando en Mauritania y que existe desde hace muchísimos años, aunque en la actualidad en forma más acusada, sino que

¿HASTA CUANDO PODREMOS PESCAR NORMALMENTE EN LAS COSTAS DEL SAHARA?

está referido a motivaciones más amplias y concretas: reestructuración de nuestra flota.

—Ahí está, en nuestra opinión, el verdadero problema. De ahí parte, por consiguiente, nuestro mal.

No podemos, en manera alguna, continuar empeñados en una lucha sin posibilidades. Nuestros barcos, nuestra flota —vieja y anticuada— no reúnen en su mayor parte las debidas condiciones para afrontar la realidad actual de la pesca. Está imposibilitada para acudir a aquellos bancos cuyas capturas sean rentables, para realizar ventas allí donde sea necesario, para mantener una vida normal a bordo.

Aquí debe estar vuestro campo de acción: en la reestructuración de la flota mediante estudios serios y adecuados en cada caso. ■ A. G.

PESCADOR MUERTO EN ACCIDENTE DE TRABAJO

ARRECIFE DE LANZAROTE, 20.—El pescador lanzaroteño Víctor Martín Toribio, de veintisiete años, ha resultado muerto en un accidente marítimo casual ocurrido en aguas de la República Islámica de Mauritania.

La víctima, natural de la villa de Tegui y vecino de Arrecife, cayó al mar desde la cubierta del pesquero «Galatea», de la flota de Lanzarote, del que era tripulante.

El patrón del barco ordenó la realización de una laboriosa operación de rastreo en la zona a fin de recuperar su cuerpo, pero el intento resultó infructuoso.

EL BANCO PESQUERO CANARIO-SAHARIANO, EN PELIGRO DE EXTINCION

MADRID, 19.—El banco pesquero sahariano, uno de los más importantes del mundo, está siendo objeto de intensa explotación, y muchas especies están en trance de una total extinción.

Flotas pesqueras de todos los países limítrofes y de las grandes potencias pesqueras, como son la Unión Soviética y el Japón, presionan fuertemente sobre la zona con lo que se resienten no sólo nuestras capturas, sino nuestra importante flota pesquera.

El Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en un informe sobre la situación actual de las pesquerías del litoral de África occidental y en particular de la costa sahariana, ha llegado a la conclusión de que es indispensable una total reestructuración de la pesca en esa zona.

Tanto la sobreexplotación a que se ven sometidas muchas especies, como al límite de sus posibilidades en que se encuentran algunas de ellas, junto al estado actual de nuestras capturas, debe reorientar nuestra estrategia pesquera para conseguir de forma adecuada el control de la extraordinaria presión del esfuerzo de pesca nacional y extranjero.

Si no queremos ver disminuir peligrosamente la producción que afectará indefectiblemente a nuestra flota pesquera, de la que viven tantas familias españolas, las empresas de nuestro país deben apoyar la labor investigadora y científica para elaborar conjuntamente un programa, cuyos principales puntos pudieran ser: Biología pesquera, tecnología en la mar y economía en la tierra.

ES PROBABLE QUE LA MITAD DE LA FLOTA PESQUERA COREANA ABANDONE CANARIAS

• LA INDISCRIMINADA UTILIZACION DEL BANCO CANARIO-SAHARIANO HA ESQUILMADO LAS ESPECIES.

LAS PALMAS.—Probablemente, en los próximos meses se producirá la marcha de la mitad de la flota pesquera coreana, que desde hace siete años se radicó en el Puerto de la Luz y que cuenta con unas 100 unidades.

ESCASA RENTABILIDAD.—Según manifestaciones del cónsul honorario de la República de Corea en Las Palmas, la razón está en la existencia de un problema de escasa rentabilidad, al parecer por la utilización indiscriminada de la pesca en el banco canario-sahariano, que ha barrido con muchas especies, al ser capturados los peces pequeños y no haberse sometido a las normas lógicas y razonables de aprovechamiento.

DE CANARIAS A COREA.—Corea, que es una de las principales potencias pesqueras del mundo, junto con URSS y España, obtiene fundamentalmente, en las aguas de esta zona del Atlántico, pulpo y atún, capturas que son reexpedidas a la República coreana y vendidas en América y Europa.

REDUCCION DE OPERACIONES.—Con la reducción de su flota de operaciones, tanto del Puerto de la Luz como el de Santa Cruz de Tenerife, se verían afectadas nuestras operaciones, según impresión generalizada en medios portuarios.

Portugal

GRAVE CRISIS DE LA MARINA MERCANTE

Lisboa (especial para HOJA DEL MAR, por Alberto Míguez).—A la grave crisis económica que atraviesa la industria pesquera, puede suceder en Portugal otra crisis de parecidas características e igualmente catastrófica: la de la Marina Mercante.

El Gobierno provisional acaba de aprobar la venta del transatlántico «Príncipe Perfecto». Y esta venta desencadenó la airada respuesta de los marinos mercantes, dos mil de los cuales se encuentran en paro desde hace meses y cuyas perspectivas de encontrar trabajo son cada día más negras.

En un interesante estudio hecho público estos días, los representantes de los marinos indican que en apenas dos años el Gobierno pignoró nada menos que once grandes buques (transatlánticos y grandes cargueros). Fueron éstos: el «Amelia de Melo», «Mozambique», «Veracruz», «Santa María» (el famoso buque que secuestró Henrique Galvao), «India», «Patria», «Angola», «Imperio», «Angra do Heroísmo», «Timor» y «Manuel Alfredo».

«Existen —puede leerse en el estudio citado—, aproximadamente, dos decenas de navíos extranjeros fletados por armadores portugueses,

lo que implica una voluminosa salida de divisas, hábilmente ocultada, y la entrada de ganancias en el país,

nes de todo tipo (comerciales, técnicas, culturales, etcétera) con los pueblos de las ex colonias continuarán sin duda, y para ello se precisará la asistencia de medios de transporte suficientes y modernos. En esto, como en otros aspectos, el país corre el grave riesgo de caer en la «dependencia»

LOS MARINOS PROTESTAN ANTE EL GOBIERNO POR LO QUE CONSIDERAN VENTAS FRAUDULENTAS DE BARCOS.

que se encuentran depositadas en Bancos o agencias consignatarias. Si los armadores están descapitalizados, ¿de dónde sale el dinero para subvencionar los fletes de estos navíos?».

Los navíos que han sido vendidos o que podrán serlo en el futuro, son precisos al país, dicen también los representantes de la Marina Mercante. Portugal no ha terminado su tarea en África, aunque el proceso de descolonización esté a punto de culminar. Las relacio-

marítima, lo que en el caso de Portugal sería especialmente grave...

Los desempleados de la Marina Mercante portuguesa han presentado recientemente al Gobierno, a través de la Secretaría de Salud, una serie de peticiones, entre ellas, que la edad de jubilación sea adelantada, que se les aplique el seguro de paro sin dificultades (un sesenta por 100 del salario base, como mínimo), etcétera.

En otro orden de cosas, los representantes de la Ma-

rina Mercante pretenden que se inicie una estricta investigación «para conocer las razones que llevaron al desbaratamiento de la Marina Mercante portuguesa» y que «los responsables de todas estas ventas, casi todas ellas fraudulentas, sean severamente castigados».

Los marinos portugueses consideran que los «grandes latifundistas del mar» están llevando a cabo un estudiado plan de sabotaje económico precisamente en un momento en que las cifras de desempleo superan cumplidamente el 10 por 100 de la población activa. En efecto, no menos de 300.000 personas carecen de trabajo hoy en Portugal. Y esta cifra, enorme si se tiene en cuenta que el país no supera los nueve millones de habitantes, se verá aumentada en los próximos meses con la llegada de miles de ex colonos de Angola y Mozambique, una vez culminado el proceso de descolonización en aquellos territorios. Basta decir que unas doscientas mil personas esperan en Luanda (Angola) un avión o un barco que las traslade a Portugal, para comprender la gravedad del problema... ■ A. M.

Irlanda

MARINOS ESPAÑOLES ENTERRADOS EN BANTRY

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes pasado este corresponsal debió pasar una semana en Bantry, en el condado de Cork, al Sur irlandés, donde asistió a una conferencia nacional sobre la educación técnica en Irlanda (conferencia en la cual se hicieron referencias a la necesidad de una educación más amplia y moderna para los marineros y, sobre todo, los pescadores marítimos irlandeses).

En el pasado venían muy a menudo a Bantry buques de pesca españoles, y queda siempre en los alrededores un vivo recuerdo de esos marineros de un país lejano y de la manera admirable y amable en la cual se conducían siempre en este país para ellos extraño.

En el pequeño camposanto de Bantry, muy tranquilo al lado de la enorme bahía de Bantry, descansan varios pescadores españoles muertos en el curso de su trabajo cerca de la costa irlandesa. Por desgracia, algunas de las tumbas se encuentran ahora en una condición lamentable. Se dice que cuando venían al puerto los pescadores españoles ponían siempre atención a las tumbas de sus compañeros con la ayuda de su agente local.

No vienen más a Bantry los pescadores españoles porque se construye el gran puerto de pesca de Castletownbere, en la desembocadura de la bahía de Bantry, que estará entre los cinco puertos de pesca más importantes de Irlanda. Y durante el mes se dieron noticias en el Parlamento irlandés de que la poderosa compañía de pesca española Pescanova va a utilizar el puerto de Castletownbere, y cooperar con varios armadores irlandeses en el desarrollo más rápido de la industria de pesca del mediodía irlandés. Estas noticias fueron muy bien recibidas en los círculos pescadores de Irlanda, no obstante la sospecha y la aprehensión sentidas en toda la industria para con la penetración extranjera, lo que significa que esta compañía española ha creado para sí una muy linda reputación aquí en Irlanda.

Los habitantes de la lejana península donde se halla Castletownbere, antigua base naval de la Marina Real Británica hasta 1939, son siempre muy conscientes del gran país ultramar que es el suyo. Los delegados a la conferencia mencionada visitaron Castletownbere, vieron las nuevas construcciones del puerto y las actividades de la industria de pesca, y escucharon una espléndida charla, dada por un profesor del pueblo en un irlandés purísimo, sobre la historia de la región. Habló como si fuera ayer cuando vinieron los españoles de Zubiaur y del Aguila para ayudar a los irlandeses luchando contra las fuerzas de la Reina Isabel I de Inglaterra en 1600. Los marineros españoles de aquella época permanecen, pues, vivos siempre en la mentalidad de los habitantes, jóvenes y viejos, de la costa Sur-Occidental de Irlanda, donde hay también los restos de varios buques españoles de diversas épocas naufragados en la misma costa. Se halló, por ejemplo, hace cuatro años, a unas cincuenta millas al Este de Castletownbere, en el condado de Cork, el esqueleto de un galeón español apresado en el mar Caribe por una flota holandesa, pero perdido en el curso del viaje de vuelta a los Países Bajos.

Durante el mes se produjo el naufragio de un buque de pesca irlandés, el «Saint John the Baptist», en la bahía de Dublín. Aconteció cuando pescaba muy cerca de la costa, no muy lejos de la entrada del puerto de Dublín, en una zona donde hasta hace menos de veinte años estuvo prohibida la pesca. Se logró poner a flote el «Saint John the Baptist» sesenta horas más tarde, con la ayuda de otro buque de pesca, pero cuando se acercaban los dos a la entrada del puerto de Dun Loaghair, el remolque se rompió y chocó el «Saint John the Baptist» sobre los peñascos que confinan con el muelle oriental de este puerto, donde se halla todavía al momento de escribir. No obstante los esfuerzos de un grupo de marineros experimentados capitaneados por el patrón de la lancha de socorro del puerto. El incidente subraya el problema de la instrucción de los pescadores, la que parece, según lo que declara el Instituto Marítimo, desde el reciente aumento de la flota de pesca, tristemente inadecuada.

Llegaron a Dublín durante el mes el «Bayren», español, de puertos españoles, y el «Magali», 308 toneladas, también español, de Bilbao. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



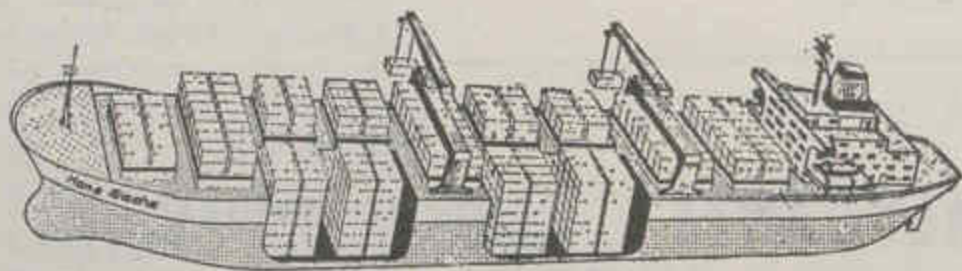
SE "PESCO" LA NARIZ

El niño Bill Adams, norteamericano, once años, quería pescar, pero el anzuelo no se clavó sólo en el pez, sino también en la nariz. No pasó nada: el médico le sacó el anzuelo sin problemas, pero antes llamó a un fotógrafo.



VELERO DE CUATRO PALOS

El «Pommern», barco de navegación a vela de cuatro palos —posiblemente único en el mundo—, alcanza una velocidad de cuatro nudos, y ha sido la principal atracción de la exposición de Aland, en Suecia.



Dibujo del proyecto de modificación del «Hans Sachs», de 50.000 toneladas, transformado en contenedor mixto en unos astilleros de Kiel.

Alemania

UN CARGUERO SE TRANSFORMA EN CONTENEDOR MIXTO

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—En unos astilleros del puerto alemán de Kiel ha sido puesto a punto, como buque de transporte mixto, utilizable tanto para el transporte de mercancías normal como para el transporte de contenedores, el carguero "Hans Sachs" de 50.000 toneladas. El reacondicionamiento del buque ha sido llevado a cabo con el fin de mejorar sus posibilidades competitivas frente a las exigencias que en algunas rutas presenta hoy el mercado internacional del transporte marítimo.

En opinión de los técnicos navales de Kiel, los barcos de carga de tipo clásico, reformados y adaptados a las necesidades actuales, pueden ofrecer una doble ventaja: menores costes de mantenimiento diario (casi un 50 por ciento menos que el de un barco especial para el transporte de contenedores) y una cifra, también mucho menor, de gastos anuales de combustible.

El "Hans Sachs", tras su reacondi-

cionamiento, está en condiciones de llevar en el viaje de ida, por ejemplo, "containers" y en el de vuelta —si es necesario— traer en sus bodegas un cargamento de mineral, ahorrándose así el regreso en vacío. Esta posibilidad mixta, resulta altamente atractiva, sobre todo, entre Europa y Australia, así como entre Estados Unidos y Japón.

El "Hans Sachs" (215 metros de eslora, 28 de manga, 17 de altura lateral y 12,50 metros de calado), capaz de navegar a 15 nudos por hora, dispone de ocho escotillas de 22 metros de anchura, resultando muy apto para un transporte económico tanto para el tipo clásico de mercancías como para el de contenedores, madera en paquetes, celulosas y semejantes. La tripulación —por la racionalización de las tareas a bordo, poco numerosa— dispone de camarotes individuales, algunos de los cuales cuentan con una segunda cabina anexa que puede ser ocupada por personas de la familia del marino. ■

MANUEL NOALES.

EL «JINYU MARU» UN PORTAAUTOS FORMIDABLE

BREMERHAVEN (Especial para "Hoja del Mar").—Hace unas semanas, el muelle de embarque de automóviles fue visitado por un coloso de los mares: el "Jinyu Maru".

Todavía el año pasado era un norteamericano, el "European Highway" (15.165 toneladas), capaz de alojar en sus bodegas de aparcamiento la no pequeña suma de 4.200 vehículos tipo turismo, el que podía pasear por los mares el orgulloso superlativo de "barco más grande del mundo para el transporte de automóviles". Pero ahora, el "Jinyu Maru" (16.200 toneladas), de la Nippon-Yusen-Kaisha Line, que puede transportar en sus entrañas hasta 5.953 autos, ha batido este record.

El enorme garaje flotante —"Jinyu Maru"—, cuyo vientre soporta tranquilamente la producción de un día entero de trabajo de una moderna fábrica de automóviles, tiene en su ruta, cada año, cinco veces Europa. Su tarea es ir y venir, dando vueltas al mundo por el mar, transportando

pequeños autos europeos para los americanos y lujosos y grandes autos norteamericanos para Japón y Europa.

El "Jinyu Maru" —225 metros de eslora y 32 de manga— dispone de 13 cubiertas de aparcamiento. Los autos pueden ser cargados, tanto por babor como por estribor, utilizando portales especiales, parte de cuyo sistema de funcionamiento es automático. En veinticuatro horas de trabajo, 20 conductores, pueden meter en el barco 6.000 vehículos. De una cubierta a otra —de las 13 destinadas al aparcamiento para el transporte—, un sistema de ascensores y de pasos transversales, movidos mecánicamente, permiten que durante el viaje, determinados vehículos puedan ser trasladados de una plataforma a la otra, de modo que —si por error fueron mal acomodados en el momento de la carga— al llegar al puerto de destino cada vehículo esté instalado en el lugar más propicio para facilitar su descarga. ■ M. N.

DE NUEVO LAS TARIFAS DE SUEZ DUPLICADAS

● EN ESTE AÑO DE «REAPERTURA», EGIPTO PUEDE INGRESAR UNOS CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE DOLARES.



PORT SAID.—La vida vuelve a la normalidad en Port Said, donde ya limpio el canal, se ha reemprendido el tráfico de buques.

MADRID.—Egipto confía en ingresar unos 450 millones de dólares durante el primer año de la nueva etapa de actividad del canal de Suez (oficialmente abierto el día 5 de junio), según manifestaciones del presidente del organismo egipcio en el canal, Mas Hur Ahmad Mashur, que recoge el semanario «Petróleo».

Asimismo indicó que dichas tarifas se han fijado en derechos especiales de giro (deg), con la finalidad de proteger los ingresos de su país contra la erosión de las monedas internacionales —especialmente el dólar— y sobre la base de la unidad de volumen que ya se utilizaba hasta el año 1967; es decir, la «tonelada suez», equivalente a 100 pies cúbicos, a la tonelada de registro bruto y a 17,8 barriles.

Añade «Petróleo» que, previa consulta con expertos noruegos, franceses, británicos, japoneses y

egipcios, Egipto ha fijado las nuevas tarifas, que representan un aumento del 90 al 100 por 100 sobre las vigentes en 1967. Las tarifas serán las siguientes: 1.611 deg por tonelada suez para los buques-tanque de hidrocarburos con carga única o mixta, 1.772 deg por tonelada suez para otras cargas y 1.289 deg por tonelada suez para buques vacíos.

Las autoridades egipcias —finaliza el citado semanario— calculan que el petróleo representará un 40 por 100 del tráfico total del canal y afirman que, a pesar del aumento de las tarifas, este itinerario será más ventajoso que el del cabo de Buenaventura. Por otra parte, han dejado abierta la posibilidad de modificar las tarifas, en alza o baja, en caso de cambios en los precios del petróleo entrado en servicio del oleoducto Suez-Mediterráneo (Sumed) o ensanchamiento del canal.

RIFAS DEL CANAL CAN LAS DE 1967



EL PRIMER BARCO QUE SALIO DEL CANAL DE SUEZ.—Ha atracado ruidosamente en el puerto de Hamburgo el carguero alemán «Nordwind», primer barco que abandonó el bloqueado canal de Suez desde la lejana guerra del Yon Kippur. Junto a él, y ante las aclamaciones de unos 100.000 alemanes congregados en el puerto para darles la bienvenida, hizo su entrada en Hamburgo el carguero también de bandera germana «Münsterland», salido en segundo lugar del canal de Suez. (FOTOFIEL.)



CEREMONIA INAUGURAL.—La reapertura del canal de Suez fue el 5 de junio. El Presidente egipcio, Anwar Sadat, a bordo del destructor «6 de Octubre», abrió marcha desde Port Said hasta el mar Rojo, seguido de gran cantidad de barcos de todas las nacionalidades. Una multitud acudió a presenciar la ceremonia. El tráfico marítimo vuelve a ser «casi» el que era antes de la guerra del 1967.

Noruega

EN PROYECTO UN BARCO SONDEADOR

LOS astilleros Kaldnes mek. Verksted, de Tonsberg, han proyectado un barco sondeador para operar en profundidades oceánicas de hasta 500 metros y, con ciertas modificaciones, hasta los 1.000 metros. La embarcación tiene una capacidad de carga de 9.000 toneladas, por lo cual puede funcionar, sin un abastecimiento ulterior, durante tres meses. Está previsto el alojamiento para 95 hombres. El barco mide 157,4 metros de eslora, 24,4 de manga y 13 de profundidad. Diseñado para ser utilizado en aguas árticas, se le incorporará un equipo de emplazamiento dinámico utilizando hélices de paso modificable y controladas por computadora (dos hélices en la popa y cinco transversales). El barco irá equipado con cinco motores Diesel de 3.600 HP. a 900 r. p. m. cada uno.

EN 1974, EL 85 POR 100 DE LA CAPTURA PESQUERA FUE EXPORTADO

Durante cientos de años, la pesca ha sido la principal fuente de vida para Noruega. Desde un principio, con limitaciones para el almacenamiento del pescado, el centro de las exportaciones fueron el bacalao seco sin salar y el salado. No obstante hicieron su aparición, de forma gradual, productos pesqueros enlatados y filetes de pescado congelado. Una cierta cantidad de pescado fresco se envía por avión a los mercados más cercanos.

En total hay unas 35.000 personas, aproximadamente, empleadas en esta industria, pero de ellas solamente unas 15.000 con plena dedicación. La pesca representa, aproximadamente, el 1,5 por 100 del PNB de Noruega.

En 1974, el valor de las exportaciones de pescado y derivados alcanzó los 3,2 billones de coronas noruegas; de este modo consiguió el nivel record del año 1973. La captura de 2,3 millones de toneladas fue un 11,5 por 100 menor que en 1973, pero los 2,2 millones de coronas es superior en un 9,2 por 100 a la cifra del año anterior.

Una de las consecuencias de la reducción de la captura fue que la exportación de pescado fresco se vio directamente afectada. Aproximadamente, el 85 por 100 de las capturas es exportado. En 1974, ésta se distribuyó de la siguiente manera:

	Millones coronas
Pescado para consumo humano	2.065
Arenques y pescado para piensos	675
Aceites	121
Varios	339

Las exportaciones de pescado, que ascienden en total a la cantidad de 247.000 toneladas, son enviadas, principalmente a Gran Bretaña y Alemania, y fueron ligeramente inferiores a las de 1973, debido principalmente a la existencia de un sistema de cupo para la pesca del capelán. En la actualidad, éste es la base principal de la producción de alimentos de pescado y aceite.

En la actualidad, la flota pesquera noruega está valorada en más de 1.700 millones de coronas. El 70 por 100 de los barcos pertenecen a activos pescadores. La mayor parte de la flota está compuesta por 8.000 barcos de altura que van desde los 30 a los 200 pies.

POR FIN, UN BARCO DE VELA SEGURO PARA LOS NIÑOS

De la mano del mismo hombre que puso a su disposición el velero olímpico de regatas, el «Soling», aquí está el 12' minibarco, el «Laerling».

«Laerling» es la palabra noruega utilizada para decir «Principiante» y, al igual que todas las embarcaciones diseñadas por el proyectista noruego de más importancia, Jan Herman Linge, el nombre termina en «Ling». En su primera presentación en la International Norwegian Boat and Engine Exhibition, en Oslo, el «Laerling» tuvo éxito inmediato al venderse 60 de ellos dentro de los tres primeros días.

La idea de Linge con esta última creación ha sido la de proveer a las familias de un velero seguro y en condiciones para aprender. El «Laerling» tiene quilla, caseta del timón, cubierta de aluminio y 4 velas de 1/2 metros cuadrados y spinnaker. El casco tiene 3,7 metros de longitud, 3 metros de línea de flotación y un calado de sólo 55 centímetros. La quilla está moldeada junto con el casco, y su interior contiene 5 barras de plomo desmontables de 12 kilos. El peso del casco es de 60 kilos, lo que hace posible el transporte del «Laerling» en la baka de un coche familiar ordinario.

El nuevo velero «Linge» ha tenido una gran acogida entre los jóvenes, deseosos de convertirse en navegantes de yates y todavía mayor por parte de sus padres. El «Laerling» no puede zozobrar y está garantizada su imposibilidad de hundimiento. Está diseñado para albergar a un adulto y a un niño o a dos adolescentes con un peso total de 100 kilos.

El fabricante de la nueva embarcación es el señor Terje Boe, de Kvikstad Bruk, Kristiansand, en el Sudeste de Noruega. El señor Boe dice: «El «Laerling» no es únicamente una embarcación, es una nueva idea, y tenemos intención de venderla a los clubs y escuelas de todas partes».

EL ACUERDO BRASILEÑO-NORTEAMERICANO SOBRE LA PESCA DE GAMBAS SE SOSTIENE DURANTE TRES AÑOS

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, José María Carrascal).—En estos días que tantas malas noticias hemos de dar respecto al mar, sobre todo en lo que a legislación se refiere, consuela poder ofrecer siquiera un convenio que no sólo está siendo respetado, sino que además está rindiendo beneficios a los firmantes del mismo. Nos referimos al Convenio Brasileño-Norteamericano sobre la pesca de la gamba, firmado en 1972 y vigente desde entonces, que sin bombo ni platillo ha evitado muchos quebraderos de cabeza a las autoridades de ambos países y mucha mala sangre a sus respectivos pueblos.

El convenio no tuvo, desde el principio, grandes ambiciones ni mayor interés que el circunscrito a la materia sobre la que versa: la pesca de gambas ante las costas brasileñas, que en la década del sesenta había dado origen a agrias confrontaciones de aquel país, no sólo con los norteamericanos, sino también con otros países. Francia incluida.

Cuando los negociadores de Washington y Brasilia se sentaron a una mesa para ver la forma de llegar a un acuerdo sobre el asunto, pronto se dieron cuenta de que, si intentaban meterse en honduras, e incluso definir posiciones de principio, no iban a llegar a ningún sitio. Así que se decidieron a ir a lo práctico, y ni siquiera calificaron lo que iba a salir de sus negociaciones como «acuerdo de pesca», concepto que ya entonces comenzaba a ser conflictivo, sino de meramente «acuerdo sobre conservación de determinadas especies marinas», en lo que es bastante más fácil ponerse de acuerdo, aunque a la postre venga a ser lo mismo. Ambas partes decidieron también reservarse sus respectivas posiciones sobre jurisdicción de aguas ante sus costas y derechos sobre las especies vivas en ellas, y sin entrar a discutir los Estados Unidos la razón brasileña de reclamar para sí doscientas millas de esas aguas, la dio como buena, con tal de

que se permitiera a los pesqueros norteamericanos faenar en dichas aguas bajo ciertas condiciones. En realidad, lo convenido es que los brasileños permiten la pesca de la gamba mientras los norteamericanos aceptan limitarse en la misma a ciertas zonas y sólo durante una específica temporada que va del primero de marzo al 30 de noviembre de cada año.

Caso de que se violen tales estipulaciones, el convenio regula las penalidades correspondientes, que son el apresamiento de los pesqueros, el abono al Gobierno brasileño, como gastos de custodia, de 500 dólares por cada día que una embarcación esté apresada en alta mar, y de 200 por cada día que esté apresada en puerto. En teoría, los pescadores pagan al Gobierno norteamericano y éste se lo reembolsa al brasileño; pero en la práctica, siempre que no haya mayor desacuerdo, los pescadores pagan directamente a los brasileños.

El convenio, como decimos, ha venido funcionando durante los últimos tres años, y aunque no han faltado roces, ha evitado las confrontaciones a nivel gubernamental que vienen trayendo los apresamientos de pesqueros norteamericanos a cargo de guardacostas ecuatorianos. En marzo pasado tuvo lugar el último de estos incidentes, cuando dos gamberos USA fueron detenidos por patrulleras brasileñas, por considerar que estaban pescando fuera de la zona permitida. Tanto Washington como los armadores fueron también de esa opinión y el asunto se salvó con el pago de la multa correspondiente.

No es, desde luego, el acuerdo de que estamos hablando la fórmula mágica para resolver el enrevesado y envenenado problema de la pesca mundial, pero sí una muestra de cómo puede también aislarse el problema y llegar a compromisos viables para todos. Supuesto, naturalmente, que haya buena voluntad en las partes.

PELIGROS DE LA EXPLOTACION PETROLERA MARINA

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, JOSÉ MARÍA CARRASCAL).—La crisis de energía ha traído un incremento de las prospecciones petrolíferas submarinas, con importantes hallazgos de bolsas en el mar del Norte, golfo de Méjico y plataforma norteamericana frente a los Estados de Nueva Inglaterra, Nueva York y Delaware. La noticia, en principio, alegró a muchos de los que han sufrido en sus coches y bolsillos la escasez de petróleo y el alza astronómica de los precios. Pero a otros, en cambio, les ha puesto la carne de gallina el ver alzarse bosques de torres exploratorias en el mar frente a su costa o a la simple imaginación de ello, pues no se ha comenzado aún con los trabajos. Casi a una, los Estados norteamericanos costeros que se creían amenazados por el petróleo han protestado política y legalmente. Política, por medio de sus representantes en Washington; legalmente, ante los Tribunales, reclamando que la plataforma continental ante sus costas les pertenecía a ellos, no al Gobierno federal. El asunto ha ido, de recurso en recurso, hasta el Tribunal Supremo, que ha

dictado sentencia contraria a los Estados regionales: la explotación de las riquezas submarinas que rodean el país, dice la sentencia de este, pertenece al conjunto de la nación, y, por tanto, al Gobierno central, no a la parte de ella que correspondía por proximidad geográfica.

La sentencia no ha acallado las protestas, y ahora vemos un contraataque por el flanco conservacionista. Los Estados, y más que los Estados las comunidades costeras, tratan de bloquear toda explotación petrolífera de la plataforma oceánica por considerar que ello pondría en peligro el medio ambiente de la zona. Se fundan no sólo en los riesgos evidentes de filtraciones desde las bolsas de crudos, imposibles de evitar por lo menos cuando se «pincha» una de ellas, sino en otra serie de consideraciones que anotamos:

1) El peligro inmediato para la pesca, con la desaparición de algunas especies alergicas al petróleo.

2) Mayor peligro aun que el barrenaje en sí va a ser el impacto del transporte del petróleo desde los pozos a tierra firme. El tráfico costero por esta zona, especialmente en las proximidades de Nueva York, es nutrido y el peligro de colisión de las flotillas de grandes barcas contenedoras hasta los depósitos con otros barcos aumentaría considerablemente (ya se han dado por estos parajes abundantes colisiones, sobre todo en días de niebla). Otro tanto puede decirse de las torres de sondeo, que se multiplicarían ante puertos en los que están saliendo y entrando docenas de buques.

3) Una solución podría ser, y se ha pensado en ella, instalar un oleoducto desde el campo petrolífero en alta mar hasta la costa, que ahorrase el ir y venir de las barcas contenedoras. Es lo que se hace en el golfo de Méjico y lo que se piensa hacer en el mar del Norte. Por desgracia, análisis de esta plataforma continental arrojan que su estructura es diferente a la de aquellas plataformas. La de aquí es mucho menos estable y el oleoducto tendría que atravesar por lo menos tres millas de terreno más bien esponjoso, sometido a oleaje muy arenoso, lo que significaría tensiones sobre la «pipeline» de un calibre difícil de evitar que produjere roturas o, al menos, filtraciones.

4) Por último, los grupos conservacionistas apuntan a los cambios sociales que una explotación de tal calibre provocaría en esta comarca, concretamente en la isla de Long Island, que viene siendo el «pulmón» de Nueva York, con congestiones y problemas humanos que no compensarían los beneficios económicos a corto plazo obtenidos por la explotación de las bolsas.

Es un informe, como pueden comprender, donde se da tan sólo una parte de la cuestión. Pero interesante con vistas a la complejidad de la prospección petrolera submarina.



MARITIMA DEL NORTE, S. A.

LINEAS REGULARES
SERVICIO FRIGORIFICO
TRANSPORTE DE MADERAS

UNIDADES EN SERVICIO

CARGA SECA		FRIGORIFICOS
Miño, 4	SIERRA JARA	SIERRA ANDIA
MADRID-2	SIERRA MADRE	SIERRA ARANZAZU
Teléfono 262 93 00	SIERRA MARIA	SIERRA ARAMO
Telegramas:	SIERRA URBION	SIERRA LUNA
MARINORTE	SIERRA BLANCA	SIERRA LUCENA
		SIERRA FRIA
		SIERRA ESTRELLA
		SIERRA ESCUDO
		SIERRA ESPUÑA

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

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

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fidiz

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA



FUEGOS «NATURALES» EN PERTH

Miles de australianos de Perth, y otras ciudades costeras pudieron admirar el increíble espectáculo de cómo una serie de relámpagos convertían la noche en día. En la foto, una pareja que no teme a la tormenta. (FOTOFIEL.)

SENEGAL Y ESPAÑA

RENOVADO POR 10 AÑOS EL ACUERDO SOBRE PESCA

HUELVA, 24.—Después de laboriosas gestiones, hace tiempo iniciadas, se ha llegado a la renovación del Convenio de Pesca entre España y la República del Senegal. Las gestiones fueron conducidas en Dakar por el director general de Pesca, señor Piniés, asistido del industrial marisquero de Huelva, señor Nardiz. Ha quedado redactado y pendiente de la firma del embajador de España en Dakar, el proceso verbal que recoge las condiciones pactadas.

El principal punto de discusión ha versado sobre el canon a satisfacer por cada buque autorizado a pescar en el área, que se extiende por fuera de las doce millas jurisdiccionales. En un principio se había acordado satisfacer 7.500 francos c. f. a. por tonelada de registro bruto del barco al año, pero se pretendía la duplicación de tal cuantía. Se ha conseguido fijarla en la primera de dichas cantidades.

La duración del Convenio será de diez años. Coincide con el plazo de crédito concedido por España de mil millones de pesetas para la construcción en Dakar de un frigorífico, torres de perforación de agua en el interior del país, y otras mejoras indispensables para impulsar al Senegal hacia un mayor desarrollo económico y social.

Los buques autorizados para pescar en aguas senegalesas serán: 56 marisqueros congeladores, 20 buques mixtos de hielo y congelación y 36 atuneros, más 36 auxiliares de los mismos para capturar cebo vivo.

El Convenio de Pesca con Senegal representa mayores ventajas, cuando menos en orden al número de buques, que el celebrado recientemente con Italia por el mismo país.

Perú

APARECIERON GRANDES BALLENAS AZULES

LIMA (De nuestro corresponsal).—A un costo de 140 millones de soles se viene construyendo a ritmo acelerado una gran piscifactoría, destinada a ser la única de su género en Sudamérica, ya que estará en condiciones de atender el consumo interno del país y podrá exportar truchas congeladas y enlatadas. La meta de producción se ha fijado en 300.000 kilos anuales, calculándose que hacia fines del presente año se habrá iniciado la comercialización. Esta obra está siendo ejecutada por la Empresa Pública de Servicios Pesqueros (EPSEP), organismo descentralizado del Ministerio de Pesquería.

La enorme piscifactoría, que tendrá salas de ovaje, incubadoras, estanques de alevines, juveniles y engorde, etc., está ubi-

cada en Huancayo, localidad serrana donde se fomenta la crianza de la trucha desde hace diez años.

Los principales mercados de la trucha peruana son Estados Unidos, Japón, Francia e Inglaterra, donde el pescado de agua dulce se ha convertido en alimento muy cotizado.

...

BALLENAS AZULES EN AGUAS PERUANAS.—Enormes ballenas azules, semejantes en tamaño a la legendaria ballena blanca «Moby Dick», han hecho frecuentes apariciones en aguas peruanas. Según la Compañía Ballenera del Kinkai, S. A., la única en su género que opera en el Perú, se han visto ballenas azules de hasta 28 metros de largo y 2 me-

(Pasa a la pág. 56)

(Viene de la pág. anterior)

tros de altura. La Compañía Kin-kai viene cazando alrededor de 1.600 cetáceos (entre ballenas y cachalotes) y produciendo harina y aceite y también alimentos en conserva. Gran parte de la producción es exportada, significando ello un ingreso de divisas de 2.500.000 dólares (unos 120 millones de soles) anuales.

...

FRIGORIFICO Y TERMINAL PESQUERO ZONAL FUERON INAUGURADOS.

—En las localidades de Huancavelica y Matarani fueron inaugurados recientemente, con asistencia del ministro de Pesquería, un frigorífico y un terminal pesquero zonal. El primero está ubicado en una localidad serrana y el segundo en el puerto de Matarani, en Arequipa.

El frigorífico pesquero zonal de Huancavelica se ha construido a un costo de más de ocho millones de soles y beneficiará a los 370.000 habitantes de esa ciudad, así como a las localidades de Angaraes, Tayacaja y Castrovireyna. Dicho frigorífico cuenta con una cámara de 10 Tm. para el abastecimiento de pescado congelado. Está implementada con un equipo danés marca Sa-

broe Atlas de 10 HP. Este equipo está compuesto por un doble motor compresor que permite el funcionamiento de la cámara para dos temperaturas: fresco y congelado. Cuenta, además, con un generador propio, a través de un grupo electrógeno marca Bukh-Dae de 27 kW.

El terminal pesquero zonal de Matarani, igual que el anterior, ha sido construido a un costo de ocho millones de soles. Cuenta con dos cámaras frigoríficas desarmables de 10 Tm. de pescado refrigerado; un equipo de refrigeración danesa marca Gram con doble motor compresor. Asimismo tiene un compresor de hielo en escamas de 3 Tm. por día, con un almacenamiento de 6 Tm., y otro productor de hielo en escamas de 8,5 Tm. de producción diaria. Podrá almacenar hasta 10 Tm., con un equipo de refrigeración de 46 HP.; cuenta también con un generador propio que comprende 3 grupos electrógenos con una potencia de 150 kW.

El muelle tiene una longitud de 92 metros, que permitirá el atraque de embarcaciones de hasta 350 toneladas. La zona de manipuleo, totalmente techado, tiene un área de 70,5 por 25 metros. ■

SAMUEL BERMEJO ARCE.

**JOSÉ
SIBÓN PANTOJA**

**ARMADOR DE BUQUES DE PESCA
EXPORTADOR DE PESCADO**

Muelle Pesquero
Caseta 10
Tel. 23 36 30

CADIZ

ESCANDALO EN LA SUBSECRETARIA DE PESCA

MEXICO (De nuestro corresponsal).—Cuando aún no se sabe el resultado de la investigación ordenada por el Presidente de la República sobre el posible fraude perpetrado por el subsecretario de Pesca, ingeniero Héctor Medina Neri, el pueblo, como siempre expectante, espera ver caer cabezas o ver el caso archivarse en el olvido, mientras en la Cámara de Diputados el presidente del partido Acción Nacional, José Ángel Conchello y los diputados de nuestro Partido Revolucionario Institucional se enfrascan en una lucha cruenta de términos ásperos, políticos y demagógicos.

Con amplia visión revolucionaria (no revolución histórica), el licenciado Luis Echeverría Álvarez destinó para barcos gran parte de un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo. Con el anuncio de organizar la explotación pesquera, de recondicionar la flota, de reorganizar y formar las empresas de participación estatal a fin de canalizar por ellas todo lo relacionado con el mar.

Organizaron viajes al golfo de México y las costas del Pacífico, llevaban cámaras de cine, cámaras Instamatic, Polaroid, Kodak, Minolta, equipos de pesca, revistas y muchas cintas para grabar. Por muchos meses, en la capital comenzaron a aparecer expertos en pesca por todos lados. Se trataba de impresionar; desde luego que quienes tuvieron más acceso al señor Presidente, tuvieron mayor aceptación; quienes lograron reunir y mostrar mejor información, lograron colocarse bien.

Por ese tiempo me encontraba trabajando como capitán del barco atunero «Bonanza». Me pidieron un trabajo para la Tepepan (Empresas Distribuidoras de Pescado) de la Paz y de San Diego. Salí para ese puerto, de aquí salí para el puerto pesquero piloto como jefe de estudios y auxiliar de pesca; en uno de los programas del puerto pesquero tuve que salir a Progreso, Yucatán, donde estaba de gerente de la planta Tepepan el doctor Edgardo Medina Alonso (dermatólogo) y en Tepepan, de México, se encontraba el ingeniero Héctor Medina Neri.

Poco tiempo después, por orden presidencial, se formaron Productos Pesqueros Mexicanos y la Subsecretaría de Pesca. El doctor Edgardo Medina Alonso pasó a director de Productos Pesqueros Mexicanos, y el ingeniero Héctor Medina Neri pasó a ser subsecretario de Pesca.

Debido a su mala administración, el doctor Edgardo Medina Alonso, fue relevado de su puesto, quedando en su lugar el doctor Juan Azuara Salas.

El diputado José Ángel Conchello señaló en la Cámara de Diputados que la transacción de los barcos se había hecho a través de una compañía fantasma, es decir, una empresa sin astilleros y que de ella había facturas sin barcos, y que probaría sus acusaciones.

El acusar al subsecretario de Pesca en la Cámara de Diputados ha sido un telón blanco sobre la imagen del ingeniero Héctor Medina Neri, y poco a poco han empezado a salir las defensas y las aclaraciones, pero después de muchos días en que no

se supo nada de él en los medios de información públicos.

Algunos han tratado de desvirtuar la acusación del diputado Conchello. Se dice que las 323 embarcaciones que estaban autorizadas pueden verse frenadas en su construcción por la denuncia de Conchello, que la construcción de los barcos representa un peligro para los armadores, quienes explotan sin derecho, especies reservadas a las cooperativas, o sea, que el ataque al subsecretario proviene de éstos.

Se pone como ejemplo también la oposición que presentaron las compañías armadoras americanas a la construcción de barcos atuneros para México en los Estados Unidos.

El diputado Mario Ruiz de Govez defendió al ingeniero Héctor Medina Neri y acusó a Conchello de actuar con ligereza, valerse de «chismes», de «desorientador de la opinión pública», de «crear desconfianza hacia los funcionarios públicos». La denuncia pesa sobre la corrupción de los funcionarios jóvenes inmiscuidos en la construcción de 323 barcos, a quienes les tocó un reparto entre 100 y 150 millones de pesos, y está levantando mar de fondo.

Si sabemos por los mismos medios periodísticos que el líder panista es miembro de la compañía, habremos de pensar seriamente en la denuncia presentada por la cantidad de medios con que ha de contar para atreverse a «informarle al Presidente de la República» de los hechos que han calentado los ánimos de la Cámara Baja.

Pero también es posible que sea, como piensan algunos funcionarios, que organismos transnacionales desean frenar la construcción de la flota pesquera mexicana, para evitar competidores, ya que hasta ahora hemos estado en desventaja con las flotas que incursionan en nuestras aguas y que algunas veces hasta se meten por la noche a las bahías amparados por la oscuridad, o también puede ser que viendo la posibilidad de frenar el fortalecimiento de nuestra flota, las compañías transnacionales, a través de sus agentes en México, hayan aprovechado la veracidad de los hechos para denunciarlos.

Aquellos que temen que la construcción de los barcos se frene tienen poca confianza en la honestidad del subsecretario, y según el grado político y los nexos que los une al subsecretario son las bases que tienen para dudar.

Capitán e Ingeniero
ABU ZAMUDIO LUVIANO

CUANDO LA MAR ERA DEMASIADO ANCHA



PIRATAS

Aunque las películas los presenten como héroes simpáticos y bien templados, los piratas fueron históricamente gentes de mala vida, reñegados de la sociedad, aventureros sin escrúpulos, despreocupados de las leyes, candidatos a la horca.

Pero antes que otra cosa, también fueron grandes marinos.

JOHN AVERY.

DE OFICIAL ARRUIÑADO A REY DE MADAGASCAR

Nacido en Plymouth, hacia el año 1650, descendiente de una familia de marinos mercantes, huérfano a los once años y teniendo como tutor a otro marino, mister Knowles, necesariamente John Avery había de ser hombre de mar.

Su carrera pasó por las etapas tradicionales: comienzos de grumete, avispado, prueba como timonel habil (y pendenciero en sus horas libres) y, pronto, ascenso a oficial.

En su nueva categoría pasó dos años en el mar de las Antillas, persiguiendo filibusteros. De regreso a Inglaterra a descansar, se encontró con la nada agradable sorpresa de que su tutor, más experto sinvergüenza que antes marino, se había apoderado de todo el patrimonio de los Avery.

Como en tierra firme a veces las cosas suelen estarlo en exceso, John prefirió dejarse de largos pleitos y embarcarse de nuevo. Con la Armada interviene en la inabarcable guerra entre Inglaterra y Holanda, y, más tarde, vuelve a las naves mercantes y a las Antillas.

Los marinos pueden reconocer un punto en el horizonte, pero a medio metro no distinguen bien la sonrisa de una guapa chica. En una de sus estancias en puerto inglés, Avery conoce a una dulce y encantadora señorita, se enamora a toda vela y se casa con ella.

Muy acostumbrado a contar sin equivocarse los nudos de la corredera, el joven esposo pone mala cara al regresar a su casa a los pocos meses y encontrarse con un hijo.

Tras negarse a reconocerlo, decide abandonar para siempre Inglaterra, país que, aunque propio, le resulta demasiado ajeno. Puesto a abandonar, envía también al cuerno las leyes, los respetos sociales y la carrera formal de marino. Embarcado en la nave "The Duke", llevada por españoles y destinada a la ruta de América, aprovecha una borrachera del capitán para meterlo en un bote con otro barril de vino y algunos víveres, soltarlo en pleno Atlántico y, tomado el mando por causas de fuerza mayor, propone tranquilamente a la tripulación dedicarse a la piratería, profesión bastante rentable en aquellos días, lo que todos aceptan con entusiasmo.

Como en el Caribe había demasiada competencia, acuerdan buscar zonas más despejadas, poniendo rumbo a África, y después de apoderarse de dos navíos en la isla del Príncipe, va a parar a una protegida rada del Nordeste de Madagascar.

