

hoja del mar

NUMERO 118 • AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • AGOSTO 1975

MEDALLAS
AL MERITO
SOCIAL
MARITIMO

ANGOLA (DONDE TAM-
BIEN HAY INESTABI-
LIDAD PARA LA PESCA),
HACIA LAS 200 MILLAS

•
AMBERES, PUERTO
DE EUROPA

•
FESTIVIDAD DE LA
VIRGEN DEL CARMEN:
LOS PROBLEMAS MA-
RITIMOS, SOBRE EL
TAPETE

•
CUNQUEIRO:
ALGUNOS MILAGROS
EN LA MAR

•
LUJAN:
EL ARROZ NEGRO DEL
AMPURDAN

•
EL «KRILL», ALIMEN-
TO PARA EL AÑO 2000

•
CRONICAS NACIONALES
E INTERNACIONALES • EL
TIEMPO EN LA MAR • EL
DAMERO • PIRATAS •
SELLOS.



EN LA RIA DEL PASAJE
ESTACA VA, ESTACA VIENE





EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE JULIO

SON sólo dos las series programadas para el mes de julio, pero tanto una como otra forman parte de conjuntos más amplios.

La primera se refiere a la fauna nacional, y figuran en los cinco valores distintas especies de anfibios. La emisión se forma así: una peseta, Salamandra; 2 pesetas, Tritón; 3 pesetas, Ranita de San Antonio; 6 pesetas, Sapo partero; 7 pesetas, Rana roja.

Estos sellos dedicados a la fauna nacional empezaron a hacerse en el año 1971, y por los tanto, en estos momentos hay ya veinticinco ejemplares de los mismos. La estampación es en huecogrado multicolor y la tirada, de 7.000.000 de ejemplares para cada valor. Se hace la advertencia que por las noticias que tenemos puede ser que ésta sea la última serie que se realiza sobre este tema.

En cuanto a la segunda, corresponde a los uniformes militares, y son los componentes del quinto grupo, con lo cual, con ellos ya hay también veinticinco unidades en servicio, habiéndose llegado ya a la mitad del conjunto total.

Cada uniforme militar tiene su historia, y además algo muy digno de tenerse en cuenta es que dentro de ellos hay modas como en cualquier otro aspecto de la vida. Si ahora algunos de los uniformes del Ejército de Tierra tienen un cierto sabor a los de los norteamericanos, otras épocas fueron de otro estilo. Pues bien, en los cinco que forman este conjunto, los dos primeros aun son reminiscencia de los de tipo prusiano ideados por el gran Rey Federico, que cuidó muchísimo en Prusia todo lo relativo a la uniformidad. En cambio, los otros tres ya demuestran una cierta tendencia al uniforme de los soldados de Napoleón.

Los valores y uniformes representados son: una peseta, Regimiento de Caballería de la Orden de Montesa (1788); 2 pesetas, Fusilero del Regimiento de Infantería de Asturias (1789); 3 pesetas, Uniforme común para todos los coroneles de los Regimientos de Infantería de línea (1802); 4 pesetas, Abanderado del Real Cuerpo de Artillería (1803); 7 pesetas, Zapador-minador del Regimiento Real de Ingenieros (1809).

Tirada, 8.000.000 de series en huecogrado multicolor.

SELLOS DE TEMA MARINA. EXISTENCIAS

Cada vez nos escriben más lectores interesados en que se les puedan suministrar sellos o series, principalmente de España (tanto en nuevo como en usado y sellos sueltos) y de diversos países y temas, más con especial referencia a la temática Marina en su más amplia expresión, es decir, buques, navegantes, fauna y flora de la mar, cartas marinas e instrumentos náuticos. Hoy, y de conformidad con las instrucciones del señor director de esta publicación, damos la primera lista de existencias.

Figuran junto al nombre del país emisor la numeración del catálogo Yvert (si en el mismo ya figura la referencia) y, en caso contrario, la indicación Nov. si se trata de serie recién salida. A continuación va el precio en pesetas. Todo aquel interesado en cualquiera de las emisiones mencionadas para mayor comodidad y rapidez puede solicitarla del redactor de esta sección y a su domicilio, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30, remitiéndole por giro postal la cantidad que sume lo solicitado más 12 pesetas por gastos de envío certificado. La primera lista es así:

ANTIGUA: Conchas marinas (279-82), 40; Uniformes militares (274-78), 60; Semana de la vela (291-94), 100; Arsenal Nelson (Nov.), 43.

ASCENSION: Metopas de buques de guerra (167-70), 40; Historia de la astronomía y astronáutica (139-52), 520; Tortugas (171-73), 44; Cincuentenario navegante Shackleton (161-64), 56; Metopas de buques de guerra (153-56), 58; Metopas de buques de guerra (157-60), 58.

TERRITORIO BRITANICO EN EL ANTARTICO: Navegantes (45-59), 400; Churchill (Nov.), 40.

BERMUDA: Turismo (272-75), 56; Turismo (264-67), 56; Flora (243-59), 496; Visita real (Nov.), 28; Peces (280-83), 56; Bridge (Nov.), 59.

BOTSWANA: Constelaciones (Nov.), 48; Correo rural (240-43), 30; Livingstone (252-53), 24; ONU (218), 20; Navidad 70 (219-22), 48; Piedras preciosas (Nov.), 592; Navidad 69 (206-09), 56.

TERRITORIO OCEANO INDICO: Correo naval (Nov.), 54; Pájaros (Nov.), 356; Fauna (54-56), 44; Conchas marinas (Nov.), 70.

HONDURAS BRITANICAS - BELIZE: Fauna (302-14), 384; Cultura maya (286-90), 48; Arboles (291-95), 48; Flores (282-85), 45; Edificios y puertos (259-64), 68; Puentes (278-81), 40.

ISLAS SALOMON: Buques y navegantes (230-33), 64; Mapas (245-48), 76; Folklore (235-39), 120; Navidad 73 (242-44), 84; Arte (193-94), 52; Buques y misioneros (199-202), 64; Juegos deportivos (203-06), 58; Arte indígena (207-08), 54; Nueva constitución (Nov.), 63; Buques de guerra (Nov.), 73; Boda princesa Ana (240-41), 44.

BRUNEI: Pájaros (Nov.), 210; Vistas (176-79), 34; Boda princesa Ana (186-87), 28; Vistas (155-57), 16; Churchill (188-89), 24; Nuevo aeropuerto (Nov.), 35; Serie general, efígie sultán (Nov.), 375; Unión Postal Universal (Nov.), 39; Interpol (184-85), 20; Boda princesa Ana (186-87), 28; Vistas (161-63), 30; Petróleo en la mar (149-51), 30; Arte (168-71), 38; Vistas (172-75), 34.

ISLAS CAIMANES: Vidrieras artísticas (312-15), 64; Universidad (330-32), 64; Boda princesa Ana (322-23), 40; Pájaros (324-29), 128; Navidad 73 (316-21), 60; Piratas, tesoros y conchas (Nov.), 441; Motivos indígenas (Nov.), 39; Churchill (Nov.), 61; Pájaros (Nov.), 133; Monedas con barcos (308-11), 44; Edificios (302-05), 72; Serie general con motivos diversos (264-78), 440; Navidad 70 (279-84), 54; Dickens (260-63), 84; Navidad (293-98), 54; Tortugas y flores (285-88), 48.

CEILAN: Parlamento (Nov.), 41; Año de la Educación (424), 4; Personajes (Nov.), 2; ONU (422), 30; Frente unido (425), 3; Personalidad (423), 4; Unión Postal (Nov.), 7.

ISLA CHRISTMAS: Navidad (55-58), 24; Buques (39-54), 320 (de esta serie, como salió en varios grupos, se disponen de sellos sueltos); Navidad (59-60), 32; Navidad 74 (Nov.), 40; Navidad 70 (35-36), 28; Navidad 71 (37-38), 28.

DUBAI: Organización Mundial de la Salud (A-89), 31; Barcos y aviones (111), 172; Aviones (112), 40; Scouts (114), 112; Olimpiada de Munich (188, A-90), 72; UNICEF (116, A-87), 106; Personalidades y temas (117, A-88), 100; Petróleo en la mar y petroleros (106), 40; Exploradores y mapa (104), 58.

ISLAS FALKLAND: Boda princesa Ana (219-20), 32; Flor, valor libra (173), 160; Flores (191-203), 200; Acorazados y Churchill (Nov.), 77.

FIJI: Barcos y aviones (Nov.), 88; UPU, barcos (Nov.), 61; Scouts (Nov.), 43; Deportes (324-26), 68; Deportes (321-23), 60; Economía (302-04), 56; Deportes (259-61), 32; Visita real, barcos y peces (265-67), 44; Folklore (276-79), 42; Deportes (299-301), 42; Festival (305), 10; Navidad (317-20), 52; Protección británica (Nov.), 59; Deportes (310-12), 32; XXV aniversario boda real (308-09), 32; Industria maderera (313-16), 44; Unión Postal Universal (Nov.), 88.

EL GAMBIA: Deportes (237-39), 66; Independencia (240-42), 30; Misión metodista (243-45), 28; Agricultura (279-81), 28. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**

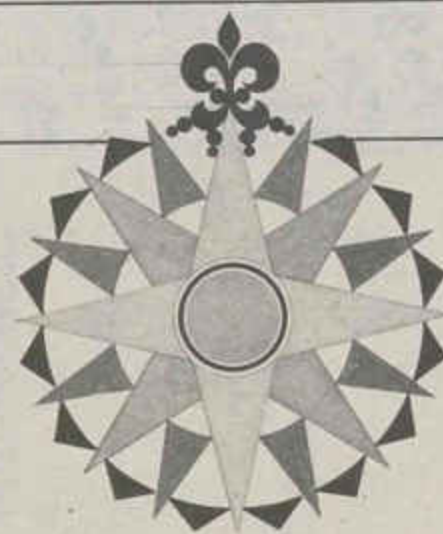


DON LUIS MARIA LORENTE, MEDALLA DE ORO AL MERITO FILATELICO

MADRID.—Por el director general de Correos, le ha sido concedida a nuestro colaborador don Luis María Lorente la medalla al Mérito Filatélico, en su categoría de oro, por la actividad que ha llevado a cabo durante catorce años como asesor filatélico de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre y por su actuación como presidente del Jurado internacional en la recientemente celebrada exposición mundial de Filatelia España '75.



Por ALVARO CUNQUEIRO



ALGUNOS MILAGROS EN LA MAR



Los pasados me encontré en la calle con un amigo, ilustre médico, quien me recordó que en su casa tenía un tríptico con los milagros que yo había contado de San Gonzalo. Este santo fue obispo de San Martín de Mondoñedo, y no solamente pastoreó las almas, sino que también defendió la tierra contra los hombres del Norte, los vikingos depredadores. Una vez apareció en la costa Norte de Galicia una armada noruega, y San Gonzalo fue advertido. He escrito que quizá fue la hora más hermosa de esta ribera. Fue su Lepanto. Gonzalo sube a un alto que llaman A Grela y contempla las naves normandas que pasan la barra en la marea mayor. No tiene trompetas ni guerreros que se opongan a los hombres del Norte. Pero tiene la oración, el avemaria, y Gonzalo reza. Y como Dios escucha, las armadas celestiales se ponen en marcha, se abaten como una tempestad sobre la flota normanda, como el gerifalte sobre la paloma, y llegan a las naves enemigas convertidas en horrible tempestad. Todas las naves normandas se hunden, y sólo una nave escapa. En la única nave salvada de la catástrofe, contaba yo, los guerreros no osan hablar. Sus miradas se cruzan con las miradas de los dysir de Odin, que van al campo de batalla a buscar las almas de los guerreros muertos, para llevarlos al festín donde los dioses y los héroes beben el hidromiel. Los dysir se tapan el rostro con paños blancos y llevan siempre una estela de niebla en los pies...

Seducido por el tema de la ballena en las costas lucenses desde que lei un estudio del profesor Cotarelo Valledor sobre las rentas de la ballena en el obispado de Mondoñedo, ¿cómo inventarle al obispo Gonzalo un milagro con ballena? Fue uno de los que pintó Urbano Lugris para el tríptico de mi amigo médico. Se había aposentado en el mar de San Ciprián una ballena tan grande, tanto como Leviatán, que no había lancha ballenera que osase acercarse. Cuando movía la cola se levantaban inmensas olas, y en la noche su voz se oía dos leguas tierra adentro: un gemido largo y melancólico, como el que han registrado a las ballenas atlánticas los del equipo de Cousteau. En toda la costa no se hablaba más que de la ballena de San Ciprián.

Notaron algunos marineros que cuando tocaban las campanas de la iglesia parroquial, la ballena se acercaba a tierra y se lamentaba más suave, como si hablase de amor con su lengua marina. Se lo contó el arcediano de Trasancos a San Gonzalo, y como el suceso parecía extraño, y los pescadores se quejaban de la ballena, de que seguía sus barcas y la temían, y ya no pescaban y pasaban hambre sus familias, el obispo decidió ir allá. Y bajó a la playa con su báculo y su mitra. Gonzalo sabía que la ballena le estaba mirando. La ballena se acercó lo que pudo al arenal, buscando no quedar en seco. Murmuró en su lengua con más suavidad que nunca, y Gonzalo la escuchó como a un cristiano que se confiesa, y cuando la ballena calló, Gonzalo la bendijo y pidió que en una dorna le llevaran hasta su boca. Sólo un mocito de quince años osó llevarlo. Acercóse la dorna al monstruo, quien abrió su boca enor-

me. En ella se apeó Gonzalo, el cual en la oscuridad de la garganta del cetáceo se perdió. Al poco tiempo apareció con una imagen de Nuestra Señora en los brazos. Una imagen de la Virgen con el Niño, de menos de una vara de alto, muy bien vestida de azules. La ballena se fue como vino, nadando, y el obispo Gonzalo llevó la imagen a una iglesia, quizá a Vilaestrofe, y pidió que hicieran romería todos los marineros del país.

Urbano Lugris pintó el milagro con la minucia de una miniatura medieval, una miniatura para unas "Ricas Horas".

Otro milagro marineramente contó de Gonzalo, el obispo. Tenía canteros trabajando en el claustro de su catedral de San Martín. Labraban hermosos capiteles, en los que se encabritan los caballos odinicos y otros con selvas como barbas de patriarcas del Antiguo Testamento. Gonzalo gustaba de ver los canteros en la tarea —esos canteros que todavía en nuestro tiempo irán a Francia a reconstruir catedrales, tras las grandes guerras. Y un día, una tarde que Gonzalo daba a canteros, le avisaron de que un monje desconocido y con raro escapulario quería verle. Era un anciano, de celestes ojos, hábito corto, descalzo de pie y pierna. Algas, percebes, mejillones, llevaba adheridos al hábito, como si fuese roca de bajo.

—Soy el abad de Giudán, señor obispo. Bajo las olas tengo iglesia, monjes y un rebaño de ovejas. Con un Sudeste se cayó la espadaña de la iglesia y se levantó el tejado. ¡Quería que me prestases un albañil!

Y un albañil de los que estaban junto a los canteros, en la obra de San Martín, se fue con el monje, y a los pocos días regresó.

—¿Qué viste?

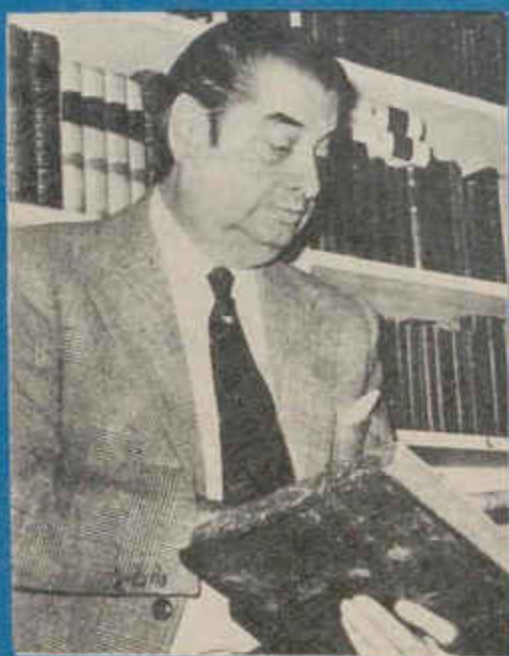
—Pues, señor; una iglesia pequeña y una huerta grande, con manzanos tabardillos. La espadaña queda buena. Me dio el abad este corderillo trasalbillo para que me lo coma por Pascua Florida.

—¡Te lo compro por dos monedas de León! —dijo el obispo.

Y desde entonces, el cordero sigue a Gonzalo a todas partes, se les escucha conversar, y he soñado más de una vez que cuando Gonzalo muere, su alma va al cielo acompañado del corderillo, que se quedó en eso, durante siglos, en corderillo. (Sin duda que el no haber comido el corderillo submarino ha sido una pérdida para la cocina cristiana occidental. ¡Qué Dios me perdone este osado, casi sacrilego pensamiento!)

Imágenes que vienen por el mar, iglesias bajo la mar. Cuento de esto ahora que en el verano, la Galicia marinera celebra fiestas a sus patéticos Cristos, que el océano le dio: Cristos de Fisterre, de Bouzas, de Cangas, de Vigo... Este último, que ahora titulan Cristo de la Victoria, es el antiguo Cristo da Sal, el protector de los galeones salineros, de la flota que para las salazones gallegas traía cada año la blanquísima sal del Sur.

■ A. C.



Por
**NESTOR
LUJAN**

EL ARROZ NEGRO DEL AMPURDAN

JOSÉ Pla publicó un extenso ensayo sobre la cocina del Ampurdán —que es, posiblemente, la región de Cataluña donde más exquisitos platos autóctonos existen— en un libro titulado «**Llagosta i pollastre**». En este libro aparecen todos los grandes platos que aquella región ha producido. El Bajo Ampurdán ha sido una tierra donde siempre han gustado los pequeños placeres de la vida y entre ellos la gastronomía es muy selecta. José Pla, que es fino paladar, dedica unas páginas notabilísimas a los arroces de la costa gerundense.

Los arroces de pescado, los arroces de congrio y guisantes y, sobre todo, el «arroz negro» del Bajo Ampurdán, que, a mi modo de ver, es la fórmula más excelsa —con perdón del excesivo calificativo— de cuantos arroces se guisan en nuestra región. A muchos les sorprenderá este sombrío calificativo de negro aplicado al arroz. No es privativo de nuestra cocina. Aunque muy distinto en cuanto a concepción, en la región de Venecia, que, como ciudad ligada al Próximo Oriente y marismaña, es la capital del arroz italiano, existe el «risotto nero», es decir, el arroz negro con quisquillas y con la tinta de la sepia. En sus bases originales, este arroz italiano es semejante al arroz negro del Bajo Ampurdán, pero el negro de nuestro arroz no procede de la sepia, sino de la lentitud con que se sofríe la cebolla. En este sentido, su elaboración es absolutamente peculiar. Para condimentar el arroz negro gerundense ha de usarse clásicamente cazuela de barro y, a ser posible, con manteca de cerdo. El arroz negro original era de pescado solo; hoy es a menudo la armoniosa mezcla de carne, pescado y crustáceos, el centollo, luego el cangrejo de mar, es el más noble. Los langostinos caen bien y asimismo las patas de langosta o las pinzas del bogavante. En cambio, ni la cigala ni la carne de langosta son tan aconsejables, porque infunden al arroz un gusto pastoso y dulzón; en lo que se refiere al pescado, son la sepia y, en menor importancia, el calamar los necesarios para este arroz.

Reunidos estos ingredientes en la cazuela, se doran primero la carne y los hígados; retirense éstos y se hace el sofrito, que para ser conforme ha de tener —José Pla lo señala y las cocineras ampurdanesas lo confirman— un 90 por 100 de cebolla por un 5 por 100 de tomate. El exceso de tomate, exceso barroco y fácil, estropea innumerables sofritos en nuestra cocina. En este sofrito hay quien mezcla una anchoa picada, anchoa en conserva se entiende, y lo hace así como un secreto familiar. El

cuidado del sofrito ha de ser amoroso, paciente y expectante. El fuego ha de ser medido y, en el momento oportuno, se vuelve con los ingredientes terrestres a la cazuela, se va añadiendo el líquido necesario, se ponen luego el pescado y los mariscos, que son, naturalmente, de cocción más rápida, se añade el arroz en seco y luego el agua hirviendo. Hay quien prefiere mejorar esta elaboración sustituyendo el agua por un fuerte caldo de pescado e incluso por caldo de gallina.

No existen, que sepamos, recetas y cantidades matemáticas para este arroz. En líneas generales, los ingredientes, cantidad de arroz y agua, cantidad de carne y pescado, son los mismos que para otro arroz cualquiera. Este arroz ha de servirse con los granos secos y separados, ha de evitarse la almidonada pastosidad de lo excesivamente cocido. Por ello, es norma general en cualquier arroz. Sin embargo, hay quien lo prefiere «confitado», como dicen los ampurdaneses, es decir, muy ligado, aunque los granos deben estar siempre sueltos, «al dente», con entidad propia. Es, sin duda alguna, un difícil punto.

Sea como fuere, puede ser un arroz barato de ingredientes, pero a base de lo que hoy parece ser más caro en la cocina: una sosegada y sabia paciencia. Por esta razón está en trance de desaparecer este plato autóctono, pues quedan pocas cocineras que lo quieran elaborar o tengan el toque angélico de hacerlo para controlar la buena marcha del sofrito. Aquellas cocineras antiguas y aquellos marineros ociosos en la playa o en la barca, después de una buena pesca, virtuosos del difícil sofrito son gentes de otras épocas.

Hubo un tiempo en que los vinos blancos de Gerona —vinos caseros y anónimos—, simplemente refrescados, ligaban a la perfección con este plato tan simple pero tan trabajado. Podían ser, y a mano estaban, un blanco seco de La Escala o de Llagostera, de un color dorado mustio y un gusto vinoso y terrestre. Hoy no sé dónde se pueden encontrar aquellos vinos tan naturales y directos, siempre del año, pues no se prestan a mayores empeños. Hemos de acudir a las marcas más socorridas: los blancos, rosados y claretes que están en el mercado. Y se aconseja frescos, pero no excesivamente fríos. ■
N. L.

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
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 Míguez. 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

hoja del mar

Servicio de cierre: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid.
Imprime: Hauser y Menet, S. A.
Plomo, 19. Madrid-5.
Depósito legal: M. 16.516-1963

CAMPAÑA
2x5



Vinieron a Madrid con el fin de lograr mejoras sociales para sus maridos, y, en definitiva, para la familia.

OBJETIVO: HUMANIZAR LA VIDA DEL MARINO

MADRID.—El 21 de julio, una comisión del Grupo de Mujeres de Marinos fue recibida en su despacho oficial por el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez. Con ello culminaba una primera fase del empeño en el que ha tiempo vuelcan sus energías las mujeres de los marinos. Estuvieron acompañadas por el presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández, y por el presidente de la Unión de Técnicos y Trabajadores de dicho Sindicato, don Antonio Maqueda Noé.

Si bien es verdad que el Grupo de Mujeres de Marinos existe desde hace más de quince años, lo cierto es que el empeño por conseguir dos meses de vacaciones por cada cinco de trabajo, la ya conocida campaña 2x5, es mucho más reciente.

En la rueda de prensa que mantuvieron tras la visita al ministro, explicaron a grandes rasgos el porqué de todo ello. Basándose en un estudio sociológico elaborado hace tres años, y en el que, pese a determinadas limitaciones por razones económicas, se analizaba con detalle la problemática de las gentes del mar, vieron que una de las reivindicaciones más completas a la hora de luchar por ella era la de las vacaciones. La gente del mar es una masa trabajadora que está doblemente marginada: de un lado existe una marginación de los trabajadores y el mundo de «tierra adentro» por los problemas del mar (este es un hecho evidente y manifestado en muy diversas ocasiones). De otro, la marginación real que existe por parte del trabajador del mar hacia los problemas de tierra, condicionado muy especialmente por la característica de su trabajo, que suele exigir largos desplazamientos. Quizá por ello no puede sorprender el que un grupo de mujeres de marinos decidieran en su momento reivindicar un objetivo que, teóricamente, compete o atañe más al marido. Ahora bien, el conseguir más vacaciones al año favorece no solamente al trabajador, sino también a su familia. Luchar, pues, por un aumento de los descansos supone luchar por algo que tiene múltiples y positivas consecuencias. De ahí el que decidieran adoptar el 2x5 como lema para su campaña.

El primer objetivo fue el divulgar las razones que, a su juicio, legitiman este tipo de petición. Para ello analizaron la normativa de otras Marinas Mercantes y pesqueras. Las conclusiones eran evidentes: en España se podía y se debía modificar lo reglamentado en este sentido, sobre todo si tenemos en cuenta que los fletes, por lo que respecta a la

UNA COMISION DE ESPOSAS DE MARINOS MERCANTES VISITO AL MINISTRO DE TRABAJO

Marina Mercante, son iguales para todas las navieras del mundo.

Las mujeres de los marinos insistieron en matizar que los problemas de la mar no son iguales en el caso de la Mercante que en el de la pesca, y aunque la aspiración del aumento de las vacaciones, a salario completo, es común, reconocían mayores dificultades en el sector pesquero. Si bien es verdad que el ministro recibió a una comisión integrada por mujeres de pescadores y de marinos mercantes, las promesas que allí se hicieron iban enfocadas exclusivamente a la Mercante. En este sentido, el señor Maqueda manifestó que era muy probable el que se consiguieran ciento veinte días de descanso al año —compensando domingos y festivos no recuperables, sin percepción en metálico—, a salario completo sin horas extraordinarias, para enero del 76, lo que de concretarse supondrá un indudable beneficio para el trabajador y su familia.

MAR-TIERRA

Lo que resultaba poco menos que imposible era el no hacer referencia a la situación del trabajador en tierra. Cualquiera que conozca, siquiera mínimamente, la mentalidad del hombre de mar sabrá que su baremo ideal y constante por el que mide su situación laboral es el del trabajador de tierra. Las mujeres de los marinos, en continuo contacto con mujeres de los trabajadores de tierra, no podían evitar las comparaciones, y ciertamente son muy significativas: si se cuentan los días de vacaciones, los sábados y domingos y las horas que diariamente el trabajador de tierra pasa con la familia, la comparación

(Pasa a la página siguiente)

ESPAÑOLES DE VILLA CISNEROS

Señor director:

Con el ruego de que sean publicadas en nuestra "Hoja del Mar" estas líneas, hago referencia al puerto de Villa Cisneros.

Debido a encontrarme en tratamiento médico, y habiendo tenido tiempo de observar el funcionamiento de este puerto, así como las entidades oficiales que me atendieron, paso a destacar y agradecer las atenciones recibidas del Instituto Social de la Marina, Comandancia Militar de Marina, Hospital y, sobre todo, de mi consignatario, don Eduardo Méndez Núñez.

En este puerto se observa en los consignatarios las máximas atenciones y deseos de colaboración; sin embargo, en estas fechas existe una psicosis un tanto confusa, llena de comentarios y temores, que hacen a la gente de mar y tierra reservada y preocupada, pero con buen espíritu español y patriótico.

Durante mi corta estancia en Villa Cisneros he comprendido también a los saharauis, éstos se ven también confusos (creo que más que los españoles), ya que más de uno me ha dicho que España no se va ni se puede ir del Sahara.

Es indudable que esta incertidumbre perjudica enormemente a los industriales y personas con espíritu constructivo, por ello estimo que nuestro Gobierno debe de informar ampliamente a estos pequeños industriales civiles de su situación en lo que se refiere a defender sus intereses, pues he hablado con señores que viven aquí hace veinticinco años y piensan muy seriamente, ya que tienen propiedades y dicen no tener ninguna instrucción al respecto, alegando haber dejado atrás su juventud en este, según ellos, ingrato Sahara.

Los patrones de barco venimos a este puerto y siempre con las prisas del trabajo nunca hemos podido observar lo que en esta ocasión puede hacer, y me llevo una impresión de haber visto una ciudad limpia, bonita y bien ordenada que España supo construir y que espero que agradezca el pueblo saharauí. ■ CAMILO PINEIRO ENTENZA, patrón de pesca de altura.

CONCEDIDOS LOS PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN 1975

MADRID, 16.—El periodista José María Barceló Fortuny ha ganado el Premio de periodismo Virgen del Carmen, dotado con 50.000 pesetas, por su conjunto de artículos sobre temas marítimos publicados en el «Diario de Mallorca».

La lista de Premios Virgen del Carmen, otorgados por el Ministerio de Marina, es la siguiente:

LIBROS:

Premio de 75.000 pesetas a Jesús Salgado Alba, por «Logística general y naval operativa».

Premio de 75.000 pesetas a Carlos de la Rocha Mille, por la novela «Viaje corto».

Premio de 75.000 pesetas a José Luis de Blasmoreno, por «Singladuras de España».

Premio de 75.000 pesetas a Modesto Canal Herrero-Valverde, por «Memorias de guerra de un marinero voluntario».

PRENSA:

Al anteriormente citado premio hay que agregar una medalla de honor al diario «La Vanguardia Española», de Barcelona, por su continuada labor sobre temas del mar.

CINEMATOGRAFIA:

Premio de 50.000 pesetas a Ismael González, por el documental «Museo Naval».

PREMIO PROFESOR MUÑOZ ALONSO PARA UNIVERSITARIOS:

Premio de 100.000 pesetas al seminario de la cátedra de Estructura Económica del profesor Ramiro Campos Nordmann, de la Universidad Complutense, por su trabajo «Análisis económico del sector de construcción naval español y sus relaciones estructurales con el transporte marítimo de España».

Premio de 75.000 pesetas a María del Carmen Barceló Torres, de la Facultad de Filosofía y Letras de Valencia, por «La mar en los textos arabohispanos».

Se han concedido, por otra parte, siete premios especiales, subvencionados por diferentes entidades. Los premios de radio y televisión fueron declarados desiertos.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSENAL PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

Teléfono 23 56 04 (5 líneas)

Telex: 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

SUSCRIPCIONES

Una vez más nos vemos en la precisión de recordar a nuestros lectores que la suscripción a «Hoja del Mar» está definitivamente cerrada. Una vez cerrado el amplio plazo de solicitud que se concedió en su día, no se admiten peticiones de alta en ningún caso, ni se mantendrá correspondencia de ningún tipo sobre esta cuestión.

ESPOSAS DE MARINOS MERCANTES

(Viene de la página anterior)

con el trabajador del mar no puede ser más desoladora. En cifras se puede calcular que el de tierra está en la fábrica dos mil horas al año, por las ocho mil que pasa el marino en el barco. Es decir, cuatro veces más, lo que equivale a una vida familiar reducida a la cuarta parte de la del de tierra.

ENORME ECO

Si algo puede mediar la justicia de una reivindicación, ese algo habrá de ser sin duda la aceptación masiva de dicha petición. En el caso concreto de la campaña 2 x 5 hay que dejar constancia de que estas mujeres recogieron, en cuarenta y cinco días, quince mil firmas de trabajadores de la mar y de sus familiares, dato elocuente por sí solo. La visita al ministro tenía una doble finalidad: de una parte, entregar el escrito de petición de objetivos, avalado por tan numerosas firmas. De otro, intercambiar opiniones sobre los problemas de la mar, problemas que por desgracia, y por la marginación de la que se hablaba al principio, apenas si se tiene conciencia.

Como hemos señalado, el propio presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, señor Maqueda Noé, expuso su creencia de que a partir del próximo enero se conseguirán unos aumentos importantes no sólo por lo que a las vacaciones se refiere, sino también de los salarios (se habló de una subida entre el 25 y el 30 por 100). El ministro mantuvo un amplio diálogo con las mujeres de la comisión, y la impresión que sacaron todas ellas era la de que una vez más se demostraba que la unión hace la fuerza. Lo que comenzó siendo un estudio sobre reivindicaciones por las que luchar, se ha convertido en una firme promesa de una mayor humanización en la vida del marino. ■ A. S. H.

CASA DEL MAR DE CADIZ

II CONCURSO LITERARIO JUAN SEBASTIAN ELCANO

CONVOCATORIA

La Casa del Mar de Cádiz, dentro de sus actividades culturales, convoca su II Concurso Literario Juan Sebastián Elcano en memoria del famoso marino vasco, símbolo de las virtudes heroicas de los hombres del mar, quien habiendo partido de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 retornó al puerto de su partida el día 6 de septiembre de 1522, después de dar por primera vez la vuelta al mundo.

Esta segunda edición del concurso literario estará dedicada al género de cuentos, con arreglo a las siguientes bases:

- 1.º Podrán concurrir al concurso cuantas personas lo deseen.
- 2.º Los cuentos, inéditos, escritos en lengua castellana, versarán sobre tema libre, sin más limitación que la de estar relacionados con el mar. Se presentarán por triplicado, escrito por una sola cara y a dos espacios, con una extensión mínima de diez folios y máxima de quince.
- 3.º Cada concursante podrá presentar los cuentos que desee.
- 4.º Los originales deberán ser dirigidos a la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, Casa del Mar, Cádiz, con la indicación en el sobre «Para el II Concurso Literario Juan Sebastián Elcano». Se enviarán firmados con un lema, y en sobre aparte, cerrado, con el mismo lema, el nombre y apellidos, así como la dirección postal y telefónica del autor. Quedarán excluidos y eliminados del concurso los trabajos que aparezcan firmados por sus autores.
- 5.º El plazo de admisión de originales comenzará a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria y expirará el 15 de noviembre de 1975.
- 6.º Se establece un premio en metálico de 25.000 pesetas y placa de plata y dos «accesits» de 5.000 pesetas cada uno.
- 7.º Para el fallo del concurso se reunirá el Jurado, cuya composición se anunciará previamente, en la noche del 28 de diciembre, dándose a conocer seguidamente el resultado a los medios informativos.
- 8.º Los cuentos premiados quedarán en propiedad del Instituto Social de la Marina, quien se reserva el derecho de publicarlos en la forma que estime conveniente. No obstante, previa petición del autor, autorizará la publicación particular de los mismos, haciendo constar la circunstancia del premio y entregando en la Delegación Provincial del Instituto en Cádiz 50 ejemplares gratuitos (si se trata de libro o folleto) o tres ejemplares (si se trata de periódico o revista).
- 9.º Los cuentos no premiados podrán ser retirados por los interesados en el plazo de dos meses.
- 10.º La presentación de trabajos supone la plena conformidad de sus autores con las presentes bases. ■ Cádiz, 23 de julio de 1975.

CONCEDIDAS POR EL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

MADRID.—Como informábamos en noticias de última hora en nuestro número anterior, con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, el Consejo General del Instituto Social de la Marina concedió medallas al Mérito Social Marítimo, que son un reconocimiento a la labor humanitaria y social realizada por las personas a las que se les ha otorgado.

En la sesión de dicho Consejo, tras confirmar la concesión de la medalla en su categoría de oro al ex ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente y de la Fuente, se concedieron medallas de plata y bronce a las personas que a continuación relacionamos, con un breve resumen de sus méritos:

CATEGORIA DE PLATA



DON PEDRO CAZORLA ESCANEZ

Trabajador del mar desde los once años, por iniciativa suya se concedieron los solares para la Casa del Mar de Almería y la construcción de 108 viviendas.
Por su gestión se consiguió terminar de pagar una fábrica de hielo y su ampliación.

Vicepresidente del Consejo Provincial del ISM, vocal nacional de Pesca, vocal del Consejo Ordenador de la Marina Mercante y patrón mayor de la Cofradía de Almería.

Actualmente está jubilado por invalidez.



DON LEANDRO AMUNARRIZ ANDONEGUI

Con setenta y un años de edad ha permanecido en la mar como motorista y patrón de pesca más de cuarenta años.

Presidente de la Federación Sindical de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa durante quince años.



DON ANGEL-MANUEL BUA MARCOTE

Trabajador del mar desde los once años, perdió a sus dos únicos hermanos varones ahogados en accidente de mar. Es padre de ocho hijos, todos ellos trabajadores del mar.

En tiempos difíciles para la navegación, construyó él mismo su propia embarcación de madera de pino del país y hierro galvanizado.

Sufrió varios naufragios y salvó en una ocasión a la tripulación de un barco de Camariñas que había zozobrado cerca de Mugia.

Actualmente jubilado, con setenta y seis años de edad, es admirado y querido por todos los «muxians», que cariñosamente le llaman «coronel Bua».



DON FERNANDO MARIA PEREDA APARICIO

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho, de setenta y un años de edad, es un creador de empresas y promotor de trabajo, introduciendo siempre medidas complementarias de mejora en el campo de la Seguridad Social y Fomento Social, y en especial se ha dedicado durante muchos años a la actividad del sector marítimo-pesquero.



DON LICINIO DE LA FUENTE Y DE LA FUENTE: Medalla de oro al Mérito Social Marítimo.



DON LEOPOLDO TRIGO DURAN

Pescador desde los dieciséis años. Patrón de pesca de litoral de segunda clase, con treinta y ocho años de edad, a pesar de haber sufrido la amputación de ambas manos por accidente no laboral el día 16 de octubre de 1971, sigue al frente de la embarcación «Capricho 2.º», de 30,95 TRB, de propiedad familiar, y tiene a su cargo esposa y cuatro hijos comprendidos en edades de diez a un año.

Goza entre sus amigos y compañeros de fama de trabajador excepcional, buen profesional y honrado.

DON CARMELO GARCIA CABRERA

Licenciado en Ciencias Naturales, posee una brillante ejecutoria en los campos de la investigación, de la técnica y de la política en todas las cuestiones que la mar plantea a nivel internacional y singularmente en la región canaria.

Entre sus muchas actividades en el sector marítimo-pesquero pueden destacarse la de director del Laboratorio Oceanográfico de Canarias, catedrático de Biología de la Escuela de Ingeniería Técnico-Agrícola de La Laguna, miembro de la Comisión Española en el Consejo Internacional para la exploración del mar y representante de España en el Consejo Internacional Pesquero del Atlántico Nordeste.

Ha efectuado cuarenta y seis campañas científicas oceanográficas a bordo de los buques «Talasa» (francés), «Meteoro» (alemán), «Tofiño», «Princesa Talú», «Costa de Margín», «Cornide de Saavedra», «Mabrespina», «Xauen», etcétera.

Ha publicado más de 14 obras sobre la fauna marina y dictado más de 60 conferencias.

Dirigió la construcción de un jardín submarino en Las Palmas de Gran Canaria por encargo del Ayuntamiento.



DON ANTONIO ESCAÑUEL SILVA

Capitán de la Marina Mercante con cuarenta y seis años de edad; es jefe de la Flota y capitán de la Esclusa de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. En 1962 salvó a un pesquero que estaba al garete con su patrón y cinco tripulantes, en una noche de tormenta con la barra de Sanlúcar cerrada. Por iniciativa propia acudió el 9 de agosto de 1964 con el remolcador «Giralda», de la JOP, a ayudar en la extinción de un incendio que sufría el petrolero «Campanario». En 1967 retiró una boya de lugar peligroso, donde había sido arrojada por la marejada al romperse su anclaje, y que constituía un peligro para la navegación. El 14 de agosto de 1972 salvó de su destrucción al pesquero de Huelva «Ronda de Estrella», corriendo los gastos de manutención del patrón y tripulantes durante la semana que el barco tardó en ser reparado.



DON ANGEL FERNANDEZ Y FERNANDEZ

Gerente de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, de setenta y tres años de edad. Dirige desde muy joven una empresa familiar pesquera. Piloto de la Marina Mercante, es fundador de la Cooperativa de Pesca de Altura de Pasajes y creador del sistema de primas para los tripulantes.

Fundó la Unión Española de Armadores de Buques de Pesca de España (UNASA), dedicada al desarrollo tecnológico de la industria pesquera.

En 1946 pasó a ocupar la Secretaría General de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. En 1957 fue designado por las Naciones Unidas (FAO) para colaborar en una misión especial de trabajo en Chile durante cuatro meses, para el desarrollo de la industria pesquera de aquel país. En 1959 volvió a Chile contratado por la FAO para realizar un trabajo que duró dieciocho meses, complementando la labor anteriormente realizada. En 1960 es designado gerente fundador de Pesanova, S. A., promocionando la flota congeladora. En 1965 es designado director del Proyecto para el Desarrollo Pesquero de Argentina, patrocinado por las Naciones Unidas y el Gobierno argentino; allí permaneció durante seis años, habiendo tenido excepcional trato por parte de las Naciones Unidas al prorrogarle su contrato después de haber cumplido los sesenta y cinco años, hecho que no tiene apenas precedente en la organización mundial.



DON MIGUEL OLIVER MASSUTI

Licenciado en Ciencias Naturales, oceanógrafo, es director del Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Palma de Mallorca, jefe del Departamento de Biología Aplicada del mismo Instituto, subdirector del Instituto Español de Oceanografía, jefe del Sindicato Provincial de Pesca de Baleares, presidente del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, coordinador internacional del Estudio en Común del Mediterráneo para asuntos haliéuticos (problemas pesqueros), miembro de las Ponencias de Pesca e Investigación en el III y IV Plan de Desarrollo.

Integrante como asesor científico de delegaciones de pesca en reuniones de tipo internacional, y en acuerdos bilaterales con diversos países.

Ha participado en numerosas campañas oceanográficas nacionales e internacionales, en muchas de las cuales, principalmente en el Mediterráneo, ha sido jefe de trabajo.

A través del Instituto Español de Oceanografía en Vigo, participó activamente en el desarrollo de la industria mejillonera, siendo asesor técnico de las primeras mejilloneras que se instalaron en la ría de Vigo en el año 1950.



DON JESUS LASHERAS MERCADAL

Capitán de Fragata. Desde hace cerca de veinte años, director de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, dependiente de la Subsecretaría de la Marina Mercante, de Pasajes, puesto desde donde ha prestado especial interés en favorecer a los trabajadores del mar, interpretando las disposiciones de aplicación con criterio amplio, generoso y realista con los resultados de la promoción profesional de aquéllos y suministro de titulaciones para el sector pesquero, en especial el de bajura, tan necesitado de ellas.

DON RAFAEL DIEZ RIVERA (A título póstumo)

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

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

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



DON JOSE LUIS VILAR HUESO

De sesenta y cinco años de edad, es ingeniero director del puerto de Valencia. Fue secretario técnico del Servicio de Obras de la Región Aérea de Levante. Fue director del puerto de Sagunto al servicio de Altos Hornos de Vizcaya. Fue ingeniero encargado de las obras del Salto de Gestalgar, en el río Turia. Fue asesor técnico de Beniarrés, S. A. Fue miembro de la Comisión Especial para el estudio de la Ordenación de Valencia. Es vocal del Consejo Provincial del ISM en Valencia.



DON HENRY CABANAS y DR. DON CLAUDE DUBREUIL

Asisten y apoyan en todo momento, y de forma totalmente gratuita, la jacción de nuestros hombres en el litoral francés. Facilitan las atenciones a nuestros asegurados, tanto enfermos como accidentados, y reducen a lo imprescindible la estancia en clínica en el país vecino. El centro de sus actividades es el puerto de La Pallice (Francia).

DON RAFAEL SELLES SELLES

Ha dedicado toda su vida a las tareas del mar, alternando desde los diez años la pesca con la Marina Mercante. Actualmente cuenta ochenta años de edad, ha sido patrón mayor de la Cofradía de Villajoyosa, y con su propio esfuerzo consiguió ser propietario de una embarcación de pesca.

DON JOSE VALVERDE MORAGREGA

Trabajador del mar, de ochenta y seis años de edad, con una vida ejemplar dedicada por completo a las faenas de la pesca desde los catorce años. Es hijo de pescador y todos sus hijos se dedican también a esta actividad.



DON MONSERRATE VICH SEGUI

Patrón de pesca local y segundo mecánico naval, de setenta y dos años de edad, está a punto de jubilarse, tras permanecer en la mar desde que tenía diez años. Alternó su trabajo con el estudio y consiguió, con su propio esfuerzo, ser propietario de una embarcación pesquera. Creador de la Cofradía de Palma de Mallorca, ha sido presidente de la Asociación de Armadores de Arrastre, secretario de la Cofradía de Palma de Mallorca, agente local del ISM, secretario de la Federación Sindical de Cofradías de Baleares y jefe de la Lonja de Contratación de Pesca.



DON MANUEL ROUCO CALDEIRO

Maquinista práctico, fogonero habilitado de maquinista naval de vapor, mecánico naval mayor de máquinas de vapor.

Gracias al celo y competencia profesional demostrados ha conseguido un record en la vida del barco de madera y vapor «Don Juan Tenorio», en el que embarcó el 29 de octubre de 1948 y se desengoló por desguace del barco el 28 de noviembre de 1973, continuando en otros barcos de la empresa hasta su jubilación, con más de cincuenta años de servicios.

"EL DEFICIT DE FLETES ES INSOSTENIBLE"

● LA PESCA, LA MARINA MERCANTE Y LA CONSTRUCCION NAVAL NECESITAN URGENTES MEDIDAS DE APOYO.

MADRID.—Con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, el pasado día 16 de julio, se celebró un almuerzo de hermandad de los distintos sectores marítimos en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid. Presidió el ministro de Comercio, don José Luis Cerón Ayuso, a quien acompañaban el subsecretario de la Marina Mercante, don Enrique Amador Franco; el subsecretario de Mercado Interior, don Leopoldo Zumalacárregui; el almirante-jefe de la Jurisdicción Central, don Pedro Español Iglesias; el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, así como otras diversas personalidades, entre los que se encontraban los ex ministros señores Nieto Antúnez y Cotorruelo.

A los postres, y tras un minucioso análisis de los distintos sectores marítimos, de que se ocupa la Subsecretaría de la Marina Mercante, realizado por el almirante Amador Franco, tomó la palabra el ministro de Comercio para hacer suyas muchas de las sombrías perspectivas y preocupaciones que el subsecretario había señalado.

Puso de relieve el señor Cerón Ayuso que el déficit de los fletes había sido en 1974 de 27.000 millones de pesetas frente a 19.000 del año anterior, lo que supone que el déficit ha aumentado en un año en un 41 por 100. «Esta cifra, que no dudo de calificar de inconcebible, dadas las circunstancias personales, geográficas e industriales de la España marinera, debe ser el punto de partida de un replanteamiento serio de toda nuestra política naval...».

Asimismo, afirmó que, dado que, el problema es fundamentalmente financiero, la búsqueda de soluciones se está buscando por este camino.

EMPEQUEÑECIMIENTO DEL MAR

En lo referente a los problemas por los que atraviesa el sector pesca, el ministro de Comercio afirmó que quería

REPASO DEL MINISTRO DE COMERCIO A LOS PROBLEMAS MARITIMOS, EN ACTO CELEBRADO CON MOTIVO DE LA FESTIVIDAD DE LA VIRGEN DEL CARMEN.

destacar dos hechos independientes: el empequeñecimiento progresivo del mar y la ejemplar tecnología del sector de la pesca. «La conjunción de estas dos situaciones —dijo— nos debe llevar a unos planteamientos radicalmente distintos en cuanto al futuro de la pesca en España».

Terminó sus palabras el ministro de Comercio abogando por una estrecha colaboración entre la Administración y los interesados, para encontrar entre todos una mejor solución de estos graves problemas.

ESTOS SON LOS PROBLEMAS

Como indicábamos anteriormente, las palabras del ministro de Comercio fueron a modo de contestación y de ánimo a las pronunciadas momentos antes por el subsecretario de la Marina Mercante. En ellas, el almirante Amador Franco

había repasado los problemas marítimo-pesqueros.

En primer lugar se refirió a la Marina Mercante, señalando que contrariamente a lo previsto al ritmo actual de entregas de nuevos buques, puede asegurarse que no alcanzaremos a fines del presente año los seis millones de toneladas de registro bruto que se habían fijado para esa fecha por el III Plan de Desarrollo.

Por lo que se refiere a la pesca marítima, el almirante Amador dijo que los problemas que afectan a este sector son

en esencia los que se derivan de los incrementos en los costes de explotación, deficiencias de los canales de comercialización, sobre explotación de los caladeros y la situación internacional provocada por la extensión de las aguas jurisdiccionales, unilateralmente, a efectos de pesca.

Destacó, después, la importancia de haberse creado la Comisión Nacional Pesquera, que —según el almirante Amador— ha conseguido importantes logros, tales como la restricción de las importaciones, establecimientos de los derechos compensatorios, etc., etcétera.

Finalizó el subsecretario de la Marina Mercante refiriéndose al conflicto que se planteó en el presente curso en las Escuelas Oficiales de Náutica —según sus palabras, «se mezclaron problemas de índole escolar con otros de índole profesional»—, y mostró su satisfacción por el reciente reconocimiento universitario para estas enseñanzas. ■ M. R.

"UNA CRISIS NO ES UNA CATASTROFE, SINO UN DESAFIO"

Discurso del almirante Pita da Veiga en un acto de hermandad de las cuatro Marinas.

MADRID, 22.—«No es novedad afirmar que vivimos en un mundo de crisis... ni es tampoco una afirmación tremendista», dijo anoche el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, durante la cena de hermandad que las cuatro Marinas (Guerra, Mercante, Pesca y Deportiva) celebraron en un hotel madrileño.

«Una crisis —agregó el ministro— no es en sí misma una catástrofe, sino un desafío: un estímulo al espíritu emprendedor del hombre, una llamada a la aventura, un reto a la imaginación creadora, y el hombre de mar es por naturaleza emprendedor, aventurero, imaginativo, y su espíritu se forja en el desafío constante de los elementos».

El almirante Pita da Veiga se refirió a continuación a los rasgos que definen la situación mundial actual, entre los que destacó la mutación de las relaciones de poder entre las naciones, el temor ante el agotamiento de los recursos de la tierra, el problema ecológico y la presión de los intereses hegemónicos de las grandes potencias.

Con respecto a la Marina Pesquera, el ministro de Marina dijo que «el agotamiento de unos caladeros, la pérdida de rendimiento de otros, la reserva de muchos a la actividad exclusiva de las naciones ribereñas son, en definitiva, causas de una crisis cuya superación requiere un gran esfuerzo investigador y una política flexible para adaptarse sin pérdida de tiempo a la evolución del Derecho marítimo en materia pesquera».

Intervinieron a los postres el presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, Emilio Ruiz Catarín; el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco.

Tras las intervenciones, el ministro de Marina impuso la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco, al señor Ruiz Catarín.

Asistieron al acto, entre otras personalidades, los ministros de Trabajo, secretario general del Movimiento, Comercio, Industria, Relaciones Sindicales y Vivienda.

DE BRONCE



DON MANUEL PORTOCARRERO PACHECO

Pensionista, de sesenta y nueve años de edad, su vida es un ejemplo constante para pescadores, pensionistas y cuantos le conocen. Por su infatigable voluntad están a punto de ser realidad dos viejos y anhelados proyectos: la construcción de un refugio pesquero y la construcción de un varadero.

Es patrón mayor de la Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Carmen, de Tazacorte, y consejero provincial del ISM.



DON FRANCISCO SANZ RODRIGUEZ

Patrón de cabotaje, con cincuenta y ocho años de edad. Trabajador del mar desde los once años, como pescador, naufragó cuando tenía quince años frente a Torre Vieja, siendo rescatado por su propio padre. En 1948 salvó, siendo contramaestre a bordo del buque «Rada de Tarragona», a una embarcación que estaba a punto de estrellarse en una escollera frente a Sagunto. Destrozada la embarcación, recogió y trasladó a los naufragos a Valencia, haciéndose cargo de ellos la Comandancia de Marina. En 1967, mandando el buque «Rada de Almería», dirigió la operación de salvamento de los naufragos del carguero «Pico de Aneto».



DON RODRIGO PACHECO LOMBA

Patrón litoral, motorista de segunda clase, de ochenta y tres años de edad. Con sus propios ahorros logró comprar una embarcación pesquera que perdió en un siniestro, volviendo a comprar otra y a perderla en circunstancias similares. Salvado el motor, construyó con él una nueva embarcación. Hombre tenaz, posee un mérito especial por padecer inutilidad en el pie derecho desde su nacimiento.



DON FELIPE RAMIS RAMIS

Tiene setenta y cuatro años. Empezó a navegar a los doce años, comenzando a mandar parejas a la edad de diecisiete años. Fue patrón de pesca en La Coruña y otros puertos del Norte y Levante, pasando en 1940 a Cádiz. Ha pescado en casi todo el litoral español, en Gran Sol, Terranova y costa de África. Invertió todos sus ahorros en la compra de un barco, y como consecuencia de las muchas averías, y a pesar de no haber dejado de trabajar y poner el dinero que ganaba, lo perdió todo, siéndole embargado el barco. A los sesenta y nueve años se encontró sin ahorros y con una familia de mujer y dos hijas solteras (una de ellas con una lesión en las piernas a consecuencia de una parálisis infantil) que sacar adelante. Navegó hasta principio de este año, en que un golpe que sufrió en el puente del barco le ha dejado inútil para navegar.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES
ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.
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, I

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

NOTA DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

RIGIDA POLITICA DE CONGELACION DE TARIFAS

MADRID.—«No se puede estar conforme y estimamos que presenta una dicotomía contradictoria el hecho de que, mientras se anima por un lado a incrementar nuestra flota, por otro se la aplica una rígida política de congelación de tarifas, al mismo tiempo que por disposiciones oficiales se elevan los costes de explotación», se dice en una nota hecha pública por el Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

Se explica en la nota, en la que se alude a las repetidas informaciones aparecidas en la prensa sobre la situación del sector, que los armadores españoles han demostrado largamente su dinamismo y afán de superación. «A pesar de que no han contado con un suficiente apoyo oficial, como el de otras marinas, que se vienen citando como ejemplo a seguir».

Se señalan más adelante una serie de males endémicos que afectan al sector y se alude a la situación de la flota petrolera, que contará muy pronto con el número suficiente de buques para eliminar totalmente el déficit de la balanza de fletes del tráfico de petróleo.

«Sin ninguna duda —agrega la nota— estamos muy de acuerdo con que nuestra Marina Mercante tenga el puesto que, por muchas razones, debe ocupar en el tráfico mundial. Creemos que nuestro país debe utilizar al máximo el magnífico potencial humano de que disponemos, para ampliar hasta los límites de lo posible la capacidad de nuestra flota. Estamos convencidos también de que debemos tratar de buscar soluciones al dramático problema con que se enfrenta la industria de la construcción naval. Sin pedidos ahora, después de un eufórico y tal vez descontrolado crecimiento».

EN EL MERCADO DE FLETES

JULIO, DESALENTADOR

MADRID.—En la última semana de julio ha habido una casi total paralización en el transporte de grano, lo que se ha traducido en nuevas concesiones por parte de los armadores, informa «Fletamar».

Tampoco el movimiento de minerales y de azúcar ha sido brillante, y en carga seca puede decirse que únicamente el sector del arriendo mantuvo unos niveles «aceptables», aunque en nada se parecen, tampoco, a lo alcanzado hace sólo pocos meses.

En la modalidad «tieme charter» hubo alguna animación, pero el cierre para doce meses de un tanque de 80.000 toneladas a 1,45 dólar por tonelada y mes menos de cuatro mil dólares diarios demuestra la poca confianza que tienen los armadores en una recuperación del mercado, señala «Marítima Internacional».

Por otra parte, la tarifa «worldscale» 30 parece confirmarse como promedio desde el Golfo Pérsico a Europa Occidental, para crudos a juzgar por recientes operaciones, entre las que figura un «tanque» de 130.000 toneladas para Noruega.

En definitiva, otro mes que ha concluido con signo desalentador para los navieros.

TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS Y AGENCIAS MARITIMAS

El «Boletín Oficial del Estado» de 21 de julio publica una resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el convenio colectivo sindical interprovincial de tráfico interior de puertos.

Con la misma fecha, el «B. O. E.» publica otra resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el convenio colectivo sindical interprovincial de la Agrupación de Agencias Marítimas de Alicante, Almería, Castellón, Huelva, Málaga, Granada, Lugo, Pontevedra, Ceuta, Melilla, Gerona y Las Palmas.

SUPERAVIT EN LAS EXPORTACIONES DE BUQUES

MADRID, 28.—Durante los seis primeros meses del año en curso, el intercambio exterior de buques y botes arroja un superávit para España de 12.108 millones de pesetas, cifra importante, si se tiene en cuenta que el superávit registrado en todo el año anterior se cifró en 17.574 millones de pesetas.

En el período enero-junio, España compró barcos y buques por valor de 1.584 millones de pesetas, en tanto que nuestras ventas al exterior por el mismo concepto ascendieron a 14.092 millones.

Durante todo el año 1974, nuestras compras de buques y botes se cifraron en 4.987 millones, y nuestras ventas en 22.561 millones de pesetas.

Hay que destacar que las ventas españolas de buques y botes efectuadas en el primer semestre de este año son superiores a todas las efectuadas en 1973, año en que éstas alcanzaron los 16.091 millones.

DESEMBARCO DE PESCADO CONGELADO EN 1973

MADRID, 19.—De las 981 toneladas de peces desembarcadas en 1973, un total de 168 toneladas correspondieron a desembarcos efectuados por la flota congeladora, operaciones que tuvieron un valor de más de 26 millones de pesetas y de 5.231 millones de pesetas, respectivamente, según datos del Sindicato Nacional de la Pesca.

Por lo que se refiere a los crustáceos, se capturaron 47.000 toneladas durante 1973, de las que 26.000 toneladas fueron desembarcos de la flota congeladora, por valores respectivos de 7.000 millones y 3.079 millones de pesetas. Los desembarcos de moluscos a través de la flota congeladora, cantidades todas ellas registradas en 1973 y el valor monetario de los moluscos fue de 8.172 millones de pesetas y 2.365 millones de pesetas, respectivamente.

En cuanto a los desembarcos por especies congeladas, en 1973 se capturaron: 168.000 toneladas de peces, de los cuales 8.038 toneladas fueron de túnidos, 45.000 de merluza, 70.000 de pescadilla y 44.000 de varios, 26.600 toneladas correspondieron a los crustáceos y 72.000 a los moluscos.

VIGO

EL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL

ABOCADO AL DESASTRE

RUEDA DE PRENSA CON ARMADORES VIGUESES

VIGO (De nuestro corresponsal).—El sector pesquero español está abocado al desastre, según una encuesta dada a conocer en esta ciudad, al término de una «mesa redonda» celebrada, sobre el tema, con armadores vigueses.

La encuesta fue realizada durante dos meses, por nueve provincias litorales españolas, iniciándose el recorrido en Algeciras y concluyendo en esta ciudad, tras visitar cincuenta y cinco puertos y entrevistar a más de dos mil personas relacionadas con el mundo de la pesca.

Las conclusiones generales obtenidas pueden ser resumidas en los siguientes puntos:

1.º La crisis del sector es profunda. Puede asegurarse que, de no tomarse decisiones drásticas e inmediatas, la pesca está abocada al desastre, acarreado consecuencias imprevisibles.

2.º Los dos grandes problemas que afectan al sector son: una ausencia total de política pesquera adecuada a la tercera flota pesquera del mundo y una falta de espíritu empresarial por parte del armador, que no ha sido suplida por parte de la Administración.

3.º Las causas fundamentales de la crisis actual son: inflación de costes, debida a la crisis mundial derivada del problema del petróleo, no compensada por el aumento proporcional del precio de los productos obtenidos; excesiva flota por indiscriminada concesión de créditos; aguas jurisdiccionales, ya que España es país con plataforma marina poco rica y estrecha; comercialización —punto sin duda el más conflictivo— y bastaría decir que los precios de lonja se triplican al llegar al consumidor; importaciones, aunque este aspecto está en vías de solución.

SOLUCIONES QUE SE APORTAN

En contrapartida a esta exposición de problemas, la encuesta ofrece el siguiente abanico de soluciones:

1.º Crear organismos rectores de la pesca, con rango superior al actual, y formados por personas conocedoras de la pesca. Posteriormente sería conveniente la creación de un FOARPA pesquero, que garantizase los precios mínimos.

2.º Instar a la Administración a que establezca un sistema adecuado para la reducción de los costes de explotación.

3.º Cese total de construcciones si no es con previo desguace.

4.º Establecimiento de relaciones bilaterales con los países interesados por la firma de convenios o de aguas jurisdiccionales.

5.º Realizar un profundo estudio sobre los actuales canales de comercialización, allanando el camino productor-consumidor, lo que permitiría un aumento del precio del producto en origen y una reducción del precio al consumidor.

6.º Regularización de la relación importación-exportación.

7.º Fomento, por parte de la Administración, de cooperativas o sociedades de armadores.

8.º Actualizar convenientemente los márgenes comerciales al almacenista y al detallista en el congelado, con el fin de activar este subsector.

Como conclusión general se establece la necesidad de concienciar al país sobre la actual situación, ya que parece absurdo que un país eminentemente marino viva de espaldas al mar.

La encuesta, realizada por encargo de Iberpesca, pone, sin duda, el dedo en la llaga. ■ JOAQUIN ROLLAND.

OFRENDA AL MAR

FUE PRESENTADA POR EL ALMIRANTE GONZALEZ, EN EL TEMPLO VOTIVO DE PANJON

VIGO (De nuestro corresponsal).—Días antes de la festividad de la Virgen del Carmen se celebró, en el Templo Votivo de Panjón, la tradicional Ofrenda del Mar, presentada este año por el almirante-jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López.

Al acto, que revistió la acostumbrada brillantez, asistieron, entre otras autoridades, el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, gobernador militar, presidente de la Diputación, delegado provincial del Instituto Social de la Marina y representaciones de las cuatro Marinas.

El almirante González



López inició así la invocación: «Madre y Señora: la Armada se arrodilla conmigo a Vuestros pies en este Templo Votivo de Panjón, levantado frente al océano como proa de una fe que orienta nuestros rumbos, como símbolo de una conjunción fecunda de la tierra y del mar».

A la ofrenda contestó el obispo administrador de la diócesis de Tuy-Vigo,

monseñor Cerviño, quien entre otras cosas dijo: «Lo que nació humildemente aquí, en Panjón, como Templo Votivo y casa de oración por el mar, fue adquiriendo a lo largo de los años nuevas dimensiones, que se propusieron como objetivo de la Pía Unión: centro de acogida y de formación cristiana y profesional de los huérfanos del mar y centro de

proyección pastoral marinera abierto a todos los problemas religiosos y humanos de cuantos se relacionan con el mar y del mar viven».

Monseñor Cerviño ofició la Misa, concelebrada con el párroco de Panjón y sacerdotes del Apostolado del Mar, entre los que se encontraba un antiguo alumno del orfanato.

■ J. R.

CON UNA ADECUADA EXPLOTACION

LA PRODUCCION DE PESCA EN LAS RIAS GALLEGAS PODRIA MULTIPLICARSE POR CINCO

VIGO, 25 (Europa Press).—La producción pesquera de las rías de Galicia puede multiplicarse por cinco si se desarrolla un sistema de explotación adecuada, según los datos obtenidos por las investigaciones y estudios del Instituto Español de Investigaciones Pesqueras, realizado a lo largo de los últimos diez años, en relación con la productividad primaria con el empleo de la técnica del carbono radiactivo.

Esta afirmación corresponde a la clausura del curso sobre contaminación ambiental, y su importancia económica, dentro de la Universidad de Verano de Vigo.

SARDINAS A 5 PESETAS EL KILO

VIGO, 17.—Gran abundancia de sardinas se apreció hoy en las subastas llevadas a cabo en la lonja viguesa de El Berbes.

De la indicada especie se vendieron 161.060 kilos, oscilando la cotización de 5 a 5,50 pesetas kilo.

que se ha desarrollado durante los últimos días. En la misma sesión se dijo que, en la actualidad, las rías gallegas —en función de los últimos datos de la reciente campaña marisquera— producen 188.700 toneladas de marisco, con un valor aproximado de 2.700 millones de pesetas, a lo que hay que añadir el valor de los crustáceos y peces capturados en el interior de las rías.

RACIONALIZAR LOS CULTIVOS.—El profesor de investigación del referido Instituto don Fernando Fraga afirmó que no deben valorar las rías por el producto que se obtiene de ellas anualmente, sino por el que puede conseguirse con la utilización de medios de cultivos racionalizados y más intensivos. La cantidad de productos de las rías viene limitada por la productividad primaria, es decir, la cantidad de algas microscópicas que se forman diariamente, a las que se conoce con el nombre de fitoplácton y que son prácticamente la única fuente de alimento animal.

REUNION DE ENLACES SINDICA- LES DE LA FLOTA PESQUERA

● PROPONEN CINCO DIAS CONSECUTIVOS DE DESCANSO AL MES

«Cinco días consecutivos de descanso al mes» fue la petición acordada en la asamblea abierta de tripulantes de los buques de arrastre del día, la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Pesca de La Coruña, celebrada en la mañana del 14 de julio en la Casa Sindical de La Coruña.

De los 180 enlaces sindicales que hay elegidos, se presentaron menos de treinta; de ellos, dos todavía no constaban en las relaciones.

Se abordó, en primer lugar, el problema de los días de descanso que prevé la ley. En ellas se establece que todo el personal deberá disfrutar quince días de asueto, dentro de cada trimestre natural; estos días pueden ser consecutivos o no. Para ello se computan los descansos de veinticuatro horas de barco parado en puerto. El marinero está en posesión de la facultad de disfrutarlos o cobrarlos. En todo caso, es el tripulante el que decide. Alguno de los asistentes dijo que eso estaba vigente desde hacía treinta y dos años, y que nunca los armadores habían dado opción para elegir. Se produjeron numerosas intervenciones al mismo tiempo, que produjeron el consecuente alboroto; el presidente tuvo que intervenir en varias ocasiones para serenar la discusión.

Por fin quedó claro que todos los enlaces estaban allí para solicitar cinco días consecutivos de descanso al mes, sin que se plantee la posibilidad de abonarlos. Los enlaces expresaban así las peticiones de todos sus compañeros. Ante esta propuesta, se hizo una votación en la que 27 de los 32 asistentes se mostraron de acuerdo con los cinco días de descanso y ninguno en contra. Una vez solucionado este punto, se procedió a nombrar una comisión para negociar con los armadores; ésta se compuso por cinco enlaces y tres marineros. Todos ellos se presentaron voluntarios, y fueron aprobados por la asamblea. La citada comisión negociadora se entrevistará hoy, a las cinco de la tarde, en la cuarta planta de la Casa Sindical.

A continuación se pasó al punto siguiente del orden del día: las elecciones de enlaces. La mesa dijo que si bien la mayoría de los barcos habían elegido enlaces, todavía algunos barcos estaban pendientes de la elección. Se puso de manifiesto la especial situación de los hombres de la mar, al estar en condiciones distintas a los demás sectores productivos. «Por eso —dijo el señor Fernández González— nuestra preocupación es conseguir gente dispuesta a luchar por los intereses de los trabajadores. Pero sabiendo que esta tarea no es fácil, que los problemas no se resuelven del día para la noche». Habló de la necesidad de que todos los barcos tengan un enlace sindical; de la importancia que tenía el que todos se reunieran con frecuencia para conocer la legislación, los derechos y todo tipo de información útil para el desempeño de su cargo. En definitiva, de una formación adecuada en la Escuela Sindical. Sólo de esta forma podrían tener contactos y discutir los problemas planteados, con razones y conocimiento de causa.

En la asamblea se presentó el problema de las relaciones del enlace sindical con los armadores. Por parte de la presidencia se les dio todo tipo de seguridades para estos cargos, alegando que «después de treinta años de sindicalismo tenemos garantías suficientes. Lo que pasa es que con el tiempo se ha perdido el pulso de éstas».

Más tarde se trató del tema de las asistencias de los enlaces a las convocatorias. Y a la vista de la inasistencia, se decidió hacer una relación de los allí presentes, con el fin de llegar a conocer las causas de las faltas, ya que algunos alegaban la oposición de las empresas.

A las dos y media de la tarde se levantó la sesión.

LA CELULOSA DE PUENTECESO, PELIGRO PARA LA RIA

LA CORUÑA.—Numerosas manifestaciones de protesta se están produciendo en toda la región gallega, y claro está, de forma especial en esta provincia, ante la posibilidad de que pueda ser autorizada la instalación de la empresa Celulosa y Papel de Galicia (CEPAGASA) en el término municipal de Cospido-Puenteceso.

De estas manifestaciones ha tenido especial resonancia la dirigida a la opinión pública por los alcaldes de los Ayuntamientos de Cabana, Coristanco, Lage y Malpica; los jefes locales del Movimiento de dichas localidades y el de Camariñas, así como los patrones mayores de las Cofradías de Pescadores de Corme, Muxía, Lage, Malpica, Camariñas y Camelle.

«DEFENDEMOS NUESTRO PAN Y EL DE NUESTROS HIJOS»

Del amplio razonamiento en que basan su oposición al proyecto de la celulosa y que hacen los manifestantes, cabe resaltar los siguientes puntos:

1.º Tratan de defender los intereses de la colectividad, al ponerse en peligro la riqueza pesquera y marisquera de la zona.

2.º Los vertidos residuales afectarían a 2.312 pescadores, 1.806 mariscadores y a 409 embarcaciones, que durante el pasado año vendieron productos del mar por un importe de 263 millones de pesetas, sin tener en cuenta lo que se vendió en La Coruña o en Vigo, llevado hasta estas ciudades en camiones. También afectarían a cuatro fábricas de conservas y harinas con 430 puestos de trabajo.

3.º Que en la ría de Corme y Laxe, los mariscadores y pescadores vienen faenando desde siempre. El estuario del río Allones está declarado de interés marisquero por Decreto de 30 de abril de 1970 y varias Cofradías tienen otorgamientos concedidos por el Estado para el aprovechamiento comunitario de almeja, berberecho y percebe.

4.º Advierten de las contaminaciones que producen las fábricas de papel: vertidos de lejías, sólidos en suspensión, consumo del oxígeno de las aguas, olores nauseabundos, daños al turismo, envenenamientos con mercurio, etcétera. Y que las industrias para la fabricación de pasta de papel están clasificadas oficialmente como «Insalubres y Nocivas».

5.º Que en países de muy avanzada tecnología no se logra evitar la contaminación, y por ello se permiten poner en duda la afirmación de que se anulan los riesgos contaminantes.

6.º En el informe favorable, emitido por el Instituto Español de Oceanografía, es discutible al no citarse en él las corrientes marinas, y además está en contradicción con las opiniones —públicamente difundidas— de catedráticos y científicos especialistas en la materia.

7.º Que el emplazamiento previsto para la fábrica vulnera el artículo cuarto del vigente reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, al situarse a menos de dos mil metros de los núcleos urbanos de Cospido, Puenteceso y Cabana.

8.º Al mismo tiempo que se reconoce y desea una próspera industrialización de la región gallega, se considera que debe fundarse el estudio de los posibles emplazamientos de las plantas industriales, para que no perjudiquen las fuentes naturales de riqueza socialmente distribuidas y que son patrimonio de la colectividad, cuyo conjunto de los más no debe ni puede sacrificarse en beneficio de los menos.

PENSIONISTAS DE CEDEIRA VISITAN LA CORUÑA

Organizado por el ISM, y con la colaboración de la Cofradía de Pescadores de Cedeira, realizaron una excursión a La Coruña cincuenta y cinco pensionistas de aquella localidad.

Tras recorrer los lugares más pintorescos de la ciudad herculina, los pensionistas almorzaron en la Casa del Mar. Por la tarde regresaron a Cedeira, deteniéndose en distintas localidades del itinerario: Puentedeume, Sada, Miño y Pazo de Meirás. La jornada constituyó un éxito.

LA U. R. S. S., INTERESADA EN LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Los astilleros de Astano han sido visitados por una misión soviética de la construcción naval.

La misión estuvo presidida por el señor Ganín, vicepresidente de la firma estatal soviética Sudoimport, a quien acompañaba el viceministro de la flota fluvial, señor Trofimov, y representantes de la flota de mar y de la flota de pesca, así como de la construcción naval.

La comisión soviética que ha visitado la factoría ferrolana está interesada en conocer los astilleros españoles, como paso previo a eventuales pedidos de buques. Visitarán también los astilleros de Vigo y, posteriormente, los de Bilbao, Sevilla y Cádiz, para concluir su visita con una reunión en Madrid.

El señor Ganín, respondiendo a preguntas de los informadores, manifestó que la Unión Soviética estaba interesada en la construcción de plataformas petrolíferas, buques para el transporte de gases licuados y otras clases de barcos, ya que hay que tener en cuenta los grandes recursos naturales de Siberia.

Por otra parte, parece ser que Astano ha contratado tecnología con la URSS en lo que se refiere a sistemas hidrodinámicos para la construcción de proas, que consiguieran un mayor rendimiento en la velocidad de los buques.

EFFECTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.
Lubricantes, cables, cabullería, pinturas,
ferreteria naval, etcétera.
Suministros a la Marina en general
Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES
SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE
LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STORK
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

RIA DEL PASAJE:
ESTACA VA,
ESTACA VIENE

LAS MARISCADORAS INDEPENDIENTES, EN CONTRA DE LA PARCELACION DE LA RIA

● CON LA LEY MARISQUERA DE 1969
SE DEJARON DE RENOVAR LAS AUTO-
RIZACIONES DE PARCELAS.

● TODO PENDIENTE DE QUE LA DIREC-
CION GENERAL DE PESCA OTORQUE
O NO LA CONCESION A LA COFRADIA.

LA CORUNA (De nuestro enviado especial).—Las rias gallegas no son sólo un bello don de la Naturaleza, un paisaje; son también empresas en las que muchas personas fijan sus intereses económicos y dependen de su explotación. De ahí que, a veces, estos intereses se contrapongan y se originen conflictos en los que cada cual ve su derecho por encima de toda consideración.

Este es, precisamente, el origen de los lamentables incidentes en que se encuentran enzarzados los mariscadores de la ría del Pasaje, que, si nadie lo remedia, acabarán siendo información diaria de las páginas de sucesos de los periódicos.

ESTACAS Y ESTACAZOS

Antes de remontarnos a los antecedentes fundamentales del conflicto, digamos que la situación actual —con agresiones físicas incluidas— es producto del abandono del diálogo y de la negociación para tratar de buscar una solución justa que, al menos visto desde fuera, sin el apasionamiento que lo está caracterizando, no debería parecer utópica.

El hecho en concreto es el siguiente: de una parte están las mariscadoras que trabajan para sí mismas y piden total libertad de mariscar en toda la ría como —según ellas— tradicionalmente venían realizando; de otra, los «parceleros» (mariscadores que tienen una zona concedida para mariscar), que, aun cuando en estos momentos la autorización está legalmente cancelada, se consideran con unos derechos adquiridos que creen no deben perder hasta que se pronuncie la Dirección General de Pesca y se ordene definitivamente toda la ría.

Así, pues, las mariscadoras, entendiendo que la autorización de las parcelas está caducada, han exigido reiteradamente la desaparición de las mismas, levantando el acotado de estacas y declarando libre para el marisqueo toda la ría. Dicha petición se discutió en el seno de la Cofradía de Pescadores, en donde unas y otros están encuadrados, pero nada se consiguió. Poco a poco se llegó a un «diálogo de sordos» y han querido cada uno por su cuenta cumplir lo que consideran justo para ellos: las mariscadoras quitan las estacas y los parceleros las vuelven a poner. Lo malo es que, en dicho ciclo, el período de quitar y poner las estacas se ha ido acortando, de tal suerte que unos y otros han coincidido en el «campo de batalla» y han usado como «razón convincente» de sus derechos las propias estacas que quitaban o ponían. Y de la lucha por las estacas se ha pasado, asombrosamente, a la «guerra de los estacazos».

UNOS ANTECEDENTES

Desde hace muchos años existen en la ría del Pasaje parques amurallados con titularidad de concesión administrativa y parcelas oficiales de las que es titular la Cofradía de Pescadores y usufructuarios los mariscadores ribereños de Perrillo y Las Jubias. Al margen de éstas existen una serie de parcelas de hecho que, debido a su antigüedad, los mariscadores libres vienen respetando, y otras de reciente creación, que nacieron espontáneamente a raíz de convertirse la explotación marisquera en una fuente sustanciosa de ingresos y que los mariscadores independientes se niegan a reconocer.

Con la entrada en vigor de la nueva

Ley de Ordenación Marisquera, del 30 de junio de 1969, quedó sin efecto la renovación de la autorización a la Cofradía para explotar los 12.700 metros cuadrados que, parcelados, tenía concedidos a diversos mariscadores. Ante este hecho, la Cofradía solicitó en 1970, y de acuerdo con el artículo 9.º de la citada Ley, la concesión administrativa de un espacio de la ría (entre el puente del Pasaje y el puente del Burgo) de 52.000 metros cuadrados, para ser explotados por la Cofradía en plan comunitario. Hasta este momento los trámites de la concesión siguen su camino y no hay definitivamente nada decidido sobre ella por la Dirección General de Pesca.

Dato interesante para analizar objetivamente la situación es el conocer que en la Cofradía de Pescadores de La Coruña están encuadrados un total de 854 mariscadores, de los que unos cien, aproximadamente, son parcelarios y el resto de marisqueo libre. De otra parte, el encuadramiento en la Cofradía de estos mariscadores tiene tres cauces distintos: aunque todos son miembros, unos están encuadrados en la Agrupación de Mariscadores de la Ría del Pasaje; otros pertenecen a la Cooperativa de Mariscos y los demás —en este caso las mariscadoras— son independientes. De ahí quizá arrancan unas mentalidades de grupo, con intereses encontrados, que hacen muy difícil una solución objetiva y justa para todos; pues, naturalmente, los dirigentes de la Cofradía, que pertenecen a una u otra agrupación, no cuentan ante todos con la misma autoridad y representación.

LO QUE PIDEN LAS MARISCADORAS

En un escrito dirigido al delegado provincial de Sindicatos, las mariscadoras señalaban su disposición al diálogo para una ordenación que beneficiase a todos, partiendo de estos tres puntos:

1.º La ría es libre, por tanto, no existe otra solución que la explotación comunitaria por todos los mariscadores que estén en posesión del correspondiente carnet de mariscar; sin parcelas y sin estacas.

2.º Las elecciones para la agrupación deben celebrarse en un plazo de treinta días (20 de agosto), sin más dilaciones ni prórrogas. Como la proporción de carnets de primera y los de segunda es de un cuarto, los cargos deberán ser cubiertos en la misma proporción: esto es, uno de primera por cada cuatro de segunda.

3.º El orden en la ría corresponde a la Comandancia de Marina imponerlo; por tanto, que se tomen las medidas necesarias para que así se haga.

Estas peticiones, elevadas a través del Sindicato Provincial de la Pesca, merecieron de esta entidad el siguiente respaldo y puntualización en boca de su presidente, don Carlos García Ramos Batallán:

«Nos encontramos ante una nueva realidad (se está mariscando en período de veda), en la que vuelven a producirse dos situaciones: una de hecho y otra de derecho, al igual que viene ocurriendo desde la iniciación de este desagradable asunto del marisqueo del Pasaje. Me explico: primeramente se plantea una

situación de hecho, en la que unos mariscadores cultivan en exclusiva unas parcelas. Contra esta situación de hecho existe otra de derecho, ya que se nos comunica que no hay más que tres parques autorizados legalmente, ninguno de los cuales coincide con los que vienen explotando esos mariscadores. El Sindicato, por tanto, acepta plenamente la situación de derecho y estimula a la Cofradía a que solicite para todos sus encuadrados la concesión de la ría del Burgo, único camino para legalizar la situación planteada».

«Después de los sucesos ocurridos en la ría, nos encontramos también ante dos situaciones: una de hecho, en la que están mariscando diariamente en la ría unas 200 personas, levantando el marisco, transportándolo y vendiéndolo sin ajustarse a normativa alguna, y otra de derecho, ya que con fecha 2 de marzo de 1975 se publicó Edicto Oficial de la autoridad competente en el que se prohíbe mariscar en la ría, y que sigue actualmente en vigor».

Con estas afirmaciones, el señor García Ramos resaltó que el Sindicato de la Pesca sólo estaba con unos y con otros en cuanto se ajustasen al cumplimiento del derecho.

LO QUE DEFIENDE LA AGRUPACION DE MARISCADORES

El criterio de la Agrupación Sindical de Mariscadores, según un escrito publicado en la prensa el pasado día 25 de julio, es el siguiente:

1.º Los arenales o «lombos» deberán quedar totalmente libres.

2.º Asimismo deberá ser de libre marisqueo el canal en toda su extensión.

3.º Deberán, en cambio, parcelarse ambos márgenes del canal en tantas parcelas como cabezas de familia.

«Por entender —afirman— que tal ordenación es la más lógica y beneficiosa para todos, se cuenta con la adhesión de la mayoría de los mariscadores».

«Es de notar —continuaba el escrito— que tales principios básicos coinciden con los que informan el Proyecto de Concesión solicitado por la Cofradía. Es decir, en dicha solicitud de concesión está prevista la parcelación, como pretendemos nosotros, de la ría del Pasaje. Pero no se debe olvidar que cuando la Cofradía empezó a elaborar su proyecto de solicitud de concesión, se encontró con el hecho real de que algunos mariscadores venían desde hace muchos años explotando unas parcelas, por cuyo disfrute unos pagaban canon y otros, aun cuando no lo pagaban, venían en la posesión pacífica de las mismas por dilatados períodos de tiempo, a veces superiores a veinte años. Como la existencia de dichas parcelas era una realidad, hubo que contar con ellas, y como sus titulares muy bien pudieran esgrimir sus derechos a continuar en la explotación de las mismas, incluso a oponerse a la concesión solicitada por la Cofradía, ésta decidió, con muy buen criterio, llegar a un arreglo con dichos parcelarios, y tras largas deliberaciones éstos decidieron renunciar a su oposición, y a cambio les serían respetados sus derechos en la futura ordenación de la ría».

PLAN PARA LA RIA

La situación es, por tanto, como ya decimos, fruto de un enfrentamiento de

intereses económicos que se desarrollan sin el límite que una adecuada ordenación de la ría les impondría.

Así se ha llegado a la «guerra de las estacas», a la esquilmación de la ría (¿llegará a tiempo la Ordenación?), a la incapacidad del diálogo entre los propios mariscadores, a que se pida por ellos mismos una solución de orden público (vigilancia de la Comandancia de Marina), ante la imposibilidad de arreglar dentro de la Cofradía —como debería suceder— un problema que exige una solución política en beneficio, presente y futuro, de los propios mariscadores.

Si todavía fuese posible eliminar el apasionamiento que se aprecia en las discusiones que ambas partes vienen manteniendo y, de verdad, se quisiese una solución equitativa para el problema (debe dejar de ser crónica de sucesos!), podría ser justo partir de los siguientes puntos básicos:

1.º Respetar escrupulosamente la veda hasta que no sea levantada. Es un beneficio para todos y debe quedar fuera de la polémica, que es de origen distinto.

2.º Mientras que permanezca la veda, urgir a la Dirección General de Pesca para la inmediata ordenación de la ría, bien accediendo a la concesión a la Cofradía, bien ordenándola por parcelas (en las que podrían participar también las mariscadoras independientes), o declarar la explotación comunitaria. Es decir, que se regule normativamente la zona o las distintas zonas que pudieran considerarse conflictivas.

3.º Que se celebren las elecciones sindicales lo más pronto posible, a fin de que todos los mariscadores se sientan fielmente representados, y con ello pueda superarse la actual división de intereses entre representantes y representados de la propia Cofradía.

4.º Que los mariscadores y sus representantes sean conscientes de que, como problema interno que es de su Cofradía, lo discutan en el marco de la misma y del Sindicato, y no den como solución definitiva —que no lo es— el pedir mano dura de la autoridad para defender el propio derecho.

5.º En caso de imposibilidad para lograr un acuerdo justo, que sea la propia Cofradía la que deje a los Tribunales de Justicia la razón de unos y de otros.

De cualquier forma, no se arreglará nunca el conflicto con el estacazo. Conviene pensar, por tanto, que cuando uno lo ejercita está empezando a dejar de tener razón en lo que considera su derecho... ■ MAURO RODRIGUEZ.

● LAS MARISCADORAS QUITAN LAS ESTACAS QUE PONEN LOS PARCELEROS.



GIJÓN

Vista general de El Musel (izquierda).

Contradique de la «Osa» (derecha).

Pantalán para petroleros «Espigón para graneles líquidos» (abajo).



INAUGURACIONES EN EL MUSEL

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Con la presidencia del director general de Puertos, que ha visitado también otros puertos del litoral asturiano, se celebró la inauguración y puesta en servicio de dos nuevos muelles en El Musel.

Pantalán de petroleros denominado «Espigón para graneles líquidos».—Tiene este muelle una longitud de 215 metros y un ancho comprendido entre los 10 y los 17 metros. El calado es de nueve metros y puede recibir buques petroleros de hasta 20.000 toneladas de peso muerto. El costo total de esta obra ha supuesto 87,5 millones de pesetas.

Contradique de la «Osa».—Pasa a llamarse «Muelle del Ingeniero Moliner», como homenaje al que fue ingeniero-director de esta Junta del puerto y hoy jefe de la sección de Estudios y Planificación del Ministerio de Obras Públicas. En este muelle se dispone de una línea de atraque de 313 metros, con un calado de 15 metros y capaz para recibir barcos de hasta 100.000 toneladas de peso muerto. El ancho es de 70 metros y la superficie total alcanza los 22.000 me-



tros cuadrados. El presupuesto total de esta obra realizada y puesta en servicio ha ascendido a 287.615.076 pesetas.

Con la puesta en servicio de estas nuevas instala-

ciones, terminadas antes de la fecha prevista, se alivia un tanto la escasez de muelles de atraque para un tráfico en incremento, que ya en 1974 arrojó este balance, pese a la insistente crisis sin fondo aún: 2.781 buques de distinto porte y pertenecientes a 33 banderas diferentes, que transportaron 12.186.294 toneladas; carga de y para 114 países nada menos. Este tonelaje representa un 13,6 por 100 más que el producido en el año precedente de 1973.

De estos buques, dos destacan por las especiales condiciones que reseñamos: el de «mayor eslora», el «Laura», liberiano, tipo bulkcarrier, con un TRB de 87.947, TPM de 165.636, un calado de 17,59 metros y una eslora de 296,98 metros; y el de «mayor calado», el «Jalna», noruego, también tipo bulkcarrier, con un TRB de 88.303, TPM de 156.188, un calado de 17,93 metros y una eslora de 288,99 metros.

Los trabajos de expansión y crecimiento calculado de El Musel, o puerto exterior de Gijón, siguen a un ritmo acelerado que en un plazo de dos o tres años a lo sumo permitirá duplicar la capacidad actual, con lo que se alcanzará la dimensión que reclama el progreso de nuestra región y el país. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

MAYORIA DE BUQUES ESPAÑOLES EN EL SEMESTRE ULTIMO

GIJÓN, 19.—Durante el primer semestre del año en curso, 1.403 barcos hicieron su entrada en el puerto de Gijón, de los cuales 1.219 enarbolaban pabellón español.

Los 184 restantes corresponden a diversos países, siendo el de mayor número Alemania Occidental, con 64; Dinamarca, 18; Holanda, 13; Liberia, también 13, seguida de Noruega, Suecia, Rusia, Francia, Grecia, Inglaterra y Japón.

La equivalencia en toneladas de estos 1.403 barcos ha sido de 3.944.578 para los barcos españoles y de 1.757.464 para los extranjeros.

El tráfico de mercancías durante el primer semestre ha sido de 6.257.612 toneladas.

Con relación al mismo periodo del año anterior, se registró una diferencia de 34 barcos menos, pero existe un aumento de 838.534 toneladas de registro bruto.

En cuanto al tráfico de mercaderías, se registró un incremento del 19,54 por 100 sobre el mismo periodo del año anterior.

SANTANDER

CURSOS DE PROMOCION DE LA MUJER

SANTANDER (De nuestro corresponsal).—A finales del pasado mes de junio tuvieron lugar, en esta provincia, las clausuras de los cursos de Promoción Social de la Mujer celebrados en Santander (Corte y Confección), Castro Urdiales (Rederas y Relaciones Humanas), Colindres (Corte y Confección), Laredo.

En estos dos últimos cursos, de Colindres y Laredo, se impartieron, fundamentalmente, las enseñanzas de cultura general, corte y confección, trabajos manuales y cocina. Asimismo a través de unas charlas coloquios las alumnas fueron aleccionadas sobre Medicina preventiva, Derecho Laboral, Economía doméstica, así como cursos de estética y de belleza por una profesora de esta especialidad.

ESPOSAS E HIJAS DE PESCADORES

El censo de alumnas en ambos cursos estaba compuesto por medio centenar de esposas e hijas de pescadores de los propios puertos de Laredo y Colindres.

El curso de Laredo fue dirigido por doña Olga Cossío, y el de Colindres por doña María Jesús Burgos, quienes con su competencia y exceso de celo, se hicieron dignas del respeto y cariño que durante todo el curso les mostraron las alumnas.

Los actos de clausura fueron presididos por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y asistieron la autoridad de Marina y los patrones mayores de los distintos puertos. ■ TORRE MARTINEZ.



Grupos de mujeres que han participado en los cursos de Colindres (arriba) y Laredo.



CUENTO DE PATXI

DEDICADO A LA MUJER

... Y EN ESPECIAL A LAS DE LOS HOMBRES DEL MAR

DICEN: «Que la distancia es el olvido»; también dicen: «Que nunca la distancia enjugó el llanto»... y, cada uno, según se le ocurre, y según se encuentre su estado de ánimo, se dedica a hacer poesía con la distancia.

¡Pobres ignorantes!

Patxi, recostado sobre el palo de popa, deja vagar su imaginación, y allá, en medio del Atlántico, mientras el sol sin piedad requema la cubierta y una ligera brizna de viento acaricia su rostro, sueña, en la distancia, con su mujer.

¡Qué duro y qué difícil resulta el amor de una pareja, cuando la distancia es continua acompañante!

Patxi se sonríe cuando recuerda a Carmele, su mujer, y los apuros que tenían que pasar para despistar a su «aya» convertida en moderna carabina.

... Y Patxi se entristece pensando que ha cambiado el «aya» por la distancia, y, ésta, sí que es una forzada y auténtica carabina de repetición. Los rasgos de Carmele adquieren en la mente

de Patxi una perfección cada vez más definida, y el corazón y el amor de nuestro pescador, como la mano de un buen artista, disimula y embellece todos los defectos que pueda ofrecer la realidad y percibir los ojos.

Patxi cree que no podría vivir sin el recuerdo y el amor de su Carmele. Ella, como la Virgen del Carmen, son sus grandes consuelos en las noches de temporal y las largas ausencias...

¡Qué fácil... qué difícil resulta estar sólo y tener compañía cuando se tiene un gran amor y un gran recuerdo!

A Patxi le gustaría que a todas estas mujeres, que como la suya, esperan y aman en la distancia, no sólo les dedicaran un homenaje con motivo del Año Internacional de la Mujer, sino, que se les levantara un monumento, porque sólo gracias a la esperanza y a la fe que infunden las mujeres de los hombres de mar, es posible vencer a la soledad y a las tristezas de las grandes distancias. ■ LAZARO ROSA.

CAMPEONATO DE PESCA SUBMARINA

En Suances se celebró el VI Campeonato de Pesca Submarina, organizado por la Sociedad Deportiva Torrelavega. Resultó ganador del trofeo don Francisco José Pelayo, a quien vemos en la foto rodeado de otros concursantes y admiradores, el cual llegó a alcanzar en la competición la cifra de 32.000 puntos.



REPATRIACION DE NAUFRAGOS ESPAÑOLES

BILBAO, 23.—Veintiocho marinos españoles acaban de regresar a la Península después de haber naufragado en aguas del océano Índico.

Estos marinos formaban parte de la tripulación del buque de bandera panameña «Nicholas C», que sufrió una avería cuando se dirigía a repostar a Ciudad del Cabo. Ante esta situación, fueron lanzados los correspondientes SOS, ya que el barco corría peligro de hundirse.

Posteriormente, en junta de oficiales, se decidió abandonar el buque, que poco después se hundió, mientras que los veintiocho tripulantes quedaban en dos balsas a la deriva.

Después de doce horas en los botes salvavidas fueron recogidos por un petrolero holandés, que los llevó hasta Sudáfrica, desde donde han sido repatriados.

TECNICA NAVAL VIZCAINA A VENEZUELA

BILBAO, 23.—La empresa bilbaína Inser, en unión con otra del INI (Edes), exportarán conjuntamente técnica de la construcción naval a Venezuela.

El plazo de los proyectos está previsto para cuatro o cinco años, tantos como dure el actual mandato del Presidente de la República de aquel país.

Las dos empresas españolas se adjudicaron este contrato después de haber litigado con empresas suecas, estadounidenses, japonesas, inglesas y otras del ramo naval.

PESCADO VENDIDO PARA SUBPRODUCTO

BILBAO, 17.—Setenta mil kilos de pescado han sido vendidos para subproductos en la localidad de Ondárroa por falta de compradores que ofrecieron el precio mínimo establecido en seis pesetas kilo.

Estas 70 toneladas de pesca serán transformadas en aceite y harina y fueron cotizadas a 3,75 pesetas el kilo.

La totalidad de estos 70.000 kilos fueron capturados por 13 buques arrastreros de Ondárroa, y entre las capturas figuran chicharros, fanecas y bacaladas.

LA INTERFEDERATIVA DEL CANTÁBRICO SE DIRIGE A LAS DIRECCIONES GENERALES DE ADUANAS Y PESCA

DENUNCIA POR SUPUESTO FRAUDE EN LA IMPORTACION DE BONITO

SE SOSPECHA QUE LOS BARCOS EXTRANJEROS (QUIZA COREANOS) LO INTRODUCEN A TRAVES DEL PUERTO DE TENERIFE.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—La Interfederativa de Cofradías de Pesca del Cantábrico, tras una reunión de urgencia celebrada en Bilbao, a la que asistieron representantes de Lugo, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, acordó el pasado mes de julio elevar una denuncia a las Direcciones Generales de Aduanas y Pesca para que investigue un supuesto fraude en la importación de bonito, a través de Tenerife.

El «affaire» ha despertado el interés de todo el sector pesquero, ya que, de confirmarse las sospechas de la Interfederativa, podríamos encontrarnos ante un importante delito de defraudación a Hacienda Pública y ante una grave competencia desleal a nuestros pescadores.

APARICION DE TUNIDOS DE CARACTERISTICAS DISTINTAS A LOS CAPTURADOS POR LOS ESPAÑOLES

Las sospechas de la existencia de un supuesto delito de importación fraudulenta se despertaron en los pescadores del Cantábrico al comprobar —desde hace algunos meses— la presencia en diversos puntos de España de especies de túnidos que habitualmente no son capturados por embarcaciones españolas. Así, por ejemplo, en La Coruña se detectaron especies tan poco conocidas en España como los «big eye», los «blue finn» y los «yellow finn».

Inmediatamente se inició una investigación, reuniendo una importante cantidad de datos al respecto. Reunida la Interfederativa en la capital vizcaína para tratar el tema, se llegó a la siguiente conclusión, no demostrada explícitamente hasta el momento —según aclararon los propios miembros de la Interfederativa—: se sospecha que a través del puerto de Tenerife está entrando en España bonito capturado por embarcaciones extranjeras, al parecer de nacionalidad coreana. Dicho bonito accede a la Península catalogado como «capturas españolas», no pagando, en consecuencia, gravámenes compensatorios ni aranceles a Hacienda.

Las sospechas —según los pescadores— se han incrementado al ponerse al habla con sus colegas de Tenerife y comprobar —según ellos— que la capacidad extractiva de aquella isla no está de acuerdo con el volumen de pesca que sale del puerto con destino a España.

GRAVE PERJUICIO A LOS PESCADORES

De confirmarse estas importaciones fraudulentas, los pescadores españoles estarían sufriendo un grave perjuicio en sus intereses, al ser víctimas de una competencia desleal.

(Pasa a la página siguiente)

CRONICA DE BILBAO

PESCADORES VIZCAINOS (1.545) SALEN A POR EL BONITO • ELOGIOS AL SUPERPUERTO • PROHIBIDA LA VENTA AMBULANTE DE PESCADO.

(Viene de la página anterior)

Al parecer, el bonito supuestamente importado fraudulentamente es de mala calidad y se vende a precios irrisorios, constituyendo una auténtica tentación para las industrias conserveras, que podrían preferir este producto al ofrecido por los pescadores del Cantábrico, de mejor calidad, pero también más caro. Teniendo en cuenta que la presente campaña del bonito —recién iniciada— se presenta muy problemática para el sector pesquero por culpa de los precios, este suceso —si se comprueba su autenticidad— podría llevar a la bancarrota a muchos de nuestros pescadores.

Así las cosas, miembros de la Comisión Permanente de la Interfederativa, acompañados por representantes de la Agrupación de Atuneros-Congeladores de Bermeo, han girado una visita a la Subdirección General de Aduanas, para denunciar el hecho y pedir que se abra urgentemente una investigación. Según nuestras noticias, la investigación ha sido ya iniciada.

MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO PESCADORES VIZCAINOS SALEN A LA CAPTURA DEL BONITO

El pasado día 1 de julio, tras permanecer en puerto algo más de una semana preparando las embarcaciones y aparejos, se hicieron a la mar a la captura del bonito un total de 1.545 pescadores vizcainos, a bordo de unos 103 barcos de bajura.

Concluida la costera de la anchoa con un importante déficit en relación a 1974, por culpa de los precios que han regido en lonja, los pescadores han puesto todas sus esperanzas en la campaña del bonito.

Una avanzadilla de diez barcos bermeanos había salido a principios de junio hacia las Azores, para tomar contacto con los bancos de túnidos. A su regreso, las noticias no han sido muy esperanzadoras: los barcos han capturado al mes entre 2.000 y 3.000 kilos de bonito, cuando el año pasado, por esas mismas fechas, capturaron entre 18.000 y 20.000 kilos. Parece ser, pues, que la costera viene por aquellas latitudes un tanto retrasada, lo que puede obligar a los pescadores a permanecer varias semanas prácticamente mano sobre mano.

El primer bonito capturado en las Azores y vendido en La Coruña, según informó esta avanzadilla, salió para consumir en fresco a unas 100 pesetas el kilo.

REGRESARAN A PRIMEROS DE AGOSTO

Las embarcaciones vizcainas que han iniciado la campaña del bonito son las siguientes: setenta de Bermeo, veinte de Ondárroa, doce de Lequeitio y uno de Santurce. En total, 103 barcos con una tripulación de 1.545 hombres. Su regreso a puerto —según nos informaron en la Cofradía de Pescadores de Bermeo— está previsto para finales de julio y principios del mes de agosto. Durante ese tiempo, 1.545 familias de pescadores vizcainos se verán obligadas a vivir separadas.

PROHIBIDA LA VENTA AMBULANTE DE PESCADO

El «Boletín Oficial de la Provincia», el pasado día 15, publicó una disposición del Gobierno Civil en la que, por razones sanitarias, se prohibía la venta ambulante de pescado.

No es la primera vez que se adopta esta medida, la cual ha tenido que ser repetida debido a su incumplimiento reiterado por parte de algunas personas, y en base a las protestas que este incumplimiento ha suscitado entre los vendedores fijos, con licencia municipal. Se ignora el número de personas a las que afecta la medida, ya que varía según las épocas del año y es difícil de controlar. Esta disposición no afectará a las poblaciones donde no existan puestos de venta fijos, en todo caso el permiso deberá concederle el Ayuntamiento.

«PIROPOS» AL SUPERPUERTO DE BILBAO

Mister John Fitzpatrick, vicepresidente de la Gulf Oil Corporation, una de las mayores compañías petrolíferas del

mundo, ha manifestado en Nueva York que el superpuerto de Bilbao será, una vez concluido, el «puerto mejor capacitado en el Sudoeste de Europa».

Mister Fitzpatrick dijo también que su compañía llevaba invertidos en España 750 millones de dólares en distintos sectores relacionados con el petróleo, tales como refinerías, petroquímicas y obras de infraestructura portuaria. Finalmente afirmó que los planes de la Gulf para España siguen en plena expansión y que su experiencia en el mantenimiento de los compromisos por parte de socios españoles, administración y actividades, son la mejor base para consolidar sus proyectos inmediatos.

ENTRO EN EL PUERTO DE BILBAO EL MAYOR SUPERPETROLERO DE SU HISTORIA

El pasado día 6 de julio entró en el superpuerto de Bilbao el mayor petrolero de su historia. Se trata del «Arteaga», buque que desplaza 325.000 toneladas de peso muerto, con una eslora de 347 metros, 53 metros de manga y 89 pies de calado. Consume diariamente 210 toneladas de fuel. Sus máquinas tienen 36 metros de altura.

El «Arteaga» desembarcó en el superpuerto de Bilbao cien mil toneladas de petróleo procedente del golfo Pérsico. En septiembre volverá de nuevo, inaugurando el nuevo atraque del puerto bilbaíno con capacidad para 500.000 toneladas.

INCENDIO Y HUNDIMIENTO DE UN PESQUERO DE LEQUEITIO FRENTE A DAKKAR

El pesquero «Gran Corazón de Jesús», matrícula de Lequeitio, de 126,87 toneladas de registro bruto, se fue a pique el pasado día 8 de julio frente a las costas de Dakar, cuando se hallaba faenando a la captura del atún.

Por causas que se desconocen, se inició un incendio a bordo, hundiéndose poco después, sin que la tripulación pudiera hacer nada para evitarlo.

Tanto la tripulación, compuesta por quince hombres, como el patrón del barco, Josu Acarregui, fueron recogidos sanos y salvos por otro pesquero, también de Lequeitio. Los daños, sumando barco y aparejos, se calculan en más de 20 millones de pesetas.

«DÍA DE LA SARDINA» EN SANTURCE: SE CONSUMIERON 8.000 KILOS

El pasado día 11 de julio se celebró en Santurce el tradicional «Día de la Sardina», organizado por el gremio de hostelería y con la colaboración del Ayuntamiento de la villa. En total se calcula que asistieron a la fiesta unas 60.000 personas, consumiendo —totalmente gratis— 8.000 kilos de sardina, 5.000 litros de vino y unas 7.000 barras de pan. Buen provecho.

¿COMPRARA RUSIA BARCOS A ESPAÑA?

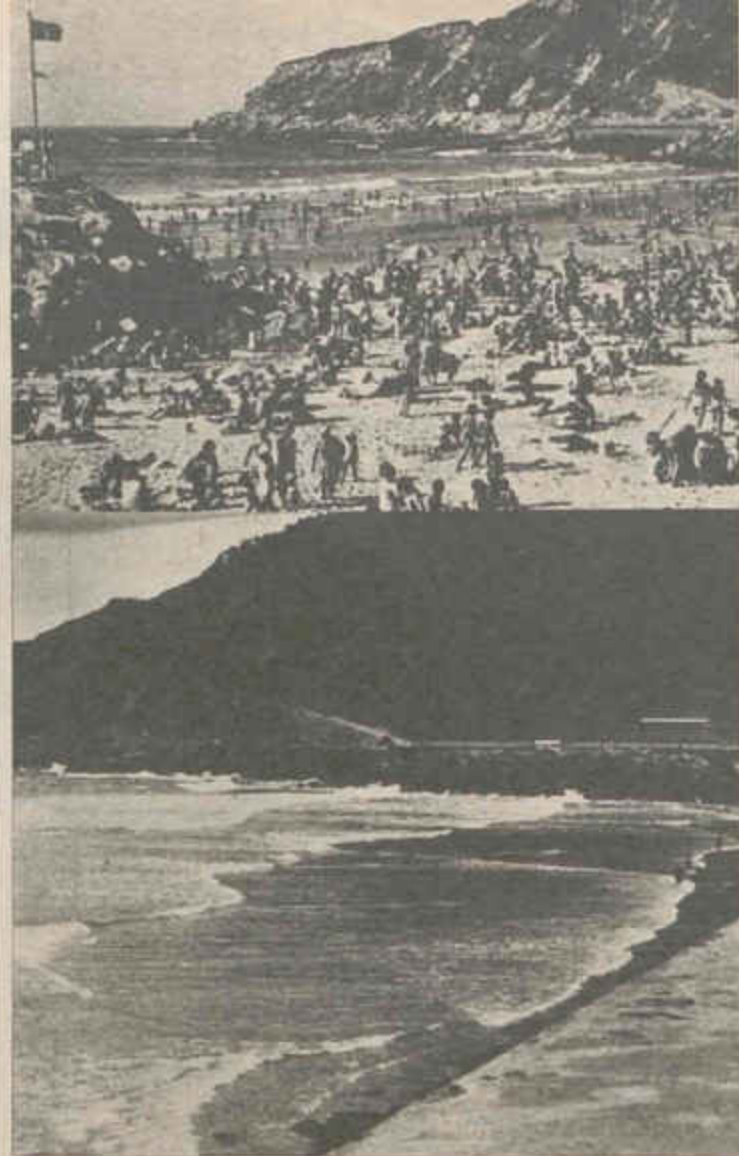
Con objeto de visitar los astilleros vizcainos, el pasado día 11 de julio llegó a Bilbao una expedición rusa formada por Pavel Rezkin, del Ministerio de Comercio Exterior; Pavel Ganan, jefe de la expedición; el vicepresidente de la flota fluvial soviética, el de la flota pesquera y de la marítima. Se espera que de esta visita pueda salir, en un plazo más o menos breve, un importante pedido de barcos de la Unión Soviética a nuestro país.

SANTURCE: SE CELEBRO LA TRADICIONAL PROCESION MARITIMA

A las seis de la tarde del pasado día 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, se celebró en Santurce la tradicional procesión marítima, con asistencia de las autoridades locales, provinciales y numerosísimo público.

Sin contar las personas que siguieron la procesión desde las orillas de la ría del Nervión, participaron en la misma unas 2.000 personas, a bordo de doce barcos pesqueros y numerosas lanchas.

Concluida la procesión, se arrojaron varias coronas de flores a la mar como recuerdo por los marineros fallecidos durante el año, entonándose la Salve. ■ ADOLFO ROLDAN.



LA PLAYA DEL GROS, ANTES Y DESPUES DE LA NOTICIA

SAN SEBASTIAN.—Fotocomposición: arriba, la playa del Gros donostiarra, antes de darse la noticia de contaminación de sus aguas, aparece con numerosos bañistas. Abajo, la misma playa, que este año tendrá de forma permanente la bandera roja, a consecuencia de la contaminación. (Telefoto: EUROPA PRESS.)

PARO DE LOS ATUNEROS (LOS PRECIOS NO COMPENSAN)

FUENTERRABIA, 22.—Treinta y tres barcos atuneros de la flota de Fuenterrabía, que han regresado a puerto, han optado por la inactividad debido a los bajos precios a que se cotiza el atún, ya que desde 60 pesetas el kilo pagado en lonja, el precio ha descendido a las 32 pesetas.

Una partida de 5.000 kilos ha sido destinada por la Cofradía de Pescadores de Fuenterrabía a las cámaras de congelación, ante el problema creado por la paralización de la flota atunera. Una comisión se ha trasladado a San Juan de Luz, con vistas a promocionar la venta de atún en un futuro próximo. Igualmente se llevan gestiones a nivel sindical para canalizar mejor el problema.

El resto de los barcos prosigue dedicado a las capturas de bonito, que se cotiza en lonja a 60 pesetas el kilo, y también a la merluza de anzuelo, aunque en pequeñas cantidades.

PUERTO SOLO PESQUERO Y DEPORTIVO

SAN SEBASTIAN, 21.—La empresa consignataria de los buques mercantes encargados de transportar madera al puerto de San Sebastián ha comunicado a la alcaldía donostiarra que, a partir de ahora, no se procederá a la descarga de más barcos mercantes con esta materia prima.

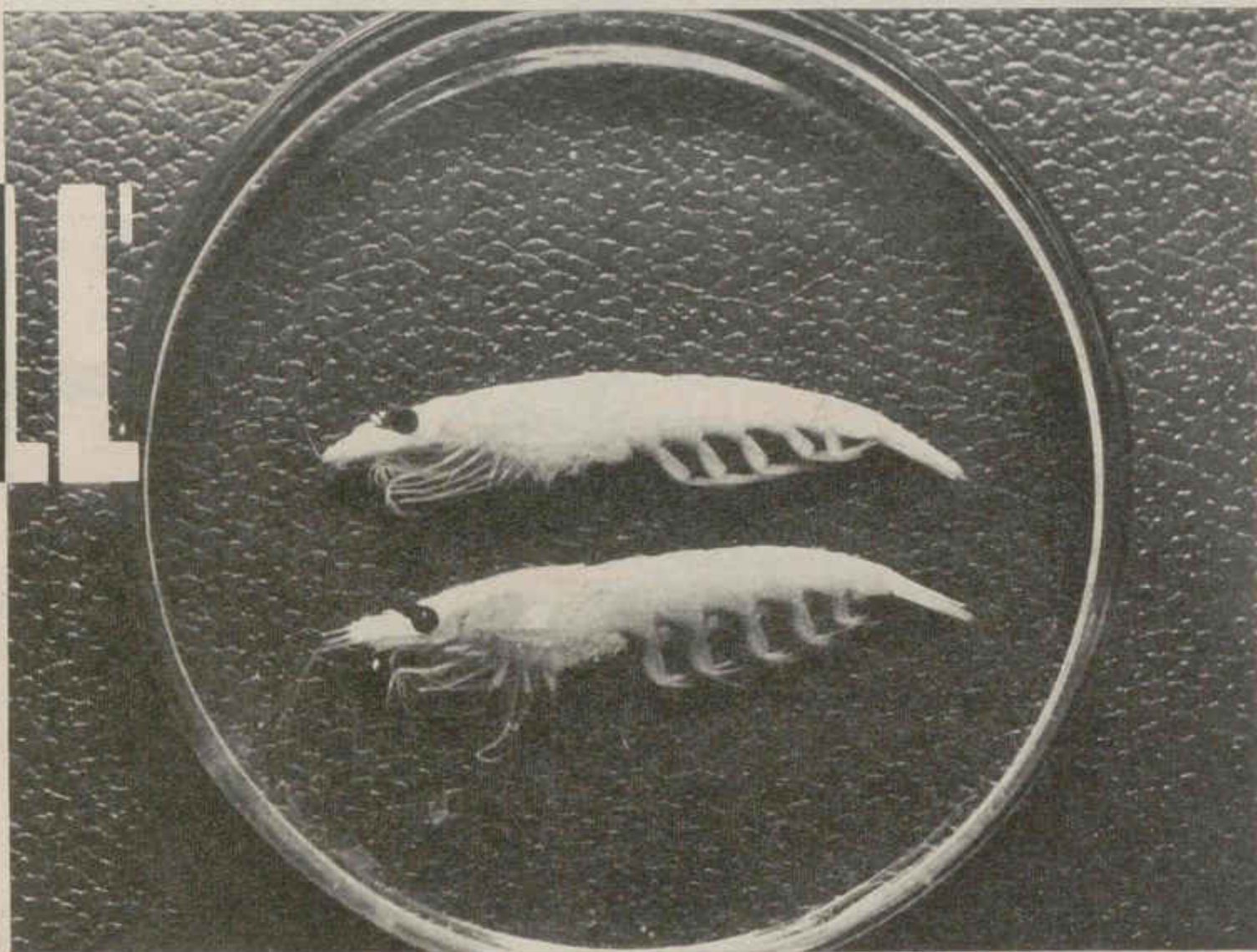
Prácticamente, con esta decisión de la citada empresa, el puerto de San Sebastián quedará destinado exclusivamente a puerto pesquero y deportivo, ya que solamente en dicho puerto se descargaba madera.

Continúa CRONICAS NACIONALES en página 25

EN EL MAR ANTARTICO, UNA SOLUCION
PARA EL HAMBRE Y EL FUTURO DEL MUNDO

EL "KRILL"

UN ALIMENTO PARA EL AÑO 2000



Es el "krill" un pequeño camaroncito de apenas seis centímetros y un gramo de peso. Pero representa la esperanza para solucionar el problema del hambre.

Se trata de un camaroncito colorado, que pesa un gramo y mide unos seis centímetros. En el mar Antártico forma vastas colonias, sumamente densas, que suelen confundirse con bancos de arena. Se calcula que hay más de treinta mil de ellos por cada metro cúbico. Cada uno de los camaroncitos contiene un 16 por 100 de proteínas. Y atención a la siguiente cifra comparativa: **las proteínas de 10 gramos de «krill» equivalen a las de 200 gramos de carne vacuna.** Sus posibilidades para la industrialización son enormes. Pero no sólo eso: se han comprobado sus propiedades curativas para la regeneración de tejidos y el tratamiento de úlceras. Todo esto se vuelve más reconfortante si se tiene en cuenta que las reservas de «krill» son «eternas» si se les pesca con criterios racionales.

Todo el mundo lo sabe, pero especialmente los que lo padecen: el hambre es algo más que una amenaza, es una realidad. Lo sufren millones de personas. El 70 por 100 de la Humanidad comen mal y comen poco. Casi la mitad de ese 70 por 100 deficitario directamente se mueren muy pronto de hambre.

Esto es hoy. Y lo que hoy es dramático, mañana puede ser trágico, apocalíptico, puesto que las reservas alimenticias del mundo no crecen, decrecen. Mientras tanto la población aumenta, galopante.

Pero no está dicha la última palabra. Y la resignación sería una forma de suicidio.

«PEZ JOVEN» O «PEZ SALVACION»

Hay mucho por hacer, y se ha empezado. No todo es negro en el horizonte. Hay todavía rendijas de luz que permiten pensar con fundamento que el hombre, pese a todo, saldrá a flote.

Entre tantas malas, una buena noticia nos sale al paso: existe un bichito colorado, que mide unos seis centímetros y pesa un gramo. Este bichito tiene nombre: se llama «krill». En noruego significa *pez joven*. Y en relación al futuro, a la larga significará *«pez salvación»*. Porque la cada vez más numerosa y hambrienta Humanidad tendrá en el pequeño «krill» el más completo y mayor alimento por su extraordinario cociente proteico y por su abundancia.

Al «krill» no hay que inventarlo, promoverlo. Existe formando verdaderas muchedumbres en el mar Antártico.

Ese camaroncito es un milagro viviente que precisamente le permitirá vivir al hombre. Lo único que hay que hacer es advertirlo y hacerse cargo de él.

Hay gente que está concretamente en eso. Por ejemplo, en el Instituto Antártico Argentino hay un grupo de investigadores que trabajan exclusivamente en el «krill» como alimento del futuro. Dirige el grupo el licenciado Aldo Tomo, y sus colaboradores más inmediatos son Enrique Marschoff y el preparador histológico Rubén di Paola. Entre todos estudian el ecosistema de la Antártida en relación al pequeño pez. Nos explica Aldo Tomo:

—El «krill» es un crustáceo muy parecido al camarón. Vive en enormes colonias. Su nombre científico es «*Euphasia superba*». La primera referencia histórica sobre el «krill» se debe al explorador inglés Cook, quien en el año mil setecientos setenta y cinco vio por primera vez un conjunto de estos animales.

LA CONFUSION DEL EXPLORADOR COOK

—Usted habla de «colonias» y de «conjunto». ¿Eso significa que hay «krill» en cantidades industriales?

—A eso iba. Su abundancia es tal, que el propio explorador Cook lo confundió nada menos que con un banco de arena. Los focueros, hacia el año mil ochocientos veintuno, también observaron concentraciones de «krill» y advirtieron que era el alimento preferido de los pingüinos y sobre todo de las ballenas. Otro explorador, Wilkes, quien lo localizó al Sur de Australia, llamó la atención sobre el «krill». En mil novecientos cuatro, Sorling reconoció en las Georgias la gran importancia ecológica de eufasiáceos como el «krill». Notó que a su alrededor se concentraban no sólo las ballenas, sino también gran cantidad de peces y aves. Era el gran alimento y lo sigue siendo. Perteneciente al macrozooplankton, el «krill» es sin duda el eslabón más importante del sistema marítimo antártico.

LA PELIGROSA SUPERPOBLACION DE «KRILLES»

La siguiente pregunta la responde el histólogo Di Paola.

—La gran ballena es una especie prácticamente desaparecida. Era la gran consumidora del «krill». ¿Qué puede pasar con los excedentes de este camaroncito tan abundante?

—Hay que hacer un sencillo censo ecológico. Es cierto, la gran ballena diariamente se comía tres o cuatro toneladas de «krill». El hombre, con su persecución irracional, ha terminado con las ballenas. Sin ballenas a la vista, el «krill» está superpoblando vastas zonas, crece desproporcionadamente y a su vez pronto no tendrá como alimentarse a sí mismo. Terminará por devorar todos los microorganismos de los mares del Sur, provocando el desequilibrio ecológico, la muerte de muchos peces. Eso es lo que puede pasar.

—¿La solución cuál es?

—Curiosamente, de este peligro nace una inesperada solución para subsanar gran parte del hambre de la Humanidad en el futuro. La solución para que no se produzca el desequilibrio ecológico en el mar está en manos del hombre. Ausente la gran ballena, el hombre debe comer el «krill». Y qué más quiere el hombre que comer, si ese es su gran problema.

TREINTA MIL POR METRO CUBICO

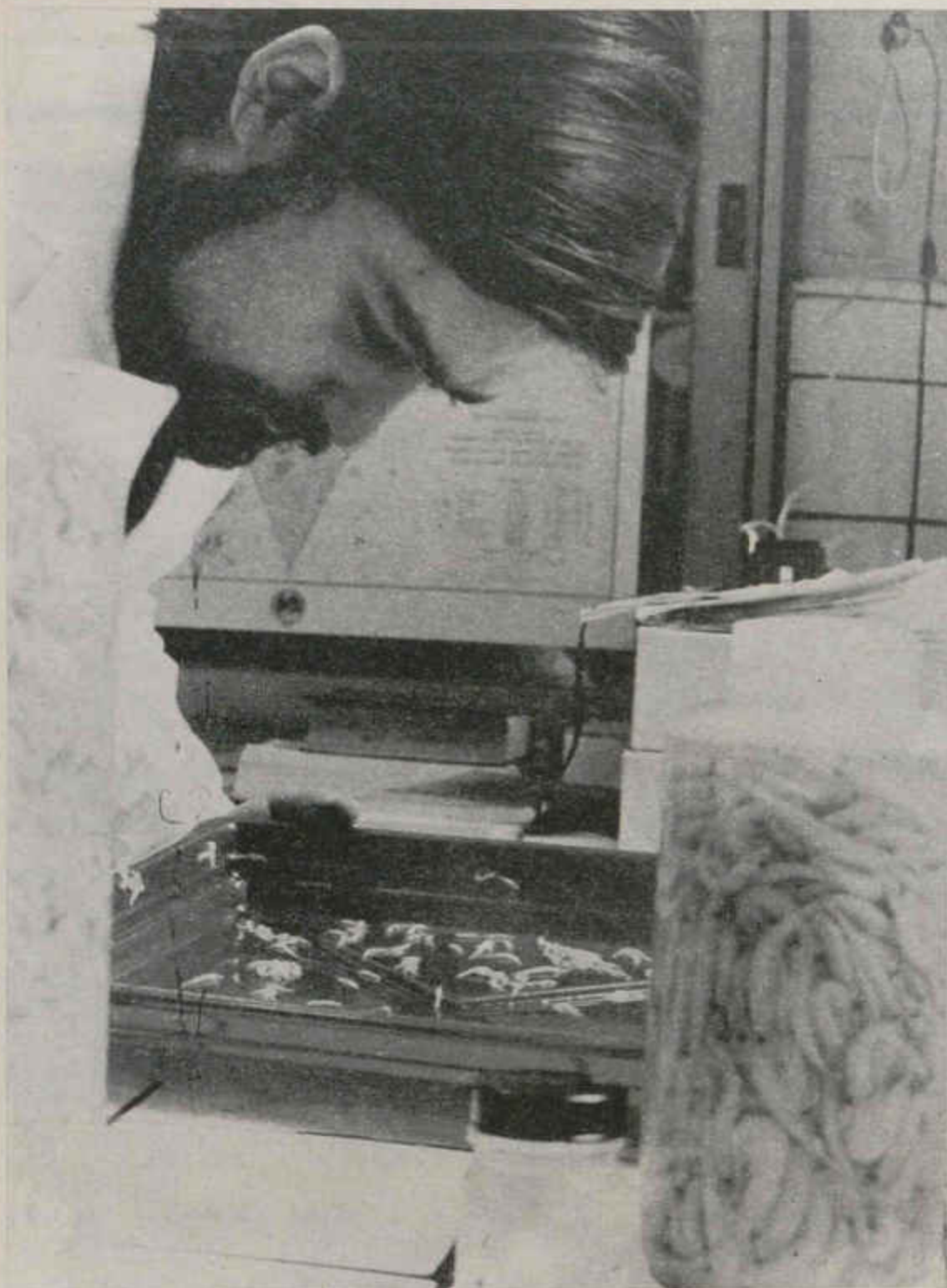
—¿Puede traducir numericamente las cantidades de «krill»?

—En números globales, se puede decir que estos pequeños camarones se reúnen en comunidades que suman alrededor de treinta mil peces por metro cúbico.

(Pasa a la página siguiente)

Texto: ISMAEL SIVORI
Fotos: JUAN MESTICHELLI

AMEUROPRESS, en exclusiva para «HOJA DEL MAR»



El licenciado Enrique Marschoff clasifica los animalitos en el laboratorio. Se trata, en este caso, de una "krill" hembra, la cual puede distinguirse por la conformación de sus patas. En la fotografía de abajo, un "krill" es preparado para su disección. El reportaje gráfico que figura en esta página y la anterior ha sido realizado en el Instituto Antártico, donde el "krill", una esperanza para el futuro de la Humanidad, se estudia a fondo.

primer agente que consuma aquello que tenga energía, ¿no es cierto?

—Esa es la idea, ya que a medida que nos alejamos de las fuentes de energía se pierde más cantidad de ésta. Cuantos menos intermediarios, mejor, pues por cada animal que pasa se pierde un diez por ciento. El "krill" es un bichito privilegiado en materia de energía.

Llega el momento de hacer una pregunta inevitable:

—A todo esto, ¿el «krill» es comestible, tiene sabor más o menos agradable?

—Por fortuna para la Humanidad del año dos mil, sí es comestible. Más aún, su sabor es agradable y se puede consumir directamente.

—¿A qué se parece su sabor?

—Se parece a los camarones o a los langostinos. Aparte de la utilización directa, hay varias otras formas. Así, por ejemplo, en la Unión Soviética fabrican una especie de crema para untar y agregarle a la manteca o a los quesos. Asimismo puede ser utilizado para la fabricación de harinas destinadas a enriquecer el pan o las pastas. Lo de la industrialización vendrá después. Ahora lo que importa es estudiar la forma de racionalizar la pesca cuidando el equilibrio ecológico.

DIEZ GRAMOS DE «KRILL» POR DOSCIENTOS GRAMOS DE CARNE

—¿Cuáles son los porcentajes proteicos del «krill»?

—Un "krill" contiene el dieciséis por ciento de proteínas, lo mismo que la carne vacuna. Por cada gramo se obtiene un kilocaloría. Diez de estos camaroncitos (diez gramos) son equivalentes a un bistec de vaca (doscientos gramos). El valor del "krill" es enorme: con diez gramos se cubren las proteínas que proporcionan doscientos gramos de carne.

—Para el caso de países como la Argentina, ¿la pesca es muy costosa?

—No. Apenas a tres días de navegación de Ushuaia se encuentran vastas zonas con colonias de "krills" que se extienden hasta el horizonte, teniendo las aguas de color púrpura; no olvidemos que hay treinta mil de estos camaroncitos por cada metro cúbico. O el hombre se los come a ellos o ellos se comen a otras especies y rompen definitivamente el equilibrio ecológico del mar.

UNA MUTUA SALVACION

El histólogo Di Paola añade algo inesperado en cuanto a las virtudes del diminuto pescado:

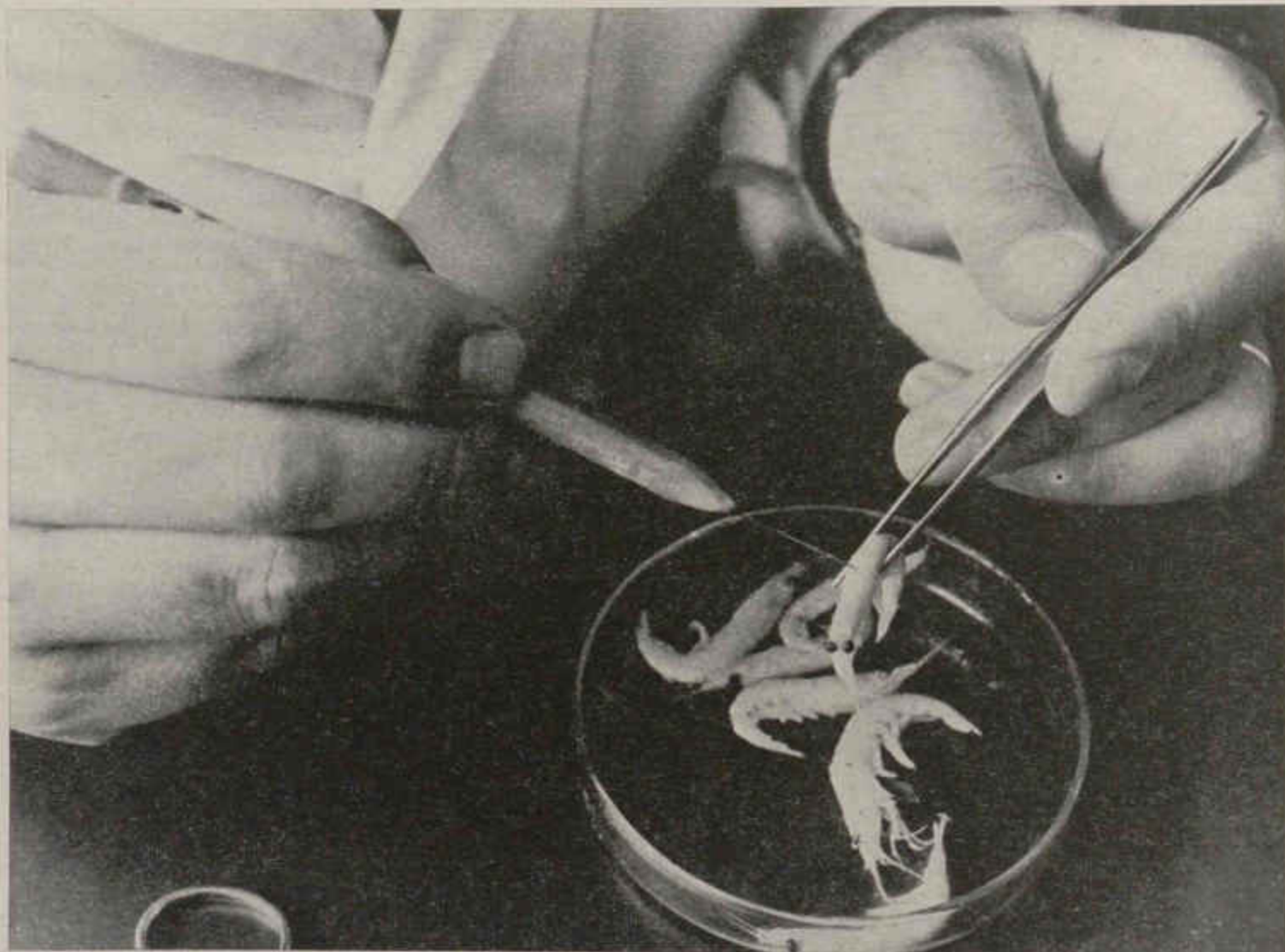
—Sin duda que su valor proteico es lo que más importa del "krill". Pero eso no es todo: los rusos han descubierto que para la regeneración de tejidos y el tratamiento de úlceras tiene probada eficacia.

El hambre avanza. El año 2000 se nos viene encima. Pero todo no se halla definitivamente perdido. El «krill», ese bichito colorado, de seis centímetros de largo y un gramo de peso, está a disposición del hombre.

No advertirlo puede ser fatal. Y devorarlo sin medida también.

El «krill» salvará a los hombres si los hombres lo salvan a él.

EL «KRILL»



(Viene de la pág. anterior)

La masa total ubicada solamente en la faja antártica, al Sur de la Argentina, oscila entre los trescientos y cuatrocientos millones de toneladas. La suma calculada en términos anuales supera los ciento veinte millones de toneladas, solamente en ese sector.

PARA QUE VIVA EL «KRILL» OTROS DEBERAN MORIR

Le preguntamos al licenciado Marschoff:

—Considerando que el «krill» puede ser una solución para el hambre de gran parte de la Humanidad, ¿cuánto tiempo duraría esa solución? ¿Hasta cuándo se podrá contar con él?

—Yo diría que en condiciones normales podríamos tener "krill" eternamente. Todo depende de que la explotación se haga en forma racional, sin caer en excesos. De los casi doscientos millones de toneladas de "krill" que se estima hay en la totalidad del mar Antártico se podría explotar fácilmente un cuarenta por ciento.

Interviene el jefe del grupo, licenciado Aldo Tomo:

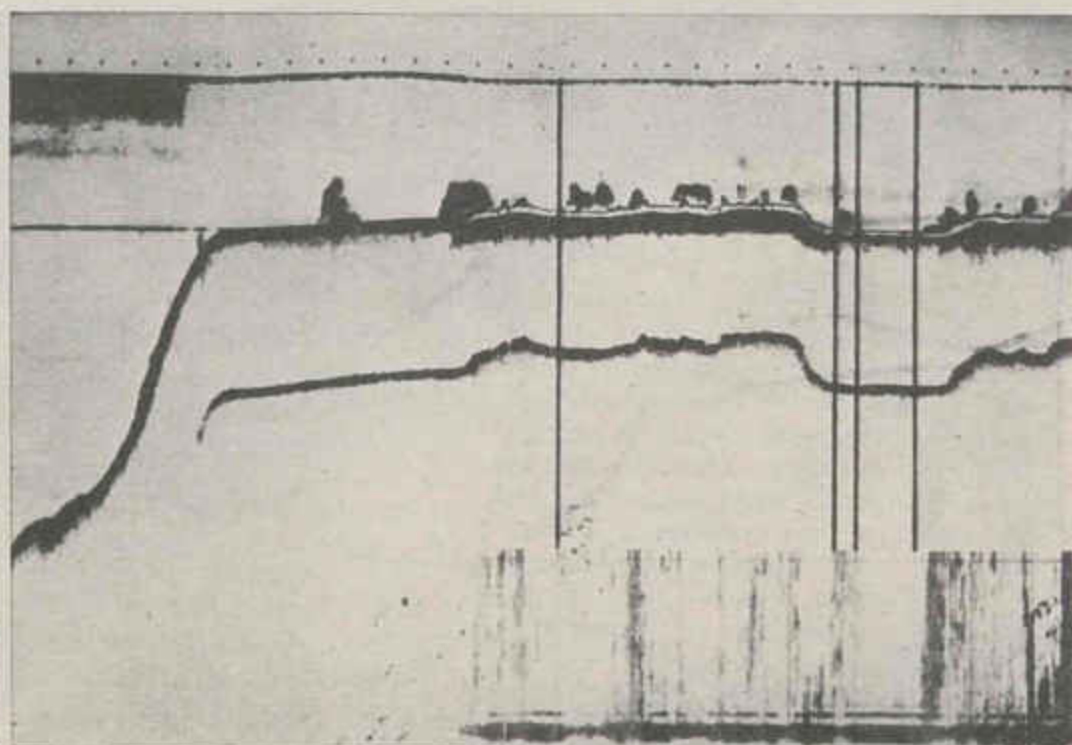
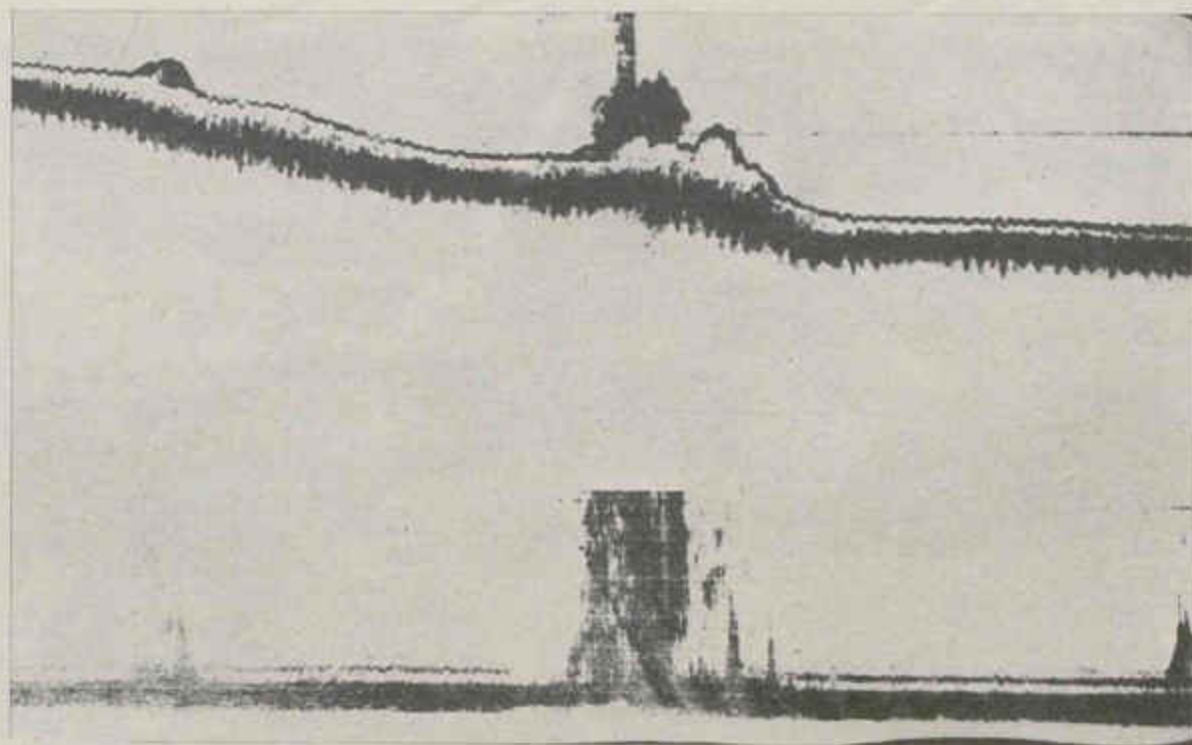
—Precisamente en estos días haremos un viaje de por lo menos cuarenta y cinco días para realizar un estudio exhaustivo. Es muy posible que para mantener el equilibrio ecológico debamos matar a otras especies que podrían llegar a exterminar al "krill".

UN ENERGETICO PRIVILEGIADO

—Además del aspecto cuantitativo, desde el punto de vista alimenticio, ¿cuál es la importancia del «krill»?

—Todo ser vivo necesita energía, el hombre también; por lo tanto, debemos consumir alimentos que nos proporcionen la mayor cantidad posible de energía. Ahora bien, ¿quién da la energía? El Sol. Los vegetales, por ejemplo, consumen mucha energía; parte la utilizan ellos y parte la transforman por medio de la fotosíntesis. Las algas son vegetales y, por lo tanto, portadoras de energía. El "krill" se alimenta de algas. De ahí viene su importancia, por ser el primer consumidor de algas, o sea, de una fuente de energía de primer grado.

—De manera que lo que realmente importa es consumir aquello que se alimenta de energía, o bien el



Importantes "manchas de pescado" (*Spicara smaris*) sobre el banco "Emile Baudot". Este enorme potencial pesquero jamás ha sido explotado comercialmente por la flota local de cerco.

INVESTIGACIONES
DE «EL PESCADOR»
AL SUDOESTE DE LA ISLA
DE CABRERA
(CAMPAÑA «ARISTEUS
IV.75.I.»)

EL BANCO «EMILE BAUDOT», ZONA OPTIMA PARA CAPTURAS DE GAMBA ROSADA

Por MIGUEL MASSUTI,
oceanógrafo jefe del Departamento de Biotecnología Pesquera del Instituto Español de Oceanografía

Esta nueva campaña de prospección pesquera "Aristeus IV. 75. I.", realizada a bordo de "El Pescador" por el Instituto Español de Oceanografía, es la primera de una serie orientada a completar un estudio estacional de la evolución de las biocenosis profundas del talud continental mediterráneo. Esta, a la cual hacemos referencia, la primera, se llevó a cabo durante el mes de mayo pasado en aguas de Baleares y, concretamente, en la base del banco "Emile Baudot", al Sudoeste de la isla de Cabrera.

Hace ya algunos años, M. Oliver levantó la carta de pesca de este banco, por el interés que desde el punto de vista selectivo, en cuanto a pesca de cherna, langosta, pargo, etcétera., tenía este accidente topográfico; interés que poco después fue ampliamente confirmado, tanto por pescadores deportivos como profesionales.

A medida que la pesca de la plataforma y del talud han ido acusando de manera clara el esfuerzo a que están sometidas por una flota excesivamente numerosa y aumentando de día en día, el Instituto Español de Oceanografía aprobó el plan de intensificar las prospecciones pes-

queras en la zona más profunda del talud continental rastreable con las campañas «Aristeus», de las cuales (las realizadas en 1974) ya dimos una amplia información en HOJA DEL MAR. Con estas campañas se pretende, a bordo de un pesquero de características mediterráneas, con la única diferencia del equipo electrónico de prospección y el sistema automático de pesca, ampliar el área de acción de nuestra flota, tratando de descubrir nuevos fondos rentables de pesca, principalmente para la captura de la gamba rosada (*aristeus antennatus*), base de la economía pesquera del Mediterráneo en la actualidad.

El banco «Emile Baudot» se halla situado a 32 millas al sudoeste de la isla de Cabrera, emerge sobre un zócalo de 900 metros de profundidad hasta alcanzar su veril más elevado a poco menos de 100 metros. Su extensión es de unas seis millas, en su zona más elevada de plataforma con fondos inferiores a los 200 metros, y con una anchura de unas tres millas.

Desde 1969 hasta hoy, el Laboratorio de Baleares, del IEO, ha efectuado numerosas pescas experimentales, con resultados francamente satisfactorios —confirmadas posteriormente por pescadores profesionales—, tanto cualitativa como cuantitativamente.

Con trasmallos se han capturado abundantes elasmobranchios, pargos, brótulas, caramel, langosta, etc. Con nasas, abundantes capturas de gamba (*plesionika edwardsii*), llegándose a más de 700 kilos en una noche de pesca con menos de 300 nasas; salmonetes, brótulas, gallineta, etc. Asimismo y con volantín o chambel, tanto pescadores deportivos como profesionales han capturado chernas gallinetas, besugos, pargos, etcétera.

SITUACION Y NAVEGACION

La navegación y situación exacta del banco es la siguiente:

Navegación desde el Faro de Enciola (isla de Cabrera).
Rumbo verdadero ... 223°
Rumbo magnético ... 219°
Situación del banco: 38° 47.5' N
02° 22.0' E

LOS FONDOS DE ARRASTRE DEL TALUD CONTINENTAL DEL BANCO «EMILE BAUDOT»

«El pescador» ha realizado una primera campaña con nueve arrastres de prospección; primero para seleccionar las zonas óptimas de pesca y en segundo lugar para iniciar el estudio detallado de la biocenosis de dicha zona.

Al quedar el banco fuera del alcance del radar, el sistema de trabajo ha consistido en balizar el punto más elevado del banco con una boya de radar, y sobre esta boya —con situación correcta— se ha trabajado alrededor del banco. En su día y, si se llega a interesar la flota pesquera en faenar en estas aguas, podría ser una solución a los problemas que los barcos pesqueros hallarían para trabajar a estas distancias de la costa y sin situación, balizar definitivamente el banco, lo cual facilitaría las operaciones de pesca y navegación.

(Sigue en las páginas siguientes)

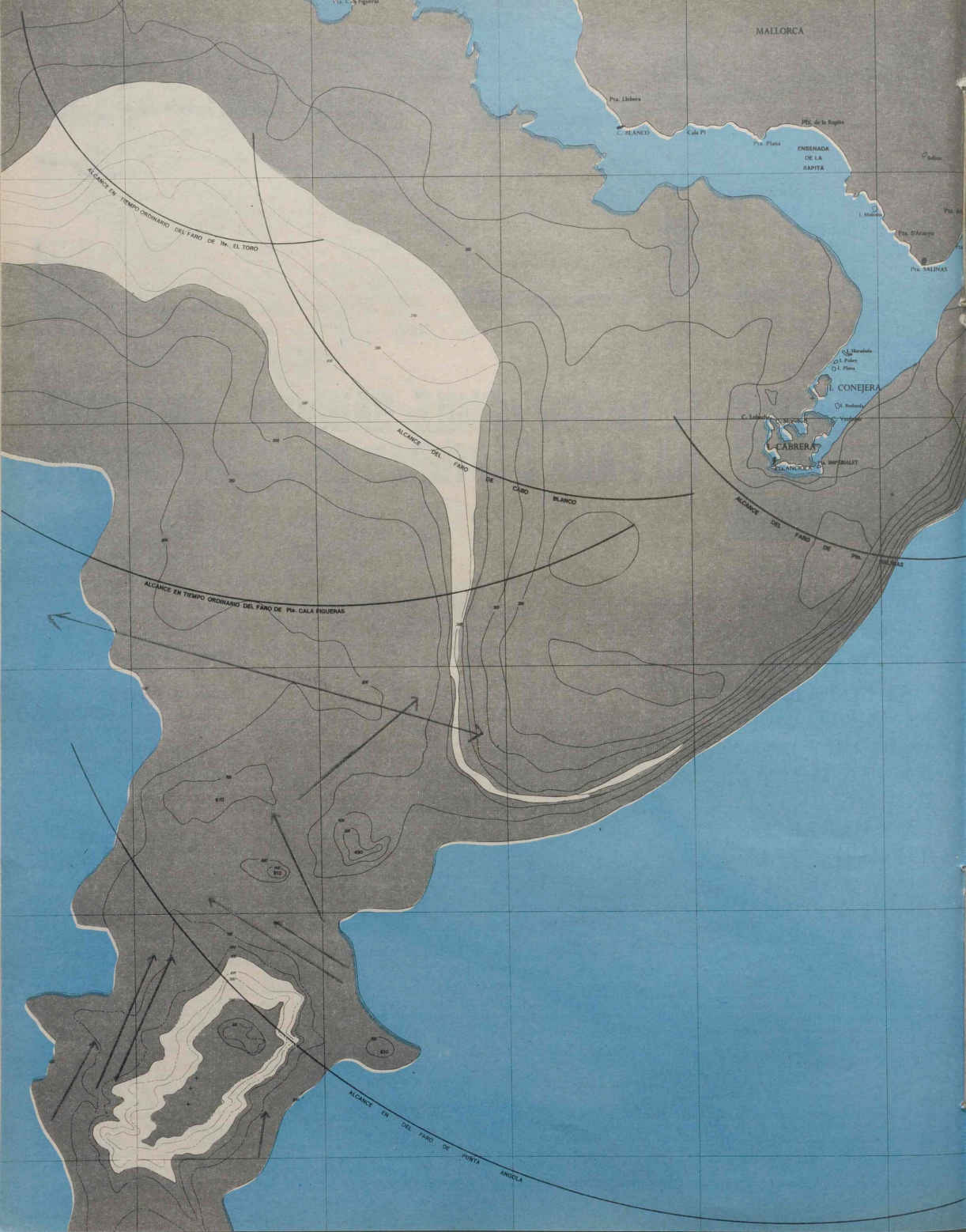
GRANDES MASAS DE CARMEL

NO SE PUEDE EXPLOTAR EN LA ACTUALIDAD PORQUE EL VI-GENTE HORARIO DE PESCA CASI CUBRE EL TIEMPO NECESARIO PARA LA NAVEGACION HASTA EL BANCO

Nota del autor.—Nuevamente agradecemos a HOJA DEL MAR la posibilidad de dar a conocer, aunque por la inminencia de la finalización de las campañas sin elaborar aún los datos de las mismas, los resultados de los trabajos realizados hasta julio de 1975, como continuación de las campañas de 1974.

En estos momentos, «El Pescador» continúa sus trabajos de prospección en la región Sudatlántica, y posteriormente en este mes de agosto iniciará la primera campaña española de evaluación acústica de «stocks» en aguas de las Baleares.

Han intervenido en las campañas a que hacemos referencia en estos artículos: M. Massuti, jefe de campaña; P. Oliver, oceanógrafo; E. Daroca, biólogo; J. Miguel, ingeniero electrónico; J. Guevara, ayudante de laboratorio; P. Fuster, primer patrón; M. Serra, segundo patrón y el resto de la dotación del buque.



EL BANCO «EMILE BAUDOT», INVESTIGADO POR «EL PESCADOR»

(Viene de la página 19)

Los trabajos se iniciaron con arrastres de prospección de una duración entre tres y cuatro horas entre fondos con un mínimo de 600 metros y un máximo de 1.000 metros; trabajando siguiendo los veriles, el arrastre es fácil sobre fondos aplacerados, presentándose solamente algún enganche esporádico, generalmente debido a escorias, cables y un resto de naufragio; se presenta en estas condiciones la zona del banco «Emile Baudot» como digna de tenerse en cuenta, en un intento de ampliar las áreas de pesca de las flotillas pesqueras litorales del Mediterráneo.

En el plano de detalle adjunto se observa alrededor del banco cómo las zonas Oeste y Norte aparecen como las mejores y donde se podrán realizar arrastres de más de 20 millas; la zona Este presenta dificultades y la Sur no ha sido estudiada, ya que la carta la presenta como muy corta.

RESULTADOS DE LAS PESCAS EXPERIMENTALES

Como siempre, al iniciar las prospecciones en zonas vírgenes, aparecen unos rendimientos en gamba (*aristeus antennatus*) significativos pero no rentables —de momento—, de 15 kilos, predominando ejemplares de talla mediana y pequeña (15-10 centímetros) pero con un 25 por 100 de gamba de talla interesante, entre 18 y 22 centímetros. Junto a estas capturas de gamba rosada aparecen asimismo camarón y cangrejo; una gran cantidad de depredadores (*pristurus*, *trachyrhynchus*, *alepocephalus*, etcétera), y asimismo interesantes cantidades de brótula, bacaladilla, rape, merluza y gallineta, además de congrios, quelvachos, etcétera, que en conjunto compensan el iniciar la explotación industrial de la zona.

Con los primeros datos obtenidos en estos primeros arrastres experimentales podemos afirmar que nos hallamos ante otra zona óptima para la captura de gamba rosada, y que será necesario iniciar esta explotación —como siempre— para que podamos valorar el verdadero potencial y rendimiento pesquero de la zona.

Asimismo, interesante para Mallorca, donde el caramel tiene buena cotización y apreciación en el mercado, es la presencia masiva sobre la plataforma del banco del denominado «garret fobiolé» o «caramel» (*Spicara*), detectado durante toda la campaña con los ecosondadores en forma de grandes manchas, muy densas, y que darían un excelente rendimiento en la pesca con cerco y trasmallo adecuado.

POSIBILIDADES DE EXPLOTACION INDUSTRIAL

Esta amplia zona estudiada no podrá ser explotada en la actualidad, ya que los horarios vigentes de pesca para el Mediterráneo son

de dieciséis horas, entre entrada y salida de puerto: doce horas de estas deberían ser utilizadas solamente para navegación hasta la zona de pesca.

La solución que se podría proponer ante esta situación de una zona, al parecer, óptima para la pesca sería la de marcar un área de control y conceder una licencia especial a todos los barcos interesados a condición —lógicamente— de un control de sus capturas.

PROGRAMA PREVISTO POR EL I. E. O. EN EL BANCO «EMILE BAUDOT»

El programa completo de prospección, como hemos indicado al principio, comprenderá un estudio estacional completo, a continuar en una sucesión de cinco años —como mínimo— para determinar:

- Descripción completa de la población o poblaciones.
- Reacciones de las poblaciones frente a los cambios ambientales.
- Influencia de la intensidad de pesca desde el momento de iniciar la explotación.

APROVECHAMIENTO INTEGRAL DE LOS FONDOS DE PESCA NUEVOS

Conviene citar asimismo la cantidad de especies, la mayoría sin nombre vulgar, sin explotación ni aprovechamiento industrial y que presentan características muy apropiadas para elaborar con ellas productos congelados, ya sean filetes o pastas, para consumo humano, con las características de una carne de excelente calidad y sabor.

Téngase en cuenta que en estos fondos vírgenes se realizan gran cantidad de capturas de estas especies que hoy no tienen salida en el mercado, capturas que serán excesivas solamente al iniciar la explotación —ello fue demostrado ya desde 1958 por el IEO en Menorca—, y mientras estos fondos no sean rentables, solamente por la gamba, bacaladilla y prótula, resulta absurdo no acudir a ellas por el exceso de peces sin «valor» —actual— o bien que se tiraran a la mar estas especies comestibles por el mero hecho de no ser conocidas comercialmente.

CASTELLON: NO SE PUDO CERRAR EL CICLO REPRODUCTOR

LANGOSTINOS CULTIVADOS EN LABORATORIO MUEREN A CAUSA DE UNA FUMIGACION

MADRID.—Se ha estado a punto de cerrar, por primera vez, el ciclo reproductor de langostinos nacidos y mantenidos en condiciones artificiales, según la última Memoria anual del Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Las hembras, ya fecundadas y con las gonadas maduras, murieron días antes de la puesta a causa de las fumigaciones aéreas llevadas a cabo sobre el Grao de Castellón con un poderoso insecticida.

Por otro lado, los estudios y experimentaciones llevados a cabo con camarones han demostrado que la alimentación artificial de camarones juveniles con pienso compuesto da como resultado un crecimiento menor que el de los ejemplares alimentados con pienso natural.

Algunos de estos camarones han sido criados hasta el estado adulto, alcanzando algunos de ellos, al año de vida, hasta una longitud de siete centímetros. Con la presencia de varias hembras fecundadas, dos de ellas nacidas en la instalación, han realizado la puesta y sus huevos se encuentran en pleno desarrollo. Se espera cerrar un ciclo de esta especie por vez primera en España.

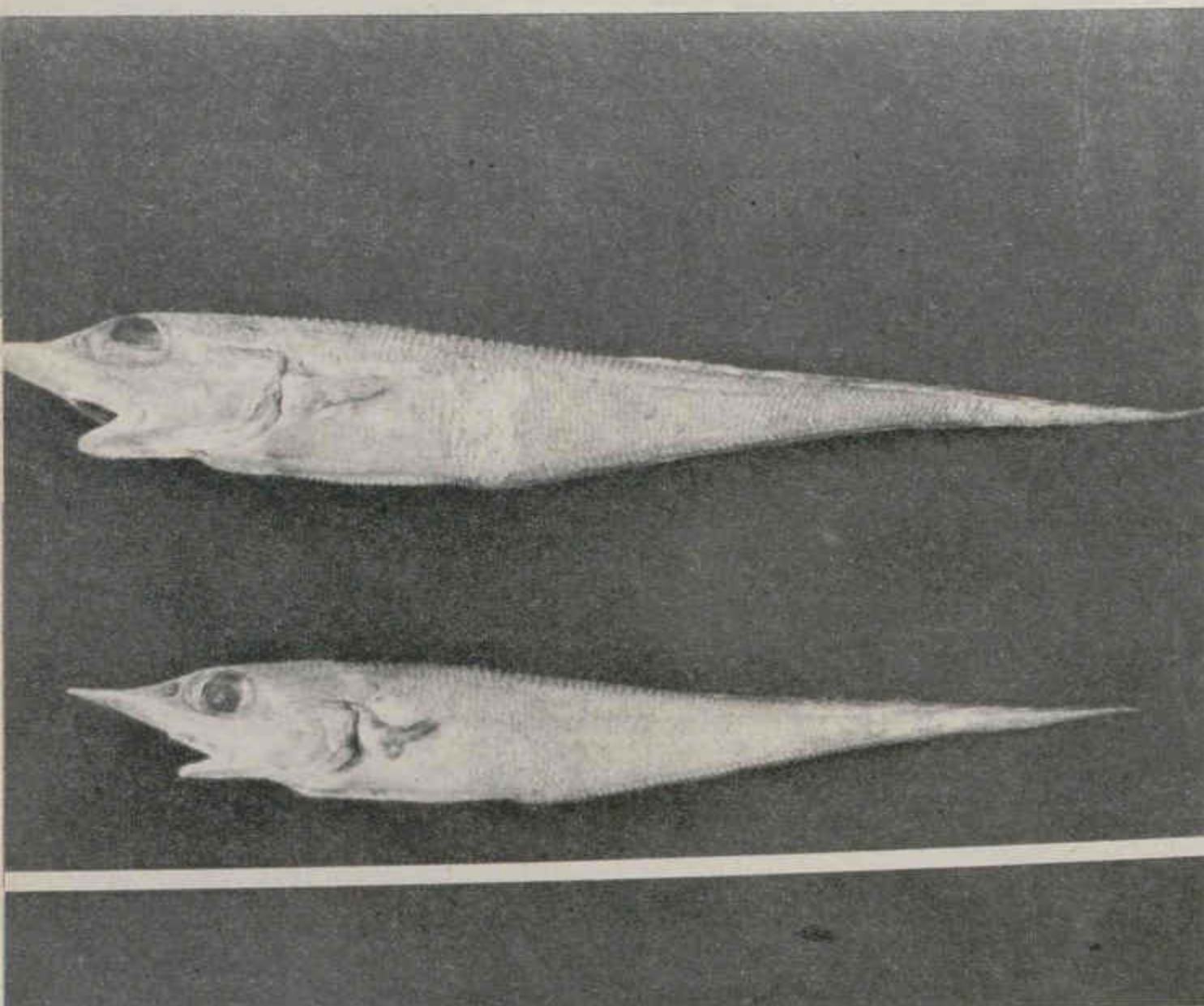
CRUCERO CIENTIFICO ESPAÑOL, POR EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

MADRID, 24.—El próximo 30 de julio llegará al puerto de Cartagena el buque oceanográfico español «Cornide», que está realizando un cruce por el Mediterráneo occidental para estudiar la contaminación de este mar, organizado por la CIMA (Comisión Interministerial para el Medio Ambiente), según informa el Ministerio de Planificación y Desarrollo.

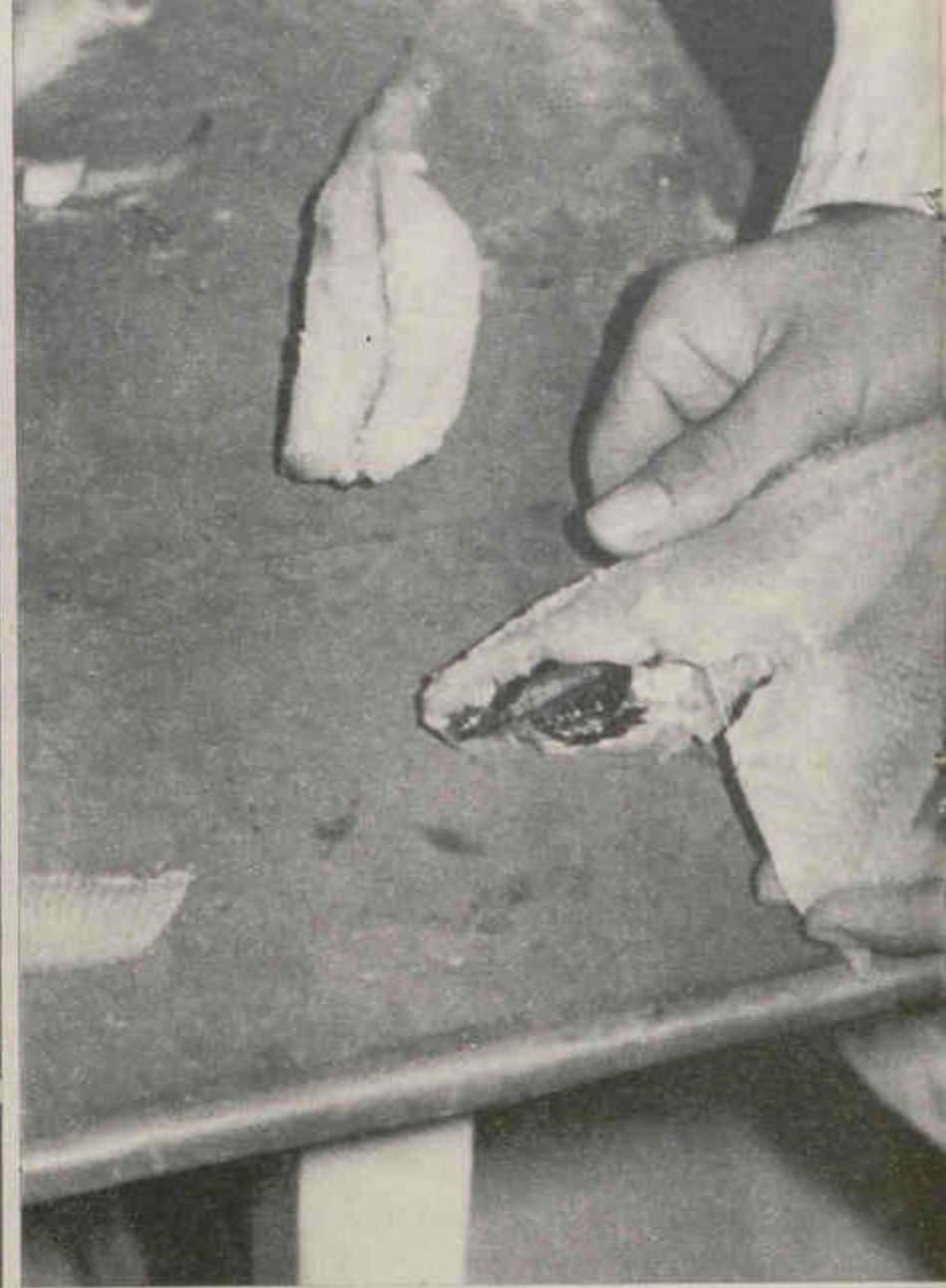
Los objetivos del cruce son: la evaluación de la cantidad de hidrocarburos derivados del petróleo que se encuentra en la capa superficial de las aguas; el estudio de la contaminación por metales pesados y compuestos organoclorados de los organismos marinos de la zona y los edimentos; estudio de la productividad primaria y de la intensidad de la fotosíntesis; estudio de las sales nutrientes del agua y estudio de los huevos y larvas de peces.

En el «Cornide» han embarcado doce científicos españoles al mando de Joaquín Ros, jefe del Departamento de Contaminación del Mar del Instituto Oceanográfico.

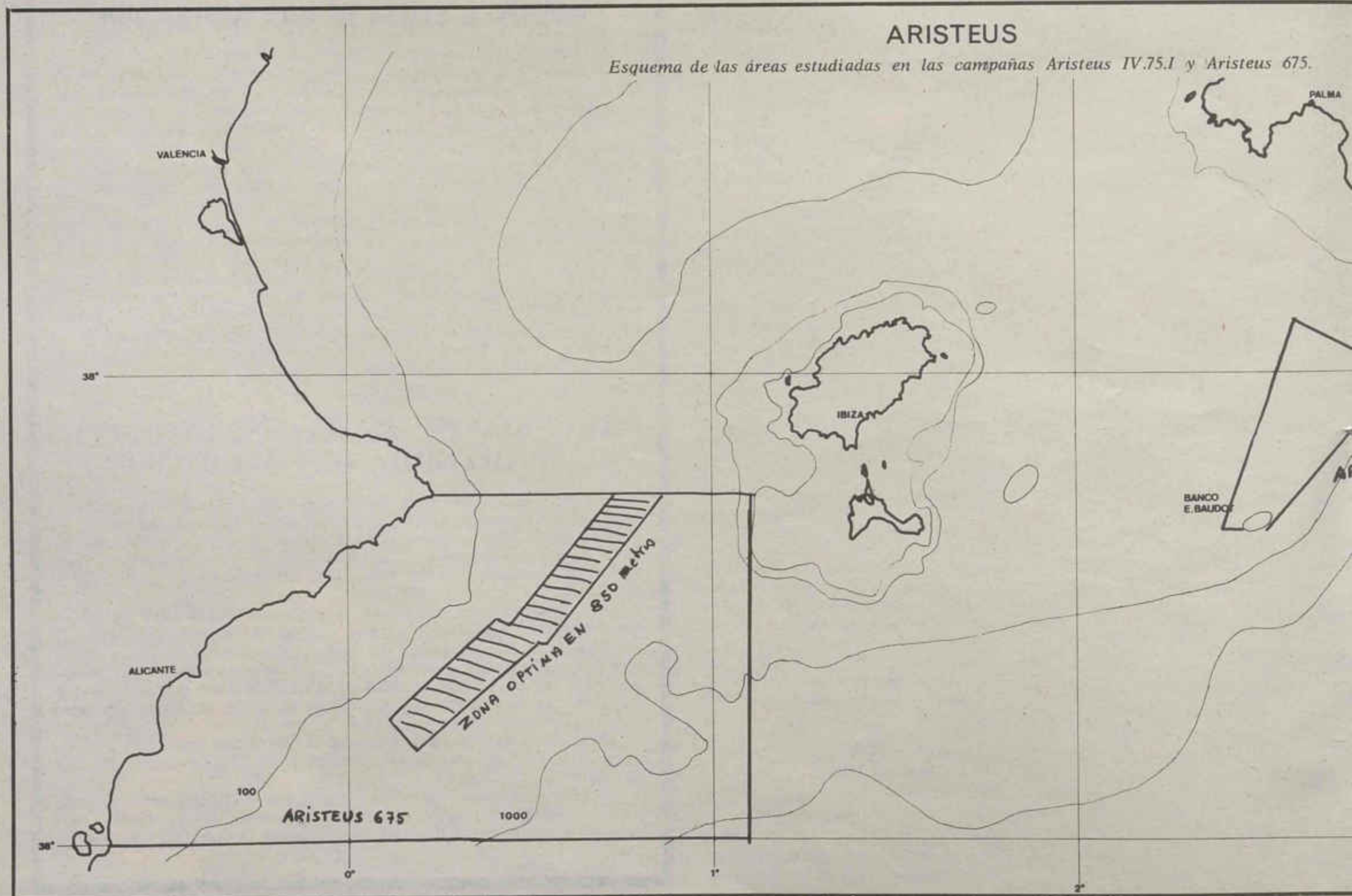
Este cruce científico es el primero que un buque oceanográfico español realiza por el Mediterráneo occidental. El «Cornide» está equipado con los más modernos aparatos para la investigación oceanográfica.



Aspecto del "*Trachyrinchus scabrus*" (rata), poco favorable a su comercialización.



Pelada, eviscerada y descabezada, la rata da un filete de óptima calidad y con características excelentes para el congelado.



INTERESANTES PESQUERIAS EN EL CANAL DE IBIZA

Cumpliendo un compromiso del Instituto Oceanográfico con la Diputación Provincial de Alicante a través de su Instituto de Estudios Alicantinos que concedió una ayuda a la financiación de estos trabajos, «El Pescador» y todo el equipo científico de biotecnología pesquera del Mediterráneo se desplazó a la zona Ibiza-Alicante durante un mes (junio-julio) efectuando un trabajo de 1.611 millas y 20 pescas de arrastre para obtener y cubrir dos objetivos:

- Levantamiento de la Carta de Pesca de la zona.
- Estudio de la distribución de especies y posibilidades de ampliación del área de acción de las flotas locales.

APROVECHAMIENTO DE ESPECIES NO COMERCIALES

LA CARTA DE PESCA DEL AREA DE ALICANTE

Se tiene ya trazado el esbozo de lo que será la Carta de Pesca de Alicante —entre Cabo de la Nao y el paralelo 38 grados de N. a S. y la costa de Alicante y las de Formentera de E. a W. Con esta Carta se añadirá una más a las 20 que lleva publicadas el Instituto Oceanográfico desde que en 1958 publicó las primeras de Baleares que eran continuación de la del Sur de Alicante acabada en la zona atlántica del Sahara.

Alicante nos aparece con una excelente plataforma continental en toda la extensión de la provincia, continuándose con un talud que ensanchándose desde Cabo de la Nao hasta el Sur de Alicante acabada en la zona estudiada con un «cañón», submarino apuntando a Torre Vieja, es decir de E. a W. Los fondos son de fango, presentándose una sola dificultad batimétrica al E. de Altea entre 500 a 600 metros de profundidad.

En pleno canal de Ibiza aparece desde el paralelo de Alicante, al Norte, una zona aplacerada —centro del canal antes de iniciarse la subida de la vertiente ibicenca— con 800 a 850 metros de profundidad óptima para la pesca de arrastre y con una extensión superior a las 40 millas. Al Sur de esta zona las irregularidades del fondo hacen imposible la pesca con artes de arrastre: se trata de una zona muy irregular pasando en poco espacio de 800 y 600 a más de 1.500 metros y volviendo a ascender... por el poco o nulo interés pesquero de esta zona hemos marcado el límite final de la carta en el veril de los 1.100 metros.

DISTRIBUCION BATIMETRICA Y GEOGRAFICA DE ESPECIES

Es muy difícil, a pocos días de terminada la campaña, realizar un análisis completo de la infinidad de datos acumulados en las operaciones de trabajo realizadas.

A pesar de ello podemos esbozar

un análisis sintetizado de la distribución de las principales especies de interés comercial.

Se han iniciado las operaciones de arrastre de prospección en fondos de plataforma —entre 100 y 200 metros de profundidad— y, aparece la zona entre Alicante y Cabo de la Nao como la de mejor rendimiento, aunque no en especies demersales —de fondo— si no en especies pelágicas, capturadas al arrastre: se efectuaron arrastres interesantes (con artes semipelágicos de gran abertura) de sardina, caballa, boquerón, etcétera, ya que las especies de fondo se limitaron casi prácticamente a buena cantidad de pescadilla en tallas mínimas o muy por debajo de las reglamentarias: concretamente en 150 metros de profundidad se capturó abundante pescadilla de tallas comprendidas entre 4 y 6 centímetros de talla mínima.

En esta zona Alicante-Cabo de la Nao continúa un corte biocenótico normal, continuando con fondos con gran cantidad de cefalopodos y siguiendo con fondos de cigala y bacaladilla.

Es ya a partir de los 700 hasta los 850 metros, en pleno fondo característico de gamba y con fango fino, aparece como fondo virgen no pescado y con las características propias, indicadas ya en otras ocasiones; la predominancia de especies no comerciales, presencia significativa de gamba roja y rosada y asimismo presencia de especies de valor comercial en escasa cantidad, pero de gran talla.

Muy diferente se presenta la zona Sur de la región estudiada. La batimetría no es mala, pero los rendimientos prácticamente nulos; la zona en la plataforma y niveles superiores del talud están prácticamente agotados y, las zonas de talud —hasta 950 metros— no presentan el menor interés y hasta donde se puede pronosticar, ni siquiera perspectivas de aumentar el rendimiento en el futuro. Corresponde esta zona Sur a la vertiente Norte del «cañón» de Torre Vieja, lo cual nos hace pensar que quizá en el fondo del cañón y con pescas selectivas se capturaría, donde no es posible arrastrar, gamba con nasas; es este un punto no confirmado ni experimentado.

CONCLUSIONES

Han resultado muy interesantes los trabajos de batimetría y prospección pesquera en estos «nuevos fondos de gamba de profundidad», por varias razones y, en primer lugar, por la comprobación de que la gamba ha aparecido en todas las operaciones de arrastre realizadas en la zona superior a los 700 metros en cantidades muy significativas.

A lo largo de las seis campañas efectuadas con esta finalidad en Alboran, Menorca, Cabrera, Sureste y ahora Alicante y Canal de Ibiza, en mayor o menor proporción y, con diferencias a veces muy interesantes

desde el punto de vista faunístico y biocenótico, hemos llegado a la conclusión de la existencia de amplias zonas en que ni se ha pescado ni se pesca —a pesar de que las características batimétricas son al menos buenas—. Han aparecido las especies características de la biocenosis del talud continental mediterráneo y, del levantamiento de la Carta de Pesca —como hemos indicado—, una buena información sobre la excelente batimetría pesquera de la provincia y de su enlace con el talud de Ibiza.

Rara vez, por no decir nunca, un nuevo fondo de pesca puede ser rentable optimamente; la cantidad o calidad de especies acompañantes de la biocenosis de cada nivel, reducen esta rentabilidad que busca el barco de pesca profesional y que en la mayoría de los casos se centra en la gamba rosada.

La experiencia nos ha demostrado que lo que en principio puede significar un rendimiento de tipo medio e incluso escaso, sin duda alguna, al cabo de unos meses de arrastre comercial continuado se transforma en una auténtica pesquería comercial.

La abundancia de especies no comerciales, depredadores generalmente de esta gamba que busca el profesional de la pesca, enmascarando la abundancia de crustáceos hace que las flotas se retraigan a iniciar la explotación industrial de una determinada zona apta nunca explotada.

En nuestros arrastres de prospección, uno de los resultados que buscamos es precisamente dar una idea del potencial estimado actual de la nueva pesquería a través de los datos de rendimiento horario (kilogramos hora), así como una distribución cualitativa y cuantitativa en kilogramos metro cuadrado. Si a estos datos, añadimos la composición y distribución cualitativa, por niveles de profundidad y geográficos, en datos absolutos y relativos, siempre aparecerá justificable a través de ciertas especies, en un principio presentes, pero que al igual que las no comerciales depredadoras desaparecerán rápidamente al romper el equilibrio natural del ecosistema; son estos los grandes ejemplares de rapas, brotolas, gallinetas, merluzas, etcétera, que junto a las gambas, bacaladillas y cefalópodos compensan en parte el esfuerzo de «limpiar» los nuevos fondos de pesca y, creemos que asimismo, el de adaptar las embarcaciones para trabajar en fondos superiores a 500 metros con cable al menos para fanear hasta 800 metros.

RENTABILIDAD DE LAS ESPECIES NO COMERCIALES

Buscar asimismo, una rentabilidad inmediata a los fondos de pesca nunca explotados a través de sus especies no comerciales, es posible si en la zona base de la flotilla existe una fábrica de subproductos o si se lleva

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

a término la experiencia de filetear esta especie tan abundante en las nuevas zonas profundas de pesca, concretamente en el Mar de Alborán y en el Canal de Ibiza, de excelentes cualidades de composición química y sabor.

CONTINUACION DE LAS EXPERIENCIAS SOBRE OPTIMIZACIÓN DE CAPTURAS

Se estima que el esfuerzo pesquero no produce un rendimiento máximo —desde el punto de vista comercial— si las capturas desde que lle-

gan a bordo hasta su destino, bien sea al consumidor, bien a las industrias conserveras, no son tratadas adecuadamente en cada momento, según una tecnología óptima para cada especie.

Dadas las condiciones históricas, geográficas y pesqueras de España, el Centro Experimental del Frio ya

en estrecha colaboración con el Instituto Español de Oceanografía en los trabajos del Mediterráneo en 1974, estima que el problema de la optimización de las capturas es de preferente resolución, primero, para el desarrollo económico y social de la pesca, por lo que representa ésta en nuestro país y ante las deficiencias de las condiciones de su explotación.

Es lógico pensar en la urgente necesidad de unos estudios encaminados a ordenar y mejorar su explotación para proporcionar un producto de óptimas condiciones de calidad a la comercialización ulterior.

Asimismo, y en segundo lugar, podría tener repercusiones en el establecimiento de más estrechas relaciones económicas y tecnológicas con los países norteafricanos.

En las líneas de investigación sobre «optimización de capturas», se estimó conveniente continuar, por parte del Centro Experimental del Frio, los estudios iniciados en 1974, con los estudios sobre tratamiento, conservación y distribución por el frío de las capturas a bordo y en tierra.

Durante 1974 se ha trabajado intensamente en solucionar los problemas referentes a la melanosis de los crustáceos y búsqueda de un sistema específico para este problema.

Para ciertas regiones del Mediterráneo en particular, y, para el país en general, los peces pelágicos deben buscar una salida comercial que difiera del consumo en fresco, que siempre es limitado.

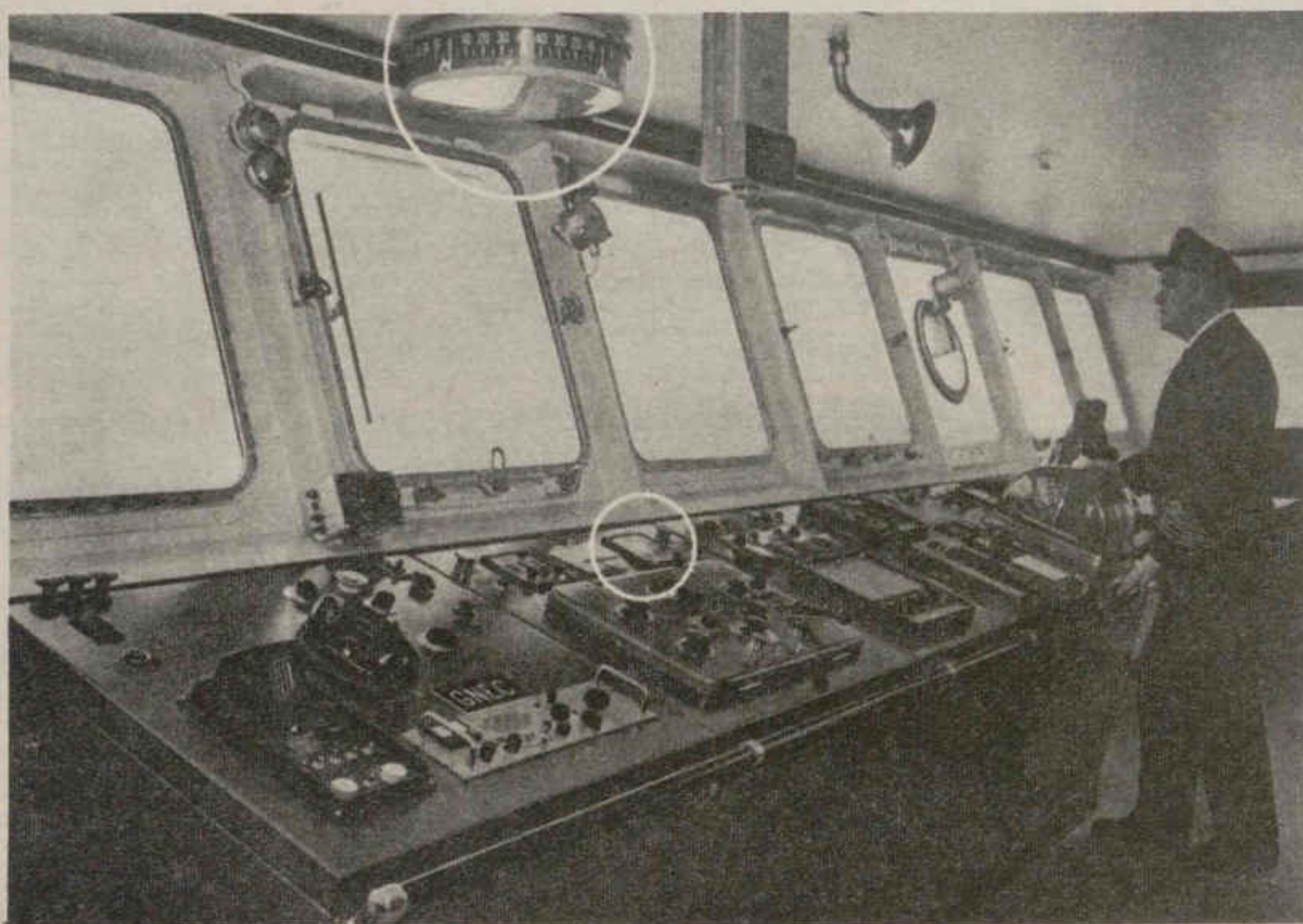
Se ha propuesto como base de estudio y, para ciertas regiones, como nuevo sistema de valorizar la pesca, intensificar y desviar la potencia pesquera hacia estas pesquerías pelágicas, tanto costeras como de altura, previos estudios de localización de sus áreas de puesta, reclutamiento y migraciones de «stocks», así como la iniciación de estudios de evaluación acústica de «stocks», pelágicos y demersales.

Paralelamente deberá mentalizarse al consumidor sobre las cualidades de este tipo de pescado y estudiar la preparación de congelados, pero sobre todo de pastas preparadas a partir de ellos, así como de especies no cotizadas en el mercado y que una vez capturadas se devuelven a la mar como «basura», especies de interesantes características de comercialización.

Sobre una base de una buena y completa comercialización y a la vez más rentable, será más rentable y más racional de pesca.

TECNOLOGIA PESQUERA

Convencidos de que el futuro de la pesca Mediterránea se centra en una reconversión de la flota de arrastre, así como de los sistemas de pesca, observamos en primer lugar que los barcos que faenan en aguas del Mediterráneo no están en la actualidad en condiciones de hacer rentable su trabajo ya que no cuentan con un material adecuado para faenar a las profundidades del talud aún no explotado y que lógicamente ha quedado como reserva frente al resto de fondos sobreexplotados. Hemos visto numerosas veces, en este aspecto, barcos recién contruidos bajo los mismo cánones que se empleaban tradicionalmente, sin ninguna modificación, modernización o mejora enfocada a aprovecharse de estas campañas de prospección... ■ MIGUEL MASSUTÍ.



M/T "PAJALA" 106.400 T.P.M., construido por Götaverken, Gotemburgo para Grängesberg AB, Estocolmo. Equipado con Indicador de Ángulo de Timón y otros equipos de JUNGNER INSTRUMENT.

Nuestra organización de ventas y servicio técnico es tan importante como nuestro programa de instrumentos.

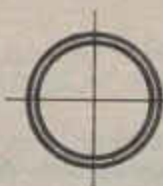
Hemos organizado un servicio de ventas y asistencia técnica que cubre el mundo entero... para hacerle a usted posible el ocuparse de otras cosas. Esté Ud. seguro de encontrar el equipo que necesita en nuestra lista de instrumentos.

SAL-59 para la Marina.
SAL-24 para Buques Mercantes.
SAL-16 para Pesqueros.
KA-1 Indicador de Rumbo.
MTES Telégrafo de Puente.
AEM-1 Torsiómetro Medidor de Potencia.
VAKO-1 Sistema de Control de la Velocidad del Motor.
RLS Sistema Indicador del Ángulo de Timón.
SIS-1 Indicador del Paso de la Hélice (Propulsor de Gobierno).

SIS-2 Indicador del Paso de la Hélice (Propulsor Principal).
DGM-1 Indicador de Calado (Método de Presión).
DGM-2 Indicador de Calado (Método de Burbujas).
TI-1 Indicador de Trimado.
KM-1 Clinómetro.
VIS-1 Sistema Indicador de Posición de Válvulas (seguridad intrínseca).
NM-1 Indicador de Nivel de Tanques de Servicio.
TMS-1 Sistema Indicador de Presión y de Fondo.
VLS Indicador de Presión de Válvulas.

Escriba al Departamento de Ventas, Sección Naval, en nuestra Central o en cualquiera de nuestras delegaciones.

Servicio de Ventas y Asistencia Técnica Mundial
Uds. lo necesitan - Nosotros lo tenemos



JUNGNER INSTRUMENT AB
Fack, S - 17120 SOLNA 1
Stockholm, Sweden



NIFE ESPAÑA, S. A.

HERMOSILLA, 117 - MADRID-9
TEL. 401 73 50 - TELEX: ANIFE-E 23018

AGUDA CRISIS DEL SECTOR PESQUERO, TANTO EN BAJURA COMO EN ALTURA

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Un hombre —toda una institución— ha sido noticia en la costa cantábrica: don Jesús Lasheras Mercadal.

En Pasajes, junto a la Casa del Mar, al Instituto Social de la Marina, se halla la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, donde se imparten clases de muy diversas especialidades, como las de patrón de litoral de primera, patrón de cabotaje patrón de altura, patrón mayor de cabotaje, electricista de primera, de segunda, mecánico de primera y de segunda y mecánico mayor de motor.

La Escuela tiene fama de funcionar bien y a ella acuden jóvenes desde Santander a Fuenterrabía. Este curso académico han asistido a sus aulas quinientos alumnos.

Y cuando algo marcha bien habrá que pensar que tiene una cabeza rectora justa, eficaz, ecuaníme y de grandes valores humanos. El director de la Escuela es don Jesús Lasheras Mercadal.

Es... y quizá habría que decir que «era», aunque el hecho es que sigue siendo. No se trata de un simple juego de palabras. Don Jesús Lasheras se ha jubilado por cumplir setenta años de edad. Pero su vocación a la enseñanza no queda cortada en el momento y hora en que le corresponde el retiro por decreto. Jubilado, seguía días atrás corrigiendo exámenes y llevando en la mente y en el corazón los quehaceres y la organización del centro.

Licenciado en Derecho, capitán de Fragata... su verdadera vocación ha sido la enseñanza. Como director de la Escuela Profesional Náutico-Pesquera hay que contabilizarle veinticinco años consecutivos; pero como profesor, muchos más. Más de seis mil titulados han recibido clases de don Jesús, pero es que antes fue profesor de la Escuela Naval Militar de Marín; sus antiguos alumnos del centro pontevedrés son en la actualidad contraalmirantes.

Fácil es comprender por lo dicho que se trata de un hombre conocido, pero sobre todo querido, como quedó patente en el acto de homenaje que acaba de rendirle con un almuerzo en el hotel Monte Igueldo, acto al que asistió gran número de alumnos y ex alumnos venidos de muy diversas partes, y quienes no pudieron ponerse en viaje le enviaron telegramas y cartas de adhesión.

Don Jesús Lasheras sólo tiene amigos. Todos afirman que es un hombre excepcionalmente bueno. Don Jesús, a su vez, ha dicho respecto a los hombres del mar: «El hombre del mar es buenísimo. Basta tratarle con el cariño que se merece y él responde perfectamente».

Buen elogio. Y no hay que olvidar quien lo dice: el profesor de miles de hombres del mar.

A VUELTAS CON LAS IMPORTACIONES

Supongo que mi compañero, el corresponsal de la «Hoja del Mar» en Vizcaya, dará noticias de la reunión que las Cofradías vizcainas y guipuzcoanas celebraron en Ondárroa, presidida por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Enrique Amador Franco, quien habiendo venido a Bilbao acompañando al ministro de Comercio, que inauguró la Feria Internacional, aprovechó para darse un salto hasta Ondárroa, límite de las dos provincias, y tener allí un contacto con los pescadores guipuzcoanos y vizcainos.

No les voy a dar pormenores de la reunión. Sin duda alguna la encontrarán en otra sección de esta misma revista. Pero sí me voy a permitir recoger, en esta crónica, lo expuesto al señor subsecretario por el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, don Leandro Amunarriz, ya que

Jubilación y homenaje a don Jesús Lasheras Mercadal, quien durante veinticinco años ha sido director de la Escuela Náutico-Pesquera de Pasajes.

Mejor calidad pero peor precio en la anchoa de la reciente costera.

abordó un tema que a todos preocupa y que con frecuencia hace correr tinta en los periódicos.

Se trata de las importaciones. El señor Amunarriz expuso al almirante Amador Franco que el sector pesquero de bajura atraviesa un momento de crisis, debido a las masivas importaciones de anchoa (Argelia, Argentina, Italia...) de inferior calidad que las del Cantábrico, así como toda clase de túnidos congelados, desconociendo el comprador en qué mareas han sido capturados, época y calidad de los mismos, a precios muy inferiores a los que se paga a nuestros pescadores. Pero de ello no se beneficia el consumidor en muchos casos, ya que dicho pescado congelado e importado se ha vendido como si fuera recién capturado por nuestros hombres del Cantábrico. He aquí un fraude, según frase del señor Amunarriz.

Los pescadores quisieran —siguió exponiendo el presidente de la Federación guipuzcoana— que en los envases de las conservas figurara claramente especificado origen y calidad de producto, evitándose el uso constante de «similares a...».

Es decir —añado yo—, lo que en los vinos se llama «denominación de origen».

A consecuencia de las importaciones —continuó el señor Amunarriz—, nuestras anchoas y nuestro bonito de campañas anteriores están almacenados. Esta abundancia es la causa de la baja cotización del pescado en nuestros días.

Así, por ejemplo, la costera de anchoa de este año, costera que acaba de concluir, ha sido excepcional en cuanto a la calidad del género capturado y, sin embargo, su precio ha sido inferior a la de la costera anterior, en unas nueve pesetas menos en kilo, como promedio.

Está en puertas la campaña del atún. Para cuando esta revista vea la luz, nuestros pescadores estarán faenando. Pero el horizonte se presenta muy oscuro.

Es costumbre, antes de dar comienzo la campaña bonitera, celebrar una reunión conjunta entre los representantes de los pescadores y de los conserveros. En dicha reunión suele establecerse un precio mínimo rentable —precio indicativo— que está dispuesto a pagar el conservero. El acuerdo bilateral hace que el pescador se haga a la mar sabiendo que su captura podrá cotizarse más o menos, pero nunca por bajo del precio establecido. Hacerse a la mar tiene cuenta.

Este año también ha habido reunión conjunta, pero lo que no ha habido es un acuerdo. ¿Por qué? Porque los industriales conserveros tienen almacenado un gran «stock» de túnidos.

FINALIZO LA COSTERA DE LA ANCHOA

Ha quedado dicho que la calidad de la anchoa capturada este año, de enero a mayo, ha sido excepcional, como en mucho tiempo no se veía en nuestros mares. Sin embargo, el precio ha sido inferior con relación al año anterior.

Pero vayamos a los datos concretos para los amantes de los números.

En enero, 205.823 kilos arrojaron un importe de 5.798.572 pesetas. Febrero: 315.494, 10.918.684 pesetas. Marzo: 678.914 kilos, 20.621.844 pesetas. Abril: 2.267.893 kilos, 79.750.095 pesetas. Mayo: 3.297.073 kilos, 98.626.512 pesetas.

Un total de 6.765.197 kilos de anchoa capturados, que dieron un importe de 215.715.707 pesetas.

A persona no experta en el tema podrán parecerle las cifras tan elevadas que no comprenda los motivos de queja presentados por nuestros pescadores. Diré, para aclarar, que si comparamos las capturas de la campaña recién cerrada con la del año anterior se han pescado 3.027.580 kilos menos. Que también el importe ha sido menor en 184.498.796 pesetas y que el promedio de cotización por kilo ha descendido en nueve pesetas.

Pero permitanme —y les prometo no cansarles más con números— que examinemos el promedio del precio del kilo de anchoa, mes por mes, el pasado año y el actual.

En enero de 1974, la anchoa se vendió a 66,45 pesetas kilo contra 28,17 pesetas este año. Febrero: 47,61 contra 34,60. Marzo: 32,64 contra 30,37. Abril: 42,50 contra 35,16, y mayo: 40,50 contra 29,91.

Las capturas también han descendido si contabilizamos lo desembarcado en puertos guipuzcoanos: 9.792.777 kilos en 1974 contra 6.765.197 en 1975.

Pero la diferencia no toda se debe a que han entrado menos kilos en la red, sino también a un curioso factor.

LOS DE ORIO DESCARGAN EN ONDARROA

Las Cofradías de los puertos donde se realizan las ventas acostumbra a cobrar a los barcos, por derechos de venta y servicios, el 3 por 100 del importe de la pesca vendida.

Los de Orio, excepcionales hombre de mar y que se distinguen precisamente por sus grandes capturas, tienen lo que suele llamarse «puerto de barra», es decir, muelles ría arriba, dificultades de entrada e imposibilidad total de atraque en momentos de marea baja. Por ello, los pescadores de Orio suelen descargar en los puertos de Pasajes, San Sebastián... y últimamente lo venían haciendo en los muelles de la localidad cercana de Guetaria.

Los oriotarras hicieron cálculos y llegaron a la conclusión de que en los últimos cuatro años habían aportado, por pago de derecho de venta, a la Cofradía de Guetaria una cantidad alrededor de los veinticuatro millones de pesetas.

Los de Orio tienen también su Cofradía con fines asistenciales sociales, pero como no percibe ingresos por venta, tienen establecido aportar el 1 por 100 de lo que sus pescadores hayan vendido en el puerto que fuera. Total, que al pescador de Orio le suponía el derecho de venta, tres para la Cofradía de Guetaria y uno para la suya propia, el 4 por 100.

Antes de seguir adelante quiero advertir que Guetaria, como cualquier puerto, cobra el citado porcentaje comprometiéndose por ello a tener los servicios en condiciones. Y vayamos adelante.

(Pasa a la página siguiente)

AGUDA GRISIS

(Viene de la página anterior)

Los pescadores de Orio mantuvieron conversaciones con la Cofradía de Guetaria con ánimo de llegar a un acuerdo. Trataban de conseguir un retorno de parte de ese 3 por 100, retorno que los de Orio cifraban en un 1,5 por 100.

Pero el acuerdo no llegó.

Los de Orio no se dieron por vencidos y cambiaron de rumbo. Se presentaron en Ondárroa, puerto vizcaíno más cercano a Guipúzcoa, y expusieron a la Cofradía de la citada localidad sus cálculos de haber dejado a Guetaria veinticuatro millones de pesetas en cuatro años a la vez que le hacían la siguiente proposición:

—Si hay retorno de parte de los derechos de venta, la flota entera de Orio vendrá a descargar a Ondárroa.

Y se llegó al acuerdo. La cofradía de Ondárroa cobra a los barcos oriotarras 3,50 por 100 del importe bruto de la pesca vendida y retorna a la Cofradía de Orio el 1,75 por 100.

Ello tiene diversas consecuencias, tales como que en las estadísticas de las capturas guipuzcoanas no figuren quienes más capturan.

Supone también menor beneficio para el comercio de Guetaria, donde los barcos se surtían de víveres, y un motivo de júbilo para las tiendas ondarresas.

Y DEL BACALAO, ¿QUE?

Hace tan sólo unos días, la prensa guipuzcoana publicaba con alarde tipográfico titulares como los siguientes: «El sector bacaladero, en crisis». «Hoy regresan a puerto dos parejas por falta de rentabilidad». «El precio del bacalao ha descendido en un 50 por ciento en algunas clases».

La cosa no debe estar para bromas. En una reunión celebrada por armadores se dijo claramente que el paro de la flota no estaba lejano. No se trata de ningún tipo de protesta; tan sólo de la nula o baja rentabilidad. Aseguran que las pérdidas este año rondarán los trescientos millones de pesetas. Mal andan el armador y el marinero, que también éste cobra una determinada cantidad por tonelada pescada. El precio de venta, como decían los titulares de los periódicos, ha descendido en algún tipo de bacalao en un 50 por 100, y ya se escucha por la calle el que este o aquel armador anuncia quiebra o suspensión de pagos. Si la flota para, familias que dependen de 2.500 hombres se van a ver mal.

El problema no ha surgido de la noche a la mañana. Yo mismo y en esta revista he hablado varias veces de ello. El 17 de junio de 1974 se formuló la primera petición de ayuda al Ministerio de Comercio. En reuniones y más reuniones posteriores se ha expuesto el problema a la Administración, realizando incluso peticiones tan concretas como la concesión de un crédito de 750 millones de pesetas, desgravación fiscal a la exportación, realización de publicidad para consumo del producto invendido, compensación a la exportación de especies pequeñas...

También se habló de las importaciones, pues mientras en los almacenes de Pasajes existe bacalao sin vender, se continúa comprando este género a Dinamarca, Islandia, Noruega, Canadá... Pero es que, además, se sigue comprando fuera a precios más altos que lo capturado por barcos nacionales.

Por un lado está la imposibilidad de vender lo pescado, y por otro, la disminución de las capturas. En 1969 fueron 100.000 las toneladas pescadas; el pasado año descendimos a 40.000 y aseguran los expertos que cerraremos el año con sólo 25.000 toneladas.

Se han realizado gestiones para poner en marcha Fospesca, que, al estilo del Forppa, compense al sector pesca en su actividad.

Tenemos un ejemplo en el país vecino, Francia, donde se hace frente a las pérdidas habidas en el sector pesquero con un fondo gubernamental y donde se ha suspendido temporalmente la importación de determinadas especies. ■ JAVIER DE ARAMBURU.



FLOTILLA DE LA CRUZ ROJA DEL MAR

Un aspecto del acto que se celebró en las Reales Atarazanas de Barcelona, con motivo de la presentación de la segunda flotilla de la Cruz Roja del Mar, compuesta por treinta y cinco embarcaciones. Fue madrina del acto doña María Teresa Salisachs de Samaranch.

CAMPEON DE BALEARES DE PESCA SUBMARINA, CIUDELA (Menorca).
El actual campeón del mundo, José Amengual, se ha proclamado por séptima vez campeón de Baleares de Pesca Submarina en aguas de Ciudadela, con una puntuación de 74.770 puntos.



TARRAGONA

EXCURSIONES Y FUTBOL

(PARA CELEBRAR EL FINAL DEL CICLO DE ACTIVIDADES CULTURALES ORGANIZADAS POR EL I. S. M.)

TARRAGONA (Especial para «Hoja del Mar»).—El ciclo de actividades programado y organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina para el segundo trimestre del año en curso ha tenido un bello final en el estadio de la Unión Deportiva Rapitense con la presencia de cuatro equipos infantiles de las Escuelas de Orientación Marítima de la provincia, bajo la presidencia del delegado provincial, don Antonio Escudero Martín, acompañado por don Aurelio Gómez Sánchez, ayudante militar de Marina; don José Pallaró Tomás, alcalde; don Jacinto del Olmo Mora, juez de paz; patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores, don Manuel Cera Castellá; delegados locales, profesores de EGB, padres de los alumnos participantes e invitados.

Comprendía esta programación, entre otros aspectos, excursiones de escolares que realizaron a Barcelona los de San Carlos de la Rápita y al Grao de Castellón (Instituto de Investigaciones Pesqueras) los de Tarragona y Ampolla.

Se realizaron también excursiones de pensionistas a Montserrat y Barcelona, los de San Carlos de la Rápita, y a Barcelona los de Calafell.

Por lo que respecta al fútbol infantil, se programó un torneo en el que participa-

ron los equipos infantiles de Tarragona, Ampolla de Mar, Ampolla y San Carlos de la Rápita, de las Escuelas de Orientación Marítima, por el sistema de copa y a partido único.

Estos encuentros fueron, en distintas fechas:

Ametlla de Mar-Tarragona, 2-0.

Ampolla-San Carlos de la Rápita, 0-0.

Ampolla-San Carlos de la Rápita (desempate), 0-1.

Los vencedores, Ametlla

de Mar y San Carlos de la Rápita, disputaron la final el día 24, consiguiendo el triunfo, tras tenaz confrontación, que hizo acreedores al mismo a los dos contendientes, los de San Carlos de la Rápita por el tanteo de 2-1. Efectuó el saque de honor doña María del Carmen Blanco de Escudero, que fue obsequiada con un ramo de flores que después del encuentro depositó a los pies de Santa María de la Rápita en el templo parroquial.

Terminado el encuentro,

formaron los cuatro equipos participantes para recibir los trofeos de manos del señor delegado provincial, señor alcalde, señor ayudante militar de Marina y señor juez de paz.

En el Hogar del Marino fue servida una merienda a los jugadores y acompañantes, dentro de una animada convivencia, a cuyo acto puso punto final el señor Escudero en breve parlamento para resaltar la hermandad y deportividad habidas. ■ MILLAN.



TRES NUEVAS LINEAS MARITIMAS

MADRID.—Con la llegada a Palma de Mallorca del «ferry» de la Naviera Aznar «Monte Contes», ha quedado completado el programa de tres nuevas líneas que la citada naviera bilbaína ha inaugurado este año en el archipiélago balear.

Las tres líneas sirven al creciente turismo hacia Baleares, y si las dos últimas, de Barcelona a Ibiza y de Ibiza a Palma, refuerzan los servicios ya existentes, la otra, de Port-Vendres a Alcúdia, es una novedad, ya que enlaza el Sur de Francia directamente con el puerto balear, ahorrando así a los numerosos turistas que llegan por carretera el paso de fronteras y llegar hasta Barcelona para embarcar hacia Mallorca.

Los nuevos «ferries» tienen una capacidad superior a los 500 pasajeros y 120 coches, y cubrirán toda la temporada de verano.

VALENCIA

PREMIOS DEL CONCURSO
HOMENAJE
AL HOMBRE DE LA MAR

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—Presidida por el secretario general del Gobierno Civil y por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, y con la asistencia de más de dos mil personas, se celebró en esta ciudad la entrega de los premios conseguidos por los escolares valencianos que participaron, en el pasado mes de octubre, en el Primer Concurso Escolar en Homenaje al Hombre de la Mar.

Se repartieron unos ciento cincuenta trofeos, además de un viaje a Génova y varios a Palma de Mallorca y por la costa. También se repartieron veinte bibliotecas con libros de temática marinera.

Antes de la entrega de los premios conseguidos se ofreció a todos los asistentes un espectáculo en el que los jóvenes escolares disfrutaron con el ilusionismo y el canto, especialmente cuando participó la Coral Polifónica del colegio de Nuestra Señora de Begoña, del Puerto de Sagunto.

TRABAJOS SOBRE LA MAR

Como ya he indicado, el Concurso se convocó en el pasado mes de octubre, y abarcaba a todos los niños de la provincia de Valencia que desearan hacer trabajos sobre la mar, tanto en pintura como escultura, mosaicos y faros, maquetas navales, fotografías y trabajos literarios.

En total se presentaron más de 1.400 trabajos, con los que se montó una exposición permanente —durante quince días— en el noble edificio de la Lonja Gótica o Lonja de la Seda, calculándose que pudiera ser visitada por más de dos mil personas diariamente.

Puede afirmarse que el Primer Concurso Provincial Escolar en Homenaje a los Hombres de la Mar ha sido un rotundo éxito, y que la Delegación Provincial del ISM ya anda pensando en superarlo para el curso próximo, acercando así a los niños a los hombres de la mar. ■ PACO ALBERT.

BOTADURA
DEL «CABO SAN JORGE»

VALENCIA.—Fue botado en los astilleros de la Unión Naval de Levante el buque canguro «Cabo San Jorge», construido para la empresa armadora Ybarra y Compañía, de Sevilla.

Actuó de madrina Juana Gamero-Cívico, esposa del presidente del Consejo de Administración de Ybarra y Compañía, Luis Ybarra e Ybarra.

El barco será destinado, a partir del verano próximo, al servicio regular diario entre Barcelona y Palma de Mallorca. Asimismo reforzará, con una salida más, la línea marítima de Canguro-Iberia Barcelona-Génova, que actualmente está atendida por el canguro español «Cabo San Sebastián» y varios canguros italianos.

El «Cabo San Jorge» tiene capacidad para transportar 800 pasajeros en clase única, 110 coches y 45 camiones o remolques. Sus características técnicas son: eslora, 140 metros; manga, 20,50; calado, 5,50; arqueado, 12.500 toneladas de registro bruto, y velocidad, 21 nudos. Estará atendido por una tripulación de 109 hombres.



Arribó a Las Palmas de Gran Canaria la factoría ballenera flotante rusa «Conotokar Ukpanka», que procedía del océano Ártico. En los muelles del puerto de la Luz se procedió a limpiar fondos y pintar el casco, trabajos de los que ofrecemos aquí una instantánea.

PESE A LOS RUMORES...

LA FLOTA COREANA NO ABANDONARA CANARIAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 24.—«La flota coreana no abandonará Canarias», ha declarado en esta ciudad el cónsul de Corea en el archipiélago, señor Yoo-Shik Ha, contrariamente a lo manifestado hace unas semanas en la prensa de Las Palmas, donde se deducía de sus de-

claraciones que a la vista del esquilamiento del banco pesquero canario-sahariano, la flota coreana se veía obligada a buscar otros puntos de pesca. El cónsul alega que la flota pesquera coreana pasó de enero a junio de este año una mala racha, dada la saturación experi-

mentada en algunos mercados, pero que ya se va recuperando.

Actualmente, los motivos de que la flota esté amarrada es por problemas internos de la tripulación, que, según otras fuentes, será sustituida por otras tripulaciones, traídas especialmente de Corea.

Frente a las declaraciones

actuales del señor Yoo-Shik Ha, fuentes pesqueras confirman las que hizo hace unas semanas, ya que parece que la flota coreana está haciendo base en otras zonas de la costa africana, ante los problemas que tiene por conseguir el mismo índice de capturas que años anteriores en aguas del banco canario-sahariano.

ALGECIRAS

EL «ISLA DE MALLORCA»
PARA LA LINEA A CEUTA

ALGECIRAS (Cádiz), 18.—Un nuevo buque, el «Isla de Mallorca», fletado por la Compañía Trasmediterránea, ha sido presentado comercialmente en el puerto algecireño a las autoridades, agencias de viajes y prensa.

El «Isla de Mallorca» es un modernísimo barco de 1.259 toneladas, con una eslora de 69,74 metros, 11,70 de manga, con dos motores de potencia total de 8.000 HP. y velocidad de 8,6 nudos.

Tiene garaje para transporte de veinte automóviles, y el total del pasaje que puede llevar es de 453 personas, todas acomodadas en butacas tipo avión.

Este buque ha sido puesto en servicio hoy en la línea Algeciras-Ceuta y viceversa, y viene a reforzar el servicio ya establecido por esta compañía armadora entre los citados puertos.

Otro buque gemelo a éste, el «Baleares», también fletado, entrará en servicio el próximo día 1 de agosto.

TAMPOCO LA JAPONESA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 21.—«No tengo ninguna noticia sobre una posible retirada de la flota japonesa. Es más, no han disminuido en nada sus barcos», ha manifestado a los medios informativos Harushige Kaneda, cónsul general de Japón en Canarias, que ha sido destinado a Honduras como embajador extraordinario y plenipotenciario de su país.

En relación con el banco canario-sahariano, dijo que comprendía que si sigue el actual ritmo de capturas la rentabilidad irá disminuyendo, por lo que considera interesante que en un futuro se lleve un control sobre ello, aunque, por el momento, no lo considera necesario.

En otro orden de cosas, el señor Kaneda ha dicho que la balanza de pagos Japón-Canarias es favorable a las islas casi en un cincuenta por ciento. Mientras se importaron de Japón productos electrónicos por valor de 32.700.000 dólares, la flota de pesca japonesa en compras de pescado, servicios portuarios y otros abonó 71.821.000 dólares.

APROBADO EL AUMENTO DE LOS FLETES A CANARIAS

LAS PALMAS, 24.—La Junta Superior de Precios ha aprobado un aumento del 16,82 para los fletes Canarias-Península, quedando el aumento pendiente del Consejo de Ministros. Según declaraciones del subsecretario de la Marina Mercante, el aumento es lo máximo que se ha conseguido, pero «espero que con este 16,82 por 100 las compañías navieras sigan trabajando».

El aumento que se esperaba era del 30 por 100, tal como en el mes de marzo parece que aprobaron Oficema y la propia Subsecretaría. Sin embargo, la Junta Superior de Precios ha considerado excesivo este porcentaje y lo ha dejado en el 16,82, aunque se supone que habrá una posterior subida.

Actualmente, los fletes están marcados en las 340 pesetas por tonelada métrica para las mercancías de primera categoría, 315 para las de segunda, 300 para las de tercera, 250 para las de cuarta y 225 para las mercancías de quinta categoría.

LOS PESCADORES SOSTIENEN QUE EL BONITO ES COREANO

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 15.—Un grupo de pescadores de Tenerife sostiene que desde el puerto de esta capital se han enviado más de 800 toneladas a la Península de bonito coreano por nacional.

Sobre este caso, la Dirección General de Aduanas ha pedido al administrador del puerto franco en esta provincia que proceda a una investigación para el esclarecimiento total del asunto.

Un catedrático, experto en materias de pesca, ha dicho que el fraude es mayor en Las Palmas que en Tenerife y que la Asociación Española de Armadores va a cursar una denuncia contra los armadores de las islas bajo acusaciones tales como inmoralidad y fraude. ■ N. de la R.—En página 15 publicamos la crónica de nuestro corresponsal en Bilbao, quien se hace eco de la denuncia que han presentado los armadores a causa de este supuesto fraude.

MARINERO ESPAÑOL MUERTO EN PETROLERO LIBERIANO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 17.—Para desembarcar el cadáver de un mariner español, muerto en accidente, entró en este puerto, de arribada forzosa, el petrolero de bandera liberiana «Conoco Europe».

El mariner, Angel Manuel Quinteiro Lore, de treinta y cinco años, natural de Pontevedra, murió el pasado domingo en un accidente cuando se realizaban en el barco maniobras de salvamento.

El cadáver de Angel Manuel Quinteiro, tras serie practicada la autopsia, será enviado a su ciudad natal.

El «Conoco Europe» se dirige desde Persia a Rotterdam con un cargamento de crudos.

TENERIFE: SI DEL AYUNTAMIENTO, NO DEL CABILDO, A UN PUERTO DEPORTIVO

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 21.—El Ayuntamiento, con dos votos en contra, ha aprobado el proyecto de construcción de un puerto deportivo que realizará una empresa privada con una capacidad para varios centenares de embarcaciones deportivas y que se llevará a cabo dentro de la dársena exterior del litoral.

Por otra parte, el Cabildo Insular, en sesión extraordinaria, aprobó por unanimidad oponerse a la construcción de este puerto por considerar los graves perjuicios que acarrearía el puerto tinerfeño.



La corona de flores sobre el mar, después de la ofrenda en homenaje de los marinos fallecidos. (Fotos cortesía del diario «La Provincia».)

SE CELEBRARON EN LAS PALMAS LAS JORNADAS DEL MAR

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Entre los días 3 y 19 de julio tuvo lugar en esta provincia la celebración de las Jornadas del Mar, que organizó la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina. Esta nueva edición es una ampliación de aquellas tradicionales Semanas del Marino, que han venido celebrándose en los últimos años coincidiendo con la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de las marinas españolas. En la presente ocasión, el programa ha sido amplio y generoso, celebrado al mismo tiempo en diversos puntos y lugares costeros de la provincia, evitando esa concentración de actos que se han desarrollado otros años en la Casa del Marino de Las Palmas. Dentro de este atractivo y diverso programa caben resaltar varios actos que merecen una reseña. Entre ellos figuraron conferencias y un cursillo sobre Seguridad en la Mar, impartido por el experto del Servicio Social de Higiene y Seguridad en el Trabajo don José Luis Rodríguez Sánchez, que se desplazó desde Castellón con tal motivo. También cabe resaltar la clausura de cursos de Promoción de la Mujer, desarrollado en varios puntos de la provincia; la celebración del Día del Mar en Arguineguín, con un atractivo programa que comprendía Misa, procesión, competiciones deportivas y culturales, terminando con una verbena marinera, un coloquio sobre patología y profilaxis de las enfermedades más comunes del trabajador, y la tradicional ofrenda floral en la festividad del Carmen en la bocana de la bahía del puerto de Las Palmas en recuerdo de los marinos fallecidos.

CHARLAS Y CURSILLOS DE SEGURIDAD EN EL MAR

Sin lugar a dudas, uno de los principales atractivos que tuvieron estas Jornadas del Mar fueron las dos charlas y el cursillo que sobre Seguridad en la Mar estuvieron a cargo del experto don José Rodríguez Sánchez. Las charlas,

que versaron sobre la seguridad a bordo de nuestras flotas pesqueras, se desarrollaron, una, en La Isleta, lugar de gran concentración marinera, en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria; otra, en la Casa del Mar, en Arrecife de Lanzarote, y una tercera, en la Casa del Marino de Las Palmas. En cuanto al Cursillo de Seguridad en la Mar, se desarrolló a lo largo de cuatro días en la localidad grancanaria de Arguineguín, núcleo de un buen número de pescadores del litoral, participando en el mismo un total de 40 cursillistas, que siguieron el desarrollo con vivo interés por las charlas, diapositivas, películas y experiencias prácticas. La clausura tuvo lugar el sábado día 12 de julio, dentro del Día del Mar, que se llevó a efecto en Arguineguín, con unas demostraciones contra incendios, respiración artificial y primeros auxilios.

EL DÍA DEL MAR, EN ARGUINEGUÍN

Otra novedad de este amplio programa de las Jornadas del Mar fue la celebración del Día del Mar, que pretende llevarse cada año a un lugar diferente de la provincia. En esta ocasión se celebró en Arguineguín, encargándose los propios pescadores de la confección del programa. Con tal motivo hubo una diana floreada por la banda de cornetas y tambores de la Agrupación Independiente de Infantería de Marina de Canarias, que se desplazó expresamente a dicho lugar invitada para el acto. Luego, en la misma playa, tuvo lugar una Misa, seguida de procesión, con la imagen de la Virgen del Carmen por las calles de la barriada. También se desarrollaron varios juegos infantiles, y al mediodía, después de la clausura del cursillo de Seguridad en la Mar, se llevó a efecto una gran sardinada en la playa, participando incluso turistas que se acercaron a dicho lugar con motivo de la festividad. Por la tarde hubo un campeonato de juegos de salón, teatro de marionetas,

ENTRE OTROS ACTOS DESTACARON LOS SIGUIENTES:

- CHARLAS Y CURSILLO DE SEGURIDAD PARA MARINOS Y PESCADORES.
- «DÍA DEL MAR» EN LA LOCALIDAD GRANCANARIA DE ARGUINEGUIN
- CLAUSURAS DE CURSOS DE PROMOCION DE LA MUJER EN CORRALEJO.
- CASTILLO DEL ROMERAL, MELENARA Y ARRECIFE.

LA ORGANIZACION ESTUVO A CARGO DE LA DELEGACION PROVINCIAL DEL I. S. M.

una luchada canaria, y concluyó el Día del Mar con una verbena marinera, que se prolongó hasta las primeras horas de la madrugada. Hemos de añadir que la mayoría de estos actos contó con la presencia del delegado del Instituto Social de la Marina, presidente del Consejo Provincial del mencionado Instituto; alcalde de Mogán, jefe de la unidad provincial de Fomento Social y otras representaciones.

LAS JORNADAS DEL MAR, EN VARIAS LOCALIDADES DE LA PROVINCIA

Hay que resaltar que estas Jornadas del Mar se desarrollaron en varias localidades de la provincia. Así, el programa empezó por Corralejo, en la isla de Fuerteventura, que tuvo una clausura de curso de Promoción de la Mujer, juegos infantiles, sesiones de cine y verbena del mar. Luego siguió con la Casa del Marino, en Las Palmas, donde se inició un ciclo de cine cómico, clausura de un curso de salvamento y socorrismo y competiciones de salón. También participó Castillo del Romeral, en la isla de Gran Canaria, con la clausura de un curso de Promoción a la Mujer, competiciones deportivas, fiesta infantil y sesiones de cine. En la localidad de Melenara, también en la isla de Gran Canaria, tuvo lugar la clausura de otro curso de Promoción de la Mujer, así como sesiones de cine en el salón parroquial. En la Isleta, dentro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se llevó a efecto una fiesta infantil, con un teatro de marionetas, actuación de un ilusionista y ventrilocuo, sorteos y regalos, terminando con la proyección de una película cómica. Y por último destaquemos también los actos que se llevaron a cabo en la isla de Lanzarote, sobre todo en el marco de la Casa del Mar, con funciones de cine infantil, teatro y danza, concurso de dibujo y una mesa redonda sobre el tema «Actitud de los padres ante los cambios en la enseñanza».

EL DIA DEL CARMEN, EN LA CASA DEL MARINO

Como es tradicional, todos los años, a las nueve horas, tuvo lugar la Santa Misa, seguida de ofrenda floral, en la bocana de la bahía del puerto de Las Palmas en recuerdo de los marinos fallecidos en acto de servicio. Participaron en la misma representaciones sindicales y portuarias, y presidió el acto el comandante militar de Marina, don Franco Rodríguez Torres, rezando un responso el capellán de la Casa del Marino, padre José Hernández Francés.

Por último, en el salón de actos se procedió, al mediodía, a la entrega de premios y distinciones de las competiciones de salón y deportivas, que se celebraron dentro de las Jornadas del Mar. Igualmente se hizo entrega del Premio Agrupación de Consignatarios de Buques a don Pedro González Santana, de la empresa Miller y Cía., por llevar cuarenta y cinco años de servicios en la misma. ■ JUAN F. FONTE.

CLAUSURA DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE LAS PALMAS

UN TOTAL DE SEISCIENTOS TREINTA Y UN ALUMNOS FUERON PROMOCIONADOS.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El pasado día 7 de julio tuvo lugar en el salón de actos de la Casa del Marino de nuestra Ciudad la clausura del curso escolar 1974-75 de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Presidió el acto el comandante militar de Marina, capitán de Navío don Franco Rodríguez Torres, acompañado del delegado provincial de Trabajo, delegado del Instituto Social de la Marina, presidente del Consejo Provincial del mencionado Instituto, presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, delegado de Educación y Ciencia, gerente provincial del PPO, director accidental de la Escuela y jefe de la unidad provincial de Fomento Social.

Abrió la clausura el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, para mostrar su complacencia y felicitación a los alumnos que habían terminado, así como al profesorado por la labor desarrollada. Hizo un breve resumen de lo que había sido el curso, con un detalle de los certificados que se habían obtenido, ascendiendo el número de alumnos promocionados a la cantidad de 631. Dio las gracias a todas las autoridades y organismos que habían colaborado con la Escuela haciendo posible la realización del curso. En este sentido resaltó al almirante-jefe de la Zona Marítima de Canarias, por las facilidades dadas al personal a sus órdenes para asistir al curso; al comandante militar de Marina por su apoyo, estímulo y ayuda para llevar adelante la labor de la Escuela; al delegado de Trabajo por su constante interés y exigencia para que la labor diera los frutos apetecidos transmitiéndole también el agradecimiento por el apoyo del Fondo de Protección al Trabajo con el otorgamiento de becas para los alumnos, rogándole que lo hiciera llegar al presidente del Patronato Nacional; al gerente del PPO, por su asesoramiento y ayuda para las gestiones y trámites encaminados a la concesión de las becas y a los Sindicatos provinciales de la Marina Mercante y Pesca por el otorgamiento de los tradicionales premios a los alumnos números uno de puente y máquinas. Por último, resaltó el señor Betancort que se viven momentos difíciles para los profesionales de la mar, y que ello hace la necesidad urgente de contar con hombres mejor preparados, ya que la sobrepesca del banco canario-sahariano, con una explotación irracional, pide profesionales de la mar con unos conocimientos superiores.

Seguidamente tomó la palabra el presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Manuel de la Cueva y Fernández, quien dijo, entre otras cosas, lo siguiente: «Yo quiero deciros algo que os fuera útil y se me ocurre pensar que lo más difícil no lo habéis superado todavía, puesto que al terminar en vuestra escuela, os encontraréis que la escuela de vuestra vida es mucho más difícil, y así como en esta casa se os ha enseñado a navegar y todas las materias que de una forma u otra os sirven para relacionaros con la mar, la vida a la que me refiero también puede dominarse si somos capaces de respetarnos los unos a los otros, y de poner nuestra mejor voluntad en nuestras tareas y en nuestro trabajo».

Seguidamente, y por el secretario de la Escuela en funciones, se procedió a la lectura de los alumnos que habían obtenido el certificado en los diversos cursos mayores y menores, pasando ante la presidencia, donde los iban recibiendo entre los aplausos de los presentes que llenaban por completo el salón de actos.

Por último, pronunció unas breves palabras de clausura el delegado provincial de Trabajo, para felicitar a los alumnos que habían terminado tan brillantemente el curso, prometiendo elevar al ministro de Trabajo, como presidente del Fondo de Protección al Trabajo, la gratitud de todos por el apoyo que se le había prestado al curso con la concesión de las becas. ■ J. F. F.



CURSOS DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER EN PLAYA BLANCA Y LA GRACIOSA

LAS PALMAS (Especial para «Hoja del Mar»).—Con asistencia del delegado de Trabajo, se han clausurado el pasado día 12 de junio dos cursos de Promoción Social de la Mujer en Lanzarote: uno en Playa Blanca y otro en la isla de La Graciosa. Queremos hacer especial hincapié en la correspondiente a La Graciosa, porque esta isla, situada al Norte de Lanzarote, tiene una población exclusivamente marinera, que vive en condiciones difíciles, agravadas por la dificultad de comunicaciones y la escasez de servicios de toda índole.

Su necesidad de asistencia sanitaria directa es ineludible. Actualmente, las primeras urgencias son cubiertas por una hermana de la Caridad —ATS—. Asimismo, la enseñanza precisa mejorarse en función de la problemática planteada por la falta de profesorado especializado.

El colectivo de La Graciosa confía en que el Instituto Social de la Marina colaborará de alguna manera en la resolución de los dos problemas citados anteriormente.

Y ya centrándonos en el acto de clausura propiamente dicho, hemos de señalar que tuvo este primer curso de Promoción Social de la Mujer gran éxito de asistencia y aplicación por parte del alumnado, y así, señaló en la Memoria esbozada por la directora del mismo, asistente social del ISM, doña Carmen Rosa Callero Hernández. Posteriormente dirigió la palabra el sacerdote de la comunidad; les exhortó a seguir en la consecución de su propia promoción.

Acto seguido, hizo uso de la palabra el delegado provincial del ISM, don Antonio Betancort González, quien les felicitó por la labor realizada.

(Sigue en la página siguiente)



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

SEIS CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL Y PROMOCION DE LA MUJER EN LA COSTA TENERFEÑA

SANTA CRUZ (Tenerife).—El Instituto Social de la Marina, durante el curso 1975, ha realizado a lo largo de la costa seis cursos, dos de Formación Profesional y cuatro de Promoción Social de la Mujer.

Se inició esta actividad con el Curso de Mecánico Naval Motor de Segunda Clase en el Centro de Formación Náutico Pesquero de la Casa del Mar. Este título faculta a desempeñar el cargo de jefe de máquinas en buques mercantes o de pesca de cualquier sistema de propulsión de potencia hasta 290 CV., una vez que tenga cumplidas las condiciones que establecen las disposiciones vigentes.

En la localidad de Playa de Alcalá, y con una duración de cuatro meses, se ha impartido un curso de Patrón de Pesca Litoral de Segunda Clase, habiendo aprobado los 17 alumnos presentados. Esta titulación faculta para el desempeño del mando de buques pesqueros de hasta 75 toneladas de registro bruto, dentro de una de las tres regiones para el que se concede: Cantábrica, Atlántica o Mediterránea, a una distancia de la costa que no exceda de 60 millas.

De este Curso celebrado en Alcalá se seleccionaron dos alumnos para asistir al X Curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar, que se celebró en el Colegio El Picacho, que el

Instituto tiene en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), en el mes de marzo pasado.

Se han celebrado cuatro Cursos de Promoción Social de la Mujer en distintas localidades pesqueras de la provincia, siendo los primeros en Playa Santiago, con asistencia de 38 alumnas; La Restinga, con 10; Valle Gran Rey, con 17, y San Andrés, con 24, cursos con una duración de cuatro meses, que se han ido clausurando a lo largo del pasado mes de junio.

Si en los Cursos de Formación Profesional Náutico Pesquero se pretende capacitar al alumno para la actividad pesquera y potenciarlo para un mejoramiento en el orden económico y social, sin dejar el humano, en los Cursos de Promoción Social de la Mujer se imparte, junto con una serie de enseñanzas como corte y confección, trabajos manuales, cocina, etcétera; cultura general en el más amplio sentido de la palabra y una formación social para que luego ellas sean portadoras en el ambiente en que se desenvuelven.

Como resumen, hay que destacar que el total de

alumnos de estos cursos ha sido de 122, 89 mujeres y 33 hombres.

Podemos señalar, por último, que en los dos años

anteriores han pasado por estos cursos un total de 367 alumnos, desglosados de esta manera, según la titulación adquirida:

Patrón de Pesca Litoral de Segunda Clase	82
Certificado de Competencia de Marinero	52
Patrones de Pesca Local	15
Motorista Naval	15
Radiotelefonista Naval Restringido	17
Mecánico Naval de Segunda Clase	26
Mecánico Naval de Primera Clase	1
Patrón de Cabotaje	15
Patrón de Pesca Litoral de Primera Clase	3
Promoción Social de la Mujer	141

ACTO DE CLAUSURA

En el Centro de Formación Profesional Náutico Pesquero de la Casa del Mar, en esta capital, tuvo lugar la clausura del Curso de Mecánico Naval de Segunda Clase, y con tal motivo, el acto formal de clausura del resto de los Cursos que se han desarrollado en las diferentes localidades del litoral de esta provincia.

Fue presidida por el que es presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Cándido Luis García Sanjuán, a quien acompañaba el delegado provincial del Instituto Social de la Ma-

rina, don Federico Pérez Piñar, y jefe de la Unidad de Fomento Social, don Diego Muñoz-Cobo Rosales, quien inició el acto con la lectura de la Memoria sobre las enseñanzas desarrolladas en los Cursos que se han celebrado, y tras unas palabras del delegado provincial reafirmando la importancia de esta labor, se entregaron los diplomas a los alumnos.

Cerró el acto el presidente del Consejo, quien clausuró estos Cursos en representación del delegado provincial de Trabajo.

EN PLAYA BLANCA Y LA GRACIOSA

(Viene de la página anterior)

Finalmente, el delegado de Trabajo, don Felipe Armán de la Vega, señaló que había deseado expresamente presidir tal acto, porque quería conocer de cerca las inquietudes y los deseos de los trabajadores del mar y familiares de una isla tan poco conocida como La Graciosa. Les prometió su preocupación personal e ilusionada en pro de la resolución de los problemas que se le planteaban y se despidió con el deseo de su pronta vuelta.

Clausurado el curso, se procedió a la visita de la exposición de los trabajos manuales, realizados por las alumnas asistentes al curso. ■ J. M. MASIP.

UN NUEVO TRANSBORDADOR PARA LA LINEA LAS PALMAS-TENERIFE

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 21.—El nuevo transbordador de la Transmediterránea, «Ciudad de la Laguna», adquirido por dicha naviera a otra finlandesa, ha llegado esta tarde, procedente de Cádiz, en una travesía que realizó en cuarenta y ocho horas.

El buque inaugurará dentro de unos días la línea rápida entre el puerto de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, travesía que realizará en menos de tres horas.

Esta tarde, el «Ciudad de la Laguna» ha sido presentado a las primeras autoridades, directores de agencias de viaje y representantes de los medios informativos.

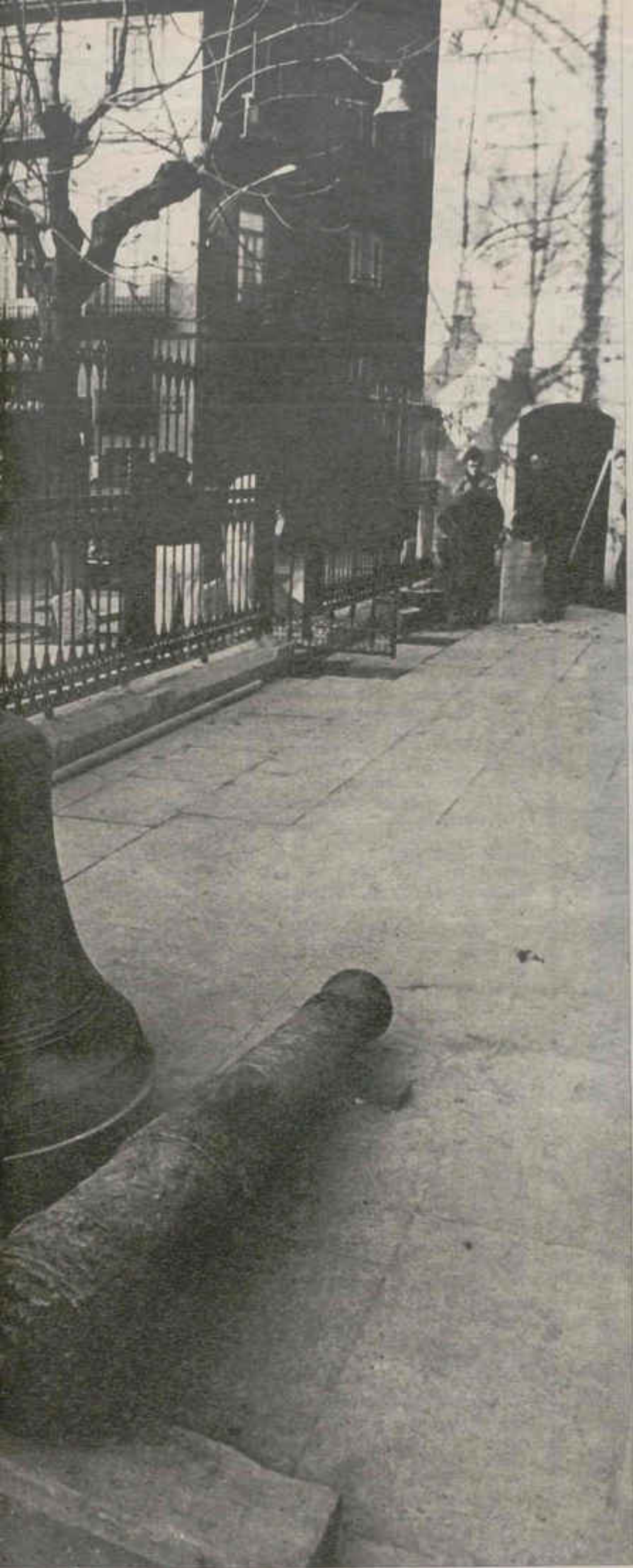
El barco saldrá mañana para el puerto de Las Palmas y se espera que, el próximo sábado, inaugure la línea entre los dos puertos principales del archipiélago. El nuevo transbordador puede transportar mil pasajeros y 250 automóviles.



EL MUSEO DE VA

El Museo Marítimo constituye una antigua aspiración del pueblo de Valencia, conocedor de la íntima conexión de su historia con el mar.

Esta aspiración, defendida constantemente por las entidades que, de una u otra manera, se plantearon la necesidad de dotar a Valencia de esta institución, fue capitaneada desde el primer momento por el máximo defensor que quizá hayan tenido en esta tierra las cosas del mar; este hombre, que ya no está entre nosotros, fue Joaquín Saludes. Hablar de él era hablar de Valencia y de su mar. No se pudo nunca saber qué virtud predominó más en él, si la de ser valenciano o la de ser marino.



MARITIMO LENCIA

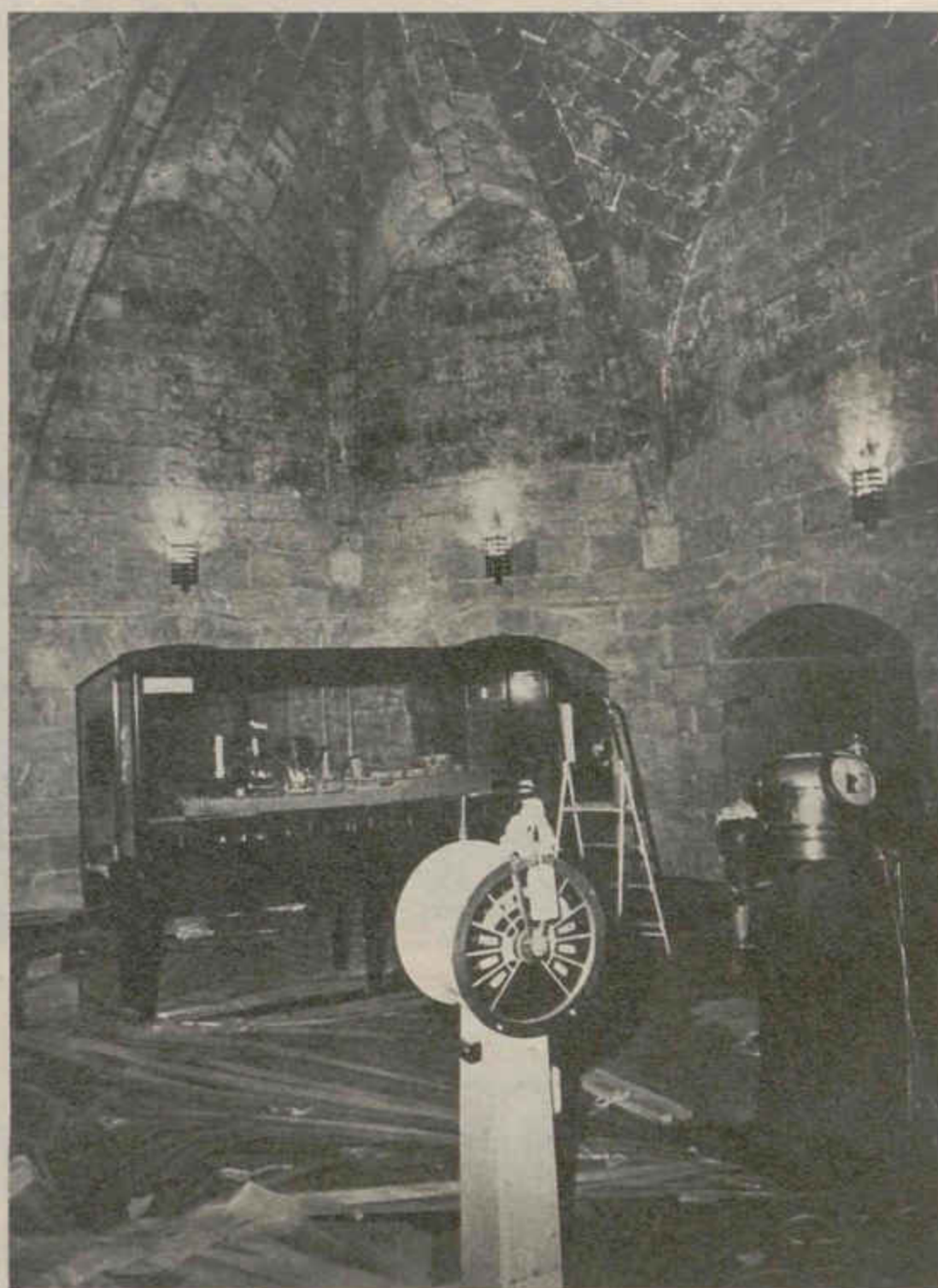
Ateneo Marítimo, Ayuntamiento de Valencia, Comandancia de Marina, Delegación de Sindicatos, Diputación Provincial, Instituto Social de la Marina, Comisariado Español Marítimo, Escuela de Artes y Oficios, empresas y particulares, todos coadyuvaban con entusiasmo en la idea, y, pese a que surgieron dificultades para su instalación en un lugar idóneo, no por eso sucumbió la idea.

El lugar más apropiado es el de las Atarazanas, grandísimos almacenes, situados en el mismo Grao, construidos en el siglo XV, todavía se hallan pendientes de que la industria privada los desaloje. Su recio gótico y limpia factura merecen

(Pasa a la página siguiente)

Su ubicación
Apropiada
es las atarazanas,
pero se inauguró
(provisionalmente)
en las
Torres de Serranos.

Don Joaquín Saludes
fue su gran
impulsor.



(Viene de la página anterior)

más. Su vinculación original como almacenes para albergar embarcaciones y pertrechos marinos casi pregonaba abiertamente el glorioso pasado marítimo del Reino de Aragón, que comunicó a Valencia un papel de verdadero protagonista del comercio marítimo.

A falta de Atarazanas, y mientras el Ayuntamiento diligencia su ocupación, se ha instalado el Museo en un edificio que, aun cuando no posee excesivas dotes de capacidad, está íntimamente ligado a la historia de Valencia: las Torres de Serranos.

Aquí, en este marco medieval, y provisionalmente, se inauguró el Museo, quedando abierto al público todos los días, menos los lunes, de 10 a 14 horas.

Alberga el Museo una buena colección de vasijas y ánforas romana y griega, así como cerámica hispano-árabe, todo ello procedente de depósitos y hallazgos submarinos, en gran parte localizados y donados al Museo por don Joaquín Saludes.

Se exponen también anclas de cepo, romanas, así como anclas de piedra con cepo, rescatadas en las costas de Gerona.

Se expone al público un trozo de estacha que sirvió para cerrar la salida del río Júcar, evitando así las incursiones de piratas río arriba.

Existe en el Museo una buena exposición de cañones, con distintos calibres, que datan de los siglos XVII y XVIII, todos ellos con municiones apropiadas.

Y, finalmente, es de destacar el capítulo concerniente a maquetas, de las que se puede hacer especial mención las siguientes:

— Maqueta del petrolero «Campocerrado», de la Compañía Española Campsa.

— Maqueta del buque «Rolon Oro», con características especiales de los buques Roll-on, ya que toda la mercancía es embarcada sobre ruedas, a través de las plataformas abatibles, a popa, comunicando directamente a bodega y cubierta, con ascensores de comunicación.

— Maqueta del cañonero de transporte de la Armada norteamericana, «Durango», que fue construido por Astilleros Unión Naval de Levante.

— Maqueta del destructor de la Armada Española, «Lepanto», y el «Roger de Lauria», con su plataforma para helicópteros.

— Maqueta de un «junco» chino, con tres palos de una pieza, o sea, palos machos hasta la coca, siendo el trinquete más alevado que el de mesana; la proa hasta la línea de flotación es abierta por la roda.

— Una fragata con palos machos, carlingas y demás apertrechos, llamada «Darpomorza».

— Galera catalana a remos.

— Jabeque con su vela característica y su palo caído hacia proa cruzado por su gran verga, embarcación típica de las costas levantinas.

— Bou de pesca similar al jabeque en pequeño, clásico pesquero local a vela.

— Maqueta de un bonito «clipper» de cuatro palos con foques y botabara. Dicho «clipper», llamado «Cruz del Sur», es del siglo XIX.

Todas estas maquetas son donaciones de sus autores al Museo, trabajos premiados en las diferentes exposiciones provinciales de maquetas navales.

El poco espacio de que se dispone no permite mayor extensión al Museo. Esperamos que pronto pueda gozar del maravilloso marco de las Atarazanas que por derecho de historia le corresponde, y allí ser ampliado para mostrar a propios y extraños el esplendoroso pasado marítimo de Valencia.

LIBROS

TRES NOVELAS EN UNA

En la zigzagueante —por el temario, por las diferentes técnicas empleadas— carrera novelística de José María Carrascal, su última obra, «Mientras tenga mis piernas» (1), es la que más encaja dentro de los esquemas tradicionales de este género literario. No porque en él falten innovaciones de lenguaje o audacias técnicas, sino por su sentido global de «historia completa», de narración redonda de un hecho contado desde el principio al fin perfectamente marcados.

Lo que en «El capitán que nunca mandó un barco» era pura y dura elegía marinera, lo que en «Groovy» se tornó análisis implacable del fenómeno «hippy» y en «La muerte no existe» fue crítica del presente a través de un futuro imaginario, se convierte en «Mientras tenga mis piernas» en una novela que podría considerarse «clásica» de no mediar su virtuosismo formal y sus malabarismos de lenguaje, muy de última hora.

En realidad, estamos ante tres novelas que se incrustan unas en las otras, sin que tengan otra cosa en común que la casualidad de la vida (en este sentido es revelador el verso inicial de Neruda: «No tiene explicación lo que acontece») y la propia dinámica de los acontecimientos. El lector y el crítico se verían en un apuro si les preguntasen cuál de esas historias es la principal: la de la decadencia del barrio neoyorquino de Brownsville, la del violador de mujeres o la del niño negro que vive como una pequeña fiera acosada en la selva urbana. Son tres historias que a la vez se repelen y se complementan, que se engarzan y que luchan entre sí. El crecimiento y destrucción del barrio de Brownsville sirve de telón de fondo a las otras dos historias, mucho más individuales. Las diecisiete horas que se narran, casi minuto a minuto, de la vida de un violador es la daga que atraviesa y mantiene unidos los diversos e inconexos episodios, mientras las aventuras y desventuras del niño negro aportan el elemento humano, gracioso, tierno, que falta a las otras dos y es necesario para que toda novela sea reflejo de la vida real, no abstracción pura.

Carrascal ha estudiado cuidadosamente cada una de las tres historias y, al mezclarlas, actuó con la meticulosidad de un buen «barman», para que ninguna de ellas se impusiera a las demás. Al final las hace confluir, estrecharse mejor dicho, una contra otra, en una escena que por la acción y el dramatismo tiene mucho de cinematográfica.

Literariamente, tal vez lo más interesante sea el lenguaje. Fiel a su norma de que «el lenguaje debe formar la atmósfera de toda novela», Carrascal, que ya en «Groovy» transfirió el lector al mundo de la droga y la contracultura a través de la distorsión de la palabra, ensaya en «Mientras tenga mis piernas» tres lenguajes distintos, según cada una de sus historias: para la de Brownsville hace hablar ladino a los habitantes judíos de aquel barrio, lo que da suavidad y lejanía a la narración. Para el violador, echa mano del más descarnado y vulgar de los lenguajes empleados por la clase media-baja. Para el niño negro utiliza la frase sincopada, impredecible de las bandas juveniles neoyorquinas. La combinación ofrece un revuelto panorama étnico-lingüístico-social, más efectivo que toda clase de descripciones.

Todo lo apuntado muestra que nos hallamos ante una obra de madurez. En los cuatro años transcurridos desde que José María Carrascal publicó su primera novela, le hemos visto alzarse no sólo con el Premio Nadal, sino también pasar de la evocación lírica y la disección de un fenómeno social al análisis novelístico del presente-futuro y, ahora, a la comprensión en 250 páginas de la completa historia de un barrio-ciudad, sin olvidar las tragedias individuales envueltas. «Mientras tenga mis piernas» tal vez no tenga aquel impacto espectacular de «Groovy», pero es una novela mucho más amplia, mucho más completa, que nos hace quedar a la expectativa ante lo que aún puede ofrecernos este autor. ■ EMILIO BEJEL. Fairfield University, Connecticut, Estado Unidos.

(1) «Mientras tenga mis piernas», por José María Carrascal. Ediciones Destino. 253 páginas.

Irlanda

DISMINUYEN LOS RENDIMIENTOS EN LA PESCA DEL ARENQUE

● SE ACHACA A LAS CAPTURAS DE LAS FLOTAS EXTRANJERAS.

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—Visitó Dublín durante el mes el lindísimo buque escuela "Juan Sebastián Elcano", de la Marina de Guerra Española. La última vez que estuvo en aguas irlandesas fue en 1973, cuando este corresponsal tuvo la buena suerte de entrevistarse con su comandante y sus oficiales y de recibir de ellos para el Instituto Marítimo copias de dos hermosos portulanos españoles de la época del Renacimiento. Esta vez, para desgracia, se hallaba en Argel, donde estudiaba en la Biblioteca Nacional de Argelia la participación de marineros y soldados irlandeses en las varias expediciones y campañas españolas del siglo dieciocho en aquel país.

Según todo lo que se dice y todo lo que apareció en los diarios de la capital, la visita del «Juan Sebastián Elcano» tuvo gran éxito. Todo el mundo habla y escribe de la cortesía y de la buena conducta de los marineros españoles, quienes se sintieron, según parece, muy satisfechos de la bienvenida recibida.

Vino también a Dublín durante el mes el «Benarty», inglés, de 6.051 toneladas, habiendo hecho escala en El Ferrol, y el «Cabo Falco», español, de 542 toneladas, procedente de puertos españoles.

Se han producido malísimas noticias de la industria pesquera irlandesa. Por primera vez desde hace diez años, el rendimiento de la pesca de arenques fue más bajo en esta temporada que en la precedente. Los arenques vinieron en cantidades mucho menores a los grandes y tradicionales lugares de pesca cerca de la costa suboriental y de la del condado de Donegal.

Creen los pescadores irlandeses que el desastre —y es un desastre, dada la situación económica actual con los precios del petróleo y de otras necesidades que no cesan de aumentar— resulta de las depredaciones de las grandes flotas de buques de pesca ultramodernos que frecuentan cada año más las aguas irlandesas, viniendo de países extranjeros lejanos. Se oye siempre más agudo el grito por la exclusión unilateral, por parte de las autoridades irlandesas, de todo buque de pesca extranjero, de los límites de doscientas millas alrededor de la costa pedidos a la famosa y muy duradera conferencia sobre el derecho marítimo.

Otra causa de desilusión entre los pescadores irlandeses ha sido la decisión de los Ministerios interesados, no obstante la oposición casi universal de los círculos marítimos del país, de cerrar la escuela náutica del puerto de Dun Laoghaire, cerca de Dublín, muy utilizada por pescadores. Dicen las autoridades que bastan la escuela náutica de Cork y la escuela de pesca de Greencastle, en el condado de Donegal, las dos extremidades opuestas del país, pero una gran reunión de personalidades de la vida marítima del país, organizada por el Consejo Municipal de Dun Laoghaire, no compartió tal opinión y apoyó con unanimidad la demanda formulada por el alcalde que siga en la región la instrucción náutica tan necesaria no solamente para pescadores, sino también para la muchedumbre, siempre creciente, de utilizadores de la mar para fines recreativos. Influenció mucho en aquella ocasión la oración del Capitán Preyne, anciano inspector del Ministerio

EL «JUAN SEBASTIAN ELCANO» VISITO DUBLIN

de los Transportes y único capitán irlandés sobreviviente de los veleros del Cabo de Hornos, que se pronunció netamente contra el cierre de la escuela de Dun Laoghaire.

En Argel, este corresponsal tuvo la posibilidad de admirar varios de los buques de pesca de la flota argelina contruidos en España, las calidades de los cuales son elogiados por la mayor parte de los pescadores de dicho país. En junio habló con pescadores tunecinos que trabajan en buques dirigidos por una empresa mixta hispano-tunecina, y que parecen muy contentos.

Debe decirse que al menos, por el momento, los dirigentes de las industrias de pesca de las dos naciones norteafricanas siembran más optimismo que los de Irlanda y de la mayor parte de las naciones del Occidente europeo. ■
JOHN DE COURCY IRELAND.

Angola

COMO CONSECUENCIA DE LA INESTABILIDAD POLITICA Y LA INSEGURIDAD

CRISIS EN EL SECTOR PESQUERO

● AMPLIO PLAN DE RECONVERSION, MODERNIZACION, EXPANSION Y CREDITOS PARA POTENCIAR ESTA INDUSTRIA.

LUANDA, Angola (Especial para «Hoja del Mar», por nuestro corresponsal en Lisboa).—Uno de los problemas que más afecta al sector pesquero en Angola es el de la inestabilidad política y la inseguridad tanto para las personas como para sus bienes. Los índices de productividad han bajado espectacularmente en los últimos tres meses: barcos que permanecían en el mar haciendo hasta setenta y dos horas no están ahora más que doce, e incluso menos. Tan reducida permanencia se refleja obligatoriamente en la producción.

La crisis angolana no podía ser ajena a los problemas pesqueros. La situación de guerra civil larvada que se vive en Luanda, Lobito y otros puertos de igual importancia está deteriorando considerablemente la estructura productiva de las pesquerías. Consciente de que el problema es grave, el secretario de Estado de Pesca del Gobierno de Transición, doctor Manuel Teixeira Coelho, presentó recientemente un amplio plan de reconversión, modernización y créditos, para salvar la industria amenazada.

Todos estos proyectos se encuentran recogidos en el Plan Económico elaborado por el ministro Vasco Vieira de Almeida (representante portugués en el Gobierno de Transición) con una validez de cuatro años. En el caso específico de la industria pesquera se prevé el apoyo técnico y financiero para la reconversión de la flota, la introducción de nuevos equipos para mejorar el tratamiento y conservación del pescado, la introducción de modelos uniformizados adecuados a las áreas de explotación, etcétera.

También destacan entre las medidas propuestas por la Secretaría de Pesca angolana el apoyo prioritario a la reconversión de la pesca artesanal, la creación de una flota atunera, la revisión de los regímenes de importación y flete de embarcaciones, la extensión de derechos aduaneros para la importación de equipos para embarcaciones, el control de la gestión de las empresas con el apoyo del sector público, y la creación de una sociedad tipo «holding» para asegurar la coordinación e intervención del sector pesquero nacional.

Como todo país subdesarrollado —y potencialmente riquísimo— Angola sufre todo tipo de carencias estructurales y no tiene autonomía suficiente para formar profesionalmente a sus hombres. Así, la Secretaría de Pesca está preparando un amplio plan de formación profesional para sus futuros especialistas en Alemania, Italia, Noruega, Brasil, Gran Bretaña y Unión Soviética.

Brasil, país cuya importancia pesquera crece día a día, venderá próximamente a Angola cincuenta embarcaciones de arrastre y concederá elevados créditos para el desarrollo de la industria conservera. Otros países occidentales han prometido el mismo tipo de ayuda.

El próximo día 11 de noviembre Angola deberá convertirse en país independiente, si las circunstancias políticas que ahora se viven, lo permiten. Aunque todavía es prematuro afirmar qué dirección política escogerá el nuevo país (en octubre se celebrarán, «si el tiempo no lo impide», elecciones constituyentes) se sabe ya que el nuevo Estado independiente declarará el mismo día 11 de noviembre la extensión de sus aguas jurisdiccionales de pesca hasta las 200 millas y el límite de las aguas territoriales hasta 12. ■
ALBERTO MIGUEZ.

Belgica

IMPORTANTES ACUERDOS COLECTIVOS SOBRE MARINA MERCANTE

AMBERES (De nuestro corresponsal). En Suecia, y precisamente en su capital, Estocolmo, se ha realizado el Acuerdo Colectivo que abarca a los miembros de la Sección Especial de Marineros de la Federación de los Trabajadores del Transporte. Las disposiciones de este Acuerdo Colectivo deberán aplicarse a los marineros empleados a bordo del buque citado en el Acuerdo Especial concluido entre la Sección Especial de Marineros de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, en adelante llamada la ITF, y la compañía naviera, en adelante llamada la «Compañía», mencionada en el precitado Acuerdo Especial.

El marino a quien se aplique este Acuerdo Colectivo, con arreglo a lo dispuesto, quedará amparado por él a partir de la fecha en que sea contratado,

haya o no firmado el contrato, hasta la fecha en que terminen sus servicios o bien hasta que, de conformidad con este Acuerdo, la Compañía sea responsable del pago de sus salarios.

SALARIOS

El salario mensual pagado a cada marino se ajustará a la escala adjunta y será tras de restar los descuentos estatutarios, así como los descuentos autorizados por el marino, directamente pagado al marino. A la llegada del buque a puerto y, en adelante, el marino tendrá derecho a percibir cualesquiera salarios que se le adeuden, si bien no más frecuentemente que cada séptimo día de permanencia en el mismo país. Los salarios se le pagarán en efectivo y en la

moneda del país en que el puerto está situado, si el marino así lo desea. A los fines de cálculo de los salarios, el mes natural será considerado como de treinta días.

Se conviene en que cualquier miembro de la tripulación, si así lo desea, podrá obtener una parte de hasta el setenta por ciento de su remuneración básica pagadera a intervalos mensuales, después de hacer la provisión necesaria para cualesquiera descuentos estatutarios.

LAS HORAS DE SERVICIO

Las horas ordinarias de servicio de todos los miembros de la tripulación

(Pasa a la página siguiente)

BELGICA: ACUERDOS SOBRE MARINA MERCANTE

(Viene de la página anterior)

serán de ocho por día, de lunes a viernes inclusive. Durante esos días, las horas de servicio que excedan de ocho serán pagadas como tiempo suplementario a razón de la tarifa estipulada en la escala de salarios adjunta.

Los sábados y domingos y días feriados todas las horas de servicio, las del mantenimiento de guardia inclusive, trabajadas por los miembros de la tripulación serán pagadas como tiempo suplementario a razón de la tarifa estipulada en la escala de salarios adjunta.

El mantenimiento de guardias en navegación y, cuando se estime necesario en puerto, deberá ser organizado sobre la base de tres guardias. Cada miembro de la tripulación deberá disponer por lo menos un período de ocho horas consecutivas libre de servicio en cada período de veinticuatro horas. Este período de veinticuatro horas empezará en el momento en que el miembro de la tripulación comience a trabajar inmediatamente después de haber disfrutado de por lo menos un período de ocho horas consecutivas libres de servicio. Cuando no sea posible se le compensará con el pago de tiempo suplementario a razón de la tarifa estipulada en la escala de salarios adjunta a este Acuerdo por el número de horas en que su mayor período libre de servicio durante las precitadas veinticuatro horas sea inferior a ocho. Este pago será adicional a cualquier otro en concepto de horas extraordinarias a que el miembro de la tripulación tenga derecho. Esta reducción en las horas consecutivas libres de servicio no se efectuará más de dos veces por semana (siete días) y no deberá exceder de un total de cuatro horas semanales.

Quedará a la discreción del capitán el disponer cuáles de entre los miembros de la tripulación deberán hacer guardias y cuáles, de ser necesario, ejecutarán trabajos diurnos. El capitán no estará obligado a hacer guardias.

TARIFAS DEL TIEMPO SUPLEMENTARIO

Todas las horas trabajadas en exceso de las horas ordinarias o, en el caso de los tripulantes que no hacen guardias, antes de las 6 y después de las 18 serán compensadas como tiempo suplementario con arreglo a la escala adjunta.

Las horas necesarias en caso de emergencia que directamente afecte a la seguridad del buque, pasajeros y tripulación, de lo que el capitán será el único juez, por razones de seguridad o ejercicio de botes, o trabajo necesario para prestar ayuda a otros buques o personas en peligro inminente, no serán consideradas como horas ordinarias ni extraordinarias y no contarán a los efectos de la compensación por tiempo suplementario.

DOTACION

El buque estará competente y adecuadamente tripulado con el fin de garantizar su segura dirección y el mantenimiento de un sistema de tres guardias cuando sea necesario y en ningún caso estará dotado a un nivel inferior a la norma establecida para el tipo correspondiente de buque británico. El departamento de fondo deberá estar adecuadamente dotado durante los viajes.

VACACIONES CON SUELDO

Cada marino comprendido en este acuerdo tendrá, a la legal terminación de su contrato, derecho a tres días de vacaciones con sueldo por cada mes completo o de servicio; los períodos interrumpidos de quince o menos días darán derecho a un día y medio de vacaciones, y los períodos interrumpidos de quince o más días, pero menos de treinta días, a tres días de vacaciones con sueldo. El servicio que da derecho al disfrute de vacaciones remuneradas comenzará a contar desde la fecha en que el marino es originalmente contratado, haya o no firmado el contrato, y continuará hasta que finalmente sea

desembarcado. La compensación por vacaciones se efectuará a base del tipo de remuneración que figure en el contrato aplicable en el momento del cese, más una prestación por manutención según se indica más adelante. Las vacaciones únicamente se tomarán durante la vigencia del contrato, si el marino así lo desea y si el funcionamiento del buque no es afectado de manera irrazonable. Las vacaciones pendientes en el momento del cese del marino deberán ser compensadas en efectivo con arreglo a la tarifa diaria específica en la escala de salarios adjunta para cada una de las categorías.

PAGO POR ENFERMEDAD

Cuando el marino cese y sea desembarcado en cualquier puerto a causa de enfermedad o accidente, se le seguirá abonando su sueldo hasta que sea repatriado a expensas de la compañía o haya llegado a su hogar o al lugar de su contratación, cualquiera que sea más conveniente para el marino, pago que continuará a partir de entonces a condición de que someta certificados médicos satisfactorios, durante un período máximo de ochenta y cuatro días.

Al cesar, el marino también tendrá derecho a percibir por adelantado, además de los salarios devengados hasta la fecha, la compensación por enfermedad correspondiente al número de días en que se espere esté incapacitado según el certificado médico.

El marino que cese a causa de enfermedad o accidente tendrá derecho a la atención médica (la hospitalización inclusive) a expensas de la compañía durante el tiempo que esa atención sea necesaria.

COMPENSACION POR PERDIDA DE LA VIDA

Si el marino muere como consecuencia de un accidente mientras se halle al servicio de la Compañía, incluyendo los accidentes ocurridos durante sus viajes al o del buque a petición de la Compañía o de su agente, o como resultado de riesgos marítimos, la Compañía pagará al pariente más próximo del fallecido la suma de libras 5.200 y libras 1.490 a cada hijo a su cargo menor de dieciocho años de edad. La Compañía también contratará el seguro apropiado para protegerse plenamente contra las contingencias mencionadas. Ningún arreglo efectuado conforme a esta cláusula resultará en perjuicio de cualquier demanda de compensación planteada de conformidad con el derecho consuetudinario.

COMPENSACION POR INVALIDEZ

El marino que sufre un accidente mientras se halle al servicio de la Compañía sin que sea responsable del mismo, con inclusión de los accidentes ocurridos durante sus viajes al y del buque a petición de la Compañía o de su agente, o como resultado de los riesgos marítimos y cuya aptitud para el trabajo sea consiguientemente disimulada, percibirá de la Compañía, además de su pago por enfermedad, una pensión anual calculada sobre su salario base.

La pensión anual puede ser convertida en una suma global si el lesionado así lo desea. De no poderse llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la suma global, el asunto será referido a una tercera parte mutuamente aceptada, cuyo fallo será de cumplimiento obligatorio. En el caso de no recaer acuerdo en la elección de la tercera parte, la Compañía y la ITF retendrán su plena libertad de acción.

REPATRIACION

El marino tendrá derecho a ser repatriado a expensas de la Compañía:

- Después de nueve meses de servicio continuo a bordo.
- Al cesar debido a enfermedad o accidente.
- Al cesar a causa de ser despedido por la Compañía.

d) Tras de naufragar el buque.

e) Al ser despedido con arreglo a la terminación del empleo, si firmó para un solo viaje, o si no fuera apto para la navegación.

ALIMENTOS, ALOJAMIENTO, ROPA DE CAMA, ETCETERA

La Compañía proporcionará lo siguiente para el uso de cada marino mientras preste servicio a bordo:

- Alimentos suficientes de buena calidad.
- Alojamiento de dimensiones y tipo adecuados.
- Una colchoneta y por lo menos una almohada, tres mantas, dos sábanas, una funda de almohada y dos toallas. (Las sábanas, funda de almohada y toallas se cambiarán una vez por semana como mínimo.)

d) La cuchillería necesaria y la loza necesarias.

Además, la Compañía proveerá a la cocina de todos los artículos de equipo normalmente requeridos para cocinar. Los efectos mencionados deben ser de buena calidad.

PRESTACIONES POR MANUTENCION

Mientras se halle disfrutando de vacaciones con sueldo, el marino tendrá derecho a una prestación por manutención de libras 3,70 diarias. Cuando la comida y el alojamiento no sean provistos a bordo, el armador le incumbirá la responsabilidad de proporcionar al marino alimentos y/o alojamiento de buena calidad en tierra.

EFFECTOS DEL TRIPULANTE, PERDIDA O DAÑOS POR RIESGOS MARITIMOS

Cuando el marino a quien se aplica este acuerdo, sufre la pérdida total o parcial de o daños a sus efectos personales como consecuencia del naufragio, pérdida, encalladura o abandono del buque, o como resultado de incendio, o colisión, tendrá derecho a recobrar de la Compañía compensación hasta el máximo de 600 libras. El marino deberá certificar que cualquier información provista respecto de los bienes perdidos es verídica según su leal saber y entender.

TERMINACION DE EMPLEO

a) Ambas partes quedarán obligadas a dar catorce días de preaviso de la terminación del empleo, ya sea por escrito o verbalmente ante un testigo.

b) El marino a quien se obligue a cesar en su empleo antes de finalizar el período convenido de servicio a bordo del buque, sin que se le pueda atribuir falta alguna, tendrá derecho a percibir una compensación equivalente al salario básico de dos meses.

c) Si el marino firmó contrato para un viaje específico y si el viaje es subsiguientemente objeto de considerables alteraciones, ya sea con respecto a la duración o bien a la naturaleza del comercio, tendrá derecho a desembarcar lo antes posible.

d) El marino estará facultado para cesar inmediatamente en su empleo si el buque es certificado no apto para la navegación. El buque será asimismo considerado no apto para navegar si no se halla en posesión de uno o más certificados requeridos en el convenio sobre la Protección de la Vida en el Mar.

Países que han formado dicho acuerdo: Argentina, Australia, Bangla Desh, Barbados, Bélgica, Burma, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Dinamarca, Ecuador, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania Oc., Ghana, Islas Gilbert y Ellice, Inglaterra, Granada, Honduras, Islandia, India, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Malta, México, Holanda, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Paquistán, Paraguay, Perú, Filipinas, St. Lucis, Singapur, Suecia, Suiza, Taiwan, Trinidad, Turquía, Arabia Saudita, Estados Unidos, Uruguay, Vietnam. ■ MIGUEL ANGEL PEÑA DE LA TORRE.

RESURGIDO DE SUS CENIZAS

Panorámica del Oslo-Kai: punto neurálgico de las comunicaciones diarias con Oslo, Göteborg y Copenhague, cabeza de puente entre Europa y Escandinavia.

KIEL: GRAN

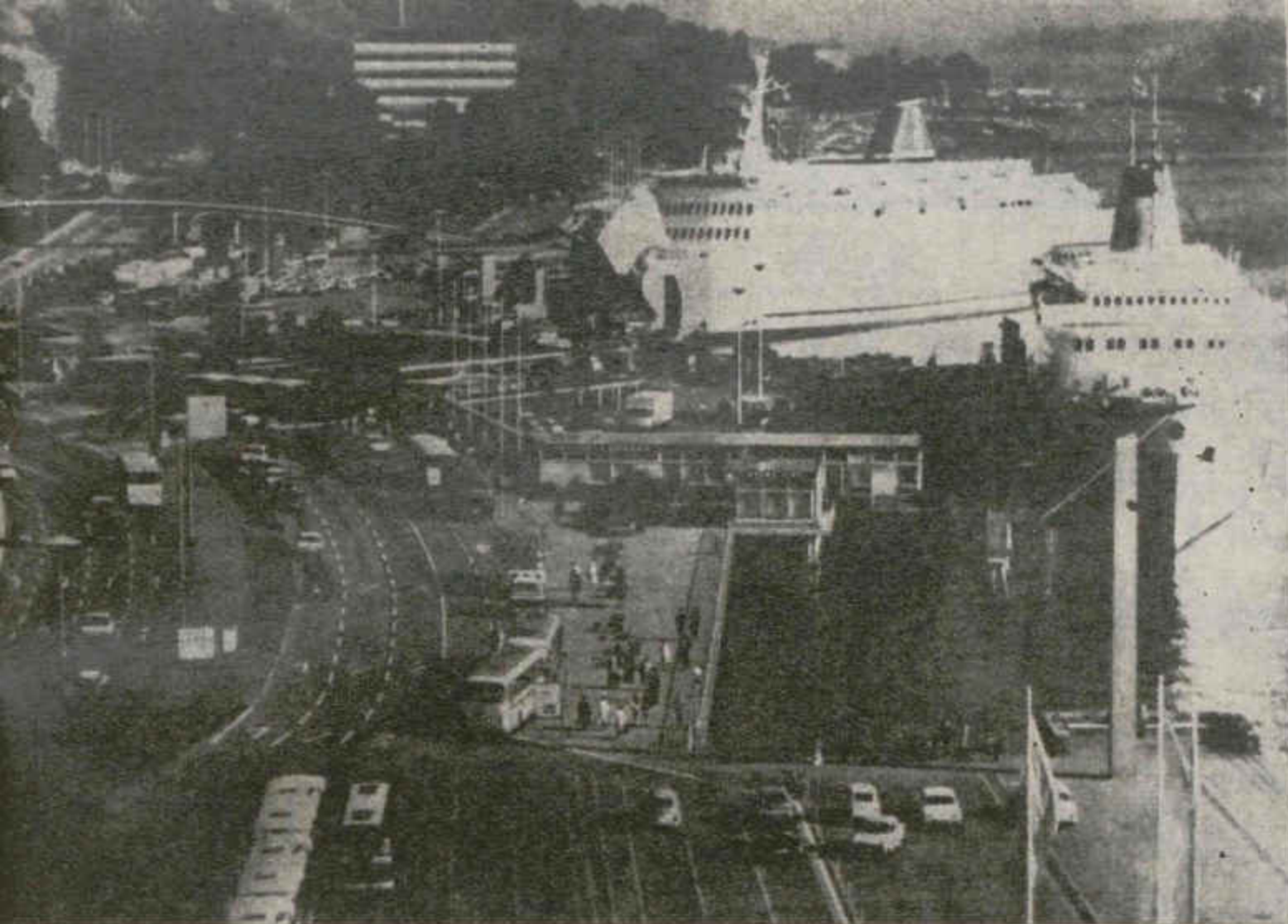
HAMBURGO (Especial para «Hoja del Mar».)—Una corta zona costera a navegar y una profundidad de aguas de entre 12 y 14 metros, dan al puerto de Kiel su categoría de puerto natural más importante del Báltico occidental.

Aunque pueda sonar paradójico, lo que hace cincuenta años era un inconveniente —su relativa proximidad al mar abierto y su considerable profundidad— para un desarrollo económico próspero, es hoy la base de su extraordinario dinamismo.

DESOLACION Y RUINAS

Al acabar la segunda guerra mundial, en 1945, los muelles de Kiel eran una desolada ruina. Su importancia militar había hecho de él un blanco permanente para la aviación americana y británica. La destrucción alcanzaba el 95 por 100. Instalaciones devastadas, cascos de buques quemados o medio sumergidos. Eso era Kiel. Pero poco a poco, en la posguerra, la vida fue resurgiendo de las ruinas. La Marina militar y la Marina Mercante fueron creando nuevas instalaciones, reparando muelles, ampliándolos. Posteriormente, al amparo de una estrecha colaboración político-económica, surgió una dinámica vida económico-portuaria.

De la primera fase de «puesta a punto» se pasó a la fase activa de «nuevas inversiones de capital», surgiendo de ahí una serie de proyectos que no tardaron en convertirse en espléndidas realizaciones. Y hoy están ahí, como el visible, como el positivo resultado de una sistemática política económica, esos muelles del Oslo-Kai, del Nordmole, del Scheerhafen, del Nordhafen (en el canal de Kiel) y las nuevas modernas instalaciones del Bollhörn-Anlage.



PUERTO COMERCIAL DEL BALTICO

EL CANTO DE LOS NUMEROS

Pero más importante que todo lo que pueden ver los ojos, están las cifras, el canto de los números de las estadísticas, como corroborante indiscutible. Partiendo de cero en 1945, las cifras de transbordo de mercancías, en Kiel, fueron ascendiendo como sigue:

1959: Un millón de toneladas.
1966: Dos millones de toneladas.
1973: Tres millones y medio.

Una política de desarrollo armónica, equilibrada, atenta igualmente al transbordo de mercancías y al desarrollo de las líneas de barcos de pasaje ha logrado hacer de Kiel un formidable nudo de comunicaciones entre Europa y Escandinavia. Las ilusiones utópicas de ayer son hoy realidad concreta: hasta los muelles de embarque del Oslo-Kai llega el último ramal de la autopista federal que, viniendo desde Munich, atraviesa toda Alemania, como abrazándola, además. Porque la autopista que sale de Munich en dirección Norte, llegando a Nürnberg se bifurca en dos ramales: uno, vía Frankfurt-Essen, atravesando la densamente industrializada zona del Ruhr; otro, vía Kassel-Hannover, volviendo a encontrarse ambos poco antes de llegar a Hamburgo, para seguir hasta Flensburg en la frontera danesa, pero desviándose antes, en el Kiel, para llegar hasta el borde mismo del mar, hasta el Oslo-Kai, en el que los grandes transportes, los «ferry-boats», acomodan en sus sentinas, dirigiendo —por así decirlo— tranquilamente la imponente columna rodante de trenes, camiones pesados y automóviles de turismo que trasladan, sin molestas horas previas de estadía, de Europa a Escandinavia.

En 1970 salieron o entraron, por Kiel, 450.000 personas; en 1972 fueron ya 850.000 y en 1973 esta cifra pasó a re-

**DESTRUIDO
CASI
EN SU
TOTALIDAD
DURANTE
LA II GUERRA
MUNDIAL,
HOY ES UN
FORMIDABLE
NUDO DE
COMUNICA-
CIONES.**

**CON UN
FUTURO
DE AMPLIAS
PERSPEC-
TIVAS.**

basar el millón. El transbordo de mercancías, en 1973, comparándolo también con 1970, aumentó en un 48 por ciento su volumen general. Desde Kiel hay, hoy, 26 enlaces diarios con Oslo (Noruega) Copenhague (Dinamarca) y Göteborg (Suecia).

FUTURO CON OPTIMISMO

Este dinámico desarrollo ha llevado parejo, en los últimos años, un mejoramiento y modernización constante de las instalaciones portuarias de Kiel. Ahora, en 1975, el puerto interior de Bollhörn está terminándose de poner a punto. Su concepción fundamental le habilita para llevar a cabo tres funciones diferentes: transbordo masivo de mercancías, tráfico de contenedores, y transporte combinado de pasajeros, vehículos y mercancías. Sus dos funciones primeramente enunciadas son ya, en la práctica, realidad. Para que la tercera sea posible falta construir aún la llamada Zwite Ebene (segunda superficie), en la que serán instaladas salas para pasajeros, cafeterías, servicios sanitarios y toda la correspondiente gama de oficinas para la administración.

Más, sin terminar aún por completo las obras de Bollhörn, ya existe un nuevo proyecto titulado Ostuferhafen (muelles de la ribera oriental), que, con la mirada puesta en el futuro, ha sido preparado por los técnicos y en el que se prevé la creación de 300.000 metros cuadrados de superficie para depósito y transbordo de mercancías, junto a una profundidad de aguas de 13 metros, término medio. Este proyecto, por el momento, en reposo, es la llave en el bolsillo que abrirá mañana nuevas posibilidades frente a necesidades nuevas también: Kiel es, para la navegación del Báltico, un puerto cada día más atractivo. ■ **MANUEL NOALES.**

Estados Unidos

EL CANAL DE SUEZ, ¿ANCLA PARA LA PAZ EN ORIENTE MEDIO?

Nueva York (De nuestro corresponsal).—Cuando los 170 kilómetros del Canal de Suez fueron abiertos en noviembre de 1869, con la asistencia de tres mil invitados, entre los que se contaban el Jefe de Egipto, el Emperador de Austria, la Emperatriz de Francia, el príncipe heredero de Prusia y la princesa de Holanda, nadie dudaba que se abría un nuevo capítulo no sólo en la historia de las rutas marinas, sino también en la de la propia Humanidad.

Cuando, el pasado mes de junio, el Canal fue reabierto después de su largo silencio provocado por la guerra de los "Seis Días", todos los presentes sabían que el impacto marítimo y político del acto estaba muy lejos de ser el de un siglo largo atrás. Los egipcios, los primeros.

Ante todo, las grandes compañías petrolíferas han descubierto que les cuesta menos enviar sus crudos en gigantescos superpetroleros, en viaje de treinta días dando la vuelta al Cabo de Buena Esperanza, que hacerlo en pequeños "tankers" a través del Canal, cuyos derechos de peaje serán mucho más altos que en los "buenos y viejos días". Israel, por su parte, se ha asegurado un oleoducto desde el Golfo de Akaba al Mediterráneo, y el propio Egipto planea tender otro desde Suez a Alejandria, para no ser totalmente dependiente de la vía de agua, fácil de inutilizar en caso de nuevo conflicto. Quiere ello decir que los principales envueltos no tienen la fe que tenían en el Canal de Suez, lo que es revelador.

Seria, sin embargo, exagerado y aun erróneo no dar al hecho la importancia real que tiene. Por lo pronto, supernaciones como los Estados Unidos, India y China ganarán comercialmente con la reapertura y, aunque el tráfico por allí no vuelva a ser el que fue, no hay duda de que las grandes ciudades a lo largo de la vía de agua, Suez, Ismailia, El Kantara y Port Said, que se habían convertido en los últimos años en verdaderas ciudades fantasmas, revivirán y saldrán de su fantasmagoría.

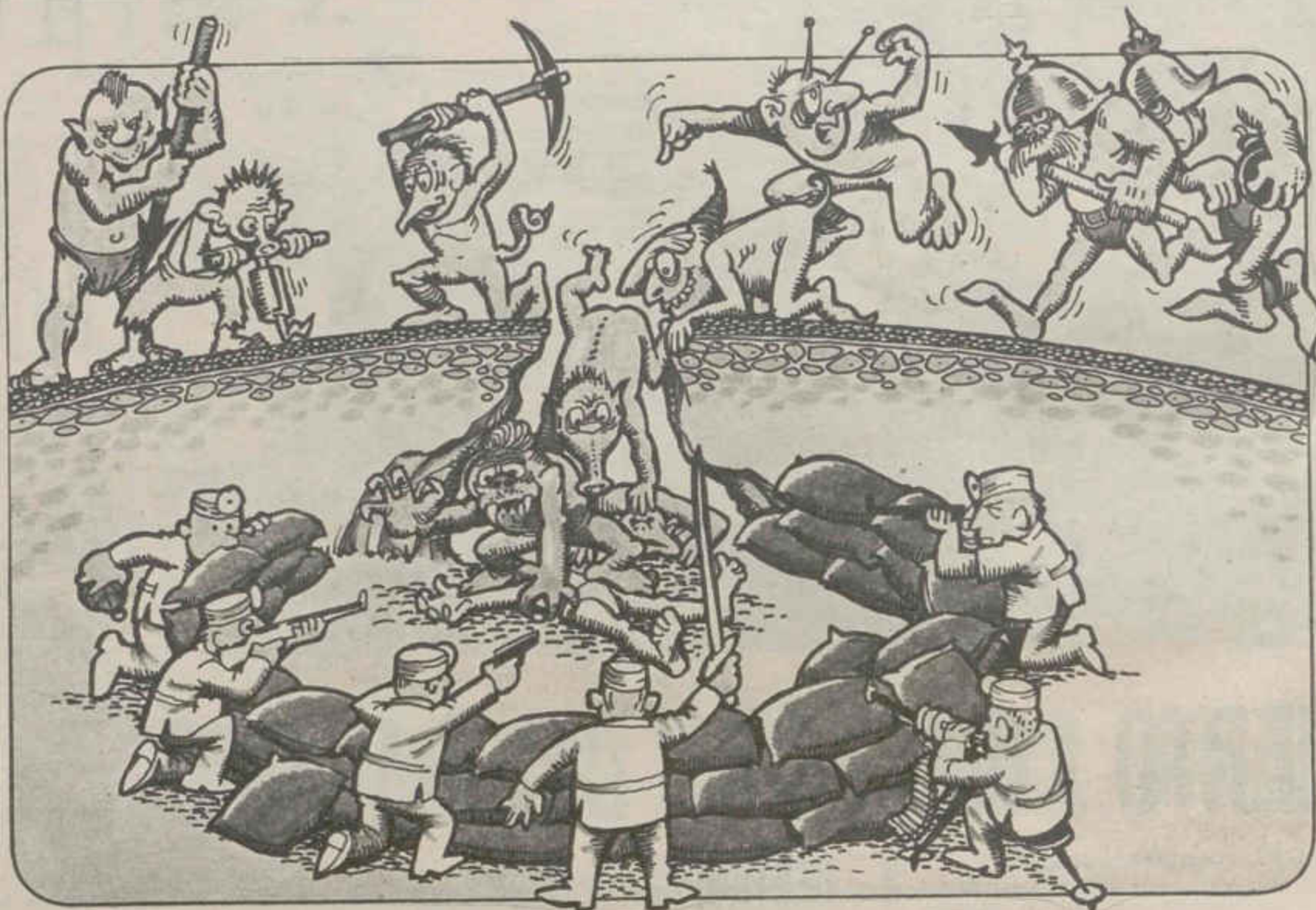
En cuanto a Arabia Saudí y Libia, que vienen pagando a Egipto cantidades considerables para compensarle por el cierre del Canal, podrán no sólo volver a disponer de ese dinero para inversiones en sus respectivos países, sino aprovechar de la renovada actividad por esa ruta de tráfico, que les toca directamente en cada uno de sus extremos.

Los japoneses se encuentran entre los más interesados en la reapertura, ya que significa para ellos colocar sus productos manufacturados en Europa —un mercado al que prestan cada vez más atención— tres semanas antes de lo que actualmente vienen haciéndolo. Es por lo que contribuyeron con el préstamo de 108 millones de dólares a los gastos de la limpieza del Canal. Y un simple vistazo al mapa arroja que los principales puertos mediterráneos —Nápoles, Trieste, Génova, Barcelona— podrán también beneficiarse.

De todas formas, la mayor atención que hoy se presta a la reapertura del Canal de Suez es estratégica y política. El que vuelvan a pasar buques mercantes por allí, así como que los egipcios comiencen a reconstruir las ciudades de sus orillas, es la mejor prueba de que no piensan ranudar las hostilidades en el Oriente Medio, o al menos, así se los han presentado los diplomáticos norteamericanos a los israelitas, para que aquellos aceptasen la plena retirada del Canal. En ese sentido, se había de que el mismo puede convertirse en el "ancla de la paz en el Oriente Medio".

Tales perspectivas y esperanzas se ven ensombrecidas por otro factor: que Suez, abierto, pone el Océano Índico al alcance de la mano de la Flota soviética del Mar Negro. Es por lo que, calladitos y sin dejar de sonreír, los norteamericanos han reforzado sus instalaciones en la isla de Diego García, en el citado Océano. ■ **JOSE MARIA CARRASCAL.**

¡¡¡ZAFARRANCHO DE COMBATE!!!



Los microbios, al producirse una herida, han encontrado una vía de penetración, pero el organismo ya ha movilizado sus defensas para crear una barrera de contención, derrotar al enemigo y posteriormente cerrar la herida y reparar los tejidos dañados.

A bordo, los golpes y traumatismos son muy frecuentes, tanto por los tipos de trabajo que se realizan, como por el constante movimiento de la nave y lo resbaladizo de las cubiertas. Por este motivo vamos a afrontar hoy y en números sucesivos, sus consecuencias inmediatas: las contusiones y las heridas.

Cuando una fuerza actúa violentamente sobre el organismo le puede producir una contusión, una herida o ambas cosas a la vez. Si como resultado de esta acción fuerte y violenta la piel es respetada, pero no así los tejidos subyacentes, tendremos una contusión; pero si hay una rotura de la piel, aunque los tejidos subyacentes estén perfectamente respetados, nos encontraremos ante una herida, que si a su vez hay contusión, se tratará de una herida contusa.

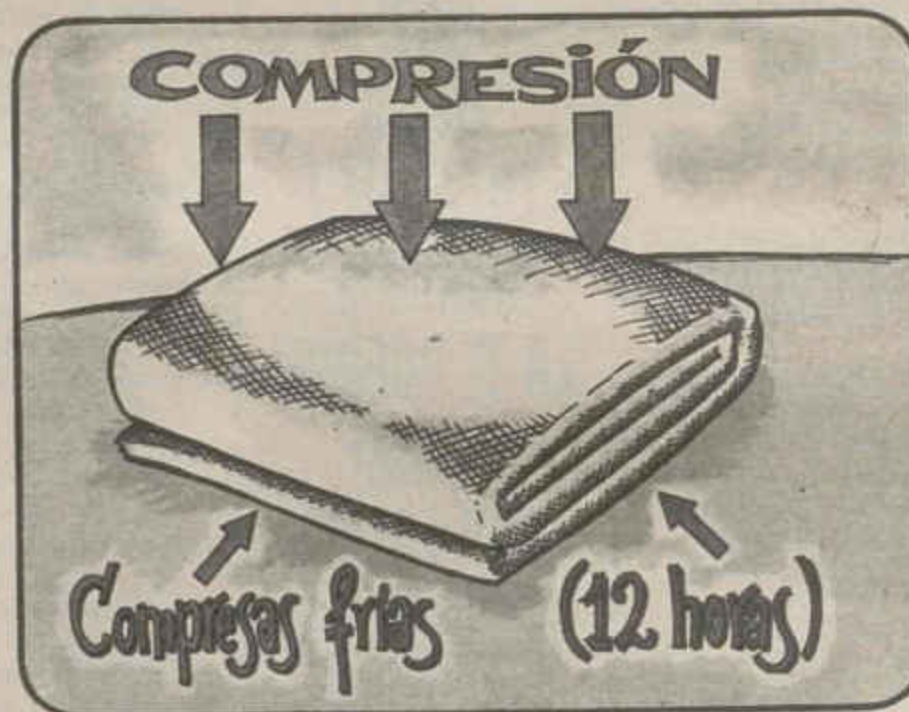
Naturalmente, una contusión puede ser de poca importancia y la gravedad de la misma dependerá de los órganos lesionados, y si la actuación del traumatismo penetra en profundidad, mayor serán todavía los daños ocasionados al organismo. Cuando el magullamiento tarde en aparecer, es que la hemorragia se ha producido en profundidad y por ello lo más probable es que la lesión sea importante.

Si la contusión no afecta a la profundidad, el hematoma corriente, el tratamiento se realizará aplicando compresas frías durante doce horas y haciendo compresión sobre las partes contundidas con el fin de evitar hemorragias. Transcurridas las primeras veinticuatro horas y si la contusión ha sido muy extensa, se puede conseguir la absorción mediante la aplicación de calor suave.

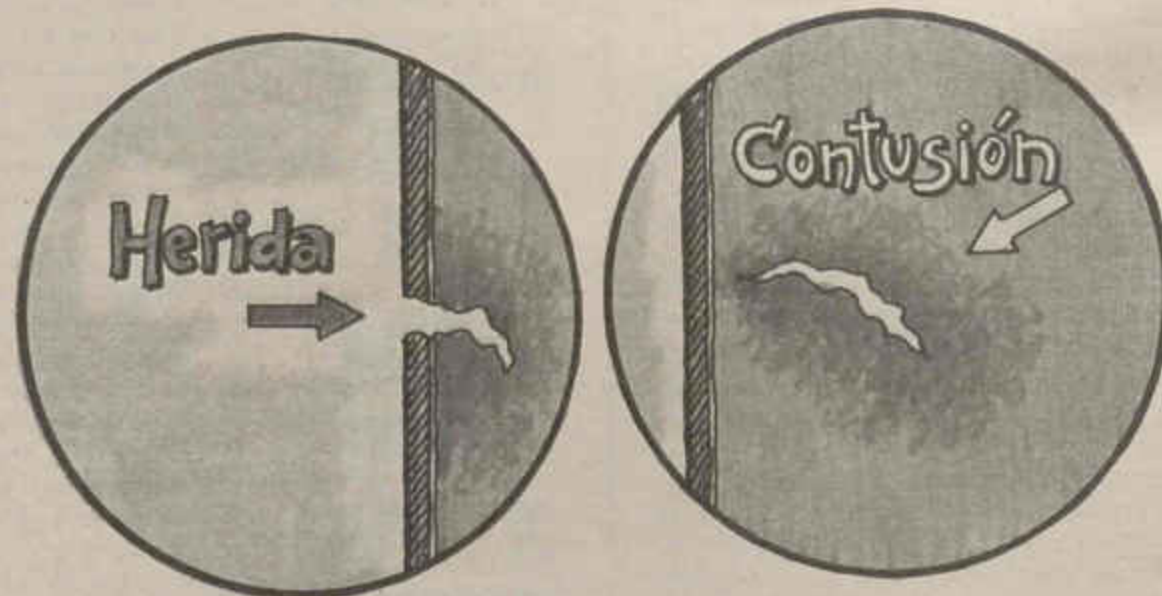
Las heridas nos plantean dos riesgos: hemorragia e infección. El peligro de las hemorragias es más relativo, pero no así el de las infecciones que existen sobre todas las heridas, absolutamente en todas.

¿El por qué de la infección?

Pues sí. Los microbios se encuentran por todas partes: objetos, ropas, aire, tierra... Cuando la piel está intacta, no hay caso, pues es una barrera infranqueable para estos enemigos de la salud; pero en cuanto hay una herida, con ella desaparece la barrera y los microbios se apresuran a penetrar y a multiplicarse, iniciándose una batalla que puede dar lugar a una infección, de ahí la importancia, gran importancia, de que aprendamos a colaborar con el organismo para que éste acabe derrotando a tan pertinaz y peligroso enemigo.



En las contusiones superficiales hay que aplicar compresas frías durante las primeras horas y compresión sobre la zona para evitar las hemorragias y la hinchazón.



En las heridas siempre hay una comunicación, por rotura de la piel, con el exterior con el consiguiente peligro de una infección. En las contusiones, los tejidos lesionados están por debajo de la piel, que impide la llegada de los gérmenes al foco de lesión.

PIRATAS!



EDWARD TEACH, "BARBANEGRA"

EN DIABLO O, AL MENOS,
UN PRIMO CERCANO

Un marinero sube, por obligación, hasta la verga del sobrejuanete mayor, y alguna vez algún atrevido habrá llegado hasta la galleta y alardeado desde allí a gritos de su intrepidez. Sin embargo, ningún hombre de mar puede presumir de haber permanecido a tal altura durante horas. Excepto Edward Teach. Claro que no fue todo él, sino solamente su cabeza. Pero el record no se ha igualado después.

Del cuaderno de bitácora del «Queen Anne's Revenge»:

«17 de agosto de 1717. Mañana. Ron agotado. Tripulación sobria. Sintomas de motín. Gran confusión. La gente habla de separarse. No aparece ningún botín.

Tarde. Hemos saqueado un barco con gran cargamento de licor a bordo. La tripulación ha entrado en calor. Todos borrachos. Las cosas han vuelto a la normalidad».

Página escrita por el capitán de la nave, Edward Teach.

Aunque mencionado ya dos veces, muy probablemente ni ahora ni en su época se le reconocería por su nombre. A la fama, a la terrible fama de cruel y sanguinario pirata, llegó por su sobrenombre: ¡«Barbanegra», el



mismísimo diablo!, según aseguraban muchos ciudadanos de Carolina del Sur.

En efecto, si por un lado llegó tan arriba, después de muerto, por otro llegó en vida mucho más abajo: por su propia voluntad, Edward Teach se proclamó a sí mismo el Diablo, con mayúscula. Y, por si acaso alguien llegara a dudarlo, además del espeso y enmarañado pelo negro que cubría casi completamente su rostro de animal feroz, dejado crecer hasta los ojos y dividida la barba en coletas atadas con lazos de colores, el enloquecido pirata se adornaba con mechones de estopa mojada en salitre y agua de sal, colocadas debajo del sombrero y sujetas por un pañuelo rojo.

Pero no bastaba con decirlo y caracterizarse. Un día desafió a los más valientes del barco a bajar al infierno con él. En la bodega mandó llenar de azufre varios barriles y prenderlos fuego después. Los tres hombres que aceptaron el reto pronto empezaron a gritar pidiendo aire. «Barbanegra» aguantó hasta que los otros estuvieron medios asfixiados. Al abrir la escotilla, la tripulación vio salir tan tranquilo a su capitán. No había duda: era el demonio.

Al parecer, «Barbanegra» había nacido en Jamaica, de padres honrados, aunque algún historiador asegura que tan lamentable suceso ocurrió en Bristol. Poco se sabe de su vida antes de 1716, año en que se dedicó a la piratería, asignatura de la que fue su profesor Benjamín Hornigold, marino aventurero, que, pocos meses después, dejaría sólo a su alumno y, aceptando el perdón real ofrecido por el gobernador Rogers, dedicarse a plantador en New Providence (isla del grupo de las Bahamas, al Norte. Su capital: Nassau).

El comandante Stede Bonnet, hombre educado y culto, no era un hombre de suerte. Por huir de una esposa excesivamente cargante y dominadora, y huir sin posibilidades de regreso, se pasó a la piratería con la chalupa de diez cañones que mandaba. Regular marino, capturaba pocas presas, pequeñas y de tarde en tarde. De ahí que, al encontrarse con «Barbanegra» en alta mar (estúpida coincidencia, porque cada cual iba en busca de rico botín), decidiera unirse a él, por más que le recordaba demasiado a su mujer.

Ambos socios (pura expresión, porque Teach daba todas las órdenes) aplicaron sus habilidades al saqueo de naves por las costas de Honduras y luego a buscar tesoros en los

(Pasa a la página 39)

VOLTEJEANDO

No, no y no. Los costados de un buque no son beber y estribor.

Marino es un hombre rodeado de agua por todas partes menos por una, el cielo, que le une a ser continente.

Se instalan columpios en los parques públicos para favorecer el nacimiento de fuertes vocaciones marineras desde la infancia.

A pesar de la fama de los nudos marineros, los marinos suelen llevar floja la corbata.

Era rigurosamente cierto que en cada puerto había una mujer esperando al marino: la lavandera.

La esposa del marino es una mujer que recibe dinero cada mes por soñar con su marido

La mar gruesa está así de tanto glotonear merendando barquillos.

A las mujeres hay que darles la razón si no se quiere darlas con un rezón.

Los marinos tienen varias novias para ponerse a sotavento del matrimonio. Pero a veces hay que entrar en él de arribada forzosa.

Los marinos se parecen a las anclas: de nada sirven si no hay fondos, se desgastan más en puerto, se oxidan de tanto estar en el agua y, como ellos, tienen cabeza, caña, brazos, uñas y cruz. Y arganeo si están casados.

Orzar es dirigir la proa hacia la parte de donde viene el viento. Bueno, pues todas las chicas guapas orzan cuando el que silba lleva uniforme de marino.

Marinero, marinero, si ella te mira, fondea a barbas de gato; si sonríe, fondea a la entrante y a la vaciante. Ya sabes que las mujeres y la marea cambian de dirección en poco tiempo.

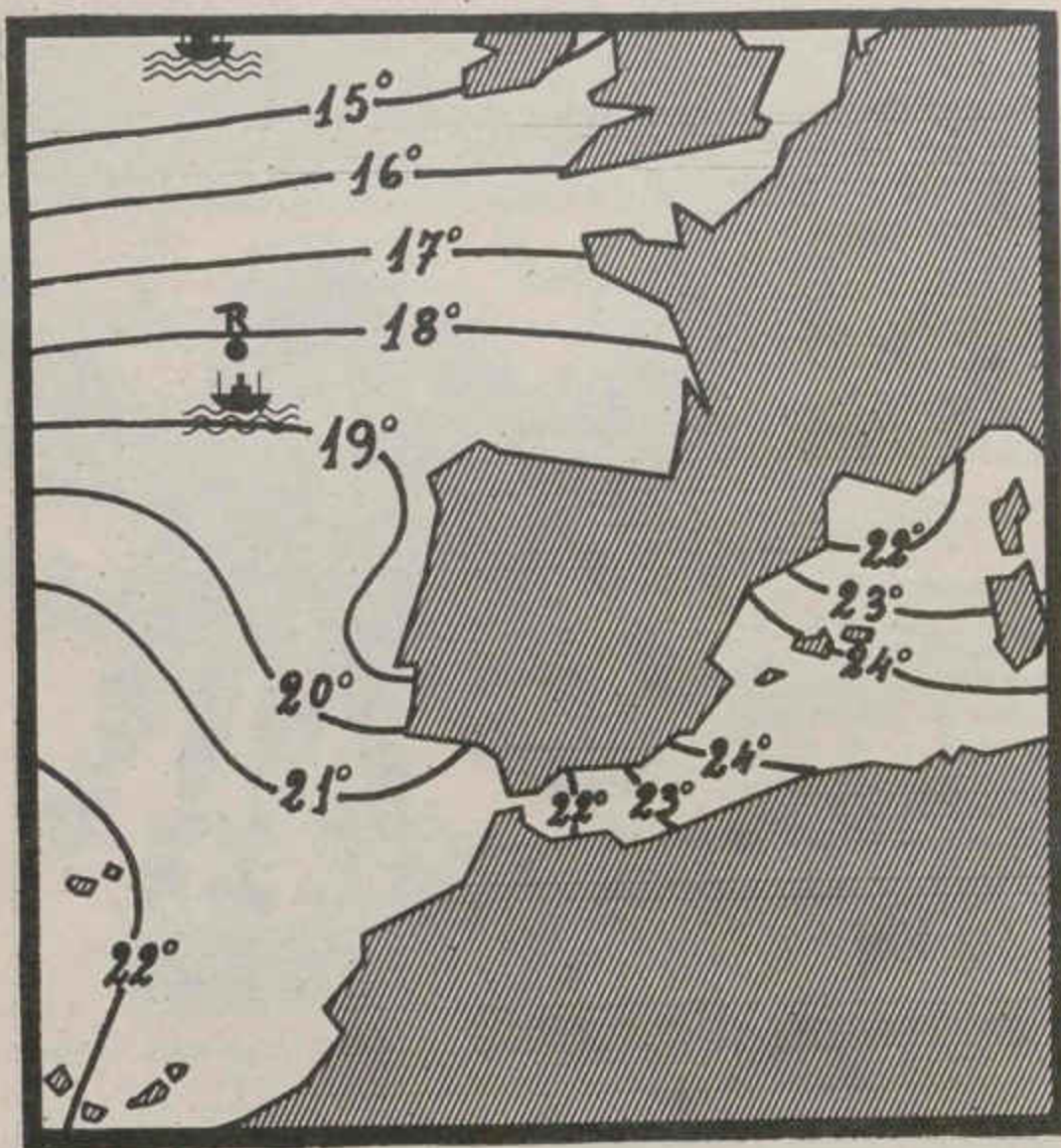
Rumbo verdadero, rumbo magnético, rumbo de aguja... ¡Cuánto rumbo! No es extraño que los marinos se gasten en una noche las ganancias de un mes. ■ VITINOWSKY

El TIEMPO en la MAR

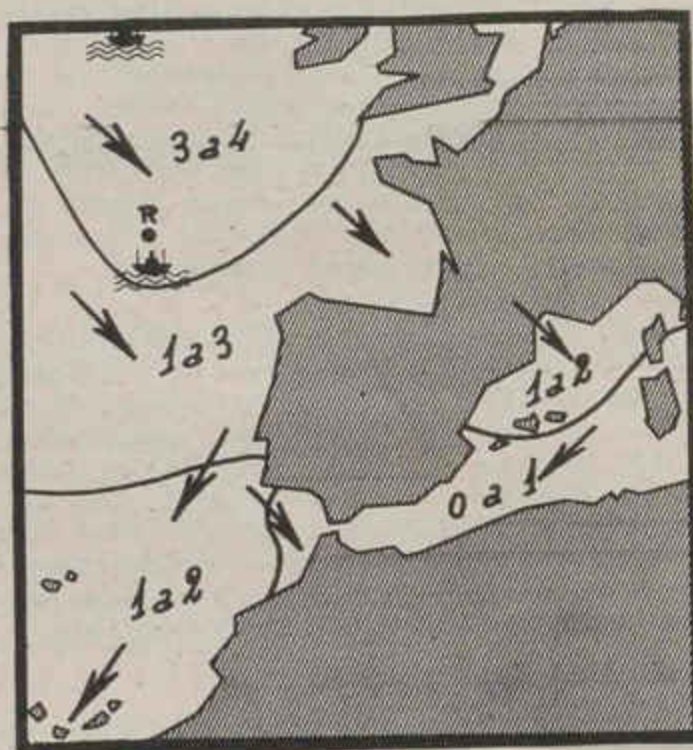


Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE AGOSTO

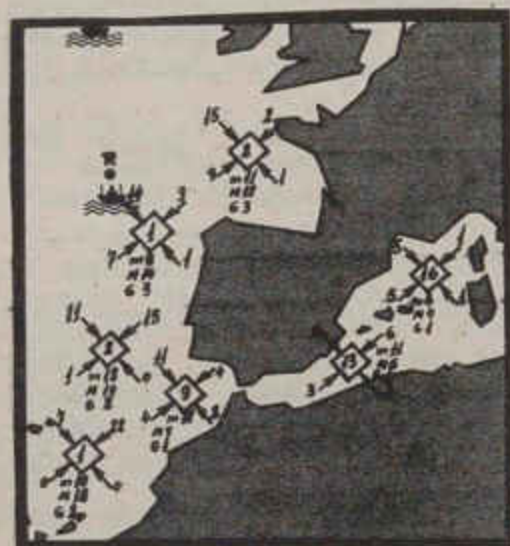


MAPA NUMERO 1.
Temperatura
media
superficial
del agua
del mar prevista
para el mes
de agosto.



MAPA NUMERO 2.
Número de días
de temporal
para el mes
de agosto.

MAPA NUMERO 3.
Dirección del oleaje
y estado
de la mar para
el mes de agosto.



Hoy, mis queridos lectores, les escribimos desde tierras gallegas, donde —como ya les decíamos en nuestra anterior colaboración— pasamos el mes de julio disfrutando y refrescándonos con esas olas reales que luego —durante el resto del año— nos harán sudar y trabajar sobre los correspondientes mapas y cartas. De todos modos, cuando estas líneas —a primeros de agosto— vean la luz del día ya estaremos en nuestro lugar de trabajo, ayudando, en nuestra medida, a los que trabajan o disfrutan en la mar. Soñaremos saudades y así irá mejor. Las letras, por todo esto que hoy les escribimos, no tienen, con mucho, ni la rigidez del comentario a que les tenemos acostumbrados ni siquiera el usual formato del mismo. También carece, ya lo ven, de la extensión de otras veces. Incluso no aparece, como es habitual, el mapa de oleaje más significativo de los trazados durante el mes de julio. La razón es obvia, ya que no hemos trazado ninguno. No obstante —y al socaire de la estadística meteorológica, que cuenta con datos de nada menos que treinta años—, si queremos ofrecerles lo más importante de las condiciones marítimas que predominarán a lo largo del presente agosto. Así, el mapa número 1 del grabado les muestra la temperatura media superficial prevista del agua del mar, expresada, como siempre, en grados centígrados. No ofrece, como ven, mayor problema de interpretación, máxime cuando ya ustedes están acostumbrados a contemplarlo y sacar sus propias consecuencias.

El mapa número 2 que ilustra este comentario expresa el número previsto de días de temporal para las distintas

zonas marítimas que rodean España. Por otro lado, la dirección de las flechas indica la dominante del oleaje en los días de temporal.

Por fin, el mapa número 3 adjunto muestra el habitual estudio previsto de la dirección del oleaje y estado de la mar para el mes de agosto en las distintas zonas. Las flechas que inciden sobre cada lado del rombo indican la frecuencia de la dirección del oleaje a lo largo del mes que nos ocupa, y la cifra que figura a su lado, el número medio de días, significando el que aparece en el centro del rombo el de días encalmados. Los que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta agosto corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo de cada rombo figura el número medio de días de marejadilla o menos, expresados por una "m", de marejada a fuerte marejada ("M"), o de mar gruesa o mar ("G"). También en este caso, como en el anterior, los días que faltan hasta totalizar los treinta y uno que trae el presente mes corresponden a oleajes intermedios.

Y con esto ponemos hoy el punto final a nuestras líneas informativas del presente número de HOJA DEL MAR. Mi felicitación cordial para los que acaban de iniciar sus vacaciones de verano en agosto y mi deseo de conformidad para los que, como yo, se incorporan al trabajo cotidiano. Pero soñemos, no obstante, ya no sólo con el descanso pasado, sino con el que, Dios mediante, volverá pronto..., dentro —total— de once meses. ¡Ah!, y que a primeros de septiembre TODOS, sin faltar uno, estemos en nuestros puestos. Amén, que quiere decir "así sea"...

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 marinera 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 Zabateia 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 domín-

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 (9,520 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 tal emisión, sentí incontenido orgullo de que una emisora española (precisamente, Radio Nacional) lanzase 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 septiembre en que, Dios mediante, no faltaremos a la cita con HOJA DEL MAR. Mientras tanto, descansaremos en tierras gallegas, en La Ramallosa de Vilgo, 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.

¡PIRATAS!

(Viene de la página 37)

barcos naufragados cerca de las Bahamas. Como el negocio no marchaba bien, buscaron regiones más productivas, y sus barcos (el «Queen Anne's Revenge» de 40 cañones y tres chalupas de 12 cada una) empezaron a divertirse en las proximidades de Charlestown, Carolina del Sur, ciudad que llegó a quedar bloqueada por la bandera de las tibias cruzadas y la calavera.

Teach, que un buen día había decidido concederse el título de comodoro, impuso sus condiciones a la ciudad, sitiada por mar y consciente de no poder resistir a los piratas. Su liberación supuso un botín de mil doscientas libras, verdadera fortuna en aquellos tiempos.

Como el problema interno estribaba en repartirlo proporcionalmente, «Barbanegra», poco ducho en Matemáticas, prefirió inventar la excusa de carenar su barco, entrar de arribada en la cala de Topsail (Carolina del Norte) y de allí escapar una noche en la chalupa que transportaba el tesoro, abandonando el «Revenge» y a sus compañeros.

La mejor forma de acabar entonces con los piratas consistía en ofrecerles el perdón por sus fechorías anteriores. Como amigos no resultaban gloriosos precisamente, pero eran peores como enemigos. Así que tanto el gobernador Johnson, de Charlestown, como Charles Eden, de la ciudad de Bath, hicieron sus correspondientes ofertas a Teach. El filibustero aceptó y aprovechó su excedencia de pirata para, según los historiadores, casarse por decimocuarta vez con una jovencita de dieciséis años.

Aunque retirado aparentemente, al enterarse de la partida de dos barcos franceses con carga de azúcar y cacao, Teach tomó el mando de un barco (con permiso del gobernador, claro está) y los apresó.

Pero «Barbanegra» empezó a abusar de sus excelentes relaciones con el gobernador. Recorría las orillas de Pamlico saqueando toda embarcación que encontraba e imponiendo sus exigencias a los terratenientes. Hasta que, hartos éstos, enviaron en secreto una comisión a Williamsburg (Virginia) y consiguieron la ayuda del gobernador Spotswood, enérgico perseguidor de piratas.

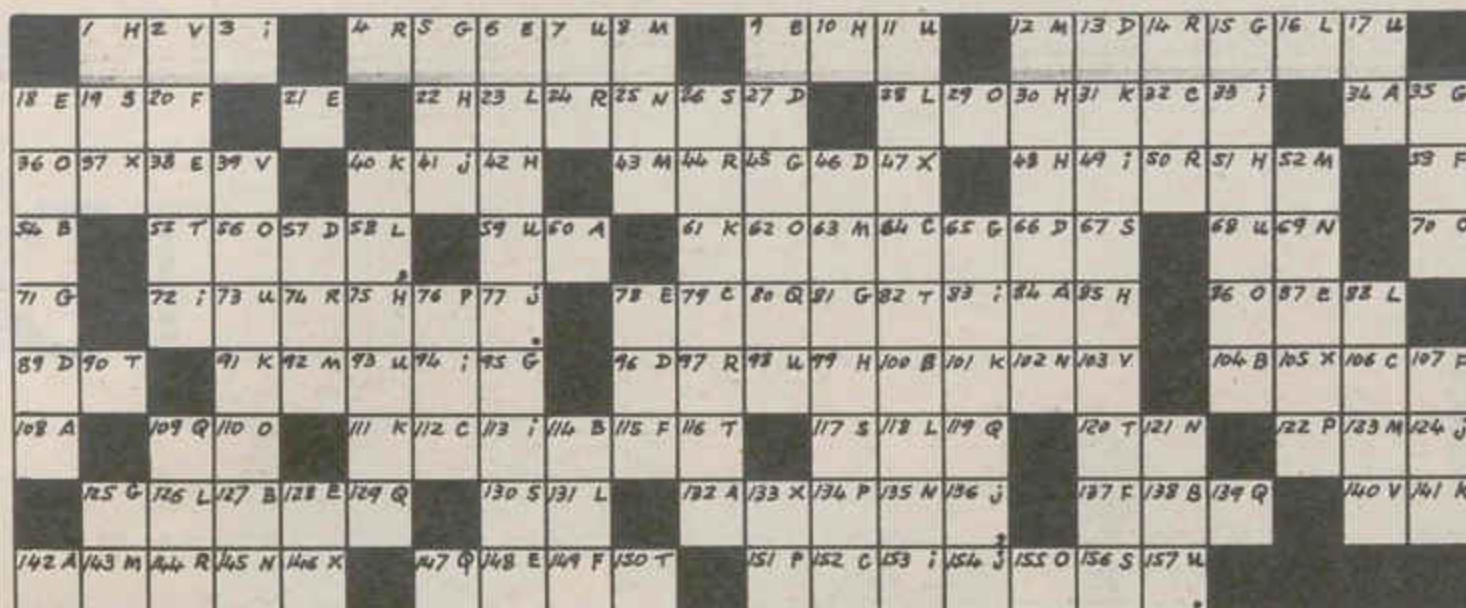
El teniente Robert Maynard, comandante del «Perla», fue el elegido para dar la batida a «Barbanegra» y sus hombres. El 27 de noviembre de 1719 fue localizada la chalupa de Teach, «Adventure», de ocho cañones, en el paso de Ocracoke, a la entrada de la laguna de Pamlico, cercana al cabo Hatteras. Después de cruzarse varios disparos, el «Perla», sin nadie en cubierta (todos los hombres en la bodega, menos Maynard y el timonel), consiguió abordar la nave de «Barbanegra». El pirata, viendo sólo dos hombres, se lanzó al asalto.

Se necesitaron veinte heridas de espada y cinco disparos de pistola, dos de ellos a quemarropa, para acabar con Edward Teach.

Con la cabeza de «Barbanegra» en lo alto del trinquete y nueve piratas encadenados en cubierta, el «Perla» zarpó hacia Bath.

Tras largos pleitos, el gobernador Eden acabaría triunfando sobre las acusaciones de Spotswood, negando no sólo su complicidad con Teach, sino objetando que las mercancías encontradas en la chalupa pirata procedían de naufragios, y que, por otra parte, el gobernador de Virginia no tenía autoridad legal en el territorio de Carolina.

Pero estos problemas internos de la Corona y el Almirantazgo no interesan, y el hecho importante fue que, con la captura de Edward Teach, las costas atlánticas americanas quedaron prácticamente libres de piratas. ■ V. VADORREY.



DEFINICIONES

A. Llegue un buque a la vista de un cabo u otro punto de tierra, y a la distancia proporcionada, para reconocerlo y marcarlo con seguridad.

84 142 132 60 34 108

B. Al revés, sopló el viento.

138 54 114 127 100 104

C. Disponer las velas de modo que reciban el viento en las mejores condiciones para impulsar al buque.

152 112 32 106 79 64

D. Regla con pinulas en los extremos, que a bordo se pone a veces sobre la aguja magistral para la toma de marcaciones o va de un modo permanente en agujas acimutales y taxímetros.

13 89 66 96 46 57 27

E. Simulacro de combate naval, que como espectáculo se organizaba en la Roma imperial.

6 21 87 78 38 18 9 128 148

F. Embarcación moruna con tres palos, aparejo de jabeque y casco alargado. Solía ir armada para intervenir en acciones de corso y guerra.

148 20 107 53 115 137

G. Enganche un cabo o cable al penol de una verga, cuello de palo, mastelero, etcétera, por medio de una gaza hecha a este fin en uno de sus extremos.

5 71 65 95 125 81 35 45 15

H. Bandera especial que se iza para señalar la presencia de cierta dignidad a quien corresponden determinados honores.

75 99 42 48 30 10 22 51 1 85

I. Superficie de lona, generalmente rectangular, que se emplea en defender de la lluvia o intemperie un espacio u objeto.

83 113 72 33 49 153 94 3

J. Pequeño vaso de hojalata usado por los marineros para medir su ración de vino. (Todavía la emplean algunos buques como pertrecho de los botes para, llegado el caso, racionar el agua del barril.)

77 154 41 124 136

K. Hija del Océano y, según algunas tradiciones griegas, creadora del ámbar con su llanto.

111 40 141 91 31 101 61

L. Prueba o tantea si un ancla está agarrada en el fondo, tirando para ello del orinque.

126 16 23 131 28 118 88 58

M. Hiciera viajes en buques, y particularmente por mar.

143 123 43 63 12 92 8 52

N. Angulo horizontal que forma la visual, dirigida desde el buque al objeto marcado, con la línea Norte-Sur verdadero.

102 69 135 145 25 121

O. Lastre de mayor peso que se coloca en la bodega o fondos de la embarcación, como galápagos de plomo o lingotes de hierro.

56 110 62 70 155 86 29 36

P. La pieza del centro en los palos de madera formados por otras varias.

76 134 122 151

Q. Huye el buque del viento, tendiendo a arribar o resistiéndose a orzar.

80 119 147 109 139 129

R. Listón vertical graduado, a lo largo del cual corre otro horizontal, que los carpinteros de ribera usan en dirigir visuales, tomar el arrulo de las cubiertas, marcar las alturas de los picaderos, etcétera.

74 97 4 24 14 44 144 50

S. Mide la capacidad de un buque o embarcación.

67 26 117 19 130 156

T. Mar, cruzado por el círculo polar antártico, al Este de la llamada tierra de Graham.

120 90 116 55 150 82

U. Se separa la aguja náutica de la línea Norte-Sur verdadera hacia el Este o el Oeste por efecto del magnetismo terrestre.

68 73 98 59 7 23 11 157 17

V. Al revés, cambió de rumbo, pasando de una amura a otra, de modo que el viento que antes venía por una banda viniera por la opuesta.

109 39 2 140

X. Cabo para tirar desde tierra de una embarcación y llevarla por la orilla.

148 105 47 37 133

SOLUCIONES

AL PUBLICADO EN EL NUMERO 117

«Al llegar a pleno Atlántico, de repente, unas terribles ráfagas de viento del Norte, seguidas de violentos zarandeos, sacuden de punta a punta la fragata, hacen crujir, gemir la embarcación, se esfuerzan por desbarolar los tres mástiles».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, debe leerse el nombre del autor y el título de la obra a la que pertenece el párrafo elegido, o sea: BENGUEREL-«ICARIA, ICARIA».)

AL PUBLICADO EN EL NUMERO 116

«Amanecía. Viento galeno. Lejano, a proa, cruzaba un mercante aún con las luces encendidas, sonámbulo de la mar. Estaba el cielo despejado, la mar serena».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir: I. ALDECOA-«GRAN SOL».)

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

ICEBERGS

A REMOLQUE

● «CAZADOS A LAZO»,
LOS TÉCNICOS DE
UN BUQUE NORUEGO
DE SONDEO LOS DES-
VIAN DE SU TRAYEC-
TORIA

A la izquierda,
dos técnicos
del "Havdrill"
recogen la boya
que señala
y retiene
el extremo
de la gruesa
cuerda
de remolque,
que ya rodea
al iceberg.
Abajo,
el remolcador
"Houdson
Service",
de potente
motor,
remolca
un hielo
flotante
de varios
millones
de toneladas
en el litoral
del Labrador.
Cuatro quintas
partes
del iceberg
están bajo
el agua.

LOS americanos, acostumbrados al popular deporte de rodeo con caballos, llamarían a esta nueva tarea **rodeo con icebergs**. El problema consiste en que ciertas plataformas marinas de perforación de pozos petrolíferos se ven amenazadas por los icebergs que descienden en dirección Norte-Sur hacia aguas templadas. La solución es echar un lazo al iceberg peligroso, y remolcarlo en dirección Este-Oeste lo suficiente para que pase a una distancia prudente de la plataforma de sondeo en su viaje hacia el Sur.

Los sondeos más amenazados son los del litoral de la península del Labrador (Canadá). A continuación describiremos la técnica utilizada por el buque de sondeo «Havdrill» (Noruega), la mejor desarrollada para impedir el accidente.

Los hielos flotantes e icebergs descienden al Sur a velocidades que oscilan entre 1/3 y 1/2 nudo; proceden de Groenlandia y se dirigen hacia la costa oriental del Canadá. Del iceberg las 4/5 partes quedan ocultas bajo el agua. La masa del iceberg varía mucho, pero no es raro encontrar icebergs de hasta 100 millones de toneladas. Pero aun a medio nudo su empuje es irresistible para un buque de sondeo, se rompe el tubo de perforación, y peligra incluso la flotabilidad del buque. Un peligro más es la inestabilidad del iceberg, que al perder un pedazo de hielo gira sobre sí mismo en movimiento pendular hasta recobrar la posición de equilibrio.

La plataforma de sondeo tiene en sus cercanías dos remolcadores de unas 1.000 TRB y 7.000 CV, unitarios. En el puente de la plataforma una pantalla de radar muestra los hielos flotantes en un radio de unas 24 millas. En un gran tablero, en que hay marcados círculos concéntricos a intervalos de una milla desde el buque, se van trazando las trayectorias de los hielos flotantes, y se sigue un sistema de alertas. El disco verde indica que no hay peligro. El disco amarillo se coloca cuando el iceberg se encuentra a cuatro millas del buque; esa distancia supone seis horas de tiempo disponible para actuar. El disco rojo supone hielo a una milla solamente, y se declara el estado de alerta. Para remolcar un iceberg que amenaza, el remolcador rodea el iceberg con una gruesa cuerda de terilene, mantenida a flote por medio de boyas, y sujeta a ambos cabos de las amarras. Se calcula el rumbo de remolcador de modo que varíe en 40 grados respecto de la dirección de la corriente que arrastra al iceberg, y después de una hora de remolcar, el iceberg, de varios millones de toneladas, comienza a desviarse de su rumbo propio; unas quince horas de trabajo del remolcador, y el buque de sondeo queda libre del iceberg. ■ Reportaje cedido por «Iberica».

Un iceberg antes de ser remolcado por el "Houdson Service" (derecha). La espuma blanca revela los trozos de hielo últimamente desprendidos, que han cambiado su línea de flotación. En la parte inferior central de la foto se observa parcialmente el chigre de remolque y las cuerdas a su derecha.