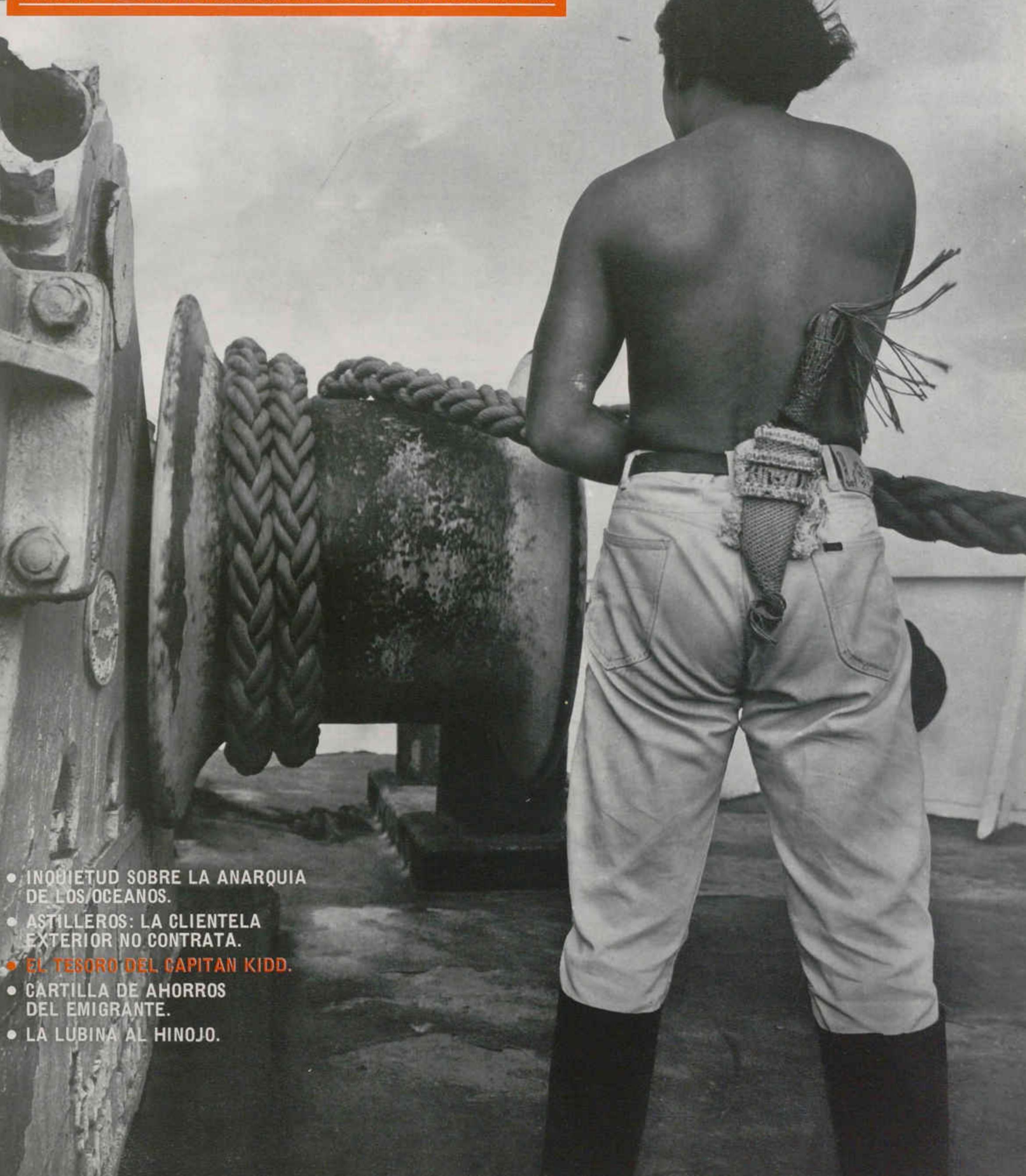


PERFILES
MARINOS

hoja del mar

NUMERO 119 •

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



- INQUIETUD SOBRE LA ANARQUÍA DE LOS OCEANOS.
- ASTILLEROS: LA CLIENTELA EXTERIOR NO CONTRATA.
- EL TESORO DEL CAPITÁN KIDD.
- CARTILLA DE AHORROS DEL EMIGRANTE.
- LA LUBINA AL HINOJO.

LA MAR Y SUS SELLOS

TANTO el Post Office de la Gran Bretaña como las administraciones postales de cualquier país o territorio y colonia de la comunidad británica son los centros de mayor producción de sellos en donde figuran buques, navegantes, instrumentos náuticos, faros, puertos, cartas marinas, flora y fauna marítima. Además, el rigor histórico es casi perfecto y solamente alguna vez se les escapa algún error.

El Post Office del Reino Unido en poco tiempo ha puesto en servicio dos series, y entre ellas contabilizamos cinco sellos de tema naval. En una de ellas, dedicada al Año del Patrimonio Arquitectónico Europeo, en el sello de 8 peniques figura el viejo real observatorio de Greenwich, realización de uno de los grandes arquitectos británicos: sir Christopher Wren. Da además la casualidad que este año dicho centro científico cumple 300 de existencia.

Luégo hay que mencionar una serie de 7, 8, 10 y 12 peniques, la cual lleva el título de «Primero, navegar». Figuran distintos tipos de balandros y yates, y sale esta emisión con ocasión del CC aniversario de la creación del Royal Thames Yacht Club, la cual se debió al interés del Rey Carlos II, persona muy aficionada al deporte de la vela. Como es costumbre, en el primer día de emisión se usó un matasellos especial con una rosa de los vientos.

Por su parte, la Alemania Federal está poniendo en servicio una nueva serie general, cuyos valores se ponen en venta a medida que se agotan los de la anterior. La misma lleva el nombre de Industria y Técnica, y se forma con los valores de 5, 10, 20, 30, 40, 50, 70, 80, 100, 120, 140, 160, 200 y 500 pfennig. Pues bien; en dos de estos efectos figuran, respectivamente, un faro y un buque en gradas; lleva este segundo el nombre de «Construcción naval».

Hungría es otro país más que dedica una serie al centenario del Premio Nobel doctor Schweitzer, la cual es de 0,40, 0,60, 0,80, 1,20, 2, 4 y 6 forint. De ellos interesa citar dos, pues en uno figura la llegada al hospital Lambaréne de un enfermo a bordo de una canoa, y en el otro, el doctor Schweitzer recibe un cargamento de medicinas en un barco.

También dedicado al doctor Schweitzer está un 50 céntimos hecho por Holanda, en cuyo dibujo figura en una embarcación que navega por un río africano, y además, este país, para conmemorar el centenario de la compañía marítima Zeeland, ha hecho un 35 céntimos, figurando en su dibujo, aunque sea en segundo plano, uno de los primeros buques de tal compañía, cuyo nombre, traducido al castellano, es el de ciudad de Middelburg. El completo nombre de esta naviera es el de Stoomvaart Maatschappij Zeeland, su primer servicio lo inició en julio de 1875, entre Flesinga y la Gran Bretaña.

En cuanto a la República de Malí y para el II centenario de la independencia de los Estados Unidos, han hecho un tríptico de 290, 300 y 700 francos nacionales, donde figuran combates terrestres y batallas navales, así como los retratos de Washington La Fayette y De Grasse.

Y Japón, por medio de dos 20 yens, nos muestra dos juncos chinos antiguos. Uno de ellos, del tiempo de la dinastía Tang, y el otro, de la dinastía Ming, con lo cual se demuestra la importancia que tenía la marina mercante china en siglos pasados.

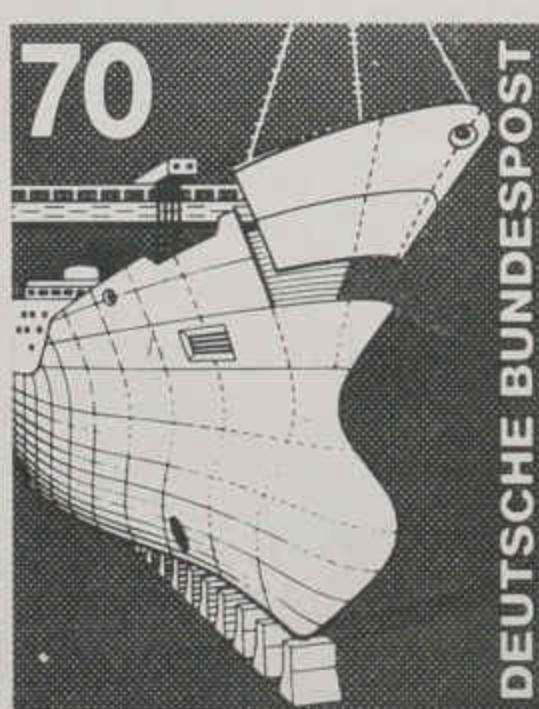
Finalmente, varias de las obras del pintor marinista, de nacionalidad de África del Sur, sirven para que este país, le dé dicar una serie de 5, 9, 15 y 30 céntimos.

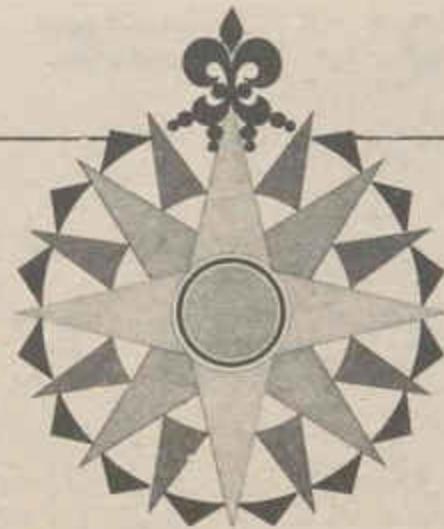
EXISTENCIAS DE SELLOS PARA COLECCIONISTAS

De conformidad con cuanto se exponía en la crónica precedente, se siguen ofreciendo existencias de series en estado nuevo, por si son de interés para nuestros lectores.

Figura, junto al nombre del país emisor, la numeración del catálogo Yvert (si en el mismo figura ya 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 mencionada, para mayor comodidad, puede solicitarlas al redactor de esta sección, avenida del Mediterráneo, 18, Madrid-30, remitiendo por giro postal la cantidad que sume lo solicitado, más 12 pesetas para gastos de envío, certificado.

EL GAMBIA.—Deportes (237-39), 66; Día de la República (240-42), 30; Fundación iglesia metodista (245-45, 28); Agricultura (279-81), 28; Agricultura (282-83), 22; Organización África Unida (284-86), 28; Radio Gambia (262-64), 29; Olimpiada Munich (265-67), 28; Fanales (271-72), 26; Campaña contra el Hambre (273-75), 28; Agricultura (276-78), 28; Cruz Roja (287-89), 30; UPU (Nov.), 20; Nuevo nombre capital, Banjul (290-92), 30; Albert Schweitzer (Nov.), 91; Año de la Población (Nov.), 46; X aniversario de la independencia (Nov.), 93; Conferencia de estudios (268-70), 20. **GILBERT Y ELLICE.**—Churchill (Nov.), 55; Organización Meteorológica Mundial (217-20, 116); Sociedad Misionera de Londres (161-64), 68; Navidad 74 (Nov.), 83; Navidad 73 (207-10), 106; Embarcaciones indígenas (217-20), 116; Centenario UPU (Nov.), 83; Cruz Roja (154-56), 56; Organización Mundial de la Salud (157-60), 60; Navidad 70 (165-67), 46; Boda princesa Ana (211-12), 40; Nueva Constitución (183-84), 14; Navidad 71 (185-87), 49; UNICEF (188-90), 44; Comisión del Pacífico Sur (191-93), 48. **HONG-KONG.**—Centenario UPU (Nov.), 45; Año de la Producción (250), 2; Año Lunar 74 (285-86), 22; Jubileo de diamante (253-55), 40; Festival de Hong-Kong 71 (256-58), 26; Boda princesa Ana (280-81), 30; Año Lunar 1973 (259-60), 24; Festival de Hong-Kong 73 (282-84), 24; Túnel bajo el puerto (261), 12; Año Lunar 73 (264-65), 20; Año Lunar 75 (Nov.), 24; Serie general (266-79), 480. **GUAYANA.**—Día de la República 73 (410-13), 42; Navidad 72 (406-09), 50; Pascua 73 (414-17), 40; Navidad 73 (428-31), 40; Cruz Roja (424-27), 40; Flores (376-85), 56; Flores (418-23), 280; Flor (418), 8; Flor (436), 3; Pascua 74 (437-40), 44; Día de la República 74 (432-35), 44; XXV aniversario ONU (357-60), 26; Día de la República (365-67), 28; Mahatma Gandhi (343-44), 12; Flor, sobrecargada (Nov.), 3; Centenario UPU (Nov.), 28; Día de la República 75 (Nov.), 66; Girl Guides (Nov.), 46; Scouts (338-42), 52; Día de la República (349-52), 26; Navidad 70 (361-64), 26; Año de las Relaciones Raciales (368-71), 26; Navidad 71 (386-89), 56; Día de la República 72 (390-93), 46; Youman Nabi (394-97), 56; Conferencia países no alineados (398-401), 50; Festival del Caribe (402-05), 50; Bosques (372-75), 48; Navidad 74 (Nov.), 58; Día de la República 75 (Nov.), 66. **KENYA-UGANDA-TANZANIA.**—Conferencia Scouts (248-51), 50; Conferencia del bienestar social (Nov.), 57; Reunión Ibero (252-55), 52; Interpol (256-59), 52; Interpol (268), 26; Reunión de países africanos (Nov.), 57; Aniversario revolución de Zanzíbar (264-67), 54; Viaje del Papa a Uganda (186-89), 70; Banco Africano para el Desarrollo (190-93), 70; Juegos Deportivos 70 (202-05), 66; XXV aniversario ONU (206-07), 66; Conversión al sistema métrico decimal (210-13), 66; X aniversario Independencia de Kenia (260-63), 54; Campaña ganadera (218-21), 66; Livingstone (222), 60; X aniversario Independencia Tanzania (223-26), 66; Feria de África (227-30), 66; Unicef (231-34), 62; Olimpiada de Munich (235-38), 60; V aniversario del Este africano (243), 52; X aniversario Independencia Uganda (239-42), 60; Edificaciones del Este africano (Nov.), 57; Año de la Población (Nov.). **LESOTHO.**—Mosheshoe I (182-83), 32; Mariposas (242-48), 120; Minería (218-21), 60; Navidad 72 (230-32), 44; Olimpiada de Munich (226-29), 60; Programa mundial de alimentación (234-37), 70; Conferencia de Kimberlite (249-52), 80; X aniversario de la Universidad (258-61), 80; Puentes (Nov.), 98; Juventud y desarrollo (253-57), 104; Centenario de Matseru (169-72), 60; Pájaros (Nov.), 112; Centenario UPU (Nov.), 61; XXV aniversario ONU (184-87), 56; CL aniversario de Thaba Bosu (Nov.), 49; Parque nacional de Sehlabathebe (Nov.), 86; **MALASIA.**—Copa del Mundo de Hockey (Nov.), 32; Obras públicas (Nov.), 23; Edificios (115-16), 14; Centenario Organización (Nov.), 39; Sultán (Nov.), 23; Sultán, segunda serie (Nov.), 23; Sultán de Perlis (79-81), 24; Festival (84-86), 30; Edificios (87-88), 32; Deportes (94-96), 34; Kuala Lumpur 72 (100-01), 24; Scouts (Nov.), 37; Edificios (117-18), 31. **MAURICIO.**—Paz y progreso (369-70), 15; Centenario UPU (Nov.), 19; Hospital (375-76), 14; Visita real (381-82), 4; Factoría azucarera (353-57), 72; Banco de Mauricio (389-91), 24; Ocam (392-93), 42; Piratas y corsarios (385-88), 58; Organización Meteorológica Mundial (394), 10; Lenin (362-63), 16; Pintura (Nov.), 68; Organización Mundial de la Salud (395), 14; Filliberto Commerson (397), 34. **MONTSERRAT.**—Potencial económico (216-19), 84; Artesanía indígena (Nov.), 48; Boda de la princesa Ana (Nov.), 50; Turismo (248-51), 45; Scouts femeninos (252-55), 44; Medalla militares (260-63), 88; Navidad 71 (264-67), 64; Pascua 72 (274-77), 60; Pájaro, final de serie 10 dólares (Nov.), 370; Pascua 73 (288-91), 121; Descubrimiento por Colón de la isla (292-95), 76; Bandas de música (302-05), 80; Centenario de la UPU (Nov.), 60; Navidad 73 (296-99), 73; Boda de la princesa Ana (Nov.), 50; Sello suelto (297), 13; Sello suelto (299), 34; Sello suelto (296), 8. ■ LUIS MARÍA LORENTE.





DEMONIOS ACUATICOS

C

OMO estamos en el mes de agosto, en días de vacación, yo me tomo unas horas de vagancia para contarles a ustedes de demonios acuáticos. Acaso alguno está bañándose cerca de donde yo lo hago, en las aguas de la ria viguesa, en cualquiera de las largas y finas playas de su orilla izquierda. Como saben —lo han contado Patai y Graves en su libro "Mitos de los hebreos", tan curioso—, los talmudistas y cabalistas sostienen que los luciferinos no pueden meterse en el agua, y por dos razones: a) porque se denunciarían a las gentes que los vieran sumergirse, ya que producirían el mismo humo y el mismo chirrido que hace, al entrar en el agua, el hierro al rojo vivo en la fragua del herrero; b) porque entrando el demonio en el agua, provoca tempestades en las que él mismo perece. No obstante, la tradición europea —Horst con su "Demonomagia" al canto—, cree que el demonio puede bañarse en el mar y en los ríos, y si bien cuando viaja en barco, éste padece una mala travesía, ya tempestades, ya calmas chichas, la nave llega a su destino. Se sabe que varios demonios han utilizado la nave del Holandés Errante para trasladarse de Europa a América, o viceversa, o viajar por el Mediterráneo. En un proceso de la Inquisición, en la Lima del siglo XVII, un demonio apareció instalado cómodamente, con todos los servicios a su disposición, en el cuerpo de un comerciante, natural de Badajoz —que no todos los extremeños de Indias iban a ser conquistadores, centauros o casi dioses—. No había quien echase del cuerpo del extremeño el diablo aquél, quien dijo llamarse Tuno, y el infernal discutía con los inquisidores, los cuales le preguntaron cómo había llegado al Perú y de dónde. Dijo Tuno que en nave procedente de Sevilla, aunque él desde hacía siglos vivía en Toledo, "cabe las timerías", y que gracias a él, pese a las tempestades, la flota del año de su viaje había llegado sin novedad. Y para probar lo del viaje en nave, Tuno dijo a los inquisidores "cuarenta y dos términos de marinería, velas y maniobras, y algunos obscenos". Se asegura que en el XVIII, estando él que luego sería famoso violinista Paganini condenado a servir un remo en las galeras de Génova, tenía como compañero diestro de banco un demonio, al que vendió su alma por la libertad y el arte de tocar el violín. El demonio habría ido a galeras por hacerse con aquella alma sombría y misteriosa de Paganini, de la que nos cuenta Heine, que le escuchó tocar, en las "Noches florentinas"... Por de pronto, pues, ya tenemos un demonio que sabía remar.

El cardenal Hiller —hombre muy puntual en sus relatos: en Escocia vio una sirena, recogida en casa rica, domiciliada en una bañera, y que sabía calcetar—, y que escribió una "Historia de Inglaterra", asegura que los demonios que pasaron a la Gran Bretaña fueron nada menos que setecientos setenta y siete, y lo hicieron a nado, al mismo tiempo que el Judío Errante, el cual iba de pie sobre las olas como si caminase por un prado. Esta noticia de Hiller plantea problemas: o todos los demonios saben nadar y pasaron a Gran Bre-

taña los que quisieron, o fueron escogidos entre los demonios setecientos setenta y siete que sabían nadar y eran capaces de hacer la travesía del Canal. Sería interesante saber el tiempo que los demonios nadadores tardaron en atravesar el Canal, y, si su record ha sido o no batido por los que en nuestros tiempos se dedican a hacer la travesía a nado. Podían haber ido en vuelo a Inglaterra, pero Hiller es formal: fueron a nado. Iten más: de esa travesía a nado les ha quedado, a los demonios que trabajan en Inglaterra, un lunar escamoso en la nalga derecha.

Se saben todas las preocupaciones de los europeos medievales al construir un puente. Un puente, y esto lo sabían los griegos, violaba el orden natural, pues unía las dos orillas de un río, que por algo estaban separadas. El río había que cruzarlo, pues, por un vado o en barca. Los persas fueron derrotados por los atenienses en tierra y en mar, en Maratón y Salamina con la ayuda de los dioses, furiosos contra el miedo porque habían hecho un puente de barcas para que su ejército pudiese pasar el Bósforo. En otros lugares, un puente, como entre etruscos, era una cosa sagrada, y el "pontífex", el hacedor de puentes, altísimo magistrado. El Papa de Roma ha heredado de la religión antigua su título de Sumo Pontífice, de máximo hacedor de puentes. En la Edad Media se sacrificaron, en algún lugar de Europa, humanos para enterrar las víctimas bajo los pilares de los puentes. Y de algunos puentes se dice todavía que fueron construidos por el demonio —a veces en una noche—. Pero también hay la versión contraria, la que hace que el demonio impida la construcción de puentes, buscando que la gente siga pasando los ríos en barca, o, por pasos de piedra en un vado. El demonio hace resbalar al que cruza, lo sujetado en el agua amenazándolo con ahogarlo, y por salvarlo le pide el alma. Hay demonios especialistas, y algunos hicieron famoso en la alta Edad Media a Francfort, ciudad cuyo nombre significa Vado de los Francos. Y también hay demonios que no pueden pasar un río por un puente. En la Inquisición renana se supo que un diablo no era culpable de un crimen cometido en el medio de un puente, «porque es de saber común que el demonio no puede atravesar el río por un puente». En este caso, o natación o vado. Y por si el demonio en el vado acechaba al cristiano, allí estaba Cristobalón, transportista.

En fin, hay demonios que no le tienen miedo al agua, atraviesan el canal y los ríos. Habrá muchos que aprovechan el verano para ir a las playas y a las piscinas. Los más elegantes irán a Saint-Tropez, y aún habrá los que anden a escandinavas por las playas de la Costa Brava o de las Canarias. Y alguno se habrá acercado a Galicia, y nadará en la misma onda en que yo lo hago, «ondas do mar de Vigo», caricias de amor en la Edad Media cuando trovaba Martín Codax, un poeta que parece que sabía nadar ■

ACERCA DE LA ASAMBLEA DE CARIÑO, DONDE SE PLANTEO EL PROBLEMA DE LA DESTRUCCIÓN DE LOS APAREJOS

EN DEFENSA DE LOS BOUS GUIPUZCOANOS

Señor director:

Ante todo voy a identificarme. Naci en Cádiz, por circunstancias, de padres gallegos y residi en Galicia desde los dos hasta los diecisiete años. Desde los doce estuve embarcado, dedicando mis actividades a toda clase de pesca de bajura: palangre, cerco, anzuelo, mediomundo, xeito, trasmallo, etcétera. Poseo el título de patrón de pesca de gran altura y llevo navegando dieciséis años al mando de barcos de arrastre: pareja, baca y bou. En este último tipo de barcos llevo once años como técnico de pesca. Esta exposición pretende demostrar que no desconozco la manera en que trabajan las artes de bajura y conozco el trabajo que realizan los barcos de arrastre. Escribo esta carta en relación con la Asamblea de Pescadores de Cariño, de la cual publicó una información «Hoja del Mar», en su número de junio, página 17.

Refiriéndome a las manifestaciones del patrón mayor de la Cofradía, e imaginándome será hombre de mar, me sorprende no comentara ante las autoridades que presidieron el acto y ante la propia Asamblea que la fuerza de la corriente que existe en esa zona ejerce influencia sobre las artes largadas a un rumbo determinado, haciendo que, al poco tiempo, cambien de posición. Nunca quedaron sus artes aparejadas con otras o montadas por encima de ellas, aun largadas a suficiente distancia unas de otras? Cuántas veces largan sus artes a su antojo, al no haber ningún arrastrero a la vista, sin sopesar el trastorno que este proceder pueda causar si alguno de ellos se presenta escudándose, llegado el caso, en que la corriente les puso en esa posición?

El bou arría el cable de acuerdo con el fondo en que va a trabajar y procura, por todos los medios, no variarlo, corriendo la isobática. Normalmente le es imposible llevar un rumbo fijo, aunque algunas veces pueda hacerlo. Trabajando por el cantil, tiene que seguir indefectiblemente la isobática, dando por obligación las guñadas que ésta pida.

Sin tener lo expuesto en cuenta, los vaporcitos de bajura tienen, la mayoría de las veces, por poner un ejemplo, una boya en 90 brazas y la otra en 150. Es decir, al través de la playa o fondo en que trabaja el bou, en vez de a lo largo, que es lo reglamentado y con lo que no causarían ninguna extorsión.

Con esto no quiero decir que no realicen sus faenas con la mejor voluntad del mundo de hacerlo bien, pero la realidad es que las artes vienen a quedar mal situadas y, comprobado esto, los propios vaporcitos que las han extendido y que las están vigilando, al comprobar que su situación no es la correcta obstruyendo la labor del posible arrastrero, está en la obligación de rectificar esta incorrección.

Es de lamentar la pérdida que puedan sufrir en sus artes los vaporcitos de bajura; pero una falsa maniobra, por evitarles perjuicios, puede costar al bou, que ninguna responsabilidad tiene en el evento, de 250 a 400.000 pesetas.

Conociendo todos estos detalles, es lamentable no

los expusiera en la Asamblea, con lo que el procurador en Cortes señor Fernández Calviño hubiera tenido una impresión veraz del problema que se suscita con los bous franceses, al que empiezan a sumarse los españoles, y procurar buscar la solución adecuada.

Extrafan sobremanera las expresiones de «vandalismo» y «pillaje» a los hechos denunciados por una de las partes sin pedir explicaciones o escuchar, por lo menos, las alegaciones de la parte denunciada. El que suscribe, hablando en nombre de sus compañeros de cargo a bordo de los bous, opina no creen merecen tales calificativos. Si nos paramos a pensar la longitud que tiene una volanta o un palangre y el número de éstos que extienden cada vaporcito, se habría dado cuenta de la extensión que ocupan y lo que interfieren, caso de estar mal colocados.

Sabe el señor García Ramos que tanto los patrones de los vaporcitos como de los bous, por nuestra experiencia y los medios técnicos de que disponemos, conocemos casi exactamente la zona, por desgracia reducida, en la que se encuentra la masa de pescado. Y en esa zona tan reducida, donde han de coincidir las artes de vaporcitos y arrastreros, ¿se puede concebir que aquellos larguen sus aparejos a su libre albedrio y capricho? Por dónde va a pasar el bou en su arrastre sin tropezar si no están largados volantes y palangres a lo largo en lugar de cruzando la playa o recorrido? Las aguas en que se pesca son internacionales y, por tanto, tienen derecho unos y otros a desarrollar sus actividades, y todos, la obligación de acatar lo reglamentado internacionalmente.

Continuando con los desenfadados calificativos aparcidos en la información que publicó «Hoja del Mar», en la que alguno de los entrevistados manifiesta que «el bou ATACA», pregunto yo: ¿Quién ataca a quién? Dejo a criterio del lector la contestación sin dejar de reconocer que pudiera haber alguna excepción que confirmara la regla.

También se achacan los incidentes a la falta de mentalización. Y pregunto yo: ¿De quién o de qué sector?

En Pasajes tienen base 70 bous. El 90 por 100 de ellos está mandado por técnicos de pesca gallegos o hijos de gallegos, por lo que, cuando vemos a un vaporcito trabajando, imaginamos en él a nuestro propio padre, hermano, familiares o amigos. Además, todos nosotros tenemos a gala haber comenzado en bajura y, por ello, presumimos de conocer sus problemas.

Como anécdota, recuerdo que en mis años de aprendizaje y dedicándonos a la merluza, al SW de Finisterre, botes de Agüiño, Muros, Louro, Finisterre y Puerto del Son —estoy hablando de los años 1950-51—, había un bou de La Coruña denominado «Tiburón», si mal no recuerdo, que recorría esos mismos parajes sin que, ni en una sola ocasión, surgiera un incidente, ya que cada cual respetaba la zona de trabajo del otro. Y recordando, como digo, aquello, puedo asegurar que si nuestros botes hubieran largado palangres y volantes por donde el bou solía trabajar, a éste no le hubiera quedado otra solución que optar por dejar de pescar o llevarse por delante lo que cogiera.

Reconociendo los intereses en juego de las tripulaciones de los vaporcitos, no son menores los de las veinte familias que dependen de los ingresos de los tripulantes y personal de tierra de un bou cuyo armador expone la no despreciable cifra de alrededor de sesenta millones de pesetas.

Se dijo también en la Asamblea que se establecía contacto con la Cofradía de Pasajes. Aun desconociendo el tema sobre el que iban a versar las conversaciones, aconsejaría las estudiaran con detenimiento, por cuanto tanto la de Pasajes como las demás Cofradías de Guipúzcoa, tienen marcadas cuatro zonas de ocho a doce millas, otras cuatro zonas de quince a veinte millas y tres correspondientes a las veinticinco, veintiocho y treinta millas. Excuso describir la reacción de los pescadores guipuzcoanos cuando el año 72 se le ocurrió largar a un vaporcito de palangres y volantes por esas zonas. Ni a ese, ni a ningún otro se le ha pasado por la imaginación repetir la experiencia. Y, sin embargo, los bous, tanto de Pasajes como vizcaínos, santanderinos o franceses, faenan por ellas con relativa frecuencia sin que haya surgido jamás incidente alguno.



MODELISTA NAVAL

Señor director:

Soy aficionado al modelismo naval, hasta el punto de que mis ratos libres los dedico a la construcción de pequeños barcos. Le envío la fotografía de uno de mis modelos, por si considerara interesante publicarla en «Hoja del Mar». Esperando ser complacido, le saluda atentamente Francisco Beltrán Mazo (Punta Umbria).

Es un espectáculo digno de verse y admirable el comportamiento de estos pescadores guipuzcoanos que, del amanecer al ocaso, con la mano en la borda de sus embarcaciones, aguardan pacientemente que vayan picando los peces, su vaporcito aproado al viento y a la mar, a un palmo de distancia uno de otro. Más que una tradición, es una organización de tal envergadura que, sacando holgadamente adelante a sus familias con su correcto trabajo, dejan a los demás trabajar también siempre que sea correctamente.

Sólo de pasada quiero referirme a la zona llamada «Los Barrancos», situada de 80 a 120 millas de Pasajes, en la que varios vaporcitos de la matrícula de El Ferrol se extralimitan en su forma de trabajo, provocando continuamente incidentes. Sugiero también den un repaso al artículo 19 del capítulo IV de las Disposiciones sobre la Pesca Marítima.

A mayor abundamiento hago referencia a un artículo aparecido en el número de noviembre de la revista «España Pesquera», refiriéndose al Protocolo de Fuenterrabía, reunión celebrada en París el 15-XI-74, y que transcribo literalmente:

«Punto 4.—... Por lo que afecta a la dimensión de las mallas de las volantes ("filets maillants"), utilizadas por los pescadores españoles en la costa francesa, en particular en las proximidades de la isla de Yeu, el representante de la Dirección General de Pesca hace saber:

a) Que su Dirección ha tomado la decisión de prohibir la renovación y utilización de pescar a "la volanta" y que las unidades que abandonen esta actividad no serán reemplazadas.

b) Que va a consultar a su Dirección sobre la eventualidad (solicitada por la delegación francesa) de que los pescadores españoles a la "volanta", trabajando cerca de las costas francesas, utilicen mallas de 65 mm. al cuadrado. La decisión será comunicada a la delegación francesa en la reunión de septiembre del 75».

Sin comentarios, pues lo considero definitivo.

Las presentes líneas han sido redactadas sin ánimo de polemizar, esperando sirvan de aclaración sobre la manera de actuar de los mandos de los bous y con el mejor deseo de que sirvan para limar asperezas y encauzar las actuaciones de cuantos faenamos en este difícil oficio, para que, procurando comportarnos todos correctamente con los demás, exista una verdadera convivencia en la realidad y que la camaradería marinera no sea un tópico demasiado aireado en las revistas, pero poco corriente en la vida real. ■ **SEAFIN VENTOSO MANEIRO**, técnico de pesca del «Cruz Cuarto» (Pasajes de San Pedro).

TALLERES TAHER, S. A.

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



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

VALENCIA (Grao)





Por
NESTOR
LUJAN



LA LUBINA AL HINOJO

E

S un plato provenzal que ha adquirido carta de naturaleza en España de dos años acá. El «loup de mer» centra la clásica cocina de pescado del Mediterráneo. Es lubina en castellano, el «llobarro» catalán, el «branzino» italiano. En francés, en el Atlántico, se le llama «bar». Este pez pertenece a la familia de los serránidos, que son propios de mares cálidos y templados. La lubina es un animal voraz, muy ávido, astuto, igual que su casi homónimo terrestre.

La palabra hinojo viene de «feniculum», que en latín tardío era diminutivo de «fenum», heno. La i de hinojo se explica por la atracción y la confusión que se produjo entre esta palabra y la medieval hinojo, rodilla, que procedía del latín vulgar «genunculum», rodilla también. Esta confusión hizo que se perdiera uno de los dos valores sinónimos y fue el que significa rodilla. (Queda, sin embargo, alguna expresión: la más típica es postrarse de hinojos.)

Nuestro país está actualmente invadido por esta umbífera, cuyo nombre científico es *Foeniculum Vulgare*. Toda la antigüedad la conoció y es planta de sólido prestigio curativo. Los indios, los chinos y otros pueblos antiguos la tenían por muy seguro antídoto contra la mordedura de las serpientes. Plinio, que se lo creyó —creía cuanto le decían—, añadía que era ideal para prevenir la ceguera (Plinio no suele quedar jamás rezagado en el disparar). La escuela de Salermo la clasificaba entre las plantas carminativas y la sabiduría popular la tenía por diurética, con lo que ambos frentes quedaban cubiertos. Cuando en el siglo XVII se llegó a la obsesión de adelgazar —estas modas no son jamás inventos modernos— se tuvo al hinojo por idónea panacea. El inglés William Coles, en su «Adam in Eden» (1957), escribió: «Los granos, las raíces y las hojas de nuestro hinojo de los jardines son muy utilizados en las bebidas y en los caldos por quienes no desean engordar, pues disminuyen su pesadez y los convierte en más magros y esbeltos». Y no podía faltar la última y acreditada virtud del hinojo; la copiaremos en el original francés y en versos de P. Lieutaghi de su curiosa obra «Les Bonnes Herbes»:

*La graine de fenouil dans le vin détrempée
Ranime, excite une âme à l'amour occupée;
Du vieillard rejeuni fait réveiller l'ardeur,
Du foie et du poumon disipe la douleur...*

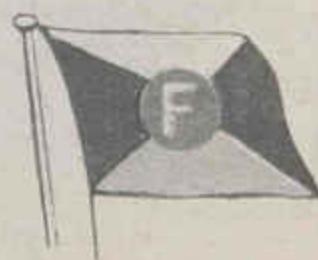
En el orden mágico el hinojo tuvo cualidades antidiabólicas muy reconocidas en la época. Se ponían ramas de hinojo tras las puertas de las casas para preservar a sus habitantes de los malos espíritus que siempre oían rondar, y al ir a dormir se taponaba el ojo de la cerradura con granos de hinojo para poder dormir sin que atosigaran los fantasmas. En los establos, los orines de las vacas unidos a una cocción de hinojo las preservaban contra el mal de ojo de la leche.

De muy antiguo se une en la cocina el pescado con el hinojo. Y no sólo en las riberas luminosas del Mediterráneo: Falstaff, el gordo, jovial, glotonísimo shakespeariano, cita el congrio al hinojo. Y el naturalista del siglo XVII Nicolás Culpeper, que era boticario y seguía las teorías de Paracelso, escribió muy convencido: «Es bueno cocer el pescado con hinojo; éste absorbe el humor flemático que el pescado contiene en abundancia y que incomoda al cuerpo. Sin embargo, quienes lo hacen no saben por qué lo hacen...». Y luego el buen Culpeper, que acabó oficiando de médico-astrólogo, añade: «La causa de tal virtud es que esta hierba es de Mercurio, bajo el signo de la Virgen, y por esta razón tiene tan grande antipatía a los Pescis...». Después de tan sabia y elocuente explicación damos por enterados.

Hay dos variedades de hinojo utilizados en la cocina. El llamado enano de Florencia, el célebre «finocchio» —que se usa en Italia para nombrar a los invertidos, pues es planta hembra—, y el vulgar o acre, que es el que nos ocupa. Del italiano —el «finocchio»— se comen adezados de muy diversos modos los peciolos, que han sido impropiamente llamados bulbos. El silvestre, el nuestro, perfuma, libre y amoroso, la cocina, donde ocupa un lugar preeminente entre las hierbas aromáticas.

El hinojo en Provenza es más suave que el de nuestros bravios caminos, y todo en él resulta aprovechable: los granos, los tallos, las flores, su misma raíz. Sirve, en Provenza, para sazonar las aceitunas, los quesos, la inefable «choucoute», las carnes blancas, la pastelería, las ensaladas... Pero sobre todo el pescado y la gran sopa mediterránea que es la «bouillabaisse». Y esta lubina, cuya forma perfecta es muy sencilla: «Se limpia, se vacía y se trazan unas incisiones poco profundas en los flancos y se colocan en ellas unas briznas de hinojo. Se sala y se pimenta. Se asa sobre un fuego de brasas al que se añaden ramas de hinojo. El tiempo de cocción dependerá del tamaño del pescado. Finalmente se cubre con varias ramas de hinojo y se flamea». Yo recomendaría flamearlo con un «marc» de Châteauneuf du Pape, pero aún les recomendaría más que me avisaran ustedes si lo encuentran...

En Provenza, el Cassis-sur-Mer es el gran vino también de la «bouillabaisse». El vino de Cassis había sido un gran vino blanco dulce. El poeta Mistral, en su «Calendal», lo alaba, almibarado, en boca de su héroe. Pero los años de la fermentida filoxera acabaron con aquellas ilustrísimas cepas, y cuando volvieron a replantar las viñas salió un vino seco, luminoso, muy amable, que liga perfectamente con los platos de pescado e incluso con algunas carnes blancas. Nuestros blancos secos, ya sean riojanos, catalanes, gallegos o castellanos, van adecuados a la carne firme y blanquísima de la lubina, al perfume del hinojo, a la fresca y directa seducción de este plato mediterráneo, sencillo y refinadísimo. ■



FRUCASA

CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES
ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o
Apartado 327
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65
Telegramas: FRUCASA
Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA
Apartado 2053
Teléfonos 26 31 78-26 31 82-26 31 86
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.^o C

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

MADRID-16

CALVO SOTELO, I

Teléfono 81 07 16
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)

CONSEJO DE MINISTROS DEL 22 DE AGOSTO

NECESIDAD DE CONFIGURAR UNA POLITICA PESQUERA

- SE VA A FORMAR UNA COMISION MINISTERIAL QUE ESTUDIARA LOS PROBLEMAS Y ASPIRACIONES DEL SECTOR.

MADRID.—El Consejo de Ministros de 22 de agosto, ha sido informado por el titular de Comercio sobre los problemas de la pesca y, además de prorrogar hasta el 10 de octubre las actuales subvenciones del gas-oil para barcos, ha considerado la necesidad de configurar en próximas reuniones una política pesquera que saque al sector de la crisis en que se encuentra.

En este sentido, en círculos pesqueros se espera que de acuerdo con un informe elevado al ministro de Comercio por el Sindicato Nacional de la Pesca y por la Comisión comercial pesquera, en la primera y segunda semana de septiembre comiencen los contactos para la formación de una Comisión interministerial que estudie los problemas y las aspiraciones del sector.

Esta Comisión estaría integrada en principio por representantes de los Ministerios de Relaciones Sindicales, Industria, Comercio y Asuntos Exteriores (para los asuntos relacionados con aguas jurisdiccionales). Se estudiaría al respecto la conveniencia de que adquiera carácter permanente mediante su creación por una disposición reflejada en el «Boletín Oficial del Estado», o que desapareciera una vez resueltos los principales problemas, objeto del citado informe.

CUESTIONES MAS URGENTES

Preguntado sobre las aspiraciones del sector en orden a la solución de sus problemas, el titular del Sindicato Nacional de Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus, ha declarado que las más urgentes son:

— Subvenciones para que el gas-oil vuelva a los precios de marzo pasado (2,85 pesetas litro para todas las actividades), pues la prórroga se refiere a 3,85 pesetas para la pesca de bajura y 5,50 para grandes barcos (bacalao y congelado).

— Creación del FORPPA pesquero para que se establezcan precios de garantía en todos los sectores de pesca y especies. Por ejemplo, para el bonito se piden unas 70 pesetas, frente a las 52 y 54 pagadas en lonja; para la anchoa, 42 pesetas, frente a la media

● SUBVENCIONES AL GAS-OIL, F.O.R.P.P.A. PESQUERO, HARINAS DE PESCADO COMPETITIVAS EN PRECIOS, CREDITOS Y SUBVENCIONES A LA FLOTA BACALADERA Y PRECIOS DEL CONGELADO, CUESTIONES MAS URGENTES A JUICIO DEL PRESIDENTE DEL SINDICATO NACIONAL.

de 32 en lonja, y para la sardina, según regiones, en unas 15 pesetas.

— Harinas de pescado, medidas para competir con las importaciones, especialmente peruanas, por las que se paga precio inferior a las 4 pesetas kilo que consigue actualmente el pescador español.

— Bacalao: 500 millones de pesetas en subvenciones y por lo menos otros 100 en créditos de campaña, además de primas para poder liberar los «stocks» con exportaciones que hagan frente a las importaciones.

— Congelados: libertad de precios y elevación de los márgenes comerciales.

POSIBLE RECUPERACION DEL MERCADO DE FLETES

MADRID.—El interés de los armadores se centra, a días vistos del último mes del verano, en las posibilidades de recuperación que puede ofrecer el próximo otoño-invierno, según informa Marítima Internacional, S. A.

En la última semana ha comenzado a desencadenarse una «guerra de nervios», cuando se ha conocido que una determinada «agencia» está tomando tonelaje en «Times Charter» y cierto país trata de adquirir tonelaje de segunda mano para cubrir, en ambos casos, buena parte de las necesidades de fletamiento de los granos destinados a Rusia, mientras, por otro lado,

parecen existir fuertes discrepancias sobre los fletes que los compradores deberían pagar a los buques de bandera norteamericana.

El panorama comentado se ha añadido al posible boicot de los estibadores para el embarque de los granos, si el Gobierno de los Estados Unidos no da determinadas seguridades sobre la protección de los buques propios, del consumo interior y de ciertos beneficios para la propia asociación de estibadores.

En cuanto al tráfico de carga seca y de «tanques», no se han registrado variaciones notables durante la semana.

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 Eguizábal 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 Campana. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Miguez. Düsseldorf: Ángel 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 Ángel Sánchez Harguindegay.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

Secretarias de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harguindegay.

Director:

Joaquín Vidal

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

EL MAR, NUEVA FRONTERA

En los fondos de los océanos tiene el hombre su gran aventura. Son las tres cuartas partes del planeta, que en buena parte permanecen vírgenes; es la esperanza para el futuro, cargado de malos presagios. Por ello, es indispensable que los Gobiernos encuentren una fórmula aceptable para todos en lo concerniente a la exploración y explotación de unos recursos que constituyen un reto a la capacidad y a la inteligencia.

El mar ha pasado a ser pieza esencial en la política de los hombres. Hasta hace cincuenta años era la tierra la que atraía apetencias, y las naciones se desangraban por ampliar fronteras y lograr territorios en cualquier continente. Pero las colonias se fueron emancipando y las fronteras —muchas de ellas trazadas caprichosamente— se consolidaron. Y cuando se cerraron los horizontes terrestres, los países empezaron a mirar a la mar inmensa y se inició la disputa de sus aguas y de sus fondos.

"Un elemento crucial —ha señalado Kurt Waldheim— ha sido el progreso muy rápido de la tecnología y la demanda, cada vez mayor de recursos. De ello se derivó la nueva capacidad para explotar minerales en los fondos oceánicos, acontecimiento que no fue previsto en 1958 y que condujo al rápido adelanto de las prospecciones hechas en profundidades, cada vez mayores, en busca de hidrocarburos submarinos".

Fue el Presidente norteamericano Harry S. Truman el que, en 1945, expresó públicamente la decisión de poner bajo jurisdicción nacional todos los recursos del subsuelo de la plataforma continental que rodea al país. Después, las Naciones Unidas se preocupó del tema centrándose más en la riqueza pesquera y en los límites de aguas jurisdiccionales. Pero, en las conferencias realizadas,

★ **QUI NO DEBE ESTAR A MERCEDE DE LA TECNOLOGIA DE LOS "GRANDES".**

las posiciones no se han acercado. Para las grandes potencias, el mar es patrimonio de la Humanidad, y por ello es necesaria la máxima libertad no sólo de navegación —por los estrechos—, sino también en zonas de pesca y en la búsqueda de recursos de cualquier índole; para las naciones subdesarrolladas, las reservas de los océanos no pueden ser patrimonio del más fuerte. "El mar —ha declarado el Presidente venezolano Carlos Andrés Pérez— ha de servir a una política humanizada, de distribución de bienes y de los recursos naturales para todos los hombres, y no a una mezquina acumulación individualista de naciones, de regímenes, de consorcios, o dueños de tecnología".

En esta disputa, difícil de solucionar por el momento, aunque existan programas conjuntos para investigar y explotar fondos marinos, España se mantiene fiel a la resolución de la XXV Asamblea General de las Naciones Unidas, que considera fondos marinos a los que están fuera de las jurisdicciones nacionales, y que estos fondos son patrimonio de la Humanidad. Pero estima, como la mayoría de los países, que la explotación de los recursos existentes en esos fondos no debe ser exclusiva de las grandes potencias que cuentan con tecnología y recursos financieros para afrontar la empresa. España propugna la creación de un organismo democrático de control, una ONU del mar, que margine los vetos y favorezca a todos por igual. Y las bases ya han sido puestas. ■ JORGE PEREZ GUERRA.

PESE A LAS DIFICULTADES**CONTINUAMOS SIENDO POTENCIA PESQUERA**

MADRID.—A pesar de las dificultades con que tropieza la actividad pesquera en el campo mundial en los últimos tiempos, debidas al establecimiento de cupos, ampliación de las aguas territoriales y agotamiento de caladeros, nuestro país continuó siendo una potencia pesquera, con una flota que al finalizar el pasado año totalizaba 16.749 unidades, con 744.713 toneladas de registro bruto, correspondiendo los mayores desplazamientos a los arrastreros normales y a los arrastreros congeladores, a los que han de agregarse los de cerco congeladores, que hacen de esta flota congeladora la tercera en el concierto mundial, además de ser una de las más modernas del mundo.

Por lo que se refiere a la actividad pesquera referente al pasado ejercicio, se debe señalar —utilizando datos del Banco Exterior de España— que los desem-

que 43.000 correspondían al pulpo congelado, más de 20.000 toneladas al calamar congelado y el resto a otros peces congelados.

A pesar de que los desembarcos en el pasado año fueron inferiores a los de 1973, si se consideran conjuntamente los desembarcos y los transbordos, los resultados son muy similares para ambos años.

El comercio exterior de los productos pesqueros españoles alcanzó un volumen, en el año pasado, de 141.966 toneladas —superior a 1973— y un contravalor que sobrepasa los 8.126 millones de pesetas. Por lo que respecta al primer semestre del año en curso, las ventas al exterior en su conjunto han alcanzado un valor que supera los 3.360 millones de pesetas, debiéndose especialmente estas cifras a las exportaciones de congelados y cefalópodos. ■ LOGOS.

★ **NUESTRA Flota Totaliza 16.749 Unidades, y la CONGELADORA, UNA DE LAS MAS MODERNAS, ES LA TERCERA EN EL CONCIERTO MUNDIAL (SEGUN DATOS DEL BANCO DE ESPAÑA).**

barcos alcanzaron la cifra de 1.178.000 toneladas, a las que deberán agregarse 90.000 toneladas de transbordos, de las

CARTERA DE PEDIDOS

LA CLIENTELA EXTERIOR NO CONTRATA

La clientela exterior de nuestros astilleros se resiste a contratar. La crisis en el transporte marítimo se prolonga y los navieros no encuentran indicios de una mejora que los anime a renovar y ampliar sus flotas. Durante el primer trimestre del año en curso, España entregó a armadores extranjeros —de Grecia, Corea del Sur, Cuba, Liberia, Panamá, Gran Bretaña, India, Finlandia, Islandia y Kuwait— 18 unidades con un total de 520.498 toneladas de registro bruto. Mientras, en igual período, la contratación nueva sólo alcanzó a seis unidades con 143.230 toneladas de registro bruto; concretamente a un petrolero para Liberia, dos cargueros para Finlandia y tres pesqueros para la compañía mixta hispano-marroquí Maropêche.

Tampoco mejora el panorama en la demanda interior. Los navieros españoles acusan la caída de los fletes y esperan que la Administración ponga en marcha un Plan Naval con alicientes. En el período enero-junio, los nuevos encargos sólo totalizaron 36 navios —13 de ellos pesqueros—, con 36.880 toneladas de registro bruto, lo que significa que la contratación —interior y exterior— de un semestre sólo viene a representar el trabajo de seis semanas, a juzgar por la capacidad de los astilleros.

CARTERA DE PEDIDOS PARA LA EXPORTACION (Al 1 de julio de 1975)

País	Unidades	T. R. B.
Liberia	14	738.660
Finlandia	23	331.592
Gran Bretaña	2	152.664
Panamá	6	149.480
Venezuela	1	134.000
Argentina	10	124.500
India	4	79.850
Cuba	24	59.100
Francia	5	56.100
Dubai	2	25.200
Kuwait	1	6.172
Irak	7	4.868
Noruega	2	1.000
Ecuador	1	934
Marruecos	3	600
Estados Unidos	3	420
Totales	108	1.865.200

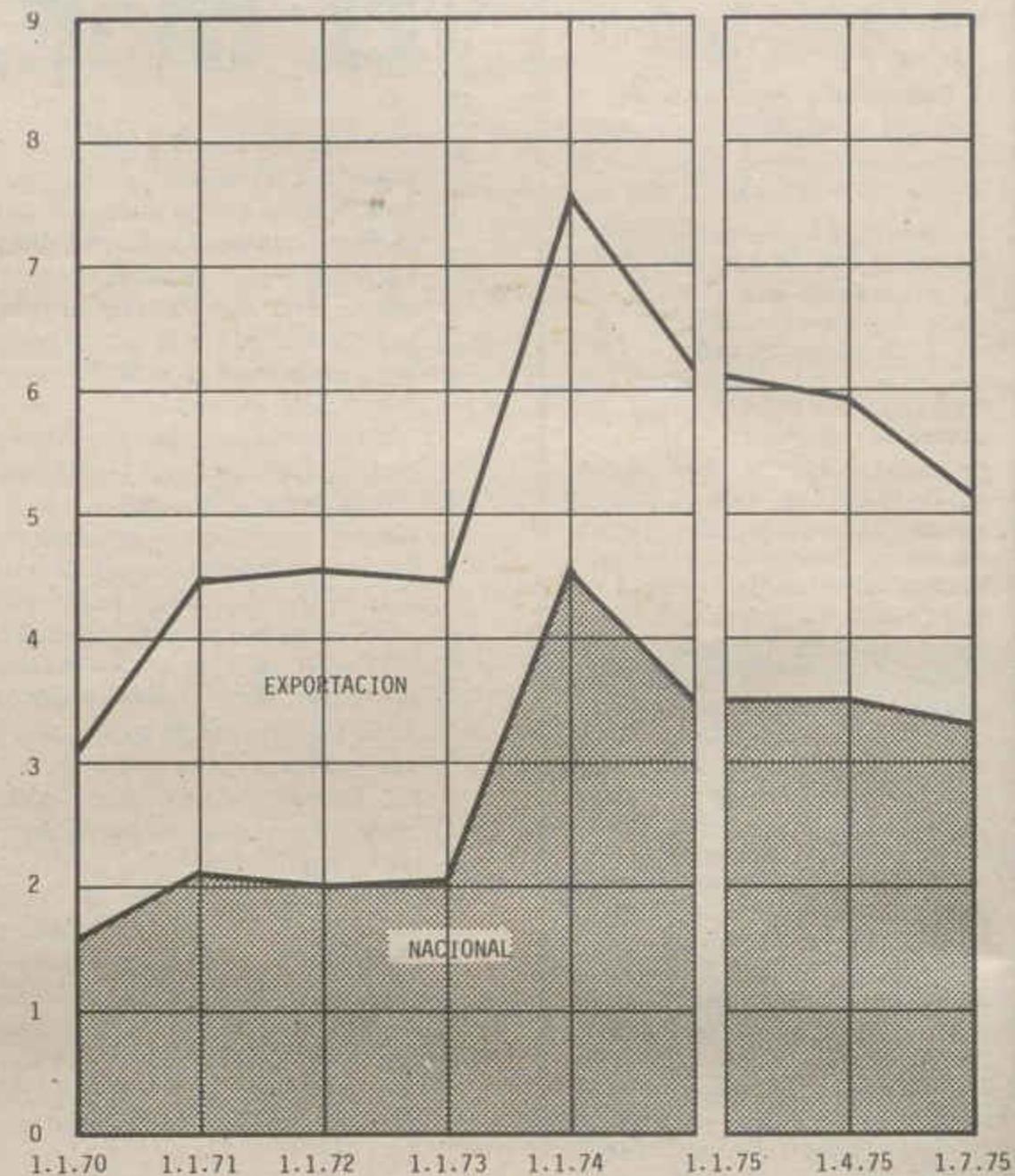
La cartera de pedidos para la exportación es aún importante. Se construyen buques para 16 países extranjeros, de todos los tipos y portes. Entre los contratos pendientes figuran nueve petroleros con algo más de un millón de toneladas brutas, 27 "bulkerries", 30 cargueros, 34 pesqueros, tres plataformas para prospecciones petrolíferas en la mar, una pontona grúa, dos yates, un remolcador y un buque escuela. Es, precisamente, esta diversificación de clientela y unidades la que hace concebir ciertas esperanzas de cara al futuro.

La clientela exterior no acude, y tampoco está en nuestras manos alentarlo. Sin embargo, España sigue sin contar con la flota que necesita para atender a sus nece-

- LOS NAVIEROS ESPAÑOLES ESPERAN QUE LA ADMINISTRACION PONGA EN MARCHA EL ANUNCIADO PROGRAMA NAVAL.

sidades; insuficiencia que cuesta cada año muchos millones de millones de pesetas en concepto de fletes y una dependencia que es todo un riesgo. Y es precisamente ahora cuando un Plan Naval no sólo proporcionaría las unidades que se necesitan, sino también ayudaría a la industria naval a soportar una crisis que, sin este apoyo, puede ser grave para la economía del país.

■ PEREZ DE AZOR.



PARA NO ENTRAR EN PARO URGE LA CONTRATACION

MADRID.—Varios astilleros españoles necesitan contratar en el presente semestre para no entrar en paro parcial, y aun los que están en situación óptima necesitan contratar antes del tercer trimestre de 1976 para no entrar en paro parcial, según un informe que publica el número 17 de la revista "Petrogás". Los efectos de la crisis mundial de astilleros, derivada de la del petróleo, afecta especialmente a España, dado que las tres cuartas partes del tonelaje contratado son buques tanques, precisamente la especialidad más castigada en la presente crisis.

Durante el año 1974 la producción nacional siguió creciendo y alcanzó un 10,7 por 100 en el tonelaje entregado, y la cifra total de negocio de los astilleros, comprendiendo la construcción de buques mercantes y de guerra, fabricación de maquinaria naval y otros bienes de equipo producidos por los astilleros, se estima en 70.000 millones de pesetas, que representan un aumento del 17 por 100 en relación a 1973.

Sin embargo, de cara a un próximo futuro, el panorama no es halagüeño. Así, los nuevos contratos realizados ascienden a 235 buques con 519.601 toneladas de registro bruto, cifra que queda ridícula en comparación de los 361 buques contratados en 1973 con 4.271.533 toneladas de registro bruto; esta cifra viene a ser la más baja registrada en los últimos ocho años. Por otra parte, se han producido cancelaciones de 497.000 toneladas de registro bruto.

En cuanto a las notas positivas en 1974, cabe destacar las entregas (239 buques con 1.476.425 toneladas de registro bruto), que supusieron un aumento del 11,1 por 100 res-

pecto al año anterior; las obras realizadas por los astilleros en construcción de buques mercantes y pesqueros (por valor de 56.000 millones de pesetas), con un aumento del 19 por ciento, y las reparaciones efectuadas (por valor de 6.000 millones de pesetas, de ellos 2.100 millones para buques extranjeros), con un aumento del 12 por 100.

Otra muestra de la alta actividad sostenida la indica la plantilla empleada a finales del pasado año en las actividades navales y terrestres de los astilleros, que ascendió a un total de 47.000 personas, con un aumento de 1.000 respecto a 1973.

Cabe señalar también la actual situación de nuestra cartera de pedidos, que ascendía, el 31 de diciembre de 1974, a 602 buques con 6.151.180 toneladas, con un descenso del 18,6 por 100 respecto a las peticiones existentes en la misma fecha de 1973.

Gracias a la cartera de pedidos anterior, todavía serán positivas las entregas previstas por los astilleros nacionales para 1975, que ascienden a un total de 258 buques con

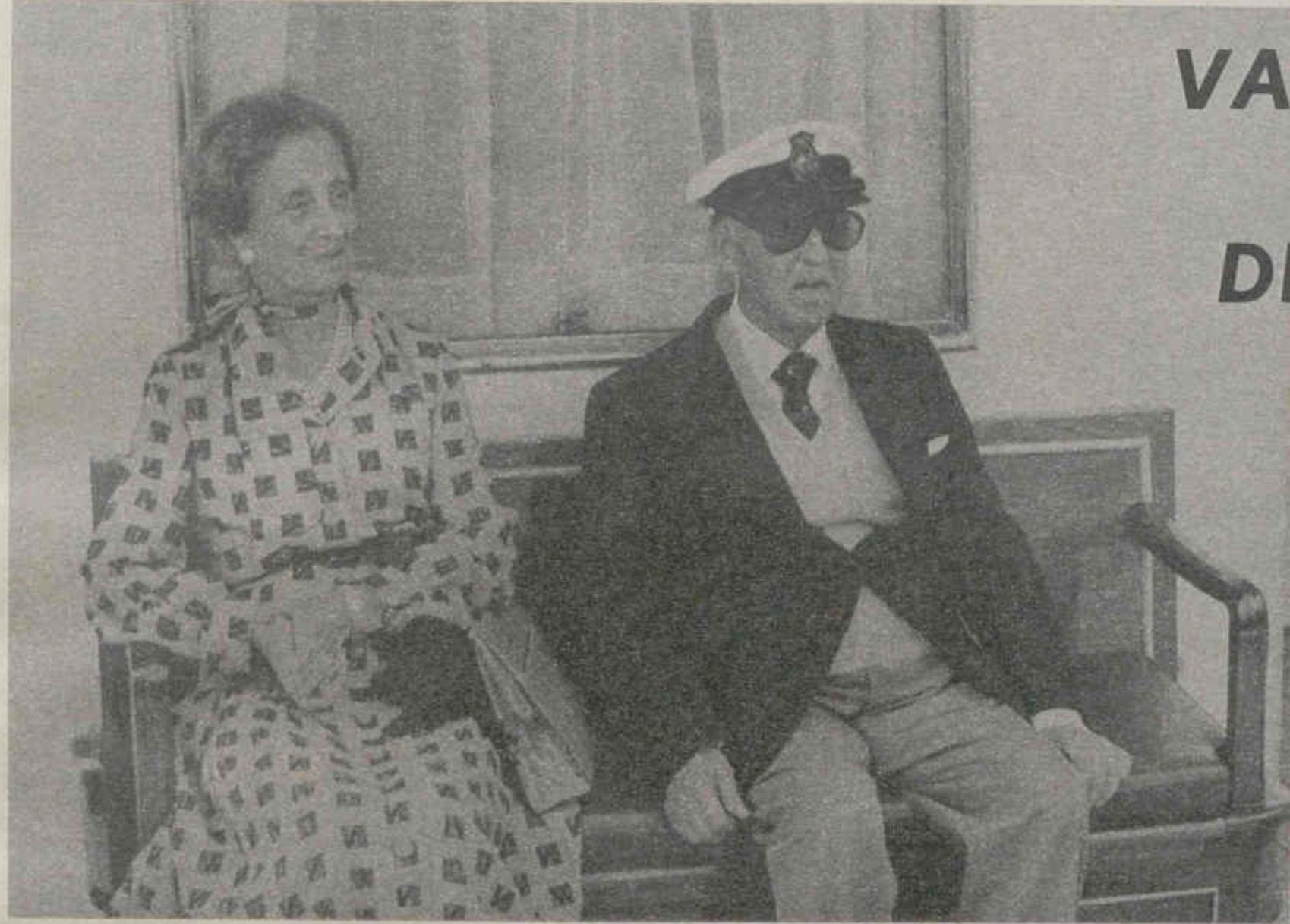
1.714.510 toneladas, con un aumento del 12,37 por 100 respecto a la cifra de 1974.

CARA AL FUTURO

De cara a ese próximo futuro de "vacas flacas" para los astilleros de todo el mundo, propone el informe de la revista "Petrogás" las siguientes medidas: plan de flota nacional dotado de los recursos financieros necesarios; fomento de las medidas exportadoras; situar en niveles internacionales las primas de seguro de crédito a la exportación; hacer practicable el seguro de elevación de coste; posibilitar la importación de materiales y equipos sin cargas arancelarias o bien compensarlas con un nivel adecuado de primas a la construcción naval, y fomentar eficazmente la investigación naval.

Las realizaciones del III Plan de Desarrollo en este terreno pueden estimarse en un incremento de producción del 114 por 100 respecto al II Plan, expresado en toneladas de registro bruto, y de un 190 por 100 de incremento de tonelaje correspondiente a la exportación. En cuanto a los objetivos principales previstos para el IV Plan, se pretende terminar los proyectos de nuevas plantas y mejora de las existentes, alcanzar un nivel de producción próximo a los nueve millones de toneladas de registro bruto durante los cuatro años de duración del mismo y consolidar la cuota de exportación en un orden del 50 por 100 de la capacidad constructiva. ■ CIFRA.

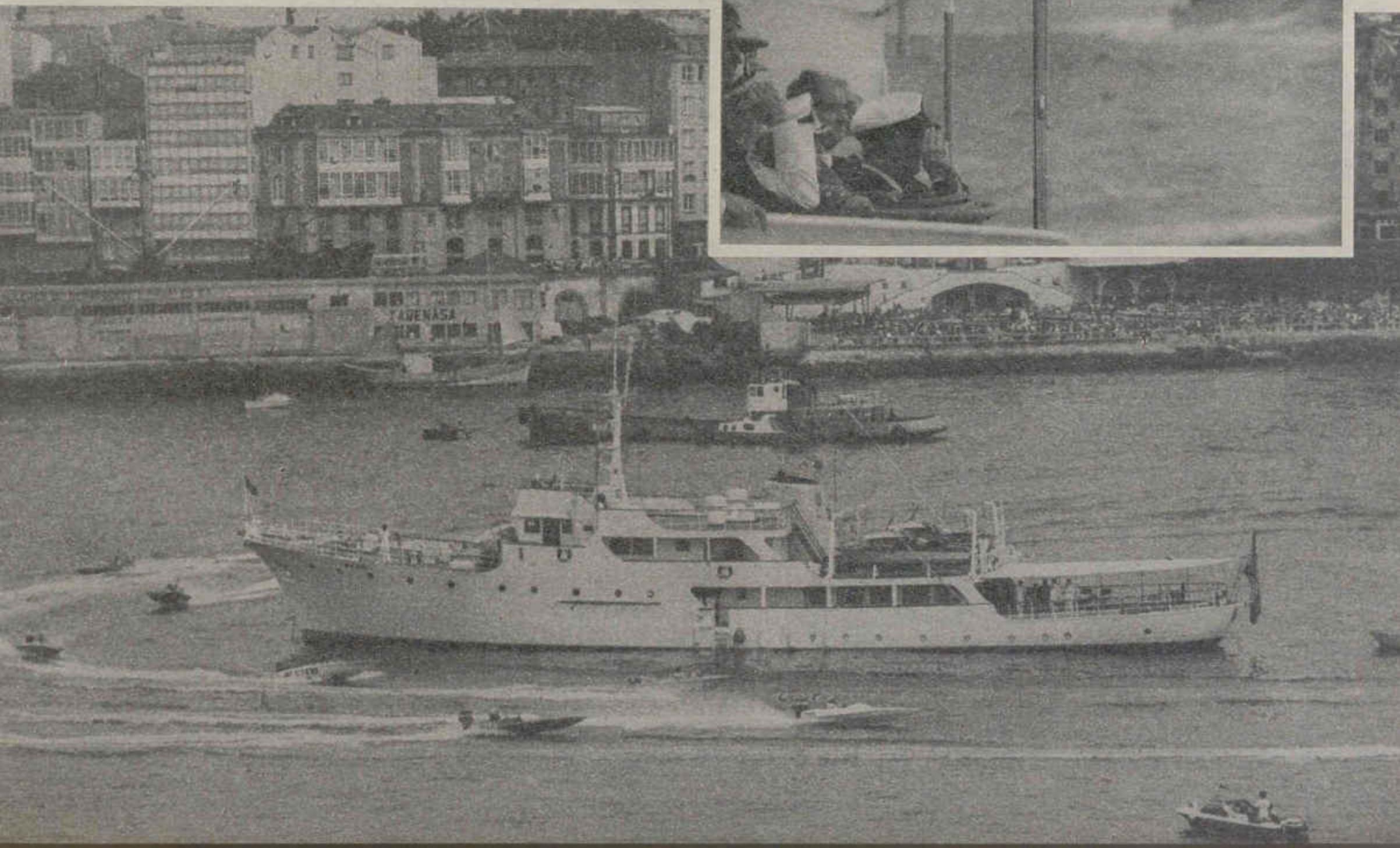
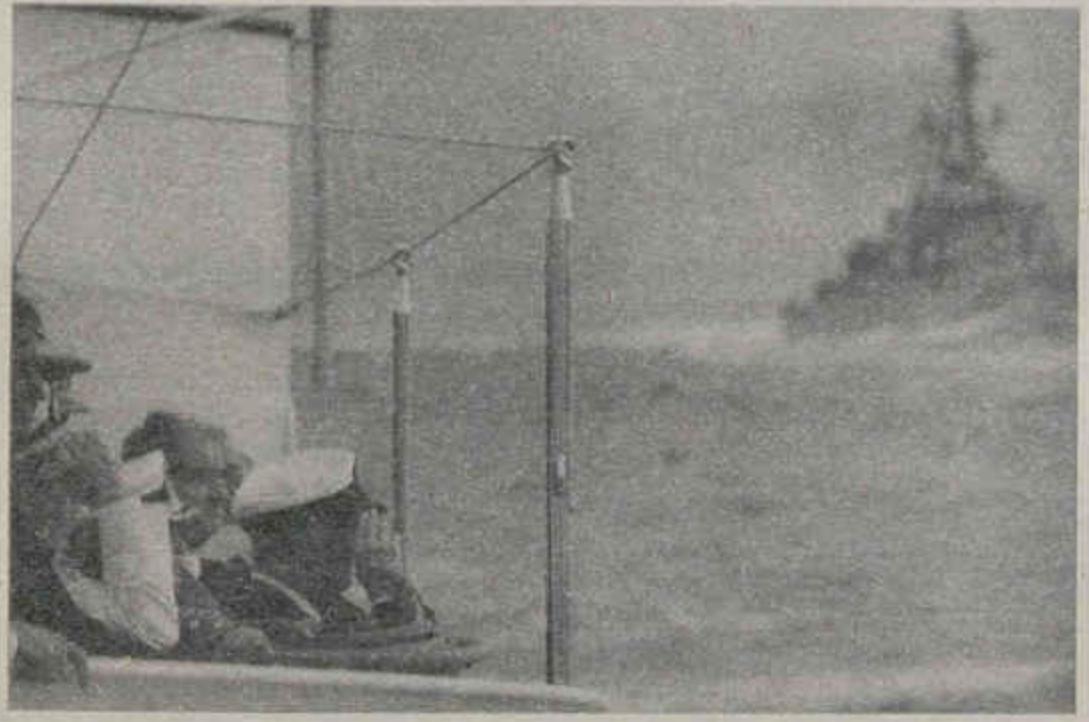
VACACIONES DEL JEFE DEL ESTADO



**FRANCO
Y SU ESPOSA,
A BORDO DEL "AZOR"**

Como ya es tradicional, S. E. el Jefe del Estado ha pasado sus vacaciones de verano en el Pazo de Meirás, en la provincia de La Coruña. La actividad de Franco durante estas jornadas estivales la han seguido los españoles, como siempre, con interés y cariño. No cabe duda que junto a sus horas de ocio y deporte, el Caudillo ha seguido llevando a cabo las altas funciones de gobierno que son inherentes a su jefatura, entre ellas la presidencia del Consejo de Ministros, que se celebró en Meirás el 22 de agosto, y que destacamos ahora, puesto que en él se acordó, según informamos en página 6, configurar una política pesquera y, consiguientemente, la constitución de una comisión interministerial que concrete cuáles son los principales problemas y aspiraciones del sector.

Como recuerdo de estas jornadas veraniegas, publicamos instantáneas del "Azor": una vista general del yate a su paso ante La Coruña, y a bordo, un momento de la revista naval, y el Jefe del Estado acompañado de su esposa, doña Carmen Polo de Franco.

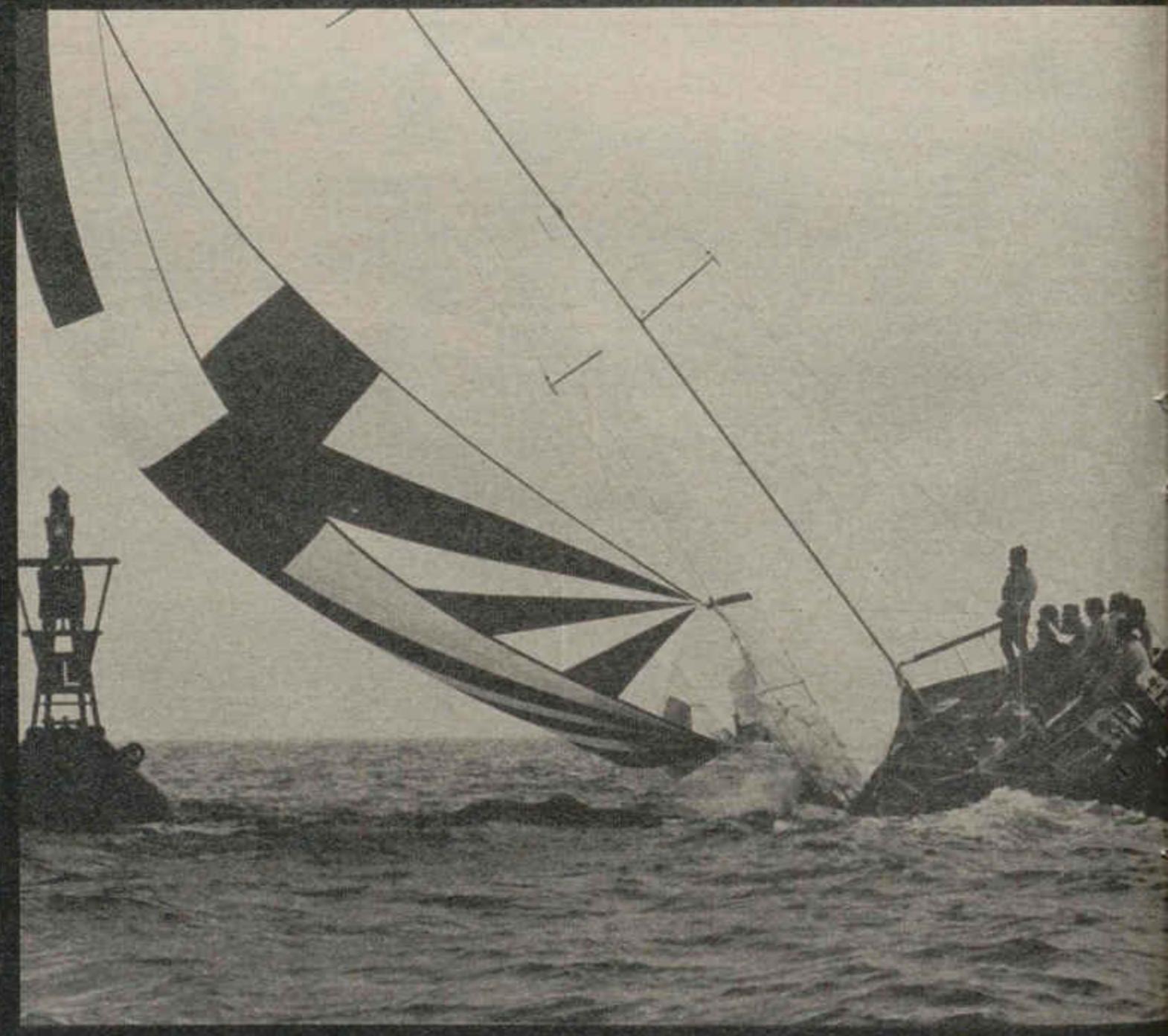


LA MAR, SOLO
COMO DEPORTE
Y DESCANSO

VERANO 1975

A fin de cuentas, un nuevo año. Faltan tres meses y pico para la llegada de 1976, pero, entrado septiembre, ya estamos en un nuevo «curso». Los meses de verano marcan el principio y el fin del año laboral... en tierra. En la mar, claro está, no es lo mismo. En la mar, las vacaciones se ven, forzosamente tienen que verse, desde otro ángulo. Por cierto: las vacaciones, tema candente, caballo de batalla entre las principales aspiraciones de los trabajadores del sector.

Pero no hemos de olvidar que el entorno marítimo constituye un fenómeno de atracción social, descanso del trabajador de tierra. La mar, para quien no tiene en ella su quehacer cotidiano, puede ser, y es de hecho muchas veces, recreo, distracción, purificación del espíritu, deporte. Mar y sol brindan disfrute durante el estiaje a muchos cuerpos fatigados por el trájin, incluso por la monotonía de la invernada. En estas imágenes, con las que pretendemos resumir, «de aquella manera», el verano 1975 en la mar, brindamos a nuestros lectores instantáneas de algunas regatas a vela —la imagen típica del deporte marítimo— y del descanso de diversos estadistas que, ellos también, encuentran en la navegación y en la pesca la pausa sosegada en sus difíciles tareas y en sus tremendas responsabilidades.





BOWES (Isla de Wight).—Vista parcial de embarcaciones que participaron en la clásica regata Admiral's Cup, que se celebra, a partir de Cowes, en la costa de Inglaterra. Las embarcaciones de primer plano son, a la izquierda, la inglesa «Ted Hood» y, a la derecha, la noruega «Ariel».

HACEN DEPORTE, BUSCAN AVENTURA.—Una vez más, en el mes de agosto, los navegantes de afición, quizás también de vocación, que mientras hacen deportes buscan la aventura, han competido en las costas de Inglaterra por la Admiral's Cup. Pero antes se batieron en selección para ganar un puesto en la famosa regata, y esto es lo que hacen los tripulantes de este velero alemán, quienes finalmente obtuvieron un puesto para la Copa del Almirante, en el marco de la Semana de Kiel, que también todos los años tiene lugar en el Báltico.



REYES EN GROENLANDIA

La Reina Margarita de Dinamarca y su esposo, el príncipe Enrique, hicieron sus vacaciones en Groenlandia, navegando a bordo del yate real «Danebrog». Pero ocurrió que por el peligro de los icebergs el yate no podía adentrarse en las aguas groenlandesas y entonces los ilustres viajeros transbordaron a su fragata de escolta «Hvidbjørnen», nombrecito que, si se tiene paciencia y la dentadura propia, puede llegarse a pronunciar más o menos bien.

PRIMER MINISTRO EN EL FIORDO

El señor del chubasquero es el primer ministro noruego, Trigve Bratteli, y la señora que se le arrima, su esposa. Ambos eligieron para sus vacaciones la estación pesquera de Nusfjord (sobre la que publicamos un reportaje en otras páginas), en el fiordo, donde viven no más de setenta personas, dedicadas a la pesca.



CAMPEONATO EN LAREDO

En la bahía de Laredo como incomparable escenario, cumplen las embarcaciones para los Campeonatos de España de clase «Stars».



EDWARD HEATH.—El político inglés Edward Heath, durante un descanso en la muy ajetreada vida política y social londinense, participó en la Admiral's Cup a bordo del «Morning Cloud».



ORGANISMO PARA REGULAR E INVESTIGAR LOS FONDOS MARINOS

El principal tema con el que se encontrarán las delegaciones de los ciento cincuenta países asistentes a la IV Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se reunirán del 16 de marzo al 16 de mayo próximos en Nueva York, será el de la creación de un organismo que, con exclusividad o junto con las riquezas petrolíferas o pesqueras, regule la investigación y explotación de los fondos marinos, según han informado a Europa Press fuentes próximas a la delegación española que asistió a la III Conferencia, desarrollada en Ginebra durante los pasados meses de marzo, abril y mayo.

Anaden las mencionadas fuentes que el nacimiento de dicho organismo, para el cual podría ofrecer su sede España —hasta ahora sólo lo ha hecho Malta y los sondeos informales realizados al respecto resultaron, en la III Conferencia, altamente favorables a nuestro país— depende, en gran medida, de la conciliación de dos frentes de intereses: los países industrializados y los en vías de desarrollo.

El primer bloque de países está en disposición de comenzar en el año 1976-77 la extracción de los nódulos de manganeso ya localizados en los grandes fondos oceánicos. El segundo, el llamado «Grupo de los 77», al frente de los cuales se encuentra Perú, pide con energía el establecimiento de la citada autoridad internacional para que aplique la resolución de la Asamblea General de la ONU, según la cual «todos los recursos vivos y no vivos existentes en los fondos oceánicos de las denominadas aguas internacionales son patrimonio de la Humanidad».

ALTOS RENDIMIENTOS DE LA EXPLORACIÓN

La conciliación entre los dos bloques puede ser urgida por los previstos altos rendimientos de la explotación de dichos nódulos, ya que con

que la complejidad de la tecnología para la extracción y la elaboración de estos nódulos y los cuantiosos capitales requeridos —entre los 150 a los 250 millones de dólares como mínimo— limitan esta industria sólo a países suficientemente industrializados. Es en estos países, además, donde más urge

la pronta explotación de recursos marinos, y concretamente dos compañías norteamericanas ya han comenzado las prospecciones.

En la IV Conferencia sobre el Derecho del Mar se tratará de llegar a un acuerdo sobre la forma de explotación de estas riquezas, que podría ser la misma también para la pesquera y la petrolífera, además de adoptar un acuerdo definitivo sobre su regulación según las zonas de mar territorial.

- SU CREACION DEPENDE DE QUE CONCILIEN SUS INTERESES LOS PAISES EN VIAS DE DESARROLLO Y LOS INDUSTRIALIZADOS.
- ESPAÑA PODRIA SER SU SEDE.

el tratamiento, transformación y venta de minerales puros, se calcula que durante varios años el níquel tendrá un precio inferior al actual en un 10 por 100; el manganeso, del 50 por 100, y el cobalto, del 33 por 100, entre otros.

En concreto, se prevé que en 1985 la producción mundial de minerales procedentes de fondos marinos que podría regular la posible «ONU del mar» podría ser de 920.000 toneladas métricas de manganeso, 920.000 de níquel, 200.000 de cobre y 30.000 de cobalto. Asimismo, se calcula que de la explotación de un millón de toneladas de manganeso podrían darse unos beneficios de 104 millones de dólares. Ese millón de toneladas de nódulo precipitado se cree que tendría 230.000 de manganeso, 15.000 de níquel, 13.000 de cobre, 2.000 de cobalto y 2.500 de otros minerales, con valores respectivos que se calculan en 80,5 millones de dólares para el manganeso y 49,5, 22,9, 8,8 y 8,2 para el resto.

COMPLEJA TECNOLOGIA

Sin embargo, los países en desarrollo sostienen

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRABAJO

DAKAR (De nuestro corresponsal).—El pasado día 22 de agosto, y a causa de una fuerte descarga eléctrica, ha fallecido en este puerto el marinero español don Rafael Ortega Marín.

El señor Ortega Marín era el engrasador del barco «García Lahiguera», perteneciente a la empresa onubense Pesquerías Hernández Ferrera, S. A. El infeliz marinero deja esposa y tres hijos, todos ellos menores de cuatro años.

EN LANZAROTE (De nuestro corresponsal).—El tripulante de la embarcación «Marifrancis Conchin», con base en Málaga, Rafael Paniagua Sánchez ha fallecido a causa de un accidente sufrido a bordo, cuando el buque se encontraba realizando faenas pesqueras en aguas cercanas a esta localidad.

EN GRAN SOL (Santander) (De nuestro corresponsal).—Según comunicación de la Cofradía de Pescadores de Castro-Urdiales, el pasado día 24 de agosto, y mientras realizaba sus faenas pesqueras en Gran Sol a bordo del barco «Siempre Perales», desapareció el marinero don Jesús Jimeno Sanchoyarto.

La triste noticia fue dada por el patrón de la embarcación, una vez que resultaron infructuosas todas las operaciones de rastreo que el propio pesquero realizó por la zona. El señor Jimeno Sanchoyarto era soltero y tenía fijado su domicilio en Castro Urdiales.

MERCADO DE FLETES

TENDENCIA A AUMENTAR EN ALGUNOS TRAFICOS

MADRID.—Pasado el inactivo mes de agosto, se observa ya una tendencia a ciertos aumentos en algunos gráficos, entre ellos el de granos, en rutas transatlánticas y sobre todo en la modalidad de «time-charter», en la que la demanda en estos días parece superior a lo que venía siendo normal, según informa Marítima Internacional, S. A.

También en petroleros se nota una mejoría, siendo de destacar un par de buques de gran tonelaje, superiores a 200.000 tonela-

das, con crudos desde el Golfo Pérsico al Reino Unido-o-continente-Mediterráneo, que han obtenido más de 11 puntos por encima de lo que se pagaba en las últimas semanas.

La situación actual, con todo, dista mucho de ser satisfactoria, e incluso cabe señalar algún retroceso en determinados sectores para negocios de realización inmediata, aprovechándose tal vez algunos fletadores de buques cuyos armadores no tuvieron la precaución de cubrirse para todo el verano.

CRONICAS NACIONALES



MARÍN

PROCESION MARITIMA DE LA VIRGEN DEL CARMEN

MARÍN (Para HOJA DEL MAR).—Una vez más, el puerto de Marín ha celebrado con toda brillantez la festividad de la Virgen del Carmen, Patrona del Mar. El día del Carmen, en el nuevo templo parroquial, tuvo lugar a las doce de la mañana una Misa solemne organizada por la autoridad de Marín, en colaboración con el grupo de armadores. A su terminación, y en el parque El Vergel, el grupo ofreció un «lunch» a los marineros jubilados, reconociendo así los méritos de quienes trabajaron en el mar y hoy gozan de un muy merecido descanso; el acto fue emotivo, y dio ocasión a reencuentros gratos y a recuerdos de tiempos ya idos.

LA PROCESION

Por la tarde, a las siete, salió del templo la procesión con la imagen de la Santísima Virgen del Carmen, a hombros de gentes de mar. En el puerto esperaban gran número de buques engalanados, destacando el del armador y presidente del grupo don Eduardo Santiago Rosales, quien desde hace más de veintitrés años aporta sus embarcaciones para transportar la imagen durante la procesión. Una vez embarcados la imagen, autoridades, banda de música y otras personas, empezó la procesión marítima, en medio de salvas, bombas, toques de sirena y la devoción de todos, que se sentían agraciados hacia la Virgen del Carmen, de quien imploraron su protección. En medio de la ría se bendijo el mar por el párroco de Marín.

MOAÑA

CURSO DE PROMOCIÓN SOCIAL DE LA MUJER

En Moaña, coincidiendo con las vacaciones de verano, se ha celebrado la clausura del curso de Promoción Social de la Mujer, que contó con más de treinta asistentes. En la fotografía se recoge un momento de la entrega de diplomas a las cursillistas.



PESQUERO HUNDIDO EN ABORDAJE

MARÍN (Pontevedra).—Un pesquero de base en el Puerto de Marín se ha hundido tras un abordaje con otro de la misma base. El hecho ocurrió a la entrada de la ría de Pontevedra, y los tripulantes del pesquero hundido fueron recogidos por otro buque.

El accidente afectó al pesquero «Cordero González», de casco de madera, el cual sufrió una vía de agua en su abordaje con el «Playa de Aldán». El primero, y como consecuencia de la vía de agua, se fue a picar. Sus tripulantes fueron recogidos por el «Playa de Aldán», que los trasladó a puerto sin que hubieran sufrido daño alguno.

RÍA DE PASAJE

LOS MARISCADORES VISITARON AL MINISTRO DE MARINA

LA CORUÑA.—Un grupo de mariscadores de la ría del Pasaje ha visitado al ministro de Marina, almirante Gabriel Pita da Veiga, y le ha hecho entrega de un escrito en el que expone la situación y problemática que le afecta.

Según los mariscadores que faenan en la ría del Pasaje, la situación parte de la negativa de una minoría a abandonar la posición de privilegio, consistente en la explotación particular de parcelas en beneficio propio y en contra de los intereses de unas 600 familias, cuyas fuentes de ingreso, prácticamente única, es el marisqueo.

El ministro de Marina mostró su interés por la solución del problema, y prometió la realización de diversas gestiones para conseguir una solución.

N. de la R.—Sobre el problema que divide a los mariscadores de la ría del Pasaje, HOJA DEL MAR dio cumplida información en el número correspondiente al pasado mes de agosto.

EL DOCTOR ANDREU, EN LA UNIVERSIDAD DE VERANO DE VIGO

CUALQUIER CONTAMINANTE VERTIDO EN LAS RÍAS GALLEGAS OCASIONARIA SERIOS PERJUICIOS

Bajo el título «Estado actual de la contaminación de las aguas litorales españolas», ha pronunciado una conferencia en la Universidad de Verano de Vigo el director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, doctor don Benaventura Andréu.

El conferenciante afirmó que los niveles de contaminación del litoral español se encuentran todavía por debajo de los de la mayor parte de los países europeos, aunque el acelerado desarrollo industrial de algunas zonas de nuestra geografía representa una seria amenaza para los recursos pesqueros si no se

toman, cuanto antes, las medidas correctoras oportunas, como viene sucediendo en el litoral de Huelva (Río Tinto), en las áreas costeras próximas a las grandes ciudades y, en general, en la vecindad de los grandes complejos industriales.

Es lamentable —añade— que a veces se parta de planteamientos excesivamente simplistas, de índole general, a la hora de decidir la ubicación de una gran industria, sin haber estudiado previamente las características litorales, régimen de corrientes que puedan contribuir a la difusión de las aguas residuales, en qué forma y medida pueden verse afectados los ecosistemas y alcance —a medio y largo plazo— sobre los recursos naturales renovables.

Es bien conocido que el tratamiento exhaustivo de los residuos en las plantas de depuración resulta, en general, antieconómico y muy gravoso, por lo que, de ordinario, dichas plantas recuperan sólo una parte importante de dichos residuos. Este tratamiento incompleto, que puede ser suficiente para áreas de baja producción primaria —oligotróficas—, como en el caso del litoral mediterráneo, puede resultar altamente perjudicial, en el transcurso del tiempo, para enclaves tan particulares como las rías gallegas, a causa de su elevada productividad primaria. La extraordinaria autonomía del régimen hidrográfico de las rías respecto al océano justifica la elevada producción de las mismas, al no producirse eva-

sión de nutrientes. Pero por estas mismas causas, la eliminación de cualquier tipo de contaminante vertido en las rías, aun en cantidades mínimas, estará sujeto a sucesivas y crecientes concentraciones en el decurso del tiempo, con la consecuente acumulación de productos extraños en las aguas y en los sedimentos, alterando sensiblemente los ecosistemas.

Las rías gallegas poseen fondos en general altamente reductores, estando sus aguas en la frontera de la eutrofización. Cualquier vertido que represente un aporte de materia orgánica o que reduzca la tasa de oxígeno disuelto puede ocasionar serios perjuicios.

A continuación, el doctor Andréu se refiere a la amplia gama de sustancias contaminantes y a sus efectos sobre los recursos vivos, poniendo especial énfasis en lo que respecta a metales pesados, insecticidas, hidrocarburos y bacterias patógenas, dedicando amplios comentarios a los efectos de los vertidos de las factorías de celulosa y a los afluentes de las plantas termonucleares.

Termina diciendo el conferenciante que las rías gallegas exigen cuidados de vigilancia especiales, porque también lo son los riesgos que pueden correr frente a la futura industrialización de sus riberas. Por esta razón, habría que seleccionar la clase de industrias que pueden ser compatibles con sus recursos naturales, aun en el supuesto de que las aguas residuales, una vez depuradas, fueran conducidas, mediante emisarios submarinos, a cierta distancia del litoral. ■

SUSCRITOR

Si cambia de domicilio le rogamos lo comunique, a la mayor brevedad, a HOJA DEL MAR (Génova, 24. Madrid-4), indicando las señas completas de su nuevo domicilio, pero también las antiguas, para poder efectuar las alta y baja correspondientes.

COOPERATIVISMO PESQUERO PARA IBEROAMERICANOS

LA CORUÑA.—Veinte alumnos toman parte en un curso de cooperativismo pesquero para iberoamericanos, que se ha iniciado en la Universidad Laboral «Cruceiro Baleares», en La Coruña, organizado por la Obra Nacional de Cooperación, con la colaboración de la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Organización de Cooperativas de América (OCA).

Con objeto de dictar conferencias en este curso, han llegado a La Coruña el director nacional de la Obra Sindical de Cooperación, Francisco de la Caballería García; el presidente de la OCA, el argentino Manuel Rubén Domper, y el vicepresidente de este último Organismo, René Ramírez, de Nicaragua.

El señor Rubén Domper manifestó que estos seminarios son muy beneficiosos, porque en ellos se comunican experiencias y se aprenden nuevos mecanismos tecnológicos. «Creo —añadió—, que el movimiento cooperativo es la solución armónica, cristiana y ordenada de muchos problemas que tienen planteados los países en vías de desarrollo».

Finalmente, el señor Rubén Domper señaló que la base principal del cooperativismo es la integrada no sólo por los propios cooperativistas, sino por los pueblos.

VIGO



IMPOSICION DE MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

El 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, en sesión extraordinaria del Consejo Provincial del ISM, presidido por el delegado provincial de Trabajo, don Fernando Somoza Albardonedo, tuvo lugar el acto de imposición de medallas al Mérito Social Marítimo a don Rodrigo Pacheco Lomba y a don Paulino Cordero Alonso, entregándose la perteneciente a este último a su viuda, doña Saladina Oliva Abal, por fallecimiento de aquél. Con ello se premiaba la labor de dos hombres dedicados durante toda su vida a los trabajos en la mar.



LA CORUÑA

Arribó al puerto de La Coruña el transatlántico de nacionalidad soviética "Taras Svenko", procedente de El Havre, llevando a bordo turistas de diversas nacionalidades.

ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

Se inauguraron en El Ferrol las instalaciones de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. En la fotografía, obtenida poco después del acto inaugural, recorre sus instalaciones el ministro secretario general del Movimiento, señor Solís Ruiz, a quien acompañan el vicesecretario general del Movimiento, señor Chozas Bermúdez; delegado de la Juventud, señor Gamazo, y otras autoridades.



RIBADEO

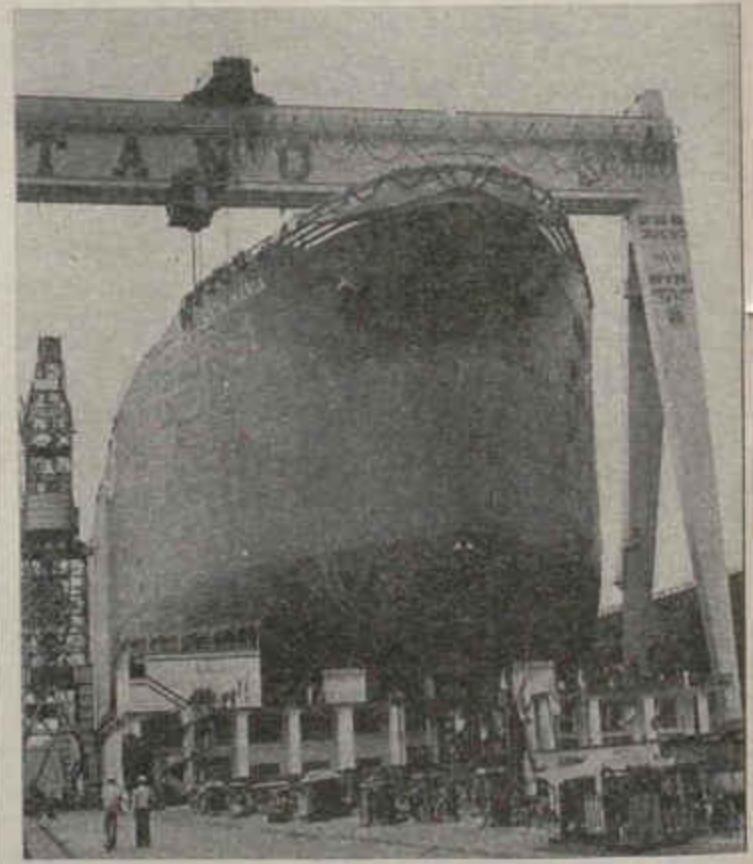
INCENDIO EN UN MOTOPESQUERO EN FASE DE MONTAJE

RIBADEO (Lugo).—El desprendimiento de una chispa de soldadura ocasionó, un voraz incendio en el interior del motopesquero de arrastre «Teucro», de más de 500 toneladas de arqueo. El barco permanecía amarrado al muelle de Mirasol, de este puerto, en fase de montaje por la factoría de astilleros Gondán.

Los trabajos de extinción resultaron sumamente lentos y laboriosos desde el primer instante, a causa del intenso humo producido por el revestimiento de poliéster. Dificultaban la labor de extinción unas cuantas bombonas de oxígeno, de las utilizadas para la soldadura autógena, en diversas dependencias de barco, ante el peligro de explosión.

El fuego fue sofocado después de más de doce horas de intensos y denodados esfuerzos.

Las pérdidas se calcula que ascenderán a bastantes millones de pesetas, no siendo posible determinarlas ni de manera aproximada, puesto que el intenso calor que reina en el interior del barco impide el acceso a la sala de máquinas y otras dependencias.



PETROLERO «LA SANTA MARIA»

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Doña Luz del Valle de Arias, esposa del presidente del Gobierno, fue madrina de la botadura del petrolero «La Santa María», que desplaza 363.000 toneladas. En la fotografía, el buque se desliza por la rampa inmediatamente después de la tradicional ceremonia.

ANCHOA: 22 MILLONES DE KILOS (3,5 MENOS QUE EN LA CAMPAÑA 1974)

SANTANDER (Para «Hoja del Mar»).—Según comunicación de la Comisión Permanente Interfederativa de las Federaciones Sindicales de Cofradías de Pescadores del Cantábrico, durante la pasada campaña de la anchoa en el Cantábrico se subastaron en las lonjas 22.014.415 kilos, lo que supuso un descenso en comparación con el año anterior de 3.392.176 kilos.

Por lonjas, la distribución fue como sigue:

Cofradía de	Kilos	Precio medio
Fuenterrabía	390.996	29,73
Pasajes	2.091.933	32,85
San Sebastián	1.096.197	32,36
Guetaria	3.580.349	31,02
Ondárroa	5.006.301	29,79
Lequeitio	1.979.310	29,91
Bermeo	4.901.745	30,30
Castro Urdiales	689.282	31,32
Laredo	230.639	31,66
Colindres	674.998	31,20
Santoña	1.316.200	32,38
Santander	30.266	36,27
San Vicente	26.199	31,60
TOTAL DE PESCA VENDIDA	22.014.415	

SANTANDER

FALLECIO EN EL PUERTO DE TUBARAO (BRASIL)

SANTANDER.—Cuando se encontraba pintando el espejo de popa en el buque en el que trabajaba, cayó al agua y falleció, al no poder ser rescatado, el marinero don Marcelino Blanco Gutiérrez. El desgraciado accidente ocurrió en el puerto brasileño de Tubarao, y el barco es propiedad de la Empresa Naviera de Castilla, de Santander. El señor Blanco Gutiérrez deja esposa y dos hijos, ya mayores.

BILBAO

BUQUES PARA LA INDIA, CONTRATADOS EN ASTILLEROS VIZCAINOS

BILBAO.—Siete buques, por un valor que supera los cuatro mil millones de pesetas, han sido contratados en diversos astilleros de Vizcaya por las compañías navieras Indias Ratnar Shipping Corporation, Damudar Bulk Carriers y Themoque Line.

El primero de estos buques, el «Doctor Albert Lock», con destino a la Damudar Bulk, ha sido botado días atrás en la ría bilbaína. Tiene un peso de 80.000 toneladas, 256 metros de eslora, 32 de manga y 19 de puntal. Su presupuesto se calcula en dos mil millones de pesetas.

Todos los buques contratados por las compañías indias tienen un tonelaje que oscila entre las 20.000 y las 80.000 toneladas.

OCHENTA Y OCHO BACALADEROS PERMANECEN INACTIVOS

BILBAO.—Los bacaladeros del Cantábrico no se han hecho a la mar para realizar las campañas de Terranova, Groenlandia, Labrador, Canadá y Noruega.

Según declaraciones de Antonio Serrat, presidente del Grupo de Parejas Bacaladeras, la actual crisis de la flota bacaladera afecta a unos 88 barcos y dos mil pescadores, y se debe al aumento de las importaciones, el retroceso de las exportaciones, el descenso del consumo nacional y la falta de subvención por parte del Estado.

Los bacaladeros han pedido al Gobierno una subvención de 800 millones de pesetas para poder salir a la mar el próximo año. De esta cantidad, 500 millones serían a fondo perdido, y el resto, a devolver en cierto período de tiempo.

DON JAVIER APRAIZ, DIRECTOR DE LA ESCUELA DE NAUTICA

MADRID, 26.—Se nombra director de la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao al profesor numerario Francisco Javier Apraiz Anchústezugui, según una resolución del Ministerio de Comercio que inserta el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de agosto.

Asimismo, por otra resolución del citado Departamento, cesa del mismo cargo Jesús Uribe-Echevarría Echeandía.

REMOLCADOR QUE REVOLUCIONARA EL TRANSPORTE DE GABARRAS

BILBAO.—Por primera vez en España se construye un remolcador para los Estados Unidos, barco que revoluciona el transporte de gabarras. Las medidas de dicho barco son de 21 metros de eslora, y 8,5 de manga. Sobre tan reducida superficie ha sido instalado un puente de mando similar al de un buque de cinco mil toneladas de registro bruto. La sala de máquinas alberga motores equivalentes a los precisados por un buque veinte veces mayor, con un total de cuatro mil caballos de potencia.

Las gabarras que arrastra este remolcador tienen una configuración especial, y su popa cuenta con una apertura en la que se introduce el remolcador. Tras las oportunas maniobras de unión, éste se convierte en la máquina y en el puente de mando del buque, y de este modo, esta «unidad combinada» es capaz de cubrir rutas transoceánicas.

El coste total de esta embarcación se eleva a ochenta millones de pesetas y tiene una tripulación de doce hombres.

SUPERPUERTO: DIQUE DE LEVANTE

BILBAO.—La operación financiera que habrá de permitir la construcción del dique de Levante del superpuerto de Bilbao está prácticamente ultimada, según dice «El Correo Español/El Pueblo Vasco», de 28 de agosto.

La obra está presupuestada en 3.200 millones de pesetas, y en estos momentos se espera únicamente la concesión de las oportunas licencias oficiales que permitirán a los organismos interesados convocar la correspondiente subasta para la realización de los trabajos. Con el cierre del Abra exterior, merced al dique de Punta Lucero, ya construido, y al dique de Levante o Punta Galea, cuya tramitación parece encontrarse tan avanzada, Bilbao dispondrá de una superficie portuaria cinco veces mayor a la actualmente existente. En lo que a calados junto a muelle se refiere, el superpuerto de Bilbao será el más importante del mundo.

EN LOS ULTIMOS DOCE AÑOS

MAS DE CINCO MIL MILLONES DE PESETAS INVERTIDOS EN EL PUERTO DE BILBAO

BILBAO (De nuestro corresponsal).—En los últimos doce años se han invertido en el puerto de Bilbao un total de 5.424 millones de pesetas, en obras de reparación, acondicionamiento y nuevas instalaciones.

Las cifras por cuatrienios, según datos publicados por la Junta de Obras del Puerto, son las siguientes: cuatrienio 1964-1967, se invirtieron en obras de dragados, reparaciones, etcétera, 1.187 millones de pesetas. En el cuatrienio siguiente —1968-1971— la cifra se incrementó en 50 millones de pesetas, arrojando una inversión total de 1.237 millones de pesetas. En el actual cuatrienio 1973-1975 se calcula que la cifra duplicará la del último cuatrienio, elevándose a cerca de 3.000 millones de pesetas la cifra total.

Las obras más destacadas realizadas durante este cuatrienio son: 1) Construcción del dique de Punta Lucero, del superpuerto, con un presupuesto de 929.477.830 pesetas; 2) los atraques para superpetroleros de 150.000 y 500.000 toneladas, respectivamente, adjudicados con un presupuesto de 454.810.125 de pesetas; 3) los atraques para productos petrolíferos refinados con capacidad para barcos de 20.000 toneladas, 10.000 toneladas y hasta 2.000 toneladas; 4) el «morro» del contradique de Punta Galea, adjudicado en 191 millones de pesetas; 5) dragado de una zona de 90 hectáreas para el fondeo de buques en la zona interior del Abra; 6) canal del Abra hasta la dársena de Galdames, y, finalmente, 7) expropiaciones de la nueva zona de servicio en la margen izquierda del superpuerto, con un presupuesto de 200 millones de pesetas.

Para el próximo cuatrienio, las inversiones son también halagüeñas, si tenemos en cuenta que está pendiente de adjudicar el contradique de Punta Galea, cuyo presupuesto es superior a los 3.000 millones de pesetas.

LEQUEITIO: ACONDICIONAMIENTO DEL MUELLE SUR

En la Cofradía de Pescadores de Lequeitio se ha recibido un escrito, firmado por la Comisión Administrativa de Puertos, por el que se autoriza a redactar el proyecto para el acondicionamiento del muelle Sur. En este muelle, deteriorado hasta el extremo, venían aparcando gran cantidad de vehículos del municipio.

SUBE EL PRECIO DEL BONITO

En las últimas semanas, el precio del kilo de bonito en lonja ha subido 30 pesetas. El 1 de agosto, su precio era de 63 pesetas; el 8 de agosto, el precio subió a 73 pesetas/kilo; finalmente, el día 16, el bonito se pagó a 83 pesetas/kilo. A pesar de esta subida —motivada por la escasez de este pescado—, los pescadores se encuentran quejoso, afirmando que la actual costera del bonito concluirá con números rojos para los bolsillos de estos trabajadores de la mar.

VUELTA A ESPAÑA EN BOTE

Dos vizcaínos, Vicente Canito y Pedro Sainz, han realizado una espectacular vuelta a España en un bote neumático. La aventura ha durado dos semanas, concluyendo en Barcelona el pasado día 4 de agosto. Los dos jóvenes marinos fueron recibidos posteriormente por la población de Bermeo, donde se inició la singular vuelta, informando que para próximas fechas tienen previstos nuevos proyectos de similares características. ■ ADOLFO ROLDÁN.

MEDALLA DE ORO DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES A DON PABLO PALAU CABEZA

Con motivo de la Semana del Mar, que se celebró en Villanueva y Geltrú, le fue impuesta a don Pablo Palau Cabeza, consejero provincial del ISM, la medalla de oro de la Federación de Cofradías de Pescadores de Barcelona. Asistieron al acto el jefe del Sector Naval de Cataluña, el presidente del Consejo Provincial del Instituto, el delegado provincial, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barcelona y numeroso público.



DON VICENTE ZARAGOZA, MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO

Coincidendo con la celebración de la Virgen del Carmen, le ha sido impuesta la medalla de bronce al Mérito Social Marítimo a don Vicente Zaragoza Martínez, de noventa y seis años de edad y que trabaja en la Marina Mercante desde los catorce años.

La medalla le fue impuesta por el delegado provincial del ISM en nombre del presidente del Consejo Provincial. Al acto asistieron los miembros del citado Consejo, la Junta Directiva del Hogar del Pensionista de Barcelona, en donde se realizó el acto, y numerosos socios del mismo.

TELEVISOR EN COLOR PARA EL HOGAR DE PENSIONISTAS DEL MAR

BARCELONA.—En el Hogar del Pensionista del Mar de la Casa del Marino, sede de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, ha tenido lugar el acto de ofrecimiento por la Diputación Provincial de un televisor en color que ha concedido el Consejo de Administración de la Caja de Ahorros Provincial.

Ofreció el regalo el diputado provincial señor Todolí Duque, que ostentaba la representación del presidente de la Diputación y de la Caja, quien puso de manifiesto en su intervención el acto de justicia que suponía colaborar al bienestar de los trabajadores del mar jubilados, marinos y pescadores, que tan importante servicio han prestado durante tantos años en sus sacrificadas actividades al servicio de la comunidad.

El delegado provincial del Instituto Social de la Marina dio las gracias en nombre del organismo, del ilustrísimo señor delegado de Trabajo, y de la Delegación, recordando la tradición de las preocupaciones de los trabajadores del mar por el bienestar de sus mayores, heredadas por el Instituto de los Gremios de Mareantes y de las Cofradías de Pescadores, recogidas en la Ley reorganizadora de 1941 como uno de sus objetivos la construcción de las Casas del Mar y del Hogar del Viejo Marino.

Informó que todas las Casas del Mar existentes y en las que se están construyendo a lo largo de todo el litoral español incluyen zonas de bienestar y Hogar de Pensionistas.

Por lo que se refiere a la provincia marítima de Barcelona, dijo que esta era la primera, recordando que a la construcción del edificio contribuyen con aportaciones personales hace más de medio siglo los



MESTRES ROMESCAIRES

Como ya es tradicional en Tarragona, y con motivo de sus fiestas patronales, se celebró en la explanada del Muelle de Pescadores el IX Concurso de Mestres Romescaires, en el que participaron numerosos pescadores de todo el litoral, que elaboraron la famosa salsa marinera del «romesco». En la foto, un aspecto parcial del desarrollo del concurso.

pescadores barceloneses, algunos hoy integrados en el Club, y que se está trabajando en la construcción de las Casas del Mar de Llansá y Palamós, preparándose la de Arenys de Mar, y proyectándose para el próximo bienio las de Rosas, Blanes y Villanueva y Geltrú, además de la Casa del Mar de Barcelona.

El presidente del Club de Pensionistas del Mar, don Francisco Escurriola, mostró la gratitud de todos los socios, ampliamente representados en el acto, y rogando a los señores Todolí y Zuazu Garnica, presidente del Consejo del Instituto y diputado, transmitiesen también esta gratitud al señor Samaranch, presidente de la Diputación y de la Caja.

MATARÓ

APROBADA LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DEPORTIVO

MATARÓ (Barcelona).—Por acuerdo unánime del Ayuntamiento en pleno, han sido aceptadas las condiciones para la construcción del puerto deportivo de Mataró, que quedará ubicado entre el actual espión y la calle de Lepanto.

Por otra parte, el Ayuntamiento solicitará de los organismos competentes, un canon especial para 26.500 metros cuadrados de aquel sector, y sin pago de canon, por tratarse de terreno de uso común, otros 1.700 metros cuadrados.

La sesión adquirió caracteres de amplia discusión al tratarse de la ordenación urbanística del sector de la playa y del puerto, apuntando el concejal señor Boixert que primero debía haberse ordenado la costa y a continuación programarse la construcción del puerto, no como ha ocurrido, indicando que se había presentado al anteproyecto sin conocerlo la Corporación.

El señor Salas, concejal por el tercio familiar y alcalde de Mar, indicó que los pescadores conocían perfectamente el anteproyecto y que estimaba que la ubicación del puerto es idónea, dado que cuenta con siete u ocho metros de rada, cuando en ningún otro lugar del litoral es posible conseguirlo. La más grande obra —indicó— es el puerto, por tanto la ordenación del sector debe sujetarse al mismo, por ser lo demás de menos relieve. El señor Herrero manifestó que aceptaba la moción porque reúne las mejores condiciones de realización. Intervino de nuevo el señor Boixert, solicitando de la Secretaría la lectura de varios artículos legales, y el señor Taberner, en sentido afirmativo, indicó que durante muchos años se había esperando esta decisión. Ante las insinuaciones legales, el señor Herrero solicitó de la Secretaría General si el expediente había sido tramitado de acuerdo a derecho, contestándole afirmativamente.

La sesión se suspendió durante algunos minutos, reanudándose a continuación con la presencia de todos los concejales. Al entrar el tema a votación, el señor Boixert, dijo que no podía votar, indicándole el secretario que debe hacerlo en sentido afirmativo o negativo, solicitando entonces el concejal permiso para ausentarse por indisposición. Puesta a votación, los 17 concejales restantes aprobaron por unanimidad la moción de la Alcaldía.

LA PLATAFORMA PETROLIFERA, A REVISION (NO FUNCIONARA JUNTO A LA COSTA)

TARRAGONA, 25.—La plataforma de prospección petrolifera «Sedco 1» va a ser fondeada en las inmediaciones del puerto de Tarragona para ser objeto de una revisión, según ha informado la Comandancia Militar de Marina.

De este modo se salva al paso de los temores suscitados entre la población de esta zona tarragonense, relativos a la posible contaminación de las playas. Desde hace dos días venía rumoreándose en Tarragona que las prospecciones petrolíferas que vienen realizándose a unos 25 kilómetros de la costa se iban a reanudar a poca distancia de las playas.

La permanencia de la plataforma en aguas tarragonenses será sólo de unos siete días.

NUEVO ATRAQUE DE TRANSBORDADORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

BARCELONA.—Se prevé que hacia finales del presente año comenzarán a prestar servicio, efectuando la línea Barcelona-Canarias, los dos nuevos transbordadores «Super-X», de la Compañía Trasmediterránea «J. J. Sister» y «Manuel Soto», cuando menos el primero de ellos. Estos buques, que miden 141 metros de eslora por 22 de manga, pueden transportar más de 700 pasajeros y 250 automóviles. Hemos de señalar que el pasajero procedente de Canarias, salvo del servicio de policía-pasaportes, precisa de todos los demás que se pueden realizar con plena facilidad en la Estación Marítima Internacional, situada en el muelle de Barcelona, la cual dispone de una amplia plaza central muy apta para el aparcamiento de vehículos que está, además, magníficamente comunicada por la ancha calle a lo largo del muelle, sin estorbos de tráfico de mercancías. Esta Estación Marítima, debido a la conocida crisis de las líneas trasatlánticas de pasajeros, lleva, de unos pocos años a esta parte, una vida lúgubre, siendo del mayor interés de la Junta del Puerto el revitalizarla para obtener de sus amplias instalaciones el máximo provecho posible.

Parece, por tanto, muy adecuado el construir un atraque, en forma de diente, en una de las esquinas del testero del citado muelle de Barcelona, con el fin de que los citados «ferries» u otros de otras líneas análogas que puedan establecerse en un futuro próximo, puedan atracar de popa en el citado diente y de costado al paramento Norte del referido muelle. Esta obra será construida por la Junta del Puerto con un presupuesto de 15 millones y medio de pesetas. El proyecto correspondiente se encuentra actualmente en periodo de información pública y se espera que los trabajos puedan comenzar en el próximo otoño; trabajos que, por otra parte, no habrán de requerir un largo periodo de ejecución.

CONTINUA «CRÓNICAS NACIONALES»

La sección «Crónicas nacionales» (asimismo, por tanto, la información sobre el atraque de transbordadores en el puerto de Barcelona), continúa en página 21 y siguientes.

EL BUQUE, «VISTO» DE OTRA FORMA

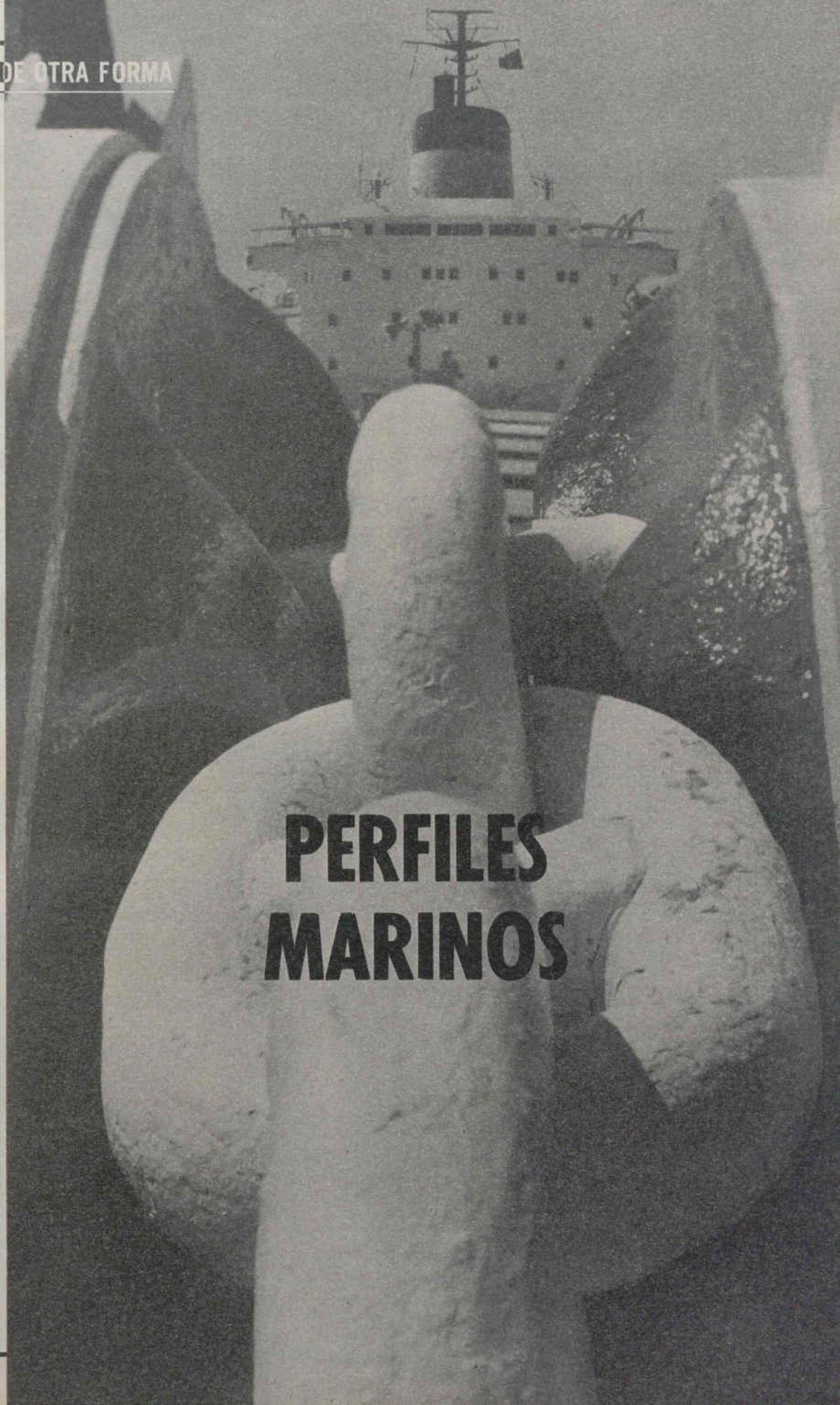
PIEZAS GIGANTESCAS QUE
NECESITAN VEINTE HOM-
BRES PARA MOVERLAS.

TODO FUNCIONA HOY CON
PETROLEO, DIESEL, TUR-
BINA

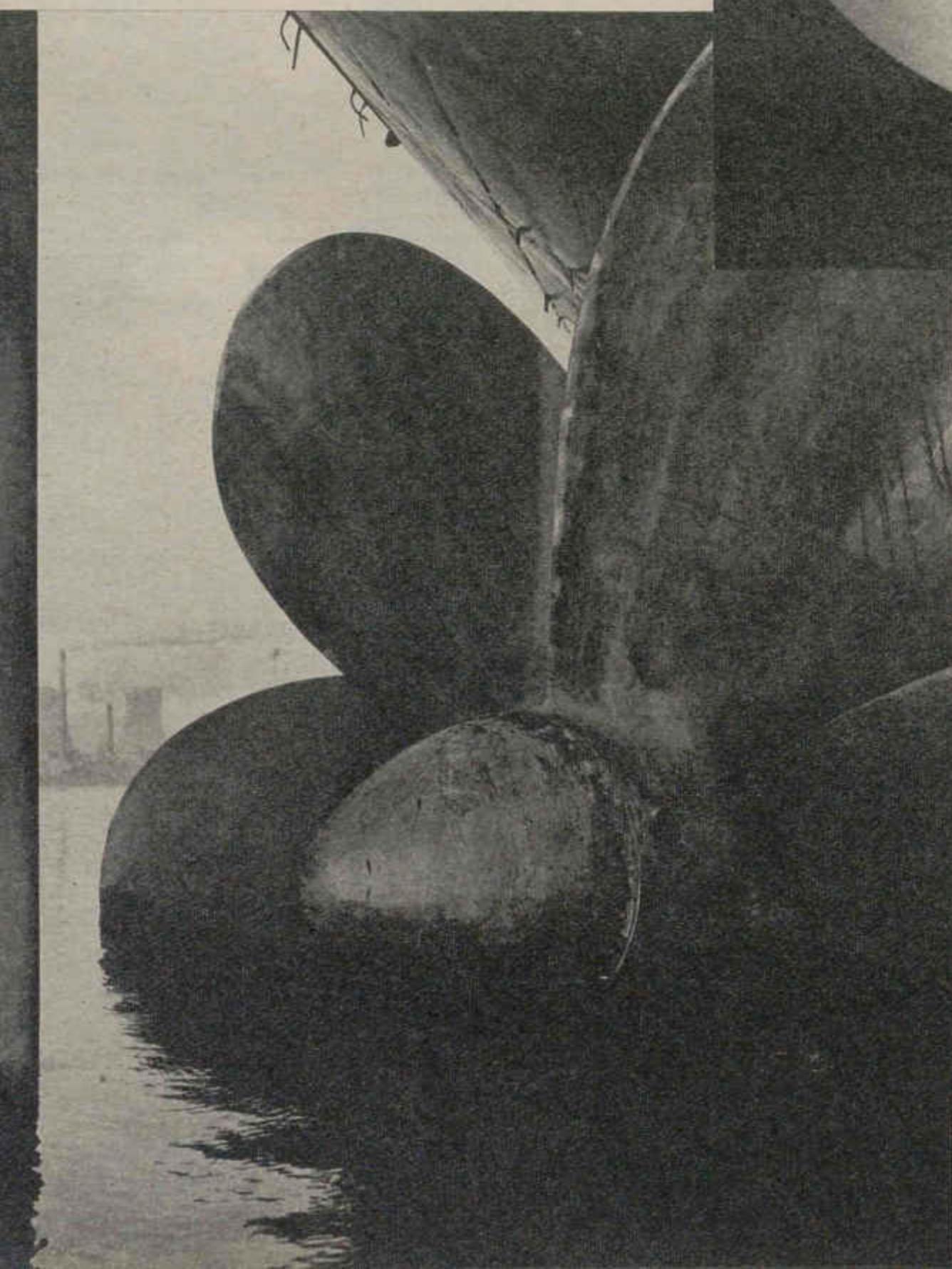
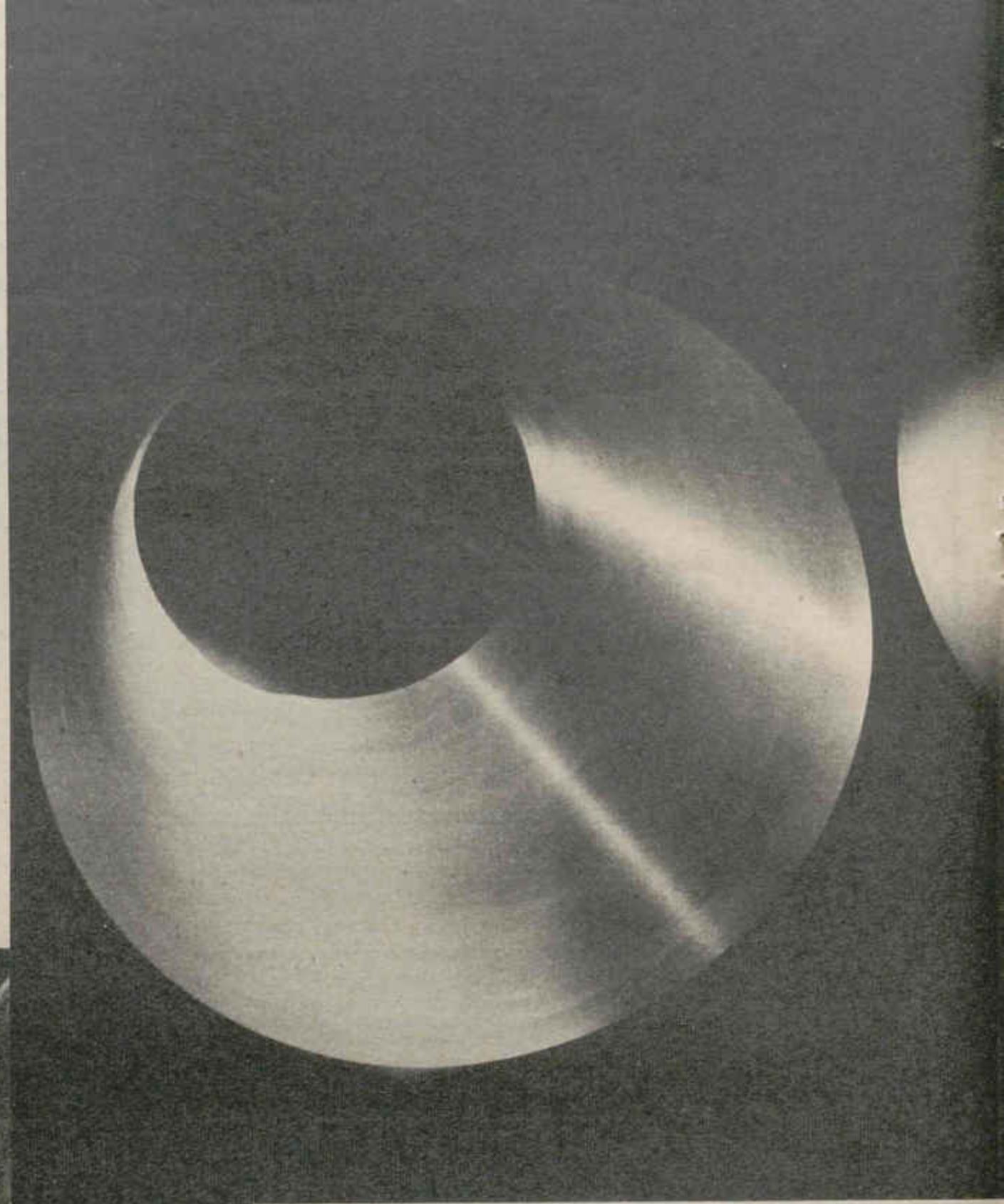
...Y ENERGIA NUCLEAR.

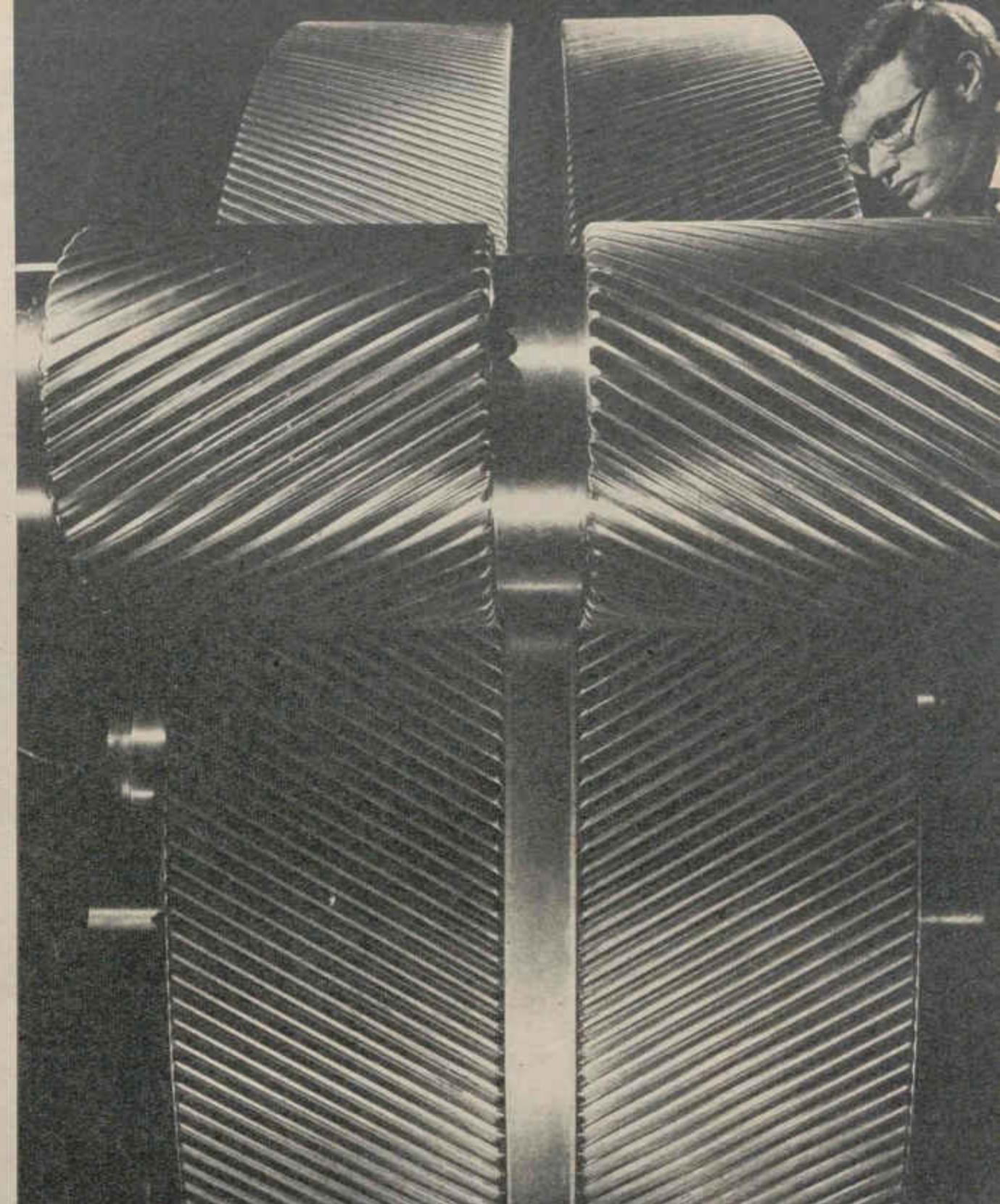
LA CAMARA DE RON REID
NOS OFRECE EN ESTE RE-
PORTAJE UNOS PERFILES
QUE QUIZA «NO-HA-VISTO»
NI EL PROPIO MARINO,
QUE CREE CONOCER EL
BARCO COMO LA PALMA
DE LA MANO.

PERFILES MARINOS



PERFILES MARINOS





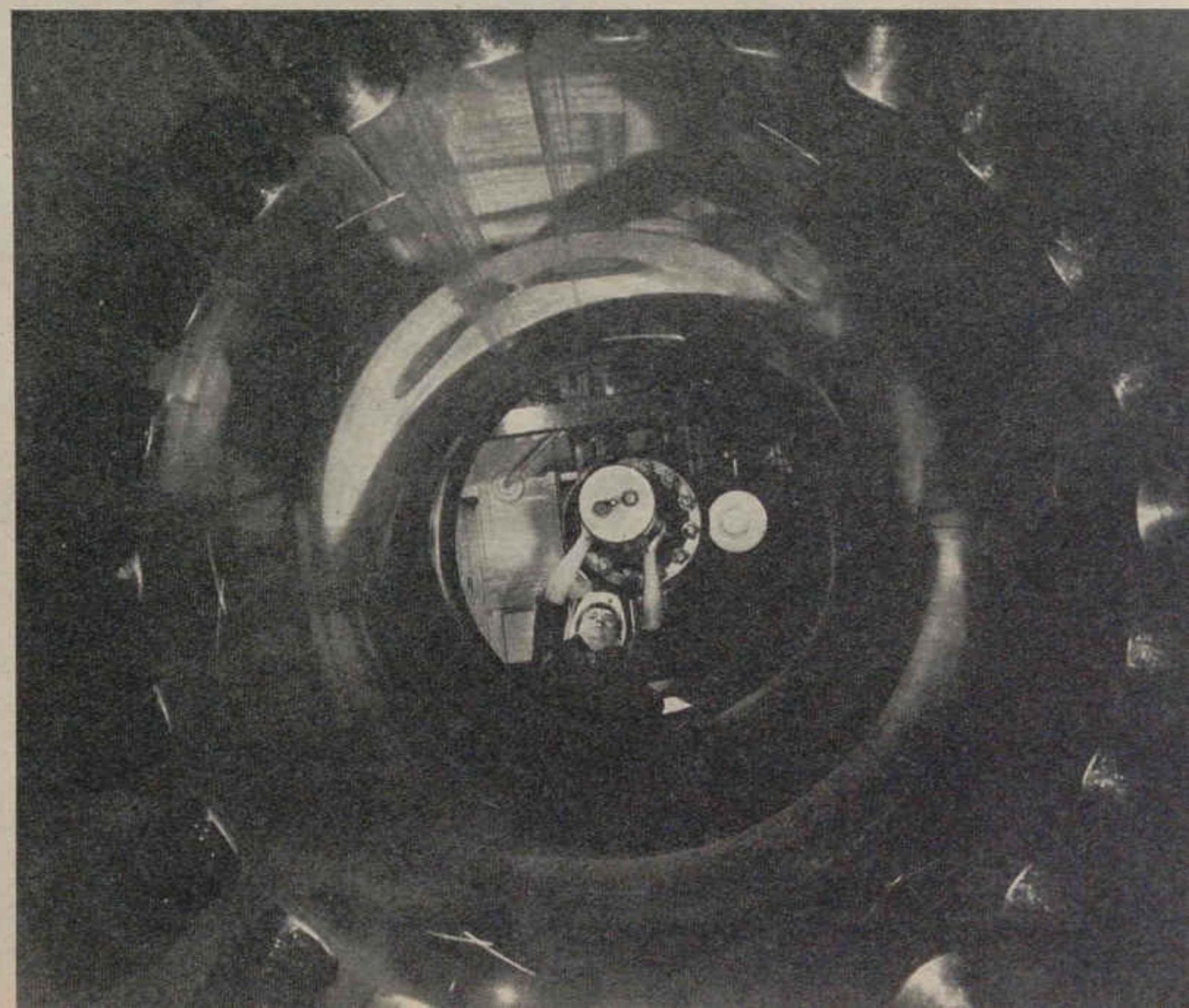
● Sobre estas líneas: Un ingeniero inspecciona el cigüeñal dentro del diámetro interior del cilindro. Esta maquinaria puede mover cientos de miles de toneladas, mientras que su equivalente de un coche normal cabría en la palma de la mano.

● Arriba, derecha: La turbina de reducción alcanza de 6.500 a 8.600 revoluciones por minuto. Este es el engranaje de la segunda reducción, donde los dientes, con la presión de un gigante, ensamblan dos toneladas por pulgada cuadrada y transmiten 35.000 caballos de fuerza.

● En el extremo inferior de la página 18: Las seis palas impulsoras de un mercante de 167.000 toneladas, en los astilleros de Swann Hunter Teesside. Con un diámetro de ocho metros, estas palas proporcionan una presión de 210 toneladas, a 90 revoluciones por minuto.

● Junto a estas líneas, izquierda: El rompedor de los mares. La proa de un carguero de 50.000 toneladas, durante un viaje a través de mar picada, y velocidad del buque a dieciséis nudos.

● Derecha: Con cuidado infinito, el ingeniero baja una milésima del anillo del pistón. Incluso con piezas de tan enorme tamaño, los anillos pueden romperse si se manejan deficientemente.



SON, simplemente, gigantescos, y traen dos tercios de todo lo que llega a Gran Bretaña. De color plata, blanco, rojo, oxidados, son los buques mercantes de todo el mundo, y en todo momento hay cantidad de ellos atravesando los océanos, trayendo y llevando alimentos, materias primas, y repartiendo abundancia. Mirando estos titanes marinos, esos enormes leviatanes, es difícil de imaginar que un día fueron frágil estructura en un astillero.

A pesar de su tamaño y de la cantidad de hombres que los controlan y los cuidan, y a pesar de sus mecanismos capaces de mover 35.000 toneladas, están llenos de cosas que pueden fallar. Un vistazo al mundo interior de la mecánica del barco nos muestra que hay piezas gigantescas, que necesitan de veinte hombres para ser levantadas; vemos pistones que generan suficiente poder como para suministrar la electricidad de una ciudad industrial de nivel medio, y vemos también la precisión de sus piezas.

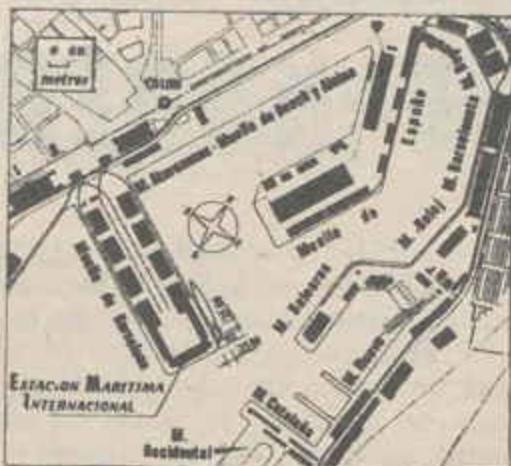
A pesar de la antigua tradición existente en la navegación marina, no es algo que haya pasado de moda, sino que la moderna tecnología ha mejorado sensiblemente la navegación y sus resultados, provocando cambios a nivel técnico. Atrás han quedado los días de cabos y aparejos, y casi han desaparecido del todo los días del carbón y de los buques de vapor. Hoy día todo funciona con petróleo, Diesel y turbinas... y energía nuclear. Los marinos actuales son hombres de carrera que están a un nivel ejecutivo y que son conscientes de la importancia de su gestión en las economías de sus respectivos países. Atrás han quedado los días de una esposa en cada puerto, o del hombre que se enrolaba para huir del mundanal ruido; hoy en día son necesarias buenas calificaciones para ser marinero...; pero, a pesar de todo, la magia del mar, su aroma salobre, las suaves caricias de los vientos marinos siguen vigentes... Si exceptuamos el espacio exterior, el mar sigue siendo el ambiente más exótico para el hombre. ■ **CAMERA PRESS LONDON/AGENCIA ZARDOYA.**



El perfil
de un esqueleto...
Una vez acabado,
esto será un transportador
de minerales con capacidad
para 167.000 toneladas.
La popa sostiene
el eje de la hélice.
Esta foto ha sido
tomada en los astilleros
Tesside Swann Hunter.

PERFILES MARINOS

BARCELONA: NUEVO ATRAQUE



(Viene de la pág. 16)

CONSIDERACIONES EN FAVOR DEL PROYECTO

En el testero o paramento Este del muelle de Barcelona, de 160 metros de longitud, se autoriza actualmente el atraque de buques que no excedan de los 218 metros de eslora, como el transatlántico italiano «Eugenio C». En el paramento Sur del mismo muelle atracan los «liniers» que exceden de la eslora citada, como son los también italianos «Raffaello» y «Michelangelo», de 276 metros, y el inglés «Queen Elizabeth-2», que mide 294 metros. Debe señalarse también que los barcos de eslora superior a los 218 metros no pueden atracar en el paramento Norte. En cuanto a la explotación del muelle de mercancías hay que poner de relieve que la misma es mucho más intensa en el paramento Sur que en el Norte, ya que en el primero se mueven más de 200.000 toneladas de carga general por año, mientras en el Sur suelen atracar los correos de Palma y Mahón, que ocupan buena parte de la línea de atraque.

Por todo ello se deduce que el punto más idóneo para establecer el nuevo atraque de los «Super-X» es la esquina NE del muelle, ya que de este modo no se entorpece el amarre de los grandes transatlánticos en el paramento Sur, ni se estorben las operaciones de mercancías en el mismo. Por último, hemos de tener en cuenta también que atracar en el testero del muelle de Barcelona (paramento Este) buques de 218 metros de eslora, estos sobresalen por ambas esquinas 29 metros, o sea, más de los 25 metros de la anchura proyectada para el nuevo atraque.

CARACTERISTICAS DE LA OBRA

La planta de la obra de ensanche tiene forma de trapecio rectángulo, con bases de 50 y 25 metros y altura de 25, superior ésta a la manga de los barcos que se estima atracarán en la misma (ya hemos dicho que los «Super-X» miden 22 metros de manga). De este modo presentará el atraque un chaflán de 45 grados, no estrechando la distancia existente actualmente entre la esquina NE del muelle de Barcelona y la prolongación del atraque Oeste del muelle de Baleares que coincide con el testero de muelle de Cataluña. El nuevo atraque, pues, ocupará una superficie de 937,5 metros cuadrados ganados al mar.

El proceso de construcción se efectuará dragando la zona de emplazamiento para conseguir una base de asiento uniforme a 11 metros de profundidad, sobre la cual se situará una capa de escollera de un metro de espesor regularizada con balastro en su superficie. Sobre esta base se emplazarán cajones de hormigón armado. Una vez construida esta infraestructura, se desmontará una zona de la sillería y borde del muelle actual, para apoyar sobre ésta y los cajones fondeados la superestructura, que estará construida por unos forjados armados que salvarán los vanos entre cajones y borde de muelle, con un relleno de hormigón en masa suplementario para alcanzar la cota deseada en el atraque. La arista de borde de muelle se protegerá con una cantonera metálica afirmada al hormigón de la superestructura.

EL ACCESO AL NUEVO EMBARCADERO

El acceso al nuevo embarcadero o atraque se efectuará por los pasos, ya existentes, entre los cuerpos Este y Norte de la Estación Marítima Internacional.

Si todo el proyecto se desarrolla normalmente, como es de esperar, dentro de unos meses nuestro puerto contará con un nuevo atraque concebido para modernos buques tipo «ferry» y las instalaciones de la Estación Marítima principal cobrarán una actividad que, posiblemente, no registraron nunca. ■ M. RAMIREZ GABARRUS. (De «La Vanguardia».)

V SEMANA DEL MAR EN VILLANUEVA Y GELTRU

VILLANUEVA Y GELTRU
(Para «Hoja del Mar»).—En esta marinera población catalana ha tenido lugar la quinta edición de la Semana del Mar, que vienen celebrándose con gran brillantez, y cuyos actos, organizados por el Patronato Local de Turismo, están siendo especialmente dedicados a fomentar y exaltar la vocación marítima, proporcionando un mayor y más amplio conocimiento de las realidades que afectan a las cuestiones marítimas.

ESTACION DE SALVAMENTO

Tras el izado de banderas, entre las que figura la propia de la Semana del Mar, fue realizada la tradicional ofrenda de una corona de laurel al pie del Monumento a los Hombres del Mar.

Dentro del transcurso de la Semana se procedió a la apertura oficial de la Estación de Salvamento de la Cruz Roja del Mar, ubicada en el paseo de Ribes-Rogers y frente a la más concurrida playa de la zona.

EXPOSICIONES CONMEMORATIVAS

En el local de la Cofradía Sindical de Pescadores fueron inauguradas sendas exposiciones de fotografía-reportaje sobre los actos de la IV Semana del Mar y dibujo infantil «Los niños de Vilanova dibujan las bellezas de su mar», en la que participaron medio millar de niños y niñas, y siendo de destacar, asimismo, las exposiciones monográficas-conmemorativas que sobre «Un cuarto de siglo de las obras del puerto» y «Veinte años de la entrada de la primera unidad de la Armada» tuvieron lugar, con la participación de la Capitanía General de la Zona Marítima del



Procesión marítima en honor de San Pedro.

Mediterráneo, Grupo de Puertos y E. N. Bazán, debiendo prolongarse su exhibición, dada la continuada asistencia de público.

HOMENAJE A ENRIQUE GRANADOS

Con la presencia de las autoridades, de doña Natalia Granados, hija del desaparecido músico, y representación del Ayuntamiento de Lérida, de donde era natural el compositor, se procedió a la inauguración de la primera fase de los jardines, ubicados junto a la zona marítima y dedicados al insigne músico español Enrique Granados, fallecido en la mar en el año 1916, al ser torpedeado en el canal de la Mancha el transatlántico «Sussex», en que regresaba después de una triunfal gira por Norteamérica.

CONCURSO DE REDACCION

El II Concurso Escolar de Redacción sobre Temas Marítimos, reservado a niños y niñas en edades comprendidas entre ocho y dieciocho

años, registró asimismo una participación superior a los cien trabajos. Destacada cifra que viene a demostrar el cariño e interés que este certamen ha despertado entre la juventud vilanovina.

HOMENAJE A PESCADORES JUBILADOS

Se organizó también un emotivo homenaje dedicado a los pescadores jubilados, quienes en número de ochenta recibieron innumerables muestras de afecto, así como diferentes asignaciones económicas.

MEDALLA DE ORO DE LA FEDERACION DE COFRADIAS

En el salón de actos de la Cofradía Sindical de Pescadores tuvo efecto la imposición de la primera medalla de oro de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores a don Pablo Palau Cabezas, por su labor de casi cincuenta años al servicio de los pescadores a través del desempeño en el cargo de secretario del Pósito local.



A bordo del dragaminas «Eo», los hijos de los pescadores presencian un ejercicio de zafarrancho de combate.

FERIAS DEL MAR 1975

En el Paseo Marítimo quedó ubicada la bienal edición de las Ferias del Mar 1975, dedicada a la Pesca, Náutica, Deportes y Vacaciones, en la que participaron diversas e importantes firmas del sector, ocupando el recinto ferial más de 3.000 metros cuadrados. ■ H.

ALICANTE CONTAR DE MODERNOS

cabotaje, marino desde siempre, salvador de vidas en varias ocasiones, el cual representa en estos momentos a todos los marinos de Valencia, porque a todos llega, a través de este acto, el honor de tan alta profesionalidad. ■ FRANCISCO ALBERT.

MOVIMIENTO PORTUARIO

VALENCIA, 27.—Cuatrocientos nueve buques entraron durante el pasado mes de julio en el puerto de Valencia, con un registro bruto sumando de 1.415.292 toneladas.

Destacan los buques españoles, en número de 229 y 662.680 toneladas en total, seguidos de Alemania, con 22 buques y 43.337 toneladas; sin embargo, países con menor número de naves alcanzaron mayor tonelaje, como Estados Unidos, 20 buques y 113.559 toneladas; Panamá, 20 barcos, y, sin embargo, solamente 38.725 toneladas, e Italia, con 17 y 177.249 toneladas.

De la Unión Soviética llegaron 8 barcos de 23.591 toneladas en suma; de Chipre, 10 naves, con 13.110 toneladas; Dinamarca, 17 buques, 11.582 toneladas; Liberia, 6 barcos, 51.277 toneladas. El país que registró menor tonelaje en este puerto fue Singapur, con sólo 500 toneladas en un barco.

MÁS DE CIEN MILLONES DE KILOS EN MERCANCIAS DESEMBARCADAS

VALENCIA.—101.721.535 kilos de mercancías fueron desembarcados en el puerto de Valencia durante el pasado mes de julio.

De ellos, 22.727.146 kilos correspondieron a cabotaje —o transporte nacional—, y el resto, 78.994.389 kilos, llegaron del exterior.

Como capítulos más importantes figuran los de maíz, con 35.416.120 kilos, seguidos de troncos de madera, más de 17.000 toneladas; fosfatos naturales de cal, casi diez mil toneladas, etcétera.

MAR MENOR

REPRODUCCIÓN ARTIFICIAL DEL LANGOSTINO

MURCIA, 26.—Técnicos japoneses han llegado al Mar Menor para iniciar la posible reproducción en laboratorio del langostino en aquellas aguas.

El complejo estudio biológico se encuentra en fase muy avanzada, y con ello se podrá reproducir este marisco en criaderos acotados. Según los técnicos, solamente hace falta que las larvas se desarrolle totalmente en su crecimiento.

La primera fase de los trabajos se ha visto coronada por el éxito, ya que los huevos de langostino, pese a no tener la ambientación idónea, no se encierran en sí mismos y llegan a romper para su desarrollo.

BOTADURA DEL CANGURO "CABO SAN JORGE"

El pasado 24 de julio tuvo lugar la botadura del buque canguro «Cabo San Jorge», construido en los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante.

Actuó de madrina doña Juana Gamero-Cívico de Ybarra, esposa de don Luis Ybarra e Ybarra, presente también en el acto.

El buque pertenece a la naviera Ybarra y Cía., S. A., y estará destinado al transporte de pasajeros y vehículos en la línea Barcelona-Palma de Mallorca. Está acondicionado para transportar 800 pasajeros, 110 coches y 45 semirremolques o vehículos industriales. Su eslora es de 140 metros, con un arqueo bruto de 12.500 T.R.B. y una velocidad en pruebas de 21 nudos.

CAMPELLO (Especial para «Hoja del Mar»).—Esta población está atravesando una de las más graves crisis pesqueras de su historia. Nuestra villa, antes de la época del motor, contaba con más de trescientas embarcaciones de todos los tipos de pesca, y su playa, de más de un kilómetro de larga, era como una muralla de embarcaciones que no dejaban ver el mar desde la calle o camino de enfrente. Ahora se encuentra completamente limpia y no hay ni siquiera un bote. En la época del motor contó con más de cien embarcaciones, desde los 40 HP. a los 150 HP. de fuerza, a los que denominaban «bajas». Todas han desaparecido, o casi todas, pues quedan muy pocas, y algunas de éstas, las mayores, han sido vendidas a los marroquíes. Para qué las quieren, si su vida era la costa de Marruecos y ahora es un infierno. Bien es verdad que se han construido mayores para pescar en la costa del Sahara y Mauritania, barcos de 400 a 800 HP. de fuerza, que en total no llegan al medio centenar y que, por no disponer de puerto de refugio, tienen sus bases en varios puertos del Mediterráneo. Estas embarcaciones, la mayor parte de las mismas están completamente deshumanizadas, sin apenas comodidades para su tripulación, que tienen que estar dos y tres meses sin tocar puerto y, a veces, cinco y seis meses sin ver a la familia. No es extraño, pues, que algunos de los marineros han sido aquejados de fuertes crisis nerviosas y llevados a Las Palmas, el puerto más próximo, para trasladarlos inmediatamente a la Península. Por todo ello existe una gran desbandada de la gente de la mar que no quiere embarcarse / prefiere colocarse en tierra como sea, por mucha vocación marinera que tengan. La prueba la tenemos que de unos mil hombres que ha llegado a tener inscritos la Cofradía de Pescadores de Campello, apenas llegarán a cuatrocientos.

Los que no pueden vivir sin la mar han tenido que marcharse a las poblaciones marítimas de Rosas y Palamós, en la provincia de Gerona, y Motril, en Granada, para poder pescar al día y estar con sus familias. Aquí va de capa caída todo lo que se relaciona con la mar. Hasta la Escuela de Orientación Marítima y Pesquera, después de cincuenta y tres años ininterrumpidos creando vocaciones marineras, ha cerrado sus puertas y pasa a régimen ordinario. La Cofradía de Pescadores, la más antigua del Mediterráneo y una de las primeras de España en sus buenos tiempos, se está tambaleando. Pero todo no van a ser sinsabores, ya que una sociedad netamente alicantina, que nunca ha tenido relación con embarcaciones pesqueras, asesorada por pescadores campellenses, ha comenzado la operación rescate de los hombres de la mar con la construcción de una flota de motopesqueros modernísimos que logrará una vida más llevadera y humana. Ya se encuentra en el puerto de Alicante el «Pescamaro Uno» y ya se ha plantado la quilla del «Pescamaro Dos».

Abordamos al jefe técnico de pesca de este motopesquero, don Juan Lledó Giner, de Campello, y socio accionista, al cual preguntamos:

—¿Dónde ha sido construido este barco?

—En unos astilleros del Norte de España, donde fue botado y acaba de llegar hace unos días, habiendo sido matriculado aquí, en Alicante, por lo que llevará el nombre de nuestra ciudad por los caladeros de Sahara, Mauritania, Sudáfrica, Boston y por donde se presente, ya que se trata de pesquero congelador arrastrero por popa, que

El delegado de Trabajo en Valencia, acompañado del presidente del Consejo Provincial del ISM y delegado provincial de este organismo, hizo entrega de las medallas al Mérito Social Marítimo.

VALENCIA

IMPOSICIÓN DE MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—En la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, y bajo la presidencia del delegado provincial de Trabajo, se reunió el Consejo Provincial del ISM para hacer entrega de las medallas al Mérito Social Marítimo concedidas por el Consejo General del citado organismo.

El delegado de Trabajo resaltó la personalidad de los premiados. Se refirió al doctor don José Garay Barbarín, cuya medalla se le concedió a título póstumo, y fue recibida por su hijo, don José Garay Lillo, actual jefe de la Inspección Médica Provincial de la Delegación del ISM en Valencia. El doctor Garay Barbarín fue el primer inspector médico del Instituto Social de la Marina en Valencia, y sus cualidades como persona rivalizaron en todo momento con su valor profesional; dejó una profunda huella entre los marinos de Valencia. Seguidamente se refirió a don Felipe Fontanet Roure, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Denia, a quien se le concedió esta distinción por su dedicación y esfuerzo en pro de los pescadores de Denia, así como su atención a los problemas pesqueros de la zona. Hay en su haber el salvamento de un barco de pesca, ya sin gobierno. Elogió a continuación el delegado de Trabajo la personalidad, conocida de todos los valencianos, del ingeniero director del puerto de Valencia, don José Luis Vilar Hueso, persona de enorme raigambre en el puerto, el cual tuvo importante participación en las operaciones de rescate de vidas con motivo de la luctuosa riada que Valencia padeció en 1957. Finalmente dedicó cálidas palabras a don Francisco Sanz Rodríguez, patrón mayor de



A CON UNA FLOTA MOTOPESQUEROS

● **ELLO PUEDE SER LA SOLUCION DEFINITIVA PARA LA CRISIS QUE ASOLA A CAMPEDO.**

tiene la suficiente autonomía para ir a los caladeros que se presenten.

—¿Cuáles son sus características?

—Tiene una eslora de cuarenta metros, ocho coma cincuenta de manga y seis coma noventa metros de puntal, y un tonelaje de trescientas diecisiete toneladas de arqueo. Su casco es de acero y tiene una capacidad de bodega de cuatrocientos metros cúbicos para el pescado. Lleva un motor de mil doscientos caballos de fuerza y sus tanques de suministro tienen una capacidad para doscientas veinte toneladas de fuel-oil, con una autonomía de noventa días.

El señor Lledó nos iba enseñando todas las dependencias del barco y se hallaba muy entusiasmado dándonos toda clase de detalles del mismo. Nos decía:

—Tenemos a bordo dos generadores de agua que producen cinco toneladas de agua dulce del mar. Todos los camarotes están acondicionados con un aparato para música ambiental, disponen de teléfono, aire acondicionado y calor negro. Lleva dos televisores, uno en el puente y el otro en el pequeño salón comedor de la tripulación. La marinera trabajará bajo techo, pues cuando se recoja el arte éste descargará en la bodega, donde trabajan los hombres para el destrozo y congelado del pescado. Para el suministro eléctrico tiene dos grupos de trescientos caballos cada uno y de doscientos veinte «kawias» cada uno. Está dotado de los mejores servicios higiénicos, con duchas y baño. Una estupenda cocina con cocinero diplomado. Con todo lo cual la vida en el mar se humaniza y de esta forma podremos ir rescatando a todos aquellos que por las penalidades pasadas han dejado de ir a la mar. Esto es como un yate de pesca, como los nuevos que se van a construir, por lo que yo denominaría a esta operación, operación rescate.

—¿Y los aparatos de navegación?

—Estos son estupendos, son todos traídos del Japón. Lleva dos radares: uno para un alcance de sesenta y cuatro millas y el otro de cien millas. Piloto automático y giroscópico. Un biógrafo para una profundidad de mil doscientas cincuenta brazas. Un equipo vía satélite que le corrige al segundo la situación del barco. Dos aparatos de comunicación hasta un radio de más de dos mil millas.

—¿Cuál es la tripulación?

—Son veinte hombres; ahora saldremos con dieciocho, pero al llegar a Las Palmas embarcarán dos técnicos japoneses. La tripulación es en su mayoría de Campello, así como los técnicos, salvo el jefe de máquinas o mayor, don Antonio Fuentes.

Brindamos por este modernísimo motopesquero, el «non plus ultra», pues no le falta ningún detalle, deseándole mucha suerte. Y enhorabuena a todos los pescadores, que con la puesta en marcha de esta flota de modernos motopesqueros desaparecerá la crisis y Alicante se convertirá de nuevo en potencia pesquera de primer orden. ■ JOSE GOMIS LLEDO.

EL MINISTRO DE TRABAJO, EN GANDIA

VALENCIA, 27. (Europa Press).—El ministro de Trabajo y vicepresidente tercero del Gobierno, don Fernando Suárez, acompañado del secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego, ha visitado la delegación de este Instituto en Gandia, así como la Casa del Mar de la misma población, donde recorrió los nuevos servicios y departamentos médicos.

Después, don Fernando Suárez se trasladó a la Cofradía de Pescadores y conversó con los trabajadores, interesándose por sus problemas.

Finalmente, el ministro visitó la lonja e instalaciones portuarias, donde cambió impresiones sobre los proyectos de ampliación y mejora del puerto de Gandia.

GARRUCHA

MONUMENTO

Monumento conmemorativo del primer centenario del Ayuntamiento, y como homenaje al mar, inaugurado el día de la festividad de la Virgen del Carmen. En la fotografía, junto al monumento, don Tomás Ordóñez Mateo, vicepresidente de la Liga Naval, que tiene a su derecha al alcalde de Garrucha, don Pedro Cruz Pérez, y a su izquierda, al cronista oficial de la villa, don Juan Antonio Gerez González.



ALMERIA

FALLECIO DON PEDRO CAZORLA

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—Ha muerto don Pedro Cazorla Escámez, Pedro «El Portugués» para los hombres de la mar de toda la costa mediterránea.

Entregado a la pesca desde los nueve años de edad, su laboriosidad, inteligencia y conocimiento de los problemas no sólo de la pesca, sino, y muy fundamentalmente, de los pescadores, le llevaron a desempeñar durante más de treinta años el cargo de patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Almería.

Durante su mandato se han conseguido logros importantísimos para la mejora en el trabajo de las embarcaciones de Almería y muy fundamentalmente para las condiciones morales y físicas de los que en ellas rinden su trabajo. La construcción de una magnífica fábrica de hielo, la ampliación del puerto pesquero, la edificación de un grupo de más de cien viviendas, la adquisición y posterior cesión al Instituto Social de la Marina de los terrenos donde se levanta la Casa del Mar, son algunos de ellos.

Aparte de ello, ha sido miembro del Consejo General del Instituto Social de la Marina,

vocal de la Comisión Pesquera del Mediterráneo y del Grupo de Arrastre del Sindicato Nacional de la Pesca, concejal del Ayuntamiento de Almería, etcétera.

Se hallaba en posesión, entre otras, de la medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata; de la medalla al Mérito Social Marítimo, de la medalla al Mérito Sindical, de la cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo blanco.

Por encima de todo ello hay que resaltar la extraordinaria bondad de Pedro Cazorla. Su sentido de la justicia y su ecuanimidad para resolver todos los problemas no sólo de la capital, sino de todos los puertos de la provincia de Almería.

Fue inhumado en Carboneras y al sepelio, que presidió don José Llorca, jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social del ISM, quien representaba al presidente de este organismo, asistió todo el pueblo, y cuantos comentarios se oían hacían referencia al hecho de que había desaparecido el mejor hijo de aquel pueblo. ■ EGUILABAL.



PUERTO DEPORTIVO Y PESQUERO

FUENGIROLA.—Don Antonio Valdés y González Roldán, ministro de Obras Públicas, inauguró este verano el puerto deportivo y pesquero de Fuengirola. En la fotografía de Europa Press le vemos acompañado de autoridades, dirigiéndose a los muelles.

ALGECIRAS

LLEGAN TRES NAUFRAGOS DEL "JESÚS LASHERAS"

ALGECIRAS (Cádiz), 28.—Tres de los naufragos que componían la tripulación del pesquero «Jesús Lasheras», de matrícula de Gijón y con base en Cádiz, han llegado hoy a este puerto, a bordo del también pesquero «Nuevo Manolo Malle».

Como se recordará, el «Jesús Lasheras» naufragó a la altura de la costa del Sahara español, debido a un incendio declarado en la sala de máquinas del barco.

Los naufragados llegados a bordo del «Nuevo Manolo Malle» son Francisco Martínez Martínez, de cincuenta y cuatro años de edad, patrón del pesquero naufragado; Francisco Martínez Choza, de veintinueve años, jefe de máquinas, y Manuel Rico Heredia, de treinta y tres años, engrasador, todos ellos naturales de la localidad coruñesa de Corrubedo.

HUELVA

SE RATIFICAN EN SU SOLICITUD DE CONFLICTO COLECTIVO

HUELVA.—Los representantes sociales de Astilleros de Huelva se han ratificado en la demanda de conflicto colectivo y que se proceda a dar traslado a la Delegación de Trabajo de todo lo actuado, conforme a lo establecido en el Decreto-Ley de 9 de mayo último, según informan fuentes sindicales.

La decisión ha sido tomada en la reunión de la Junta de Mediación Sindical, bajo la presidencia del titular del Sindicato Provincial del Metal, donde se ha seguido tratando la demanda de conflicto colectivo planteada por los vocales jurados en representación de los trabajadores de la plantilla de la empresa.

La representación empresarial hizo hincapié en que

la situación de la empresa hace imposible la negociación de la subida salarial solicitada por los trabajadores y origen del conflicto. Ante esta negativa, la representación social se ratificó en la demanda.

CÁDIZ

REGRESAN TRES PESQUEROS QUE APRESÓ MARRUECOS

● UNO DE LOS TRIPULANTES VENIA HERIDO DE BALA.

CÁDIZ.—Han llegado a Cádiz los barcos pesqueros españoles «Monturio», «Chas» y «Urdax», que el pasado día 29 de julio fueron apresados por lanchas patrulleras marroquíes cuando faenaban en aguas del Atlántico.

Los tripulantes de los tres barcos, una vez atracados en el muelle pesquero, se han dirigido a sus respectivos domicilios. Mañana por la mañana acudirán a la Comandancia de Marina de Cádiz para la práctica de las diligencias oportunas.

El «Monturio» presenta en diversas partes del puente y en los depósitos de carburante numerosos impactos de bala, una de las cuales alcanzó al tripulante Manuel Giráldez Colored, de cincuenta y tres años, natural de Alcalá de los Gazules (Cádiz), quien se encuentra hospitalizado en la clínica San Rafael. Padece herida producida por arma de fuego en el hemitórax derecho, de pronóstico menos grave, teniendo aún la bala alojada en el cuerpo, por lo que será intervenido quirúrgicamente para su extracción.

Durante su retención en el puerto de Tánger, los tripulantes del «Urdax» han manifestado que las tres embarcaciones estuvieron estrechamente vigiladas por fuerzas marroquíes y una lancha patrullera.

AYAMONTE

PEZ DE 400 KILOS

AYAMONTE (Huelva), 28.—Un pez de 12 metros de longitud y un peso de unos 400 kilos fue capturado ayer por la mañana durante las faenas de pesca del buque «Martín Pérez», que a las diez de la noche entró en este puerto.

El ejemplar, que según los técnicos marineros se denomina pez ratón por su larga cola, permanece amarrado en el costado del buque hasta que pueda ser descargado.

La afluencia del público ha sido extraordinaria para contemplar el enorme pez raro.



MÁLAGA

TORRE METÁLICA

MÁLAGA.—Entró en este puerto la gabarra «Goliath 5», que transportaba una torre metálica de 1.200 toneladas, de altura equivalente a una casa de seis pisos. Su anchura sobrepasaba la del muelle en el que atracó. Construida en Artabar (Francia), se montará finalmente en el mar del Norte, donde se utilizará para prospecciones submarinas.

SANLUCAR DE BARRAMEDA, EL PICACHO



Alumnos y profesores del Curso Internacional de Verano, en el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda.

III CURSO INTERNACIONAL DE VERANO, ORGANIZADO POR EL I. S. M.

● ASISTIERON ESTUDIANTES DE SAINT-JOHN'S Y SAINT-PIERRE ET MIQUELON (TERRANOVA)

SANLUCAR DE BARRAMEDA.—Continuando con los Cursos Internacionales de Verano, que se vienen celebrando en el colegio El Picacho, que el ISM mantiene en Sanlúcar de Barrameda, este año, durante el mes de agosto, ha tenido lugar el tercero de los mismos.

A este curso han asistido veintiocho alumnos, estudiantes de Lengua Española de la Universidad Memorial de Saint-John's y del Liceo de Saint-Pierre et Miquelon, puertos estos en Terranova los más frecuentados por nuestros pescadores de la flota bacaladera.

Durante el curso, que ha tenido una duración de treinta días, se han impartido clases de lengua, literatura, arte, cocina, canciones y bailes españoles.

Se realizaron excursiones a Jerez de la Frontera, Sevilla, Arcos de la Frontera y Cádiz.

Como complemento al programa del curso cabe destacar las siguientes actividades culturales.

Recitales: «Recordando a un poeta», por Carmen Heyman y Servando Carballar. «Cantos tradicionales españoles», por Sofía Noel. «Canción española», por Pepita Ibáñez.

Conferencias: «Color, olor y sabor de los vinos de la zona de Jerez», por don Tomás Pascual. «El cante flamenco», por don Rafael Belmonte.

Conciertos: De música española, a cargo del Orfeón Santa Cecilia. De piano, por don José Manuel de Diego. De la Orquesta de Cámara Musizierge-meinschat de Salzburgo. Actuó también el Grupo de Danzas de la Cátedra Adolfo de Castro.

El día 30 se celebró el acto de clausura, que fue presidido por el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindegay Banet; alcalde de Sanlúcar de Barrameda y agregado cultural de la Embajada del Canadá en España.

El señor Harguindegay dirigió la palabra a los asistentes haciendo resaltar los lazos de amistad que se están forjando, desde el comienzo de estos cursos, entre las poblaciones de estos puertos de Terranova y España, recordando a los alumnos el bien moral que significa para nuestros pescadores el que después de largas temporadas de duro faenar alejados de la Patria y de la familia, encuentren amistad y comprensión al llegar a un puerto extranjero en el que todo les es desconocido.

A continuación, el agregado cultural agradeció y felicitó al Instituto Social de la Marina por la perfecta organización de estos cursos, y dijo que en el ánimo de su Gobierno está, en reciprocidad, el que estudiantes españoles puedan asistir a cursos similares en Canadá.

Por último, el alcalde de la ciudad, tras unas palabras de elogio para los alumnos e Instituto, hizo entrega al doctor Muzychka, profesor de la Universidad Memorial, de un obsequio y una carta de invitación para la alcaldesa de Saint-Johns, dando por clausurado este III Curso Internacional, en nombre del presidente del Instituto. ■

G. VILLAUMBRALLES.

Visita al alcalde de Sanlúcar de Barrameda.



Dentro de las clases de cocina, las alumnas canadienses aprenden a hacer la tortilla de patatas.



El almirante Richard Evelyn Byrd fue, si no el primero en llegar al polo Sur, el que abrió para los investigadores que le siguieron la posibilidad de saber un poco «a dónde iban». La gloria de ser el primero en llegar al polo Sur corresponde, sin duda, al noruego Amundsen, una gran víctima del polo Sur. Cuando se perdió en el polo Sur la expedición italiana de Nobile, Amundsen salió en su busca. Ni Nobile fue encontrado ni Amundsen logró regresar. Es una de las grandes tragedias de la exploración polar. Exploración que, contra lo que se cree, no es de hoy, ni siquiera del siglo pasado, sino que se remonta a los albores del siglo XVIII.

Hoy nos ocupamos de Byrd, que, después de sufrir penalidades sin cuento, contó con la gran aportación capitalista americana para poder llegar a sobrevolar el polo Sur magnético y convertirse así en el primer explorador que había sobrevolado los dos polos de la Tierra, el Norte y el Sur. Después de una vida de sacrificios, de miedo incluso cuando se quedó solo durante largas semanas perdido en el polo Sur, este explorador habría de morir muy anciano y con una salud que sólo le quebró en sus últimos días. Murió Byrd en la noche del 11 al 12 de marzo de 1957 en la ciudad de Boston. Contaba a la sazón sesenta y nueve años de edad. Había nacido en Winchester (Estado norteamericano de Virginia), el 24 de octubre de 1888.

VOCACION INVENCIBLE

Richard Evelyn Byrd es uno de esos casos de vocación precoz e invencible. Tenía una vida más que acomodada, porque su familia era poderosa en Virginia. No obstante, la abandonó para enrolarse como grumete en un barco cuando sólo contaba doce años. En buques diversos recorrió todos los océanos y el mar Mediterráneo, haciendo el papel de un simple marinero. Luego haría sus estudios como oficial, y en 1908 es oficial de la Marina de guerra. Pero no sería en la Marina donde logaría su fama. Un malhadado accidente habría de cambiar su rumbo. Ya no era apto para la Marina de guerra, pero sí para navegar. Su primera expedición polar fue al polo Norte, en 1925, sobrevolando varias regiones del mar Ártico.

Su gran expedición comenzó en 1927, tras largos años de preparación. Vino a demostrar que la parte de Tierra Carmen, que, se-

RICHARD BYRD, EL GRAN AVENTURERO DEL POLO SUR

gún Amundsen, se extendía más allá de la cordillera de la Reina Maud, no existe en realidad al Norte de los 85° de latitud, por lo que Amundsen debió padecer una ilusión óptica, un frecuente espejismo solar y polar. En la Nochebuena de 1928, el «City of New York» y el «Eleanor Bolling», los dos buques de Byrd, llegaban a los límites de lo que exploradores anteriores habían llamado «la gran barrera», una helada superficie más o menos plana, al parecer inaccesible. Allí desembarcaron tras denodados esfuerzos y fundaron la Little America, o Pequeña América, desde la que los expedicionarios recorrían y reconocían hasta 160.000 millas cuadradas. Era la primera gran estación en el polo Sur o, por mejor decir, en la Antártida. Desde esta base partían en lo sucesivo las famosas expediciones de Byrd. De la base podían salir pequeños aviones, y Byrd los tripuló sucesivamente el 29 de enero de 1929, el 16 de febrero, el 29 de noviembre y el 5 de diciembre. En uno de esos vuelos se llegó al polo Sur y en otro se descubrió una «nueva tierra» antártica, a la que Byrd bautizó con el nombre de su esposa, María Byrd. En ese campamento permanecieron los exploradores hasta el 30 de noviembre de 1930 y partieron para la tierra firme de Nueva Zelanda. Byrd no estaba conforme. Consiguió sucesivamente dinero y luego el apoyo del Presidente Eisenhower, que veía en la Antártida no sólo una posición militar excelente para la guerra global futura, sino una fuente de riquezas que algún día vendría a engrasar la cada vez menos repleta despensa mundial para sus tres mil millones de habitantes, de ellos casi la mitad más o menos hambrientos. La riqueza pesquera de las zonas polares, sobre todo de la Antártida, parece inagotable,

pero su explotación es todavía muy difícil.

Byrd habría de morir precisamente en el Año Geofísico Internacional (1957-1958), cuando todos los países con tradición polar, Rusia, Estados Unidos, Noruega, Canadá, Argentina, Chile, Nueva Zelanda y últimamente Australia, se habían dado cita en la Antártida. Los Estados Unidos hubieran llevado con Byrd una magna expedición con más de tres mil hombres, decenas de barcos y decenas de aviones. Byrd no pudo llegar a ver cumplido este sueño. El había pasado «los mejores años de mi vida» en el polo Sur o preparando sus viajes a las regiones polares. «Los mejores años de su vida», aunque en una de sus expediciones, perdido y aislado de su base, cuando ya esperaba la muerte por inanición, pudo escapar con vida cuando desde Little America sus compañeros, con el contacto por radio, lograron superar la gran barrera y llegar a salvarle. Allí permaneció solo con la única compañía de su perro foxterrier, del que nunca se separó. Sus pequeños motores despedían gas venenoso y Byrd tuvo que plantearse la terrible disyuntiva de morir por asfixia o morir por congelación. Esto ocurría en 1934. Llegó a soportar hasta 71 grados bajo cero en la bahía de Ross.

TODOS DE ACUERDO

Aunque existen pequeñas disputas en cuanto a la posesión de las tierras de la Antártida, especialmente entre Argentina y Chile, lo cierto es que en esta zona polar se está dando un ejemplo de concordia semejante al que se da en el espacio extraterrestre. Aunque existieron siempre reivindicaciones por parte de nueve países, desde el Tratado de Washington de 1959, todas las reivindicaciones territoriales sobre la Antártida han quedado «aplazadas». Lo importante es descubrir no sólo tierras, sino la manera de explotarlas, y en esto también van a cooperar las dos mayores potencias, Estados Unidos y Rusia. En 1972, diez naciones tenían bases más o menos grandes en la Antártida y se pusieron de acuerdo para una investigación científica coordinada. Parece seguro que bajo los hielos polares del Sur existen grandes reservas de petróleo y de gas natural. La energía nuclear, según se ha dicho, puede romper las capas gélidas de la Antártida y permitir su explotación. Comenzó ésta ya en gran escala, aunque sólo

en el plano científico y teórico, paso indispensable para llegar a la aplicación práctica de lo estudiado.

LAS PRIMERAS Y ULTIMAS EXPEDICIONES AL POLO SUR

Corresponde al Inglés Cook la gloria de haber sido el primer navegante que llegó a los hielos de la Antártida, allá por los años 1773 y 1775. Alcanzó el grado 71. Despues el ruso Bellingshausen descubría, entre los años 1819-1823, las tierras que llamó de Alejandro I y las islas de Pedro I. Seguidamente, y ya con una periodicidad relativa, el Inglés Palmer, el americano Wilkes, el noruego Kristensen, uno de cuyos miembros de su expedición fue el primero en pasar un invierno en la Antártida. Más tarde, ya en este siglo, el gran inglés Scott y Ernest Schakleton, que introdujo la experiencia, no fructífera, de llevar a la Antártida, en sustitución de los perros como medio de tracción, los pequeños caballos ponies manchurianos.

El 14 de diciembre de 1911, con cuatro miembros de su expedición, el noruego Amundsen llegó al polo Sur. Eran auténticas aventuras todas estas expediciones. No había aviones útiles para las exploraciones; los medios de tracción eran casi rudimentarios, sólo el esfuerzo de los hombres, de los perros y el valor de los expedicionarios podían superar aquellas desdichas que era obligado pasar. Desde Byrd, y esta es su gloria, las expediciones son cada día más costosas, pero, al mismo tiempo, cada vez menos peligrosas. Las más avanzadas agencias de viajes piensan ya en un «turismo polar». La aviación ha abierto un campo immense. Los rompehielos, aunque a veces quedan estos mismos barcos atrapados, permiten avanzar hasta mucho más allá del círculo polar ártico o antártico. El polo Norte tiene un gran valor estratégico por ser la ruta más corta entre Europa y Asia Occidental; pero es agua, sólo agua helada, bajo cuyos témpanos los norteamericanos fueron, con su «Neptuno», los primeros en «vadear» aquellas aguas. Pero la Antártida es más. Es tierra firme cubierta por hielos. Vencer éstos sería abrir un nuevo mundo. Y en eso estamos desde que Byrd fundó la Pequeña América. ■ LUIS MIRA IZQUIERDO (Fiel, Servicios Especiales EFE).



Arriba, Byrd, con el atuendo con que consiguió sobrevolar el polo Norte y la isla de Spitsberg. Cogido a su pierna, su famoso perro foxterrier, que siempre le acompañó en las expediciones.

Junto a estas líneas, el famoso explorador prueba sus esquís ante el buque «City of New York», en el que hizo varias expediciones al polo Sur magnético.



INQUIETUD POR LA ANARQUIA EN LOS OCEANOS

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Kissinger, que es hombre esencialmente de tierra, se ha referido a los asuntos de mar. Y es que, hoy en día, el secretario de Estado norteamericano tiene que estar al tanto de todo. En el discurso que pronunció ante la convención anual de abogados USA, celebrada recientemente en Montreal, el secretario no llegó a trazar una nueva línea en la política de su país respecto a los asuntos marítimos, pero abrió la posibilidad de ello. Kissinger, por lo pronto, dijo que los Estados Unidos no podían seguir cruzados de brazos ante la anarquía creciente en los océanos. Una anarquía en la que cada cual tira para sí, sin pensar en los demás y que sin duda desfavorece a aquellos países, como el suyo (son conceptos del secretario de Estado USA), que respetan las viejas normas.

En estas condiciones, siguió Kissinger, quedan dos alternativas:

- o la Conferencia del Derecho del Mar llega pronto a un compromiso entre las muy diversas y aun contradictorias tesis que en ella se debaten,
- o los Estados Unidos se verán obligados a actuar por su cuenta y riesgo, para defender sus intereses en unos océanos donde reina cada vez más la ley de la selva.

Como la primera alternativa resulta cada vez más remota (debo decir que en los alrededores de la ONU el pesimismo sobre la Conferencia del Mar se acentúa, y el que se haya traído a la sede de Nueva York su tercera y prevista reunión, después de Caracas y Ginebra, es ya la mejor indicación de que se espera muy poco de ella y no quieren hacerse más desembolsos en traslados inútiles), habrá que empezar a considerar la segunda.

¿Qué sugiere o amenaza Kissinger cuando dice que los Estados Unidos se verán obligados a intervenir por su cuenta en asuntos marítimos? El mismo nos dio algunas pistas en el citado discurso. Ante todo, que "no consentiremos que nuestras aguas sean explotadas indiscriminadamente por extraños, perdiéndose en ellas toda la riqueza marina". Esto es, que también aquí empieza a ganar terreno la tesis de que hay que proteger la pesca más allá de las viejas tres millas jurisdiccionales. ¿Quiere decir que los Estados Unidos van, como tantos países del Tercer Mundo, hacia las doscientas millas? Por fortuna, la cosa no es tan grave. Los Estados Unidos son una gran potencia, y como gran potencia tienen ante todo interés en que los océanos sean lo más libres posible, para poder mover sin dificultades su flota por ellos, así que Kissinger apunta hacia la zona de doce millas de plena soberanía. No más. Y advierte que "canales y estrechos deben quedar libres a la navegación internacional".

Unase a la prohibición canadiense a los pesqueros soviéticos de atracar en sus puertos —medida que aquí ha sido muy bien acogida— y a las presiones cada vez más grandes que hacen estas empresas pesqueras sobre Washington para que adopte una actitud cada vez más restrictiva frente a la competencia extranjera, y tendremos que los Estados Unidos, pese a sus compromisos de gran potencia proclive al internacionalismo, pueden adoptar en las cosas de mar una actitud más nacionalista si en la sede de la ONU el año que viene no se concreta más que en Caracas o Ginebra.

Esto, ya lo sé, no es una buena noticia para España, cuyos pesqueros que faenan en esta zona pueden encontrarse en un futuro más o menos lejano con mayores restricciones aún de las que hoy sufren. Pero cerrar los ojos a la realidad tampoco arregla mucho, y más vale estar prevenidos que el recibir el inesperado golpetazo de unas disposiciones desagradables. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

EL MAS POTENTE ROMPEHIELOS RUSO



El rompehielos atómico "Arctica" sale de Murmansk para realizar su primera travesía. A las veinticuatro horas llegó a la zona de los icebergs. Construido en Leningrado, es el más potente del mundo.

Alemania

LA CARTILLA DE AHORROS-CUENTA DEL EMIGRANTE

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Creo bastante ignorada esta ventaja impositiva, acordada en favor de los emigrantes por Decreto 3.259/1970, de 29 de octubre, y Orden ministerial de 21 de diciembre de 1970, en particular por nuestros marinos y que ahora se actualiza al ser declarados estos ingresos exentos del 15 por 100 con que grava el Estado español los intereses de las cuentas bancarias.

Las solicitudes de estas Cuentas de Ahorro del emigrante se harán a los Bancos y Cajas de Ahorro acompañando la siguiente documentación: CERTIFICADO DE RESIDENCIA en el extranjero, que puede ser expedido por el Consulado de España, y CERTIFICADO DE PRESTACION DE TRABAJO de la armadora o empresa donde se ejerzan actividades laborales.

Estos dos certificados se remitirán, conjuntamente con la solicitud de apertura de Cuenta de Ahorro del Emigrante, a los Bancos o Cajas de Ahorro, que son los que disponen de esos impresos de solicitud.

Como vemos, los "papeles" exigidos están al alcance de cualquier "lastarbeiter".

Merece la pena disponer de la Cuenta de Ahorro del Emigrante? De todas, todas. Veámoslo:

En el artículo 5, apartado a) del citado Decreto, se hace constar que los saldos podrán ser retirados por el impositor, mientras resida en el extranjero, en las mismas divisas en que hizo el ingreso, o lo que es lo mismo, si se enviaron mar-

cos alemanes, recibirá marcos alemanes; si francos franceses, belgas o suizos, francos de cualquiera de esas naciones; si dólares, dólares... Solamente cuando se lleven más de seis meses viviendo en España la devolución será hecha en pesetas de las nuestras.

Sigue el artículo 7 diciendo que a partir de los dos años de apertura de estas cuentas se podrá solicitar del propio Banco o Caja de Ahorros un préstamo en pesetas para invertir en España en las finalidades siguientes:

a) Adquisición, mejora o ampliación de vivienda para uso propio del titular, de sus ascendientes o descendientes, así como para la adquisición de muebles, utensilios..., lo que se llama ajuar familiar.

b) Acceso a la pequeña propiedad comercial, industrial o agraria.

c) Adquisición de acciones o participaciones de la empresa en que el titular haya contratado en España la prestación de sus servicios.

d) Adquisición de fondos públicos o avalados por el Estado, acciones de cotización calificada de empresas con participación estatal, obliga-

ciones cotizadas en Bolsa que hayan sido declaradas aptas para inversión obligatoria de las Cajas de Ahorros o participaciones en fondos de inversión mobiliaria.

e) FINANCIACION DE GASTOS PARA LA INSTALACION O PARA LA FORMACION PROFESIONAL DEL TITULAR O DE SUS HIJOS. Esta, con mayúsculas por su gran interés! Las letras "gordas" son cosa del correspondiente.

Bien, los préstamos tendrán las características siguientes:

Primera: La cuantía máxima del préstamo vendrá determinada por el producto que resulte de multiplicar por treinta los intereses acumulados en todo el periodo de duración de la cuenta, sin que en ningún caso pueda exceder de setecientos cincuenta mil pesetas cuando haya permanecido abierta por un plazo no superior a tres años y de un millón de pesetas cuando sobrepase ese periodo.

Segunda: Los plazos máximos de amortización serán: para el caso de viviendas, previsto en el apartado a) del artículo 7, doce años. Para los demás supuestos, ocho años.

Muy interesante es saber que los Bancos y Cajas podrán conceder esos préstamos aunque se inviertan en zonas que no correspondan a su competencia. Puede, pues, la Caja de Orense conceder el

préstamo para invertir en Almería, pongo por ciudad andaluza y lejana.

El trato de favor de estas cuentas queda plenamente demostrado por esas precitadas ventajas, pero aún quedan otras más que tampoco son ron a granel, como que estas cuentas perciben un interés del 7 por 100 (siete por ciento) y además no tributan el 15 por ciento que sobre los intereses de las demás cuentas hay que satisfacer al Estado español.

Cada vez son más los emigrantes que se aprovechan de los beneficios de estas cuentas, pero... no están todos los que son, ya que, pese a estas ventajas —¿quizás por ellas?—, no se ha hecho la debida propaganda de las mismas y son minoría los emigrantes que las conocen y disfrutan. Y entre ellos son nuestros marinos los más "despistados". Este corresponsal repite que no se han promocionado estas Cuentas del Emigrante en la medida que el espíritu de la Ley de Emigración y el Instituto Español de Emigración se empeña en llevar a todos los fines que puedan premiar, reconocer y hacer más llevadera la magnifica labor de los que trabajan o navegan bajo otras banderas. Por ese espíritu y por si tenéis dificultades, dirigíos a nosotros, que seguimos, como siempre, dispuestos a hacer de prácticos, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

CASI LA TOTALIDAD DEL COMERCIO SE HACE EN BUQUES EXTRANJEROS

TAMBIEN LOS IRLANDESES (LOS MENOS COMEDORES DE PESCADO DE EUROPA) PIDEN UN MINISTERIO DE PESCA.

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes último, el Comité Oficial Nacional para las exportaciones publicó su informe anual. Aquí se lee que las exportaciones irlandesas dependen demasiado de compañías de navegación extranjeras, cuyos intereses no corresponden necesariamente con los del pueblo irlandés. Esto es exactamente lo que no cesa de declarar el Instituto Marítimo Irlandés desde su fundación hace treinta y tres años.

En efecto, no más de un 4 por 100 del comercio marítimo del país —casi la totalidad de su comercio— viaja en buques irlandeses. Se espera que la creación de un departamento de Servicios Oceánicos por el Instituto (también oficial) de Investigaciones Económicas ayudará al descubrimiento de una solución para este inconveniente de larga duración de la economía nacional. Jefe del nuevo departamento es Fergus Cahill, antiguo oficial de la Marina militar irlandesa y organizador de las grandes conferencias de 1972 y 1974 sobre las posibilidades de desarrollo económico-marítimo de Irlanda bajo la dirección del Consejo Nacional de las Ciencias.

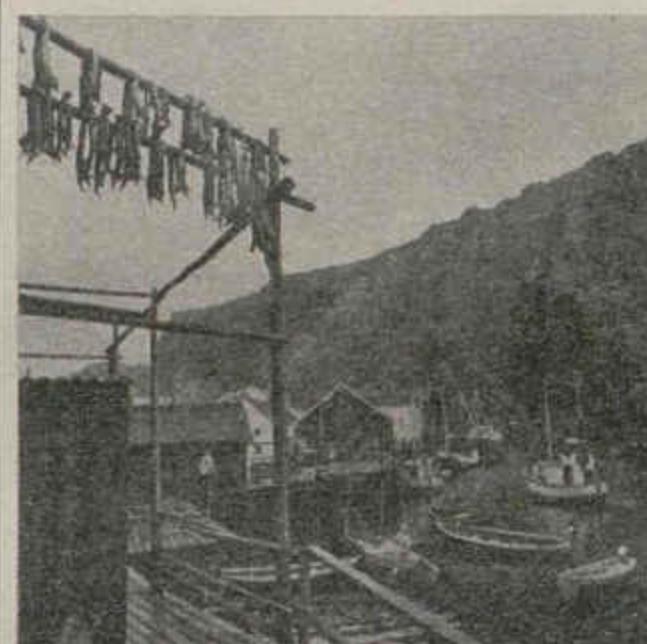
El nuevo departamento prestará mucha atención a la cuestión de las investigaciones, cada vez más extensas y febres, alrededor de nuestras costas en busca de petróleo y gas natural. Se habla ya en Irlanda del gran número de obreros de varias especialidades que han sufrido graves heridas y hasta la muerte durante las duras campañas petroleras de estos últimos años en el mar del Norte, y se espera que se evitarán en nuestras aguas las mismas desgracias.

Una cosa que empieza a explotarse en la mar, cerca de la costa irlandesa, es cierto tipo de fango submarino utilizado en la lubricación, del cual se espera una exportación anual de poco menos de 0,25 millones de libras esterlinas al año. Otro es el *maerl* de la bahía de Galway, materia utilísima para limpiar la tierra antes de sembrar. Desde hace muchos años, los franceses explotan grandes depósitos de *maerl* que se encuentran a lo largo de la costa de la Bretaña francesa. Hasta se importa en Irlanda el *maerl* francés, aunque se sepia desde hace varios años que hay un depósito estimado en diez millones de toneladas en la bahía de Galway, la explotación del cual empieza solamente ahora. Hay también buenas posibilidades de exportación de grava del mar de Irlanda, puesto que hay una falta creciente de esta materia en el continente europeo.

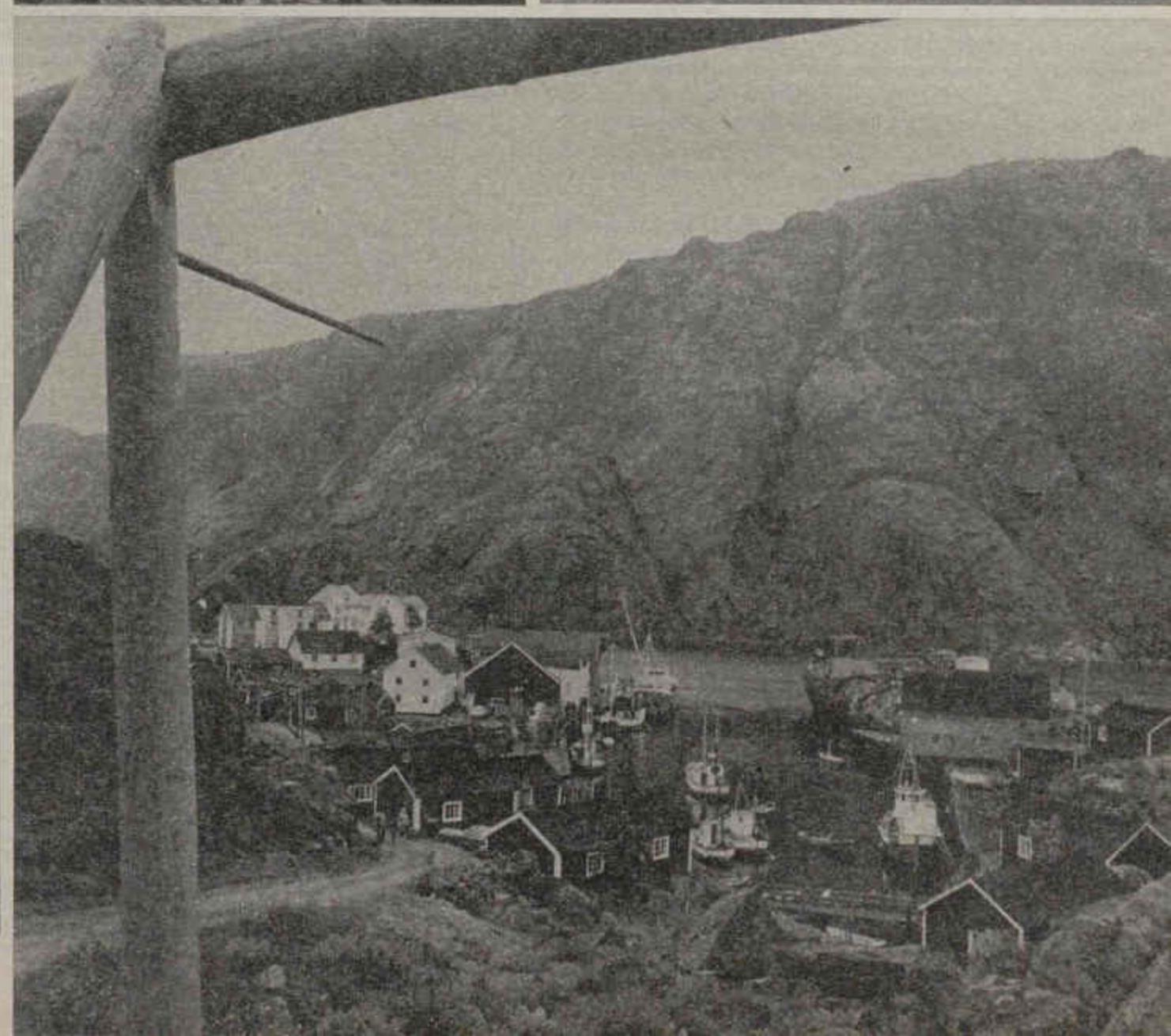
Los pescadores irlandeses, haciendo frente a las dificultades actuales, refuerzan su organización. Recientemente tuvo lugar en Dublin la primera conferencia anual de la recientemente constituida Irish Fishermens Organization, reemplazando varias organizaciones más o menos locales que languidecían. La conferencia se decidió a exigir el establecimiento de un Ministerio de la Pesca (el Ministerio de la Agricultura dirige aquí la pesca), la extensión de los límites exclusivos hasta 50 millas marítimas, mayores facilidades en los puertos de pesca, la exclusión de toda importación de pescado a excepción de las de otros países de la CEE y una representación fuerte de los pescadores en cada comité u organización estatal que se relacione con la industria de pesca. Se mostró con cifras, durante la conferencia, que el pescado se come menos en Irlanda que en ningún otro sitio de Europa: solamente cinco kilogramos por persona por regla general. Acontecimiento interesante de la conferencia fue el discurso del secretario de la organización de los pescadores británicos, muy aplaudido, sobre todo cuando trataba de la necesidad primordial de una cooperación estrecha entre los pescadores de los otros países, durante tanto tiempo recelosos entre ellos.

Vienen muchos buques de pesca españoles este verano al puerto sudoccidental de Castletownbere, donde son siempre muy bien venidos y donde continúa el entusiasmo por la proyectada compañía de pesca hispano-irlandesa. De otros tipos de buques españoles no se vieron muchos durante el mes pasado en nuestros puertos. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

ESTACION PESQUERA



El reportaje de NTB, servido por Europa Press, nos muestra varios aspectos de lo que es una típica estación pesquera en Noruega, país cuya principal riqueza es, precisamente, la pesca. En Nusfjord, en el corazón del fiordo, viven quince familias, con un total de setenta personas de todas las edades, cuya actividad exclusiva es la pesca y tareas derivadas. La maravilla del paraje, aunque solitario, lo hace acogedor, y es seguro que en él se lleva a cabo un trabajo eficaz y una verdadera convivencia.



AMBERES, PUERTO DE EUROPA

BRUSELAS (Crónica de nuestro corresponsal).—El puerto de Amberes es uno de los principales del mundo, gracias, sobre todo, a su situación geográfica favorable y por encontrarse en el corazón de una región altamente industrial.

Está, en efecto, situado a 90 kilómetros del mar del Norte, en medio de lo que aquí denominan "delta de oro", a saber, la región que atraviesa al mismo tiempo el Escalda, el Musola y el Rhin, antes de llegar al mar del Norte.

El puerto dispone de otras excelentes comunicaciones con los países europeos que quedan sobre su espalda. Los ferrocarriles, las vías navegables y las autopistas permiten a Amberes ejercer una gran atracción en Europa y hacer desarrollar cada vez más una región muy poblada y altamente industrializada.

Los principales centros industriales europeos están localizados en un radio de 300 kilómetros de Amberes.

El carácter internacional resulta, sobre todo, del hecho que las flotas comerciales de más de 70 países tocan el puerto de Amberes. Más de 300 líneas de navegación regular tienen su puerto de escala en esta ciudad.

El puerto registra cada año 14.000 salidas de barcos de línea hacia aproximadamente 800 destinos extranjeros.

TRAFFICO MARITIMO DE MERCANCIAS

El número de navios llegado a Amberes ha pasado de 9.687 unidades en 1950 a 18.708 unidades en el año de 1973, lo que equivale casi al doble que en el año de 1950.

Como consecuencia al aumento del tonelaje de barcos, la cantidad de mercancías cargadas y descargadas ha aumentado todavía más rápidamente. El volumen global de embarque y desembarque de mercancías se elevaba a 21,5 millones de toneladas. En 1970, el tráfico marítimo global de mercancías consigue un nuevo record de 80,7 millones de toneladas, o sea, cuatro veces más que en el año de 1950. El tráfico marítimo pierde un poco después de 1971, especialmente por el cierre de servicio del oleoducto Rotterdam-Amberes (la aportación de petróleo bruto del oleoducto Rotterdam-Amberes ha obtenido un volumen de 7.148.000 toneladas en 1971, 19.616.000 en 1972 y 21.335.000 toneladas en 1973).

PUERTO DE MERCANCIAS POR EXCELENCIA

A pesar de que parte de las mercancías a granel en conjunto del tráfico portuario es predominante, Amberes es, sobre todo, conocida como puerto de mercancías generales. Según se estima, 10,2 millones de toneladas y 18,2 millones de toneladas de mercancías generales han sido embarcadas y descargadas en 1973 respectivamente. En este tráfico, el puerto de Amberes ha podido conquistar una plaza privilegiada.

En 1972, 7,5 millones de toneladas de productos siderúrgicos han sido embarcados, lo que representa el 27 por 100 del conjunto de embarque en el puerto de Amberes. O sea, más de la mitad del volumen total de carga de productos siderúrgicos de los principales puertos de la Northern Range, tomados en consideración los puertos de Dunkerque, Gante, Amsterdam, Bremen, Hamburgo, La Haya, Rotterdam y Zeebrugge. Para Amberes, el tráfico de tanques, elemento del transporte de mercancías generales, ha conocido una expansión considerable. En 1966, año en que empieza el tráfico de tanques, trata un total de 43.820 tanques, o sea, un volumen global de mercancías de 295.955 toneladas. En 1973, la cantidad de tanques embarcados y desembarcados ha pasado ya de 214.794 unidades, por un total de 3.228.793 toneladas de mercancías. El transporte por tanques representa ya un 11 por 100 del tráfico total de mercancías generales, y

(Pasa a la pág. siguiente)



AMBERES, PUERTO DE EUROPA

DURANTE 1973 ENTRARON EN ESTE PUERTO MAS DE 18.000 BUQUES.

EL TRAFICO DE MERCANCIAS ALCANZO LA CIFRA DE CERCA DE 22 MILLONES DE TONELADAS.

LOS CENTROS INDUSTRIALES MAS IMPORTANTES DE EUROPA NO DISTAN MAS DE TRESCIENTOS KILOMETROS DE AMBERES.

(Viene de la pág. anterior)

este, principalmente, localizado hacia la ruta del Atlántico Norte.

Al mismo tiempo que puerto de mercancías generales, Amberes dispone de enormes espacios reservados al depósito de mercancías. Una superficie de depósito de 10.411.368 metros cuadrados se calcula para este puerto, donde existen 2.196.872 metros cuadrados de depósitos cubiertos; esta superficie comprende una buena cantidad de depósitos especiales, como depósito para cereales, frigoríficos, depósitos de vino, minerales, madera, productos siderúrgicos, productos químicos, etcétera.

DESENVOLVIMIENTO DEL PUERTO

La ascensión del puerto de Amberes es debida en una gran parte a su adaptación constante a los cambios ocurridos en el tráfico marítimo internacional. La inquietud por reducir los precios de transporte ha hecho que se realicen sin cesar la construcción de barcos cada vez mayores y más especializados. La accesibilidad limitada del puerto a las unidades de gran tamaño ha creado problemas al puerto de Amberes, a pesar de lo cual se ha conseguido, bajo intenso trabajo de dragado, darle al puerto el acceso de buques de más de 43 pies, lo que ha permitido la entrada de buques de 75.000 toneladas. Por este motivo, el puerto de Amberes permite acoger los grandes barcos que transportan productos secos y petroleros medianos.

El mantenimiento de las mercancías ha tenido también grandes transformaciones, y sólo hace falta como prueba la utilización generalizada de aparatos de carga unitarios, tales como paletas, alijadores y tanques. Esta evolución de la técnica del mantenimiento y desarrollo rápido del tráfico marítimo exigen constantemente una extensión y una renovación del puerto y del equipo portuario. Un factor particularmente importante para el puerto de Amberes fue la puesta en marcha del plan decenal (1956-1966) que



comenzó en 1957. A partir de 1960 fue acabada la construcción de la dársena número 5 y la fuentे industrial adjunta, de la dársena número 6 del espacio industrial Churchill, del espacio industrial del canal B-1, B-2 y B-3, con dársenas laterales y la esclusa de Zandvliet. Estos grandiosos trabajos han permitido duplicar la superficie total del área portuaria, que llega actualmente a 10.633 hectáreas. La superficie de agua de las fuentes o espacios destinados a la navegación marítima se ha triplicado (1.251 hectáreas). Estos trabajos han exigido una inversión superior a los 10.000 millones de francos belgas. El equipamiento de los nuevos espacios ha sido financiado en la mayor parte por el sector privado. Uno queda sorprendido, sobre todo, por las terminales especiales preparadas a lo largo de la dársena número 6 y del espacio Churchill para el mantenimiento de tanques y la carga y descarga de los buques "roll-on/roll-off". A las diez grúas se añaden todavía otros equipamientos especiales para el mantenimiento de tanques, tales como "carros-cavallier" y los ascensores a horquilla. Un rasgo característico es que las grúas para los tanques son polivalentes en el sentido que pueden igualmente servir para el mantenimiento de otras cargas.

CENTRO COMERCIAL DE DISTRIBUCION

Además de las cargas y descargas de los buques en las mejores condiciones posibles, otras tareas son realizadas en el puerto. Las mercancías desembarcadas deben ser transbordadas sobre otros medios de transporte; si se presenta el caso, es necesario todavía que las mercancías sean almacenadas, controladas y escogidas. Al mantenimiento material de las mercancías hay que añadir numerosas formalidades administrativas. Un gran número de firmas se encargan de llenar todas las formalidades portuarias de una forma apropiada. Unos 100 agentes marítimos, pasantes de barcos y operadores ejercen esta actividad en Amberes.

Ellos defienden los intereses de numerosos armadores, cerca de 70 encargados se ocupan de la carga y descarga de los buques. El mantenimiento posterior de las mercancías está asegurado por los mantenedores llamados "naciones". Existen también en el puerto de Amberes aproximadamente 200 expedidores y agencias industriales, que se ocupan de la organización del transporte de todas las operaciones relacionadas con el mismo. El puerto del Escalda dispone también de un contingente de 12.000 obreros portuarios, que poseen una buena reputación y con un gran rendimiento de trabajo. Gracias a los servicios rápidos y eficaces en todos los niveles, Amberes ha adquirido un gran nombre como puerto de mercancías generales.

La situación favorable de Amberes, la presencia de un amplio sector de servicios y la rapidez de éstos, la flexibilidad de los servicios del régimen de aduanas, la extensión de los almacenes, la seguridad del gran número de salidas hacia todos los rincones del mundo, han hecho de Amberes un importante centro de distribución.

Numerosas compañías extranjeras han elegido el puerto de Amberes como centro de distribución de sus productos no sólo frente a Bélgica, pero también para numerosos países del continente europeo, como lo atestiguan claramente el importante tránsito por Amberes, que después de calcularlo ha totalizado 21 millones de toneladas en 1973.

POLO DE DESARROLLO INDUSTRIAL

Desde hace tiempo, compañías industriales se establecieron cerca de la zona portuaria. Eran, en realidad, con frecuencia industrias relacionadas con la vida del puerto, como, por ejemplo, compañías de construcción y navegación naval. Solamente en el curso de los años 50, y sobre todo después de la realización del plan decenal 1956-1966, es cuando el funcionamiento industrial gana importancia.

En 1950, 100 hectáreas solamente de la zona portuaria estaban ocupadas por la industria. Diez años más tarde, la superficie de terrenos industriales ha pasado a 450 hectáreas, y actualmente cubre más de 3.000 hectáreas; las industrias químicas y petroquímicas —1.705 hectáreas— y la industria del automóvil —240 hectáreas— son las más representativas en el puerto. Numerosas empresas, sobre todo americanas y alemanas, han invertido en la zona portuaria; las inversiones industriales realizadas en el puerto superan los 105.000 millones de francos belgas y más de 31.000 nuevos empleos han sido creados. En la hora actual, las reservas de terrenos industriales disponibles para la implantación de industrias están prácticamente agotadas sobre el lado derecho del Escalda, y es por eso que una nueva zona industrial está proyectada sobre el lado izquierdo del río.

NUEVA INFRAESTRUCTURA EN EL COMPLEJO PORTUARIO YA EXISTENTE

Amberes posee la gran ventaja de estar situada en el interior del país, lejos del mar, pero presenta el inconveniente de ser poco accesible a los buques de gran envergadura. El corte del codo de Bath, es decir, una larga curva del Escalda navegable, está prevista para hacer navegable el Escalda con más facilidad y seguridad. Este corte se añade al proseguimiento de los trabajos de dragados del Escalda marítimo, lo que hará a este puerto accesible a los barcos de 100.000 toneladas. Estos trabajos deben ser ejecutados enteramente sobre el territorio de Holanda, y las negociaciones entabladas con ese país son todavía complicadas. Las discusiones se desarrollan, sobre todo, sobre los problemas del desarrollo de la zona.

La puesta en marcha de puestos de radar a lo largo del Escalda, desde Amberes hasta el mar, está proyectada. A finales del año pasado fue decidida la construcción de una nueva dársena a la altura de la dársena canal B-2, lo que aumentará todavía el espacio de transbordo y depósito

de mercancías. Los trabajos de infraestructura para la navegación fluvial son igualmente perseguidos. Los trabajos de la nueva ligazón Escalda-Rhin están en curso de acabamiento y prevista su finalización en el período del segundo trimestre de 1975. El trayecto entre el Escalda y el Rhin será acortado aproximadamente en 40 kilómetros. El canal será, entre otras cosas, accesible a convoyes con fuerza de hasta 9.000 toneladas, siendo creada así una ligazón más rápida entre el puerto de Amberes y el Rhin. El canal Albert será unido a esta vía Escalda-Rhin por el canal de navegación Oelegem-Zandvliet, todavía en estado de proyecto. Dentro del mismo puerto, la navegación fluvial será facilitada por el enlace de la dársena América a las cinco dársenas y por la construcción de la esclusa Boerlinne y sobre el lado izquierdo del Escalda. Las posibilidades de extensión sobre el lado derecho son muy limitadas, por eso se ha decidido continuar dicha extensión por el lado izquierdo. El cruce del canal Baalhoek, que será complementado de numerosas dársenas laterales, dará nacimiento a una nueva zona portuaria de 6.000 hectáreas. Nuevos espacios serán así creados para el transbordo de mercancías y para la implantación de industrias, teniendo a su alrededor una zona verde de 1.000 hectáreas. El nuevo canal será unido al Escalda por dos esclusas, a saber, la esclusa Kallo y la de Baalhoek. La primera ya está en construcción y será terminada en 1975.

Una vez que este proyecto sea realizado, unidades de 125.000 toneladas podrán entrar en el puerto. Para el empiezo de los trabajos relativos a la esclusa de Baalhoek los portavoces están todavía en tratos con las autoridades holandesas, que, como por el corte del codo de Bath, deben dar su consentimiento.

CONCLUSIONES

La expansión constante del tráfico portuario está ligada al desarrollo del tráfico internacional de mercancías por una parte y a la capacidad de concurrencia del puerto de Amberes por la otra. Esta fuerza de concurrencia es debida a la adaptación continua del puerto a la evolución marítima, tanto en el plan de infraestructura como en el dominio de organización. El éxito del puerto del Escalda ha sido posible a causa de la cooperación dinámica de los poderes públicos y al sector privado, que han invertido numerosos millones de francos belgas.

Gracias a su infraestructura adecuada, a su situación favorable y a la rapidez de sus servicios en todos los niveles, el puerto de Amberes ha llegado a ser un importante centro de transbordo y comercio, así como un importante polo de desarrollo industrial.

Las nuevas inversiones efectuadas sobre el lado izquierdo y derecho del Escalda permitirán a este puerto mundial seguir su expansión.

Y se espera que las negociaciones con Holanda se conduzcan lo más breve posible al corte del codo de Bath y a la profundización del canal de Baalhoek; dos realizaciones de una importancia vital para el futuro puerto de Amberes. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE





Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

F L O T A

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

Cádiz: Puerto Santa María:
Avda. Generalísimo, 2 Muelle comercial, s/n.
Tels. 27 46 50-27 46 54 Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA Telex: 76036 OSA

Vda. de
FRANCISCO
PEREZ
VILELA

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

Independencia, s/n.
(Barriada de Puntales)

Teléfs. 23 11 73 - 23 72 39 y 23 38 28

CADIZ

**AUXILIAR MARITIMA DEL
PUERTO DE BILBAO, S. A.**
AUMABISA

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.

Dos remolcadores.

Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1º

Teléfono 43 94 00 (7 líneas)

Telex: 33 718

BILBAO

LOS PIRATAS

EL TESORO DEL CAPITAN KIDD

«Mi nombre era William Kidd cuando yo navegaba, cuando yo navegaba...».

Actualmente, un capitán no llama nunca «perro piojoso» al segundo de a bordo. Ni al tercero, ni a nadie. Pero hace unos siglos, pocos, los capitanes no tenían mucho respeto a sus hombres y decían «perro piojoso» y cosas peores a cualquiera.

Siempre que fuera de categoría inferior, claro.

«Yo maté a William Moore cuando yo navegaba, cuando yo navegaba...».

El segundo de a bordo del «Adventure Galley» («Goleta Audaz») no podía conocer la balada del capitán Kidd, entre otras razones porque él mismo sería la causa de que el hasta entonces honrado marino, valiente y buen servidor de la Armada del Rey William III dejara de ser todo lo anterior para convertirse en el nombre más famoso de la historia de la piratería. Sin embargo, la experiencia que se supone a un oficial, debió advertir a William Moore que no es la mejor respuesta decir: «Si fuera perro piojoso, sería por contagio de vuestra persona».

Sobre todo si el capitán tiene una barra de hierro muy cerca.

«Mi nombre era William Kidd, y olvidé la ley de Dios...».

Ni ahora ni antes puede un capitán abrir la cabeza del segundo. Ni del tercero, ni de nadie. Porque tarde o temprano se paga. Aunque, como en el caso de Kidd, sirviera para ampliar sus campos comerciales y reunir un fabuloso tesoro, cuyo misterioso escondite pasaría a la leyenda.

Afortunadamente, la vida y andanzas del capitán pirata resultaron ejemplares. Sirven para demostrar cómo la legalidad y la justicia acaban triunfando. Al menos esta vez.

«Barcos de Francia apresé cuando yo navegaba, cuando yo navegaba...».

Nacido en el pequeño puerto de Greenock (Escocia), a orillas del Clyde, en 1645, hijo al parecer de un pastor protestante, educado esmeradamente (para su época), convertido luego en excelente marino, con limpia hoja de servicios, misterio hace su aparición como personaje histórico a los cincuenta y un años, instalado en Nueva York, casado, con hijos, dueño de varios buques mercantes, con magnífica posición social y relaciones políticas.

Tan buenas, que al recibir instrucciones del Rey para acabar con los piratas que amenazaban el tráfico por las costas de Nueva Inglaterra, el gobernador de Massachusetts, conde de Bellmont, escogió a aquel honrado y experto marino, amigo suyo, para capturar a Thomas Tew, Thomas Wake y John Ireland, especialmente, y demás «filibusteros y corsarios de todo linaje».

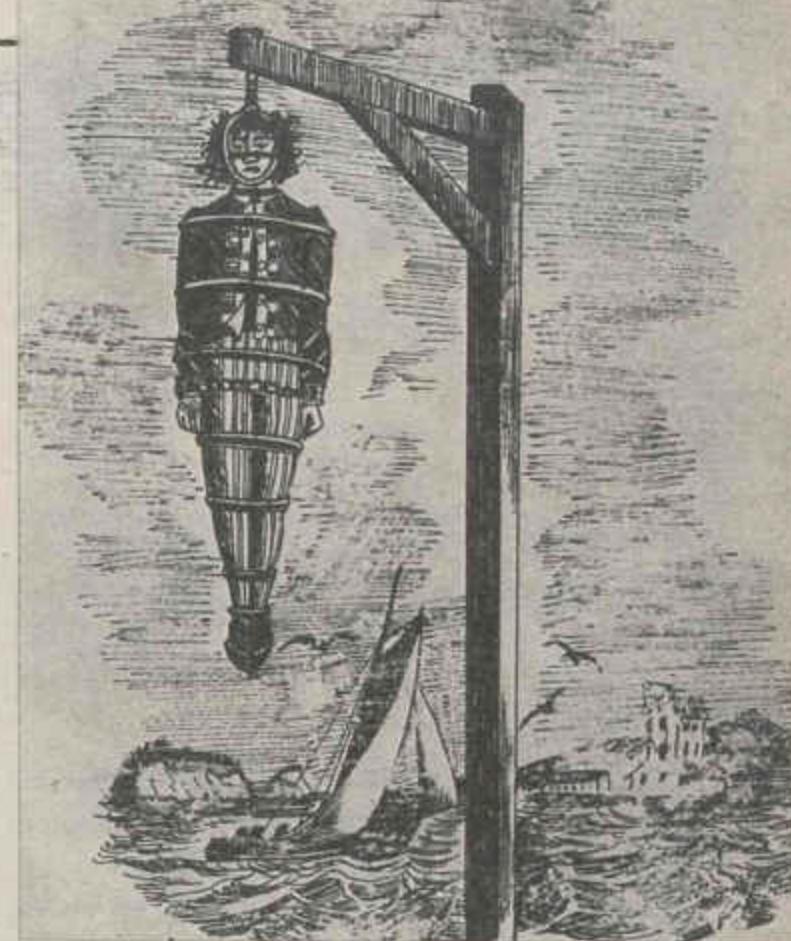
«Por sorpresa los tomé, cuando yo navegaba...».

Barco, tripulación y bastimentos fueron cosechados por una compañía comercial particular, cuyos socios corrían con los gastos a cambio de una participación en el botín. Entre ellos: lord Arford, primer lord del Almirantazgo; lord Sommers, ministro de Justicia; lord Romney, el duque de Shrewsbury y otros personajes, amén de lord Bellmont y un último socio, el capitán Kidd, poseedor de una acción que valía la quinta parte de los beneficios. Y con la misma fórmula, «si no hay presas, no hay ganancia», contrató el capitán a su gente.

«La Biblia en las manos llevé, cuando yo navegaba...».

Hay que reconocer lo especialmente insoportable que resulta recorrer el Atlántico buscando piratas sin ver ninguno y cruzarse, en cambio, frecuentemente con mercantes repletos de valiosos cargamentos. En poco menos de doce meses, desde que zarpó de Nueva York en septiembre de 1696 la «Galera Audaz», con 155 hombres a bordo, sólo capturó un navío francés, entonces en guerra con Inglaterra.

Doblando el cabo de Buena Esperanza, Kidd llegó hasta el mar Rojo, después de merodear inútilmente por las proximidades de Madagascar.



El capitán Kidd, encadenado.

«En la arena la escondí, cuando yo navegaba...».

La casual desaparición de piratas y la violenta discusión con Moore animaron a Kidd a dedicarse abiertamente a la piratería. Y su mala suerte cambió.

En efecto, la ausencia de competidores le facilitaba estupendas presas. Entre otras no despreciables, las más importantes: el «Maiden», de la Compañía de Indias, mirra, café y pimienta, y en especial, el «Quedagh Merchant», en ruta de Bengala a Surat. 500 toneladas de sedas, muselinas, azúcar, salitre... y oro!

«Noventa barras reuní, cuando yo navegaba...».

Dos años más tarde, sustituida la vieja y averiada «Galera Audaz» por el «Quedagh Merchant», Kidd y su gente zarparon de Madagascar rumbo a las islas de la Sonda. Allí se enterarían de que la fama de sus hazañas había llegado a Inglaterra. Pero como el capitán pensaba que los documentos de los navíos franceses apresados demostraban que había cumplido su misión de corso y que sus riquezas contribuirían todavía más a hacer olvidar cualquier cargo contra él, decidió regresar a Nueva York.

Al efectuar escala en la Española (Santo Domingo) se confirmó la noticia de que estaba perseguido oficialmente como pirata. Dejó al «Quedagh Merchant» en la isla y partió hacia Nueva York en la goleta «Antonio», confiando en sus amigos y socios, en la protección del gobernador y, en último caso, en el indulto real.

«Un gran tesoro enterré, cuando yo navegaba...».

Pero sus cómplices y socios trataron de protegerse acusándole; el gobernador tenía órdenes expresas de arrestarle y el perdón del Rey exceptuaba a dos piratas: uno John Avery y otro precisamente William Kidd. Encarcelado nada más pisar tierra por orden de Bellmont, pocos días después era cargado de cadenas y, a bordo del «Advice», conducido a Inglaterra.

«Yo maté a William Moore, cuando yo navegaba...».

Su proceso se celebró en Old Bailey en 1701, acusado de piratería y homicidio, denuncia ésta presentada por la esposa de Moore. Junto con seis de sus hombres fue ahorcado el 27 de mayo en el muelle de las ejecuciones de Londres, y su cuerpo expuesto en la orilla del Támesis.

De su tesoro sólo se encontró una pequeña parte, consistente en varios cofres de oro, plata, brillantes y rubies y algunas balas de mercancías. Vendido en subasta pública seis meses después de su muerte, por Decreto del Tribunal del Almirantazgo, produjo 6.472 libras. La Reina Ana destinó la importante cantidad al Hospital Naval de Greenwich.

Sin embargo, la fama de Kidd se prolongó a través de los tiempos debido a la afanosa búsqueda del resto de sus riquezas, ocultas en algún lugar de la costa del Atlántico, desde Carolina del Sur hasta Oak Island (Nueva Escocia) o en alguna de las islas de las llamadas entonces Indias Occidentales.

Y muy posiblemente todavía siguen allí.

«Mi nombre era William Kidd, cuando yo navegaba, cuando yo navegaba...».

VICTOR VADORREY

SALUD A BORDO

Síntomas de infección local

Durante el momento crucial de la batalla, ante una infección de la herida hay que procurar ayudar al organismo con curas, higiene y medicinas, para evitar que progrese la infección.

En el número anterior estableciamos el concepto de herida, su diferenciación con una contusión y los riesgos consiguientes: las hemorragias, de incidencia relativa, y las infecciones, que es un riesgo latente en todas y en cada tipo de heridas.

Habíamos descrito el porqué de la infección y es desde aquí, al iniciarse la batalla entre microbios y defensas orgánicas, desde donde vamos a partir para continuar con el tema propuesto: las heridas.

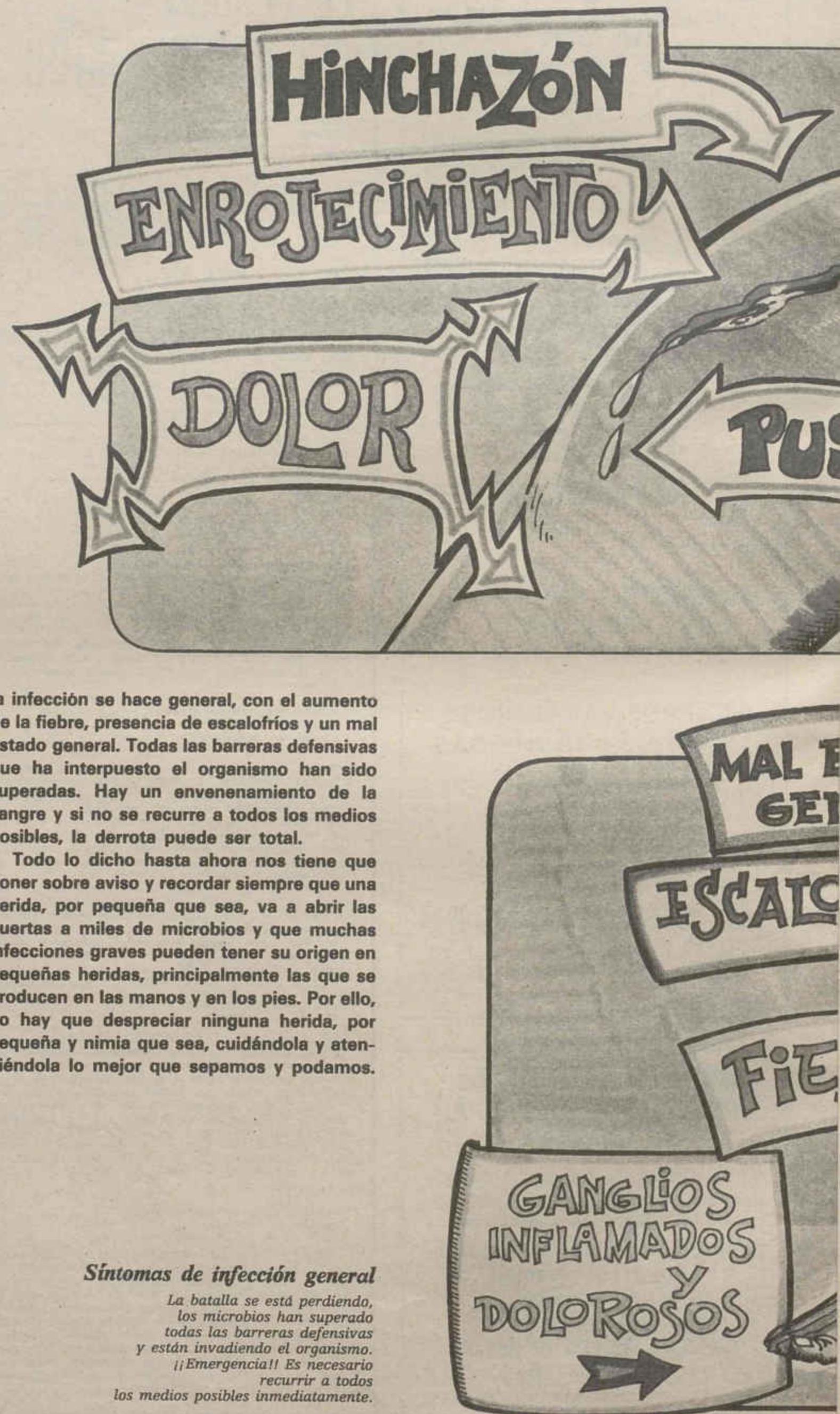
INFECCION LOCAL

Al producirse una herida se rompe con ella esa especie de barrera defensiva que mantiene aislado al organismo de los microbios que pululan en el medio ambiente, al acecho constante de esa vía de entrada que les permita introducirse en la gran y surtida despensa que representa para ellos el hombre, en donde poder alimentarse, vivir y desarrollarse a placer.

Ya tenemos a esa inmensa gama de microorganismos peligrosos en el interior de la herida y a nuestras defensas en acción para tratar de neutralizarlos y de expulsarlos. En el momento en que el combate se prolonga, aparece la infección, que en este caso será una infección localizada en la herida misma, que se tornará dolorosa, con sus zonas marginales hinchadas, calientes y enrojecidas, apareciendo una mayor o menor profusión de pus. Al organismo le está costando derrotar a los intrusos y por ello hay que tratar de ayudarle realizando las curas pertinentes y adoptando rigurosas medidas higiénicas.

INFECCION GENERAL

Bien porque la herida no se ha cuidado lo suficiente o bien porque, aunque se la haya atendido, la infección no ha podido ser combatida con éxito, lo cierto es que los gérmenes comienzan a traspasar las barreras interiores y lo que era una infección focal o local se va a convertir poco a poco, primero, en una infección regional, con una exacerbación de los síntomas de la infección local y la aparición de fiebre y los conocidos popularmente como "secas", es decir, ganglios inflamados y dolorosos, y después, más adelante,



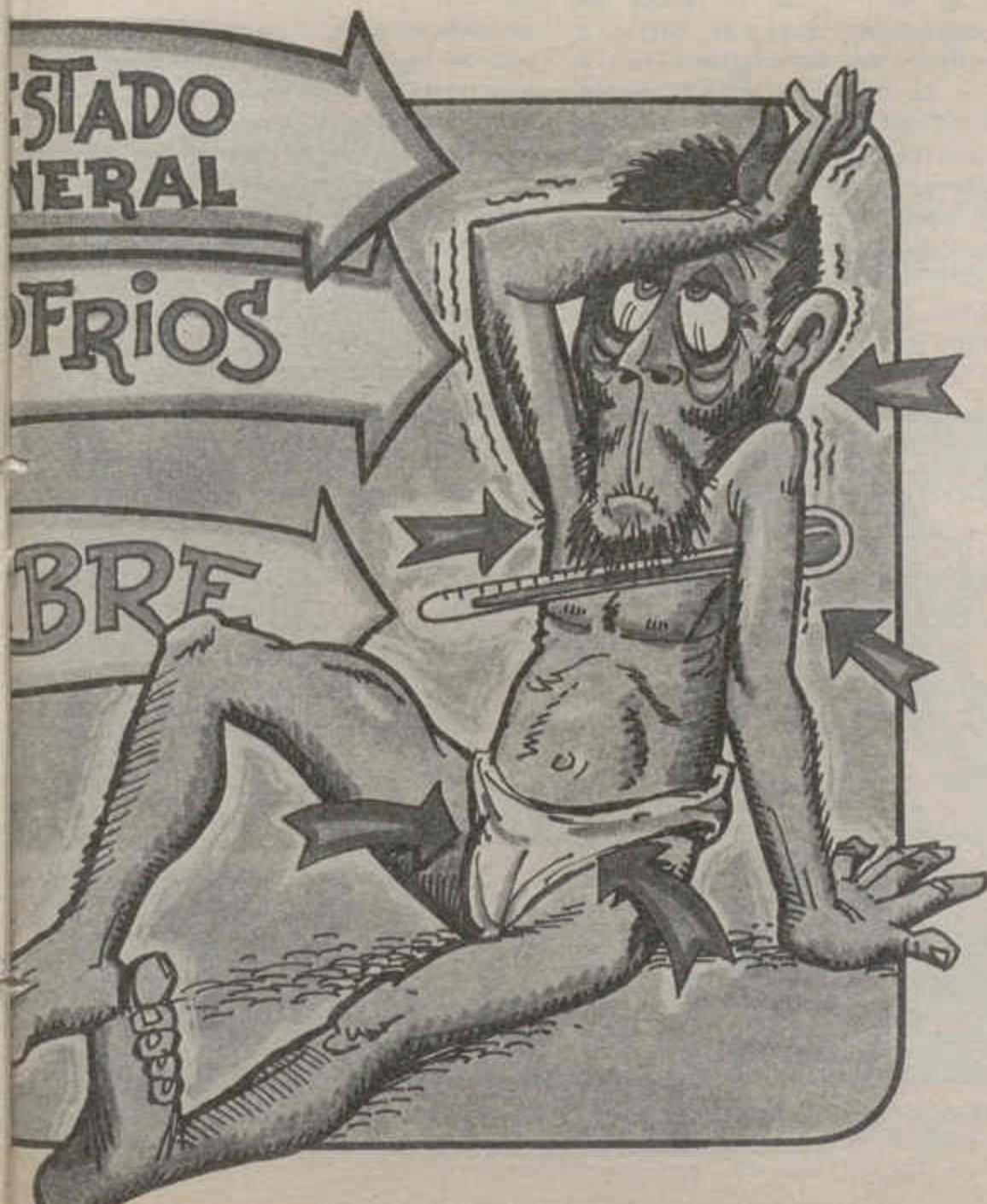
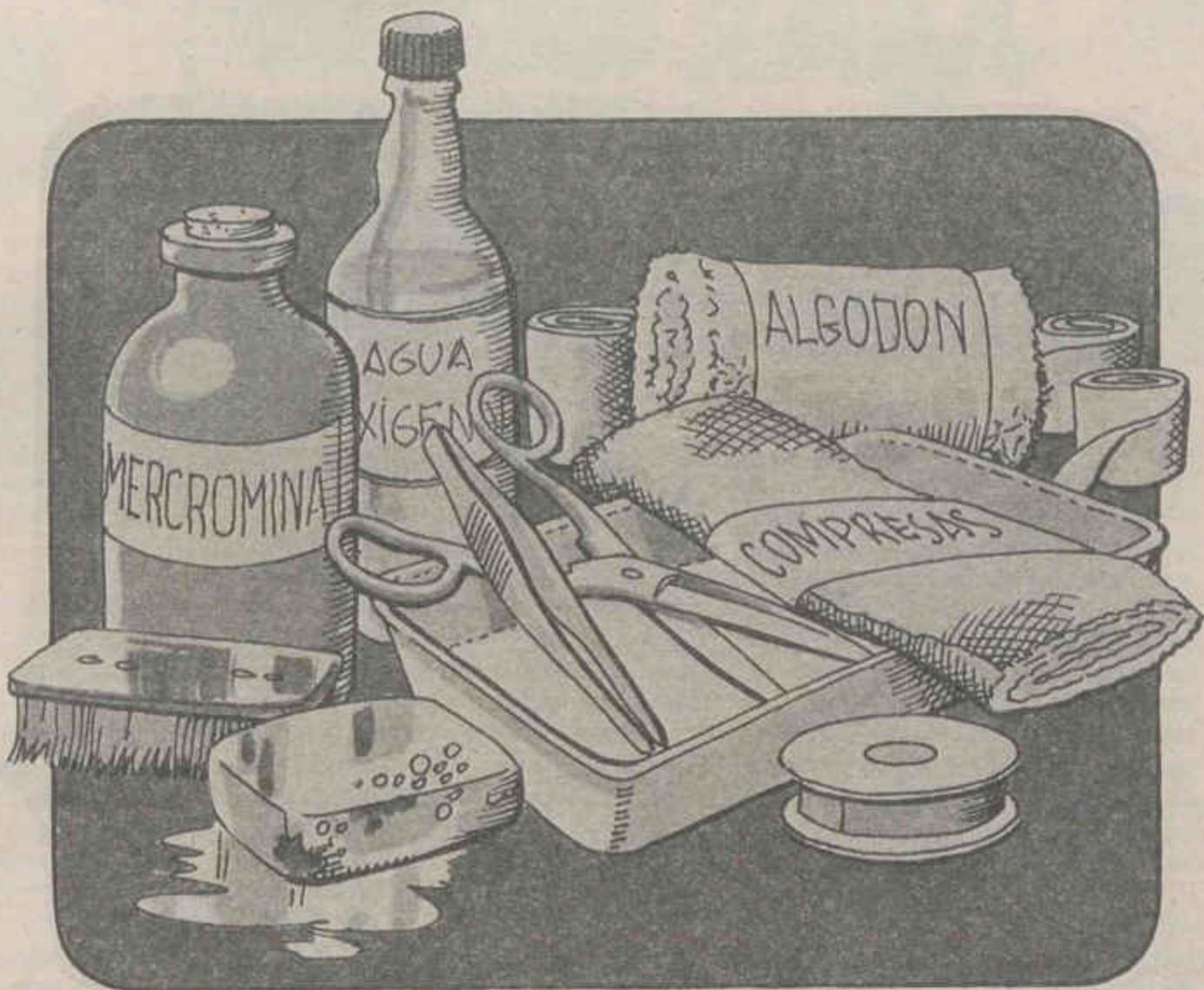
Síntomas de infección general

La batalla se está perdiendo, los microbios han superado todas las barreras defensivas y están invadiendo el organismo. ¡¡Emergencia!! Es necesario recurrir a todos los medios posibles inmediatamente.

HERIDAS (II)



Antes de comenzar a hacer una cura, es muy importante el preocuparse de seleccionar y preparar todo el instrumental y material que nos va a ser necesario.



HERIDAS LEVES

Nuestro comportamiento ante una herida va a depender de la categoría de la misma: si es leve o si es grave. Hoy vamos a comenzar con la actitud a adoptar ante las heridas leves, debiendo de considerar como tales a las escoriaciones superficiales y a los cortes poco profundos.

Antes de comenzar con el tratamiento, que dejaremos para el próximo número, tendremos que seleccionar y preparar debidamente el instrumental, que habrá que esterilizar, y el material de cura que vamos a necesitar.

Dispondremos previamente de un paño o de una bandeja metálica para poder trabajar con limpieza, algo muy importante, pues ya habíamos dicho que los gérmenes dañinos se encuentran por todas partes y por ello sería muy lamentable que en lugar de curar lo que hiciésemos fuese facilitar todavía más la infección.

El instrumental puede quedar reducido a unas pinzas y unas tijeras. Después, para actuar sobre la herida, habrá que tener a mano agua oxigenada y un antiséptico, del tipo de la mercromina u otro cualquiera. Y para la limpieza de la herida, aplicación del agua oxigenada y el antiséptico, así como para el aislamiento y taponamiento de la misma, compresas estériles, algodón, esparadrapo y vendas.

Finalmente, será necesario preparar agua, jabón, un cepillo y alcohol para la higienización del tripulante que se va a encargar de hacer la cura.

El TIEMPO en la MAR

Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE SEPTIEMBRE

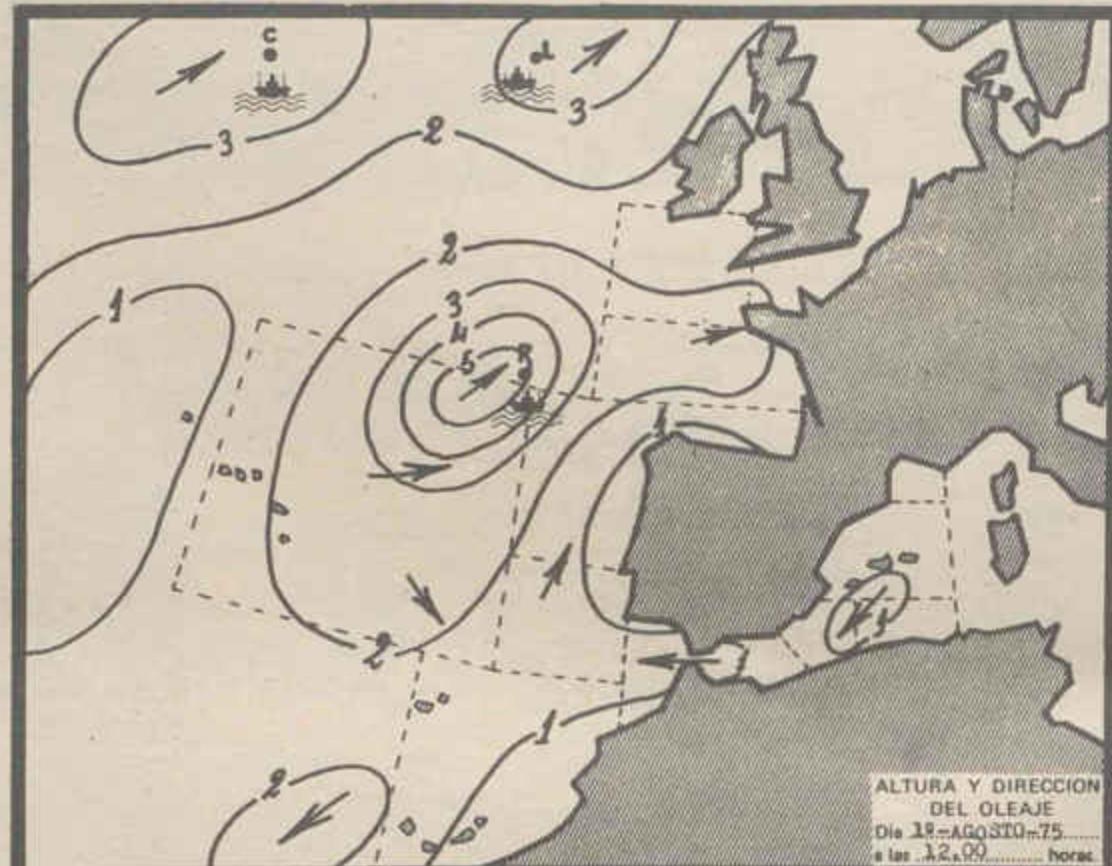
Con la arribada de septiembre, ya todos, por suerte sin duda, estamos en nuestros puestos de trabajo. Decimos "por suerte" porque, pese al final de las vacaciones, hemos vuelto "sanos y salvos" a casa. Y esto ya es razón más que suficiente para felicitarnos. Por nuestra parte así lo hacemos y no con poca efusión. Y si, por desgracia, alguno de nuestros habituales —o esporádicos— lectores no ha llegado por haber aprobado hacia más altos caminos, por él —o por ellos— rogamos y a ustedes encareceremos que también lo hagan.

Por nuestra parte podemos decirles —y ya lo saben los lectores de HOJA DEL MAR— que las vacaciones quedaron olvidadas hace justamente un mes. Desde entonces sólo soñamos morriñas y saudades de mares y tierras gallegas —donde pasamos julio— hasta que llegue el próximo verano. Total, faltan diez meses...

Y como el mes de agosto ya lo hemos pasado en Madrid, no falta en el presente número el mapa de oleaje más significativo de cuantos —nada menos que noventa y tres— hemos trazado durante el mes que acaba de finalizar. Pero lo curioso del caso es que, como ven en el grabado adjunto —mapa número 1—, corresponde al día primero de

agosto. Y es que la atmósfera, magna rectora en suma de las fuerzas del oleaje, se ha mostrado un tanto aletargada, como un poco "dormida" o "de vacaciones" a lo largo del mes pasado. El mapa que nos ocupa muestra, pues, "calma chicha" en todos nuestros litorales. Se animó algo en alta mar, pero hay que remontarse hasta el Noroeste de la zona marítima de Finisterre y de Vizcaya, Sur de Gran Sol y zona de Azores para encontrar fuerte marejada a mar gruesa. Y hasta la misma Estación Oceánica "R" (antes "K") para registrar mar gruesa a muy gruesa. En el Mediterráneo, simples áreas —más o menos dispersas— de marejada. Es ya durante los días 25, 26 y 27 cuando encontramos fuerte marejada, con áreas de mar gruesa, en el estrecho, alta mar del golfo de León y mitad nororiental de Baleares. Para terminar esta breve reseña del mapa número 1, añadiremos que los números de las isolíneas de olas que figuran en el grabado, expresan en metros la altura del oleaje. Las flechas, por otro lado, indican la dirección dominante del mismo.

En el mapa número 2 figura el número medio de días en que, a lo largo del presente mes de septiembre, esperamos que el viento sopla con fuer-



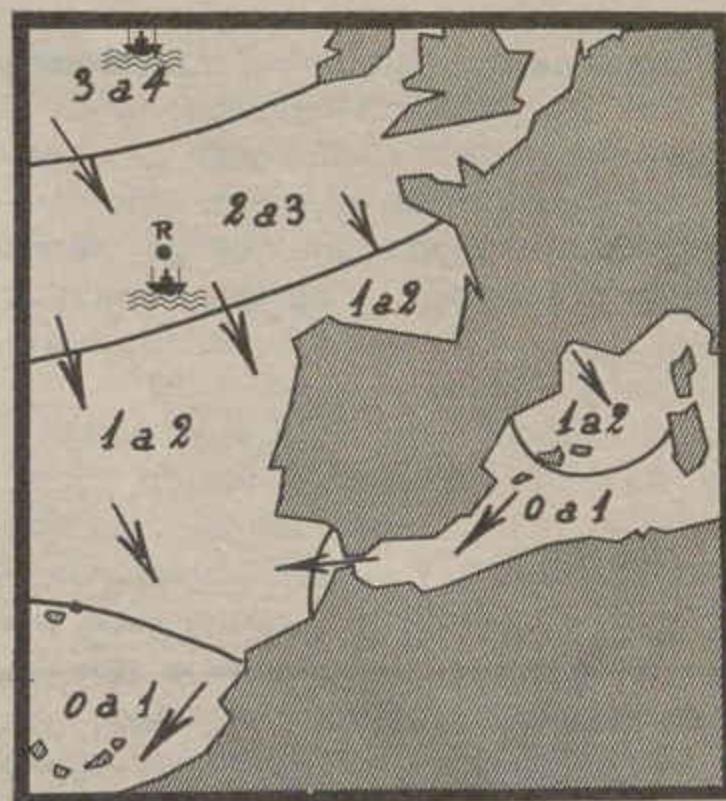
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas durante el pasado mes de agosto.

za 7 Beaufort o más (28 a 33 nudos). A partir del grado 8 (34 a 40 nudos) ya se considera temporal. Como ven, no se esperan muchas mareas atemporaladas. Las flechas que figuran en el mapa muestran la dirección dominante del viento durante los días de temporal o de rachas atemporaladas.

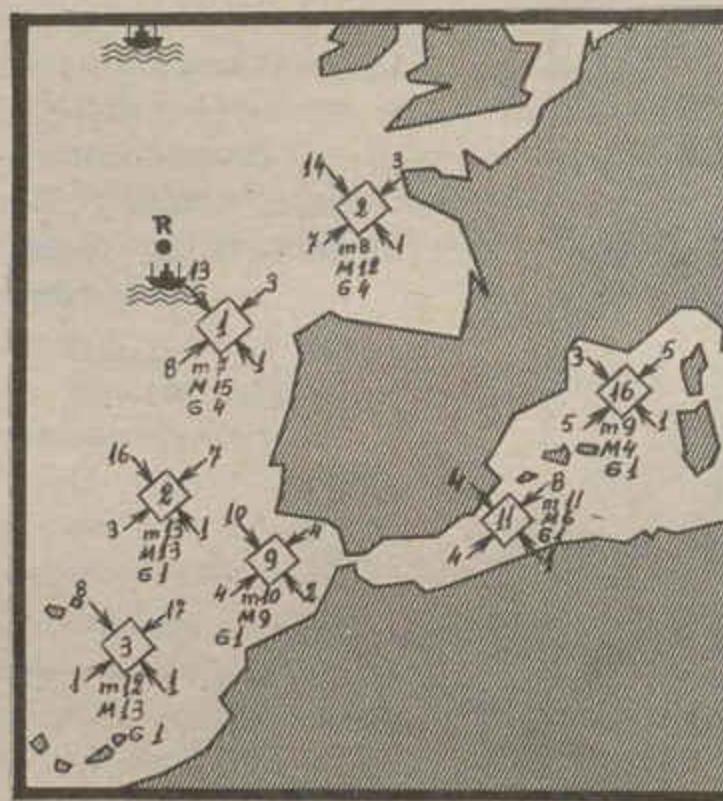
El mapa número 3 indica el estado previsto de la mar en nuestras zonas de responsabilidad durante este mes. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo, muestran el número medio de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante (Norte a Este, Este a Sur, Sur a Oeste y Oeste a Norte). La del centro de los rombos indica el número de días de mar llana. Los que faltan (en algunos rombos y, en consecuencia, en algunas zonas marítimas, hasta totalizar los treinta días de que consta septiembre), corresponden a mares confusas. Por otro lado, a la derecha, o debajo de cada rombo, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (hasta

un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M"; y de mar gruesa o superior (cuatro metros o más), que expresamos por una "G". También en esto hay que agregar lo que antes, es decir, que los días que faltan hasta llegar a los treinta de septiembre corresponden a oleajes intermedios. Por descontado que —como ya antes insinuábamos— cada rombo muestra el estado de la mar de las zonas donde aparece dibujado.

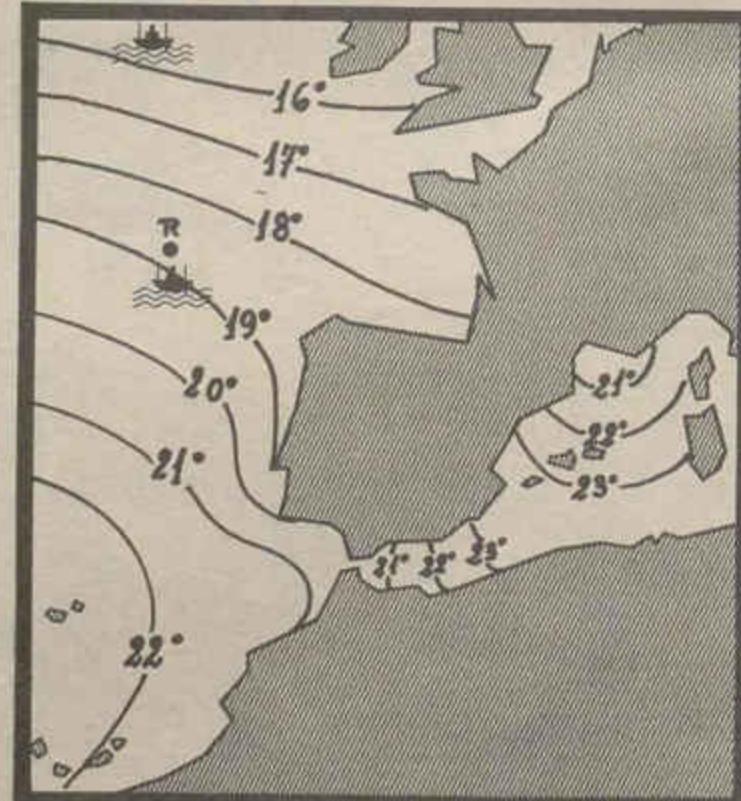
Por fin —y ya damos el "carpetazo"—, el mapa número 4 muestra la temperatura prevista como media mensual del agua del mar (en superficie) a lo largo del presente septiembre. Como es norma obligada, las isotermas van rotuladas en grados centígrados. Ya saben que, por lo general, esta temperatura suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. No obstante, esta diferencia es mayor en invierno que en verano, época en la que incluso puede (aunque sea ligeramente) ocurrir al revés.



MAPA NUMERO 2.—Días de temporal previstos para el mes de septiembre.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de septiembre.



MAPA NUMERO 4.—Temperatura media prevista del agua del mar, en superficie, para el mes de septiembre.

I	N	Z	A	3	B	4	Q	5	O	6	j	7	M	8	G	9	E	10	L	11	N	12	G	13	B	14	F	15	E	16	j	17	H	18	Q	19	j	20	N				
ZI	E			22	M	23	j		24	B	25	H	26	O	27	P	28	Q	29	A	30	L	31	N	32	B	33	Q	34	F	35	H	36	L	37	j	38	O	39	j			
HO	N	41	E		42	j	43	K	44	j	45	C	46	P	47	H	48	K	49	G	50	N	51	E	52	j	53	B	54	A	55	N	56	D	57	H	58	Q	59	E			
,		60	A	61	L	62	N	63	B	64	G	65	E	66	j	67	K	68	P	69	Q	70	N	71	K	72	j	73	N	74	Q	75	E	76	P	77	o	78	Q				
79	j	80	N	81	j	82	j	83	B	84	D	85	K		86	Q		87	j	88	M	89	j	90	N	91	D	92	C	93	L	94	D	95	A	96	E	97	M	98	O	99	G
100	F	101	D		102	Q	103	O		104	P	105	K	106	C		107	M	108	G	109	H	110	F	111	P		112	C	113	A		114	M	115	D	116	L	117	E	118	H	
119	K			120	G	121	O	122	B	123	A	124	j	125	F		126	L		127	P	128	C	129	D		130	G	131	F	132	j	133	H	134	M	135	C	136	L			

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

A. Cubierta inferior o cubierta baja.

54 29 2 113 123 60 95

B. Masteleros, vergas y velas que van inmediatamente sobre las gavias.

122 53 13 83 24 3 63 32

C. Proteja a un buque, escuadra, tropa, convoy, etcétera.

135 45 92 128 106 112

D. Vientecillo sutil, frío y penetrante.

56 101 91 115 129 94 84

E. Individuos que se contrataban voluntariamente para servir de remeros en las galeras.

117 41 15 21 51 65 75 59 9 96

F. Al revés, volvió a virar un buque poco después de haber ejecutado esta maniobra.

125 110 131 14 34 100

G. Trabajar un cabo en el objeto a que se halla destinado, como por ejemplo las amarras de un buque.

120 49 99 108 130 12 64 8

H. Relativos a los abismos marinos.

57 109 17 25 47 118 133 35

I. Chubasco repentino de agua y viento.

79 81 87 132 37 44 124

J. Enganchase 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.

82 16 19 66 6 39 23 89 42 52 72

K. Areniscas con cemento calizo arcilloso, de muy fuerte cohesión.

67 105 43 71 48 119 85

L. Estrellas principales de la constelación de Toro, cuyo nombre proviene de la mitología griega, referido a las hijas de Atlante y una oceánica.

36 10 116 126 93 30 61 136

M. Grueso de un cuerpo, como el de las maderas o planchas. Particularmente se aplica a las cuadernas.

22 97 114 88 107 7 134

N. Mano o golpe de viento duro e impetuoso (plural).

11 20 50 80 1 70 55 31 73 40 90

62

O. Bate o flamea una bandera bien extendida o desplegada por el viento.

26 38 121 5 98 103 77

P. Al revés, ajusta dos cabos o dos piezas de madera.

27 76 127 68 46 104 111

Q. Separes dos piezas empalmadas.

28 102 58 18 86 33 78 74 4 69

SOLUCION AL «DAMERO MARINERO» PUBLICADO EN EL NUMERO 118

«Vio venir una galera que a tierra quiere llegar. Las velas traía de seda, la ejercía de un cendal. Marinero que la manda diciendo viene un cantar que la mar ponía en calma, los vientos hace amainar».

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, debe decir: «ROMANCE DEL CONDE ARNALDOS».

(No hay nombre de autor. Es un romance anónimo).

TRANSPORTES,
ADUANAS Y
CONSIGNACIONES, S. A.



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

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22
Teléfonos 266 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección teográfica: TAC

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

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

VAPORES

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

MOTORAVES

«Sac Sevilla» 15.389 Tons. p. m.
«Sac Santander» 5.525 » »
«Sac Huelva» 5.513 » »

AGENCIAS

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

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:
DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

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

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.



DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA



¡FARO A LA VISTA!

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que sabía contar hasta mil sin equivocarme.

Había conseguido una litera de agregado en el «Bella Loly», audaz vapor de 2.500 toneladas y otros tantos años de servicio, que hacia cabotaje a menos de una milla de la costa para que, cuando sucediera el inevitable naufragio, la tripulación no tuviera que nadar mucho.

Fue a bordo del pavoroso «candray» donde aprendí a tomar marcas, reconocer faros y situar el barco en la carta, a fuerza de repetir estas operaciones cien veces y una más en cada singladura, por la manía del capitán de comprobar la posición continuamente.

Recuerdo que, durante mi primera guardia, el capitán intentó hacerme llevaderos su presencia y el maretón, dándome órdenes cada dos minutos.

—Suba arriba y tome una corrección total...

Sólo varió en una ocasión, y ya me dejó tranquilo:

—Suba a la magistral y cuente los destellos del faro que acaba de aparecer.

Cada faro tiene características luminosas particulares, produciendo destellos u ocultaciones de luz que se repiten en un pequeño intervalo. En el cuaderno de faros, conocido el número de segundos que

tarda en repetirse la señal luminosa, se sabe rápidamente su situación y nombre. Pero yo ascendí al puente alto, y, abrazado a la bitácora para luchar contra el fuerte balanceo, empecé a contar. Un destello, dos, tres...

Al día siguiente, riendo aún, el capitán me decía:

—No hubiera podido creerlo jamás. Ya me habían hablado de que en cierto velero también mandaron al agregado subir al trinquete y contar los destellos del faro. Pasó media hora, una hora, y el oficial, muy extrañado por la tardanza, gritó: «¿Hay poca visibilidad ahí arriba?...». El agregado, apuradísimo, contestó: «¡Llevo doscientos ochenta y ocho y esto no para!...».

Y el capitán, mirándome a mí, se retorcía en el suelo dando sonoras carcajadas, mientras mi cara permanecía completamente seria, demostrando que aquello no me divertía en absoluto.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que sabía contar hasta mil sin equivocarme, y la noche anterior había llegado hasta los ochocientos noventa y dos destellos, y no había muerto de frío, abrazado a la bitácora, porque durante la comida, doce horas después, sobró un huevo, y como esto nunca había sucedido a bordo, hubo más que palabras en la cámara y, además de calentarme, gané un huevo.

EL AGREGADO VITINOWSKY