La suerte de Avery ha cambiado, al menos desde un punto de vista matrimonial. En una de las operaciones mercantiles de los piratas (salida a buscar presa, abordaje de nave y captura de botín), los nuevos filibusteros del Indico topan con un tan inesperado como sorprendente barco, en el que viaja nada menos que una hija de Aureng-Zeb, el Gran Mogol, en peregrinación a La Meca—según unos biógrafos de Avery—, o hacia Persia—según otros—, donde la princesa debía contraer matrimonio. En ambos casos, acompañada de un séquito de servidores, esclavos y nobles damas, con un cargamento de ricas telas, joyas y sacos de monedas de oro para los gastos, equipaje suntuoso de cualquier princesa asiática de la época.

Los historiadores de Avery (entre los que aparece el magnífico Daniel Defoe, más conocido por su "Robinson Crusoe"), no están de acuerdo en lo que sucedió después. Parece más probable que el pirata cayera en la tentación, y, olvidándose de la anterior experiencia, enamorándose de la princesa, se casó con ella según el rito oriental.

Lo mismo hicieron varios marineros, tras riguroso sorteo, con las damas del séquito. Y

Sabemos que es Vd. exigente; y que es Vd. quien atiende a las señales.

Sabemos que cuando Vd. compra equipos de señales, tiene que ser exigente; tiene que elegir con sumo cuidado los aparatos que realmente necesita. Por este motivo, deseamos informarle sobre la amplia y atrayente gama de equipos acústicos Kockums: sabemos que Vd. desea lo mejor.

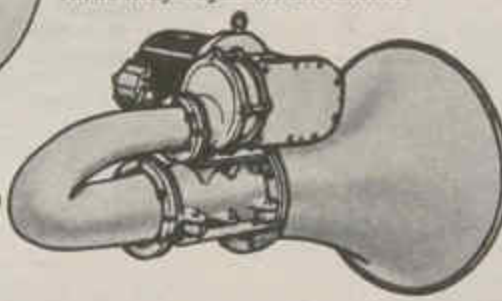


Como la sirena Steam-Tyfon, la poderosa voz que se escucha en el mar décadas ha. De ella, tenemos tres modelos: el nuevo, extremadamente económico ST-230/75 para grandes buques, el tipo medio T 300 ME y el pequeño T 200 DSEVL. Las tres se accionan mediante solenoides y van también provistas de palancas para accionamiento manual de emergencia. El ST-230/75 puede equiparse con un actuador Kockums, sistema hidráulico de una sola conducción para operación desde el puente.

La sirena Kockums Supertyfon de aire comprimido tiene una sólida reputación de buen funcionamiento, gracias a su diseño brillante en cuanto a simplicidad. La nueva serie KT incorpora varias mejoras, tales como un insuperable conjunto de membranas oscilantes, duración indefinida en condiciones normales y un sistema de calentamiento integrado para la válvula y el regulador, controlado automáticamente mediante termostato. Las sirenas Supertyfon no necesitan, virtualmente, mantenimiento. Disponemos de cinco modelos en la serie KT, incluyendo el potente KT-230/75 para buques de 200 metros o más de eslora; todos los modelos van equipados con válvulas electroneumáticas de bajo consumo y reguladores



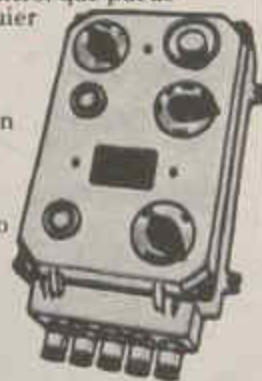
de flujo, tipo tobera, que permite emplear aire de alta o baja presión. El calentamiento controlado por termostato es igual en todas. Las sirenas eléctricas Kockums Electro-Tyfon se hacen oír por sí mismas, mediante un sistema patentado consistente en un pistón oscilando dentro de un cilindro de acero inoxidable; disposición que no necesita lubricación en absoluto. Gracias a esta no necesidad de lubricación, la eficiencia de funcionamiento se conserva incluso a temperaturas muy bajas sin un calenta-



miento auxiliar. El motor de la sirena tiene arrollamientos interiores propios para protegerle de sobrecarga. Su mantenimiento regular requiere atención sólo una vez al año. Disponemos del Electro-Tyfon en tres tamaños diferentes. Las luces de maniobra Kockums están pensadas principalmente como accesorios para los equipos de señales Supertyfon y Electro-Tyfon. El cometido de estas luces es hacer más fáciles de detectar e identificar las señales de maniobra o aviso, incluso en condiciones de elevado nivel de ruido o visibilidad reducida. Las potentes lámparas de señales de Kockums se operan desde una unidad de control conectada al automatismo de la señal sonora. Normalmente, funcionan en sincronismo con las sirenas.



Se dispone de varios modelos de estas luces de maniobra, cada una de las cuales tiene tres o cuatro bombillas dentro de una lente de 360° con un ancho ángulo de visibilidad vertical. Esta disposición con varios filamentos, permite que las luces sean encendidas y apagadas rápidamente si se necesita emitir señales de Morse. El Auto-Control del Tyfon Kockums es un versátil dispositivo temporizador y de control que puede usarse con cualquier combinación de Steam-Tyfon, Supertyfon y Electro-Tyfon con o sin luces de maniobra. El modelo básico incluye un mando selector para intervalos de señalización de 40, 60 ó 120 segundos, una luz piloto que indica funcionamiento automático y un pulsador para accionamiento manual. Otras funciones opcionales son: mando selector para combinaciones de una o dos sirenas, temporizador de señales distintas de las anteriores, mando con luz piloto para desconexión del calentamiento eléctrico de válvulas, membranas, etc.



KOCKUMS
Kockums Mekanska Verkstads AB

Enviar a Kockums Mekanska Verkstads AB Dept. 291
Fack, S-201 10 Malmö 1,
SUECIA

Envíeme información
técnica sobre sus
equipos de señales.
Telefonéeme.

Nombre _____
Empresa _____
Dirección _____
Teléfono _____

Representante en España:



NIFE ESPAÑA, S. A.

Hermosilla, 117 - MADRID-9

Tel. 401 73 50 - Telex: ANIFE-E 23018

como todo recién casado, buscaron un nuevo paraje donde instalar el hogar, dulce hogar.

Resultó elegida la isla Nosy Mangabe, al fondo de la bahía de Antongil. El capitán mandó construir un fuerte. Y para más comodidad, los soberanos indígenas próximos fueron sometidos, unos con balas de cañón y otros con cuentas de cristal, y después de tener la precaución (como buen inglés) de arrasar la pequeña colonia de franceses, John Avery se convirtió en dueño absoluto de Madagascar. Su fama se extendió por todo el Indico, y hoy quien asegura que llegó a ofrecer al Go-

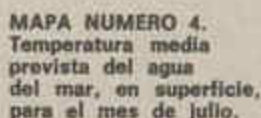
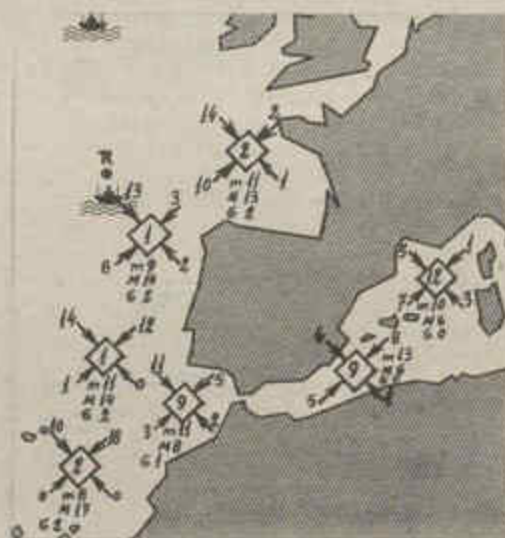
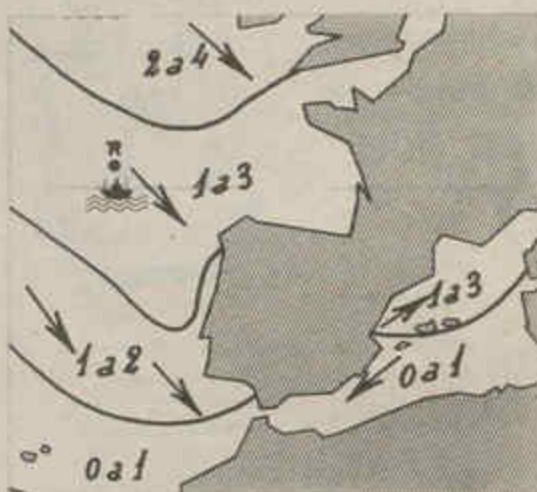
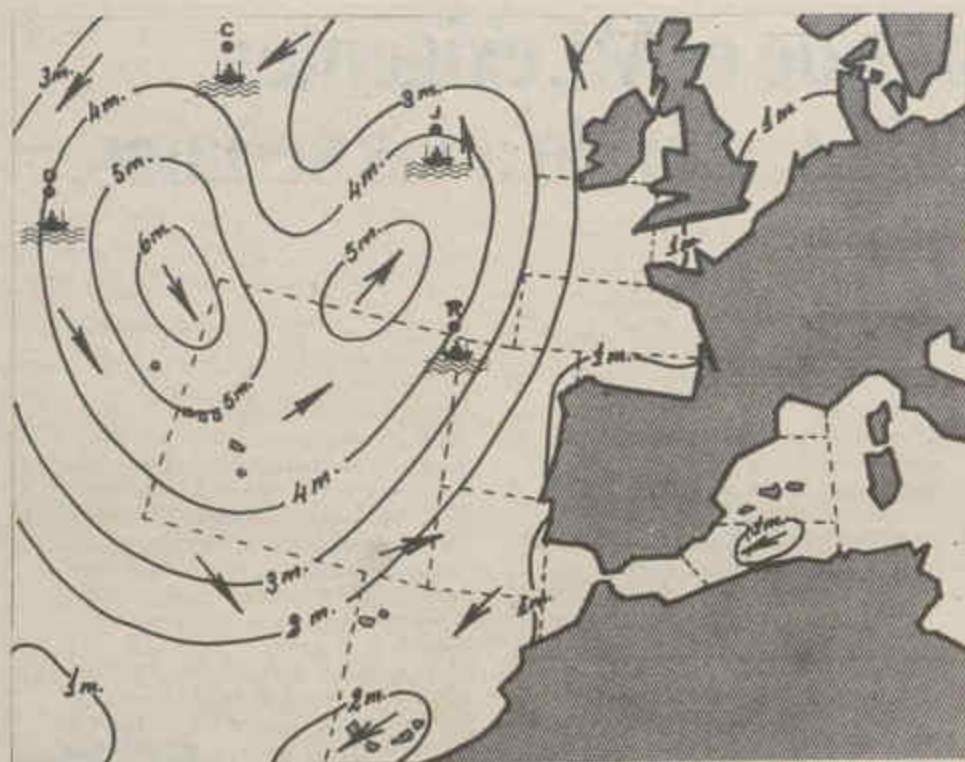
bierno inglés la isla a cambio del perdón de sus hazañas y la consiguiente libre repatriación.

Defoe, en cambio, no casa a Avery en su historia. Cuenta que si, vuelve a Madagascar y pasa seis años disfrutando de su poder y sus riquezas aumentadas con nuevas expediciones.

Según Johnson, Avery dejó continuar el viaje a las mujeres, pero no al tesoro que llevaban. Efectuado el reparto del botín (quedándose Avery con los diamantes, cuyo valor desconocían sus pocos enterados compañeros), la mayoría de los piratas eligieron retornar a

Inglaterra, porque la nostalgia se hace insopor- table una vez conseguida la riqueza. El capitán, más rico todavía que ellos, sin acordarse ya de que su país no le daba suerte, regresó con ellos. Y, en efecto, fue mucho peor: le descubren los armadores de su barco y le exigen cuentas; para conseguir dinero, vende Avery los diamantes, los joyeros se apropiaron de las piedras, amenazándole con denunciarle si protesta, y... el omnívoro "rey" de Madagascar acaba muriendo en la pobreza.

VICTOR VADORREY



El TIEMPO en la MAR

Por FERNANDO MEDINA



CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE JULIO

Cuando iniciábamos nuestra colaboración en HOJA DEL MAR, les decíamos que nuestra pretensión era presentarles periódicamente una síntesis gráfica de lo que, desde el punto de vista marítimo-meteorológico, había sido el mes anterior y de lo que, en lógica, podría ser el siguiente. Continuando con esta idea, aquí tienen ustedes el mapa de olas más significativo del pasado mes de junio y los gráficos previstos de temporales, estados de la mar, vientos y temperaturas marinas superficiales para el presente mes de julio, eminentemente veraniego y playero. Pero, aunque ustedes ya conocen el significado real de los mapas y gráficos del grabado adjunto, vayamos por partes y permitánnos, al menos, un mínimo de comentario.

MAPA NUMERO 1.—Desde luego, el mes que acaba de finalizar no se ha caracterizado precisamente por presentar muchas mares encrespadas, al menos en lo que a nuestras zonas de responsabilidad se refiere. Y es que las bajas presiones—no pocas—que han afectado a España durante el período que comentamos han sido fundamentalmente "terricolas", creadoras de una más que moderada inestabilidad atmosférica, pero con pocas consecuencias, por lo general, en la mar. El mapa de oleaje que ilustra esta página corresponde al día 8 y está elaborado con datos-base de las ocho—oficiales—de la mañana. Es, seguramente, el más significativo de todo el mes. Como ven, la fuerte marejada—olas de dos a tres metros—afecta a las mitades occidentales de Gran Sol, Vizcaya, Finisterre y Canarias, levantándose incluso hasta mar gruesa o muy gruesa—tres a cinco metros—en las proximidades de la, desde el día 1, Estación Océanica "R", antes "K". En la zona de Azores predomina también la mar gruesa a muy gruesa. En las demás, simples áreas—más o menos frecuentes—de marejada. Se registra, por otro lado, temporal del NW. en el cuadrante noroccidental de Azores y del sector W. al N. del paralelo 45 N. y al W. del meridiano 20 W. Ni que decir tiene que, en el mapa del grabado, lo

números de las isolíneas expresan, en metros, la altura de las olas y las flechas la dirección dominante del oleaje.

MAPA NUMERO 2.—Muestra el número de DIAS en que, a lo largo del mes de julio, esperamos haya temporal o rachas atemorizadas en las distintas zonas marítimas próximas a España. Es decir, días con vientos superiores a los treinta y tres nudos. Salvo en Gran Sol, no se prevén —como observarán— muchos temporales, y aun en esta zona no esperamos se superen los cuatro días. En todo el mes. Por otro lado, significaremos que las flechas del mapa indican la dirección del viento, que será más frecuente en los días de temporal.

MAPA NUMERO 3.—Resúme el estado previsto de la mar para el mes en curso. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo muestra el número medio de días en que (para la correspondiente zona) la mar provendrá del cuadrante de procedencia: N. al E., E. al S., S. al W. y W. al N. La cifra del centro de cada rombo indica el número de días de mar llana. Los que, en algunas zonas, faltan —al totalizar— hasta completar los 31 de que consta julio corresponden a mares confusas. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo— aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M" y de mar gruesa o superior (cuatro metros en adelante) que expresamos por una "G". También aquí hay que aplicar lo que antes les decíamos, que los días que faltan hasta completar los 31 que trae julio corresponden a oleajes intermedios.

MAPA NUMERO 4.—Representa el reparto de la temperatura media superficial del agua del mar que esperamos para el mes de julio. Como es norma obligada, las isotermas van rotuladas en grados centígrados.

INFORMACION ESPECIAL PARA LA NAVEGACION TRANSATLANTICA

Para terminar añadiremos —y como noticia de última hora la insertamos— que Radio Nacional de España, siguiendo la pauta marítima iniciada hace un par de meses para con la navegación de bajura, ha empezado a prestar un nuevo y valioso servicio en onda corta para la de altura y, sobre todo, transatlántica. Se trata, nada más y nada menos, de un diario y minucioso estudio (plenamente conseguido) del estado y pronóstico del tiempo y de la mar en todo el Atlántico, desde las costas europeas y africanas hasta las americanas. Está realizado por los prestigiosos meteorólogos Carlos Zabata y Mariano Medina. Con el primero (jefe de la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional) nos une una vieja y entrañable amistad personal y profesional. Con el segundo (jefe del Centro Nacional de Análisis y Predicción del Tiempo), fraternales lazos de sangre. No obstante, podemos y debemos decir, en honor a la verdad, que se trata de un ambicioso estudio, no conseguido, hasta el momento, por ninguna emisora extranjera, que cubre amplia y perfectamente todas las necesidades marítimo-meteorológicas de tan enorme océano. El espacio radiofónico se titula «Rosa de los vientos» y podrán sintonizarlo ustedes diariamente (incluso domi-

gos y festivos) entre las 21 y 21.30 (hora oficial) en 19,80 metros, equivalentes a 15.145 Kh. y en 25,48 metros, equivalentes a 11.775 Kh. Se repite nuevamente, entre las 23 y las 23.30 (hora oficial) en 31,51 metros (9.320 Kh.) y en 19,45 metros (15.420 Kh.). Incluye viento, tiempo y altura de olas para los diferentes estratos en que, para una mayor comprensión y exactitud, dividen el Atlántico. Si ustedes sintonizan este espacio, no sólo no quedarán defraudados, sino totalmente satisfechos desde el punto de vista profesional. Personalmente puedo decirles que, al escuchar la emisión, sentí incontentido orgullo de que una emisora española (precisamente, Radio Nacional) llamase a los cuatro vientos tan formidable y completa información marítima, ampliamente ambiciosa en su contenido.

Y —con esto— ponemos punto final a nuestro artículo, despidiéndonos de ustedes hasta el próximo mes de agosto en que, Dios mediante, no faltaremos a la cita con HOJA DEL MAR. Mientras tanto, descansaremos en tierras gallegas, en La Ramallosa de Vigo, donde —en Playa América— nos refrescaremos y jugaremos con esas olas que, en Madrid y a lo largo de todo el año, nos hacen sudar y trabajar de lo lindo... sobre las cartas del tiempo y de la mar.

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

1 G	2 N		3 A	4 K	5 H	6 O	7 L	8 N		9 Q		10 R	11 H	12 Q	13 S	14 N		15 A	16 L	17 A	18 N	19 K
20 R	21 N	22 F	23 O		24 U	25 S		26 Q	27 G	28 H	29 T	30 R	31 N	32 M		33 Q	34 G	35 K	36 R		37 L	38 N
39 L	40 R	41 J	42 T	43 A	44 G	45 H		46 Q	47 R	48 O	49 K	50 T	51 O	52 G		53 N	54 B		55 P	56 Q	57 G	58 C
59 R	60 S		61 G	62 M	63 A		64 N	65 R	66 Q	67 L	68 S		69 M	70 R	71 M	72 U	73 A	74 Q	75 K	76 H		77 U
78 F		79 S	80 N	81 G	82 L	83 A	84 S	85 N	86 O	87 L		88 S	89 K	90 U	91 F	92 F	93 O	94 Q	95 L	96 F		97 L
98 O	99 Q	100 E	101 G	102 C	103 U		104 H	105 J		106 B	107 L	108 J	109 K	110 J		111 E		112 C	113 O	114 B	115 S	116 F
	117 H	118 A		119 J	120 P	121 B	122 D	123 U	124 A	125 H		126 F	127 L	128 N	129 K	130 P		131 C	132 D	133 R	134 J	135 H
136 F		137 D	138 T	139 E	140 P	141 M		142 J	143 U		144 R	145 Q	146 A	147 H	148 S	149 K	150 D	151 T	152 C	153 J	154 O	
155 J	156 F		157 L	158 A	159 K	160 J	161 M	162 P	163 J	164 U	165 M		166 F	167 D	168 E		169 B	170 P	171 T	172 C	173 G	174 E
175 J	176 B	177 B	178 O		179 J	180 P	181 B		182 M	183 T	184 E	185 C		186 F	187 S	188 D	189 J	190 T	191 E	192 B	193 P	

DEFINICIONES

A. Instrumento usado en el siglo XVI a bordo de los buques para observar las alturas de los astros.

146 15 3 43 83 158 124 73 63 17 118

B. Rompen las olas con mucha fuerza contra la popa de una embarcación.

54 181 106 121 176 169 192 177 114

C. Al revés, achicasen o extrajesen agua con las bombas de una sentina, tanque, etcétera.

58 102 185 172 131 152 112

D. Ollas o remolinos del agua en algunos lugares.

122 167 132 137 150 168

E. Cuerpo de las medusas.

100 139 174 168 184 191 111

F. Tapasen con encerados o velas un agujero o vías de agua en el casco del buque.

156 186 166 91 136 22 126 116 96 78 92

G. Va la costa dando vuelta suavemente o formando un arco saliente o convexo.

173 27 101 81 34 61 44 1 52 57

H. Remo grande colocado en el coronamiento de popa de las embarcaciones menores para gobernar con él a falta o en lugar del timón (plural).

5 45 28 125 104 135 11 117 147 76

I. Ventarrón del Este.

142 165 155 189 110 163 175

J. Movimiento de subida de la marea.

41 108 118 179 100 134 153

K. Cubren de estopa las juntas de las tablas de los fondos, costados y cubiertas, poniéndoles luego una capa de breña para que no penetre el agua.

149 49 4 35 159 75 100 129 89 19

L. Nubes, en general precursoras de lluvia, que forman un espeso velo de color gris brillante hacia la parte donde se encuentra el Sol o la Luna.

7 82 37 95 157 87 16 39 127 67 107 97

M. Decíase del buque de buenas cualidades marineras (plural).

141 161 71 82 165 182 32 69

N. Aplicase a la zona costera donde viven los organismos entre los límites de la oscilación de la marea.

21 64 31 38 8 128 14 85 80 53 18 2

O. Al revés, cada una de las aberturas que tiene la cubierta para el paso de los pelos.

51 176 113 93 98 154 23 6 86 48

P. Anteojo usado con el sextante marino y de superior potencia que el «directo».

140 130 55 170 120 193 180 162

Q. Galera con cuatro órdenes de remos.

99 33 9 74 66 56 26 46 94 145 12

R. Espacio frente a la boca de un puerto artificial, donde los buques pueden aguardar para la entrada en él, fondear en espera de salir o buscar refugio momentáneo (plural).

47 30 59 70 10 133 144 40 20 65 36

S. Acción y efecto de deshacerse la mar en espuma por la fuerza del viento o por chocar contra un arrecife, costa o playa y también con el buque.

148 68 79 25 13 115 187 88 60 84

T. Masas de agua dulce helada que flotan a la deriva.

190 151 138 42 29 183 50 171

U. Acción de avanzar un buque en el agua.

143 103 77 123 24 72 90 164

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

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

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.

Dos remolcadores.

Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33 718
BILBAO

TALLERES TAHER, S. A.

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



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

VALENCIA (Grao)



LAS AVENTURAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

POR aquel entonces era yo un "marino joven e inexperto" que no sabía hablar ruso.

Las 2.500 toneladas del «Matilde» habían cruzado el Mediterráneo con la confianza puesta en Dios y en las roscas salvavidas. Acostumbrados al milagro diario, no nos extrañó tampoco que su casco casi centenario llegara a reposar pegado a los muelles del puerto de Alejandría.

Dos días más tarde, un cable de un magnífico mercante de superior tonelaje rozó nuestro barco mientras efectuaba la maniobra de atraque. Para otro buque cualquiera hubiera sido una caricia. Para el «Matilde», una auténtica paliza: tres metros de borda de la toldilla fueron arrancados de su emplazamiento, el pequeño mástil de la bandera partido en dos y las amarras de popa sencillamente destruidas.

El capitán estuvo soltando maldiciones sin interrupción durante los tres minutos que tardó el otro barco en pasar a nuestro lado y enseñarnos la popa. Cuando el «viejo» vio la matrícula quedó mudo de repente y con la boca abierta permaneció hasta que pudo tragar saliva. Debajo de los caracteres rusos, brillaba la palabra «Odessa».

Si los especialistas en diplomacia del mundo entero se habían estrellado una y ochocientas cincuenta y dos veces contra la torzudez soviética, de poco podían valer las acusaciones directas de un hombre de mar, capaz de afrontar sin pestañear los peligros de un ciclón, más que nada porque los ciclones no hablan. Pero nuestro capitán quiso jugar a una carta. La carta más baja y más útil que tenía a mano. Y me envió a mí a comunicar al capitán ruso el parte de averías.

—Tovaritch, ¿katiushka vodka raskolnikoff ni-notchka? —saludé al marinero que me recibió en el portalón del barco ruso. Y como rápidamente había agotado mis conocimientos de su idioma y el buen

¡TODA ATRAS, CAMARADA!

hombre se disponía a tirarme de cabeza al muelle, continué en otra lengua—. ¿Where is the captain or de chief mate?

Hizo señas de que le siguiera. Cruzamos la cubierta, pasamos una puerta, recorrimos un pasillo y se detuvo ante lo que supuse ser la cámara de oficiales. Unas espaldas de cuero, coronadas con una gorra blanca, estaban inclinadas sobre una mesa cubierta de papeles.

—¿Da usted su permiso? —rogué. No me cupo la menor duda de que se trataba de uno de los oficiales al ver el ancla dorada en el distintivo de la gorra. Se levantó y me tendió la mano. La estreché a mi vez y, para que no dudara de mis buenas intenciones, continué apretándola suavemente. Había leído no sé dónde que el beso es el saludo tradicional entre los rusos. Pero como no había leído nada sobre sus bofetadas, me abstuve de seguir sus costumbres.

—Our ship has averages in the sternporst to cause by yuour ship —dije. Y así había agotado ya dos idiomas.

—I can see you are a spanish seaman. You speak such a lousy english —de contestó. Y añadió en castellano: Siéntate camarada. Estás en tu barco.

Tomar posesión de una nave de 5.000 toneladas no es cosa sencilla. Siendo aquel piloto la representación del armador, preferí adueñarme de las dos manos.

—Estudié francés, inglés, español, alemán y árabe en el Centro Profesional de Estudios Marítimos de Sebastopol —me aclaró luego.

Naturalmente hablamos de todo menos de averías. Aquel oficial me había caído simpático desde el principio y no es extraño que le propusiese inmediatamente ir juntos a bailar por la tarde. Los marinos somos así. Como yo esperaba, aceptó con entusiasmo. Luego quise que me enseñara el barco y, del brazo, recorrimos los diversos departamentos. Cuando llegamos a su espléndido camarote creí que ya teníamos la suficiente confianza para poner en práctica todas las costumbres rusas.

Pasé una tarde muy divertida, a pesar de que bailando varias veces su pie cayó sobre el mío. Afortunadamente no calzaba las pesadas botas de agua que llevaba por la mañana. Cenamos en un restaurante francés y brindamos con jerez y vodka por Altair, Deneb, Mifak, Capella, Betelgeuse y todas las estrellas conocidas que veíamos desde la terraza, sin preocuparnos de las puntas y el color que tuvieran.

El resultado fue que regresamos a las cuatro a bordo.

Por su amabilidad, por su cariñoso comportamiento, por su interés por todo lo español, yo le hubiera concedido una condecoración. Y simbólicamente coloqué en su pecho varias medallas, mientras el curioso piloto ruso reía a carcajadas.

A mí también me hacía mucha gracia que en Rusia permitieran a las mujeres estudios náuticos y llevar una vida tan dura como la del marino.

—Trina Nikolaieva Merchutkina —decía yo, y luego de tomar aliento, proseguía: Tú no tendrás problemas cuando se te caiga un botón del uniforme.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no sabía hablar ruso. ■ VITINOWSKY.