

hoja del mar

NUMERO 120 • AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • OCTUBRE 1975

INACTIVA GRAN PARTE DE LA FLOTA BACALADERA

CUNQUEIRO: DE LA ARMADA PISCICOLA A DON CARNAL



COLOR

SELLOS

REPORTAJE SOBRE
SELLOS DE TEMA
TICA MARITIMA





LA MAR Y SUS SELLOS

Por LUIS MARIA LORENTE

UN total de diez sellos son los emitidos en el mes de septiembre y los mismos se reparten de la siguiente forma:
Día 9.—Campana pro defensa de la vida, con valor de 3 pesetas y tirada de 10.000.000, estampación en huecograbado multicolor, al igual que todos los demás relacionados a continuación. La inscripción incluida en el mismo, bien claramente dice cuánto persigue este sello, siendo aquella: ¡¡Dejadles necer!!

Día 25.—XIII Congreso del Notariado Latino, cuya sede es Madrid. Valor, 3 pesetas y tirada de 8.000.000.

Día 29.—Nueva serie relativa a la pintura, y en este caso referida a los códices miniados o beatos, habiéndose empleado esta vez tales motivos por ser este año el milenario de la catedral de Gerona, propietaria de varios de ellos. Valores de: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10 y 12 pesetas, con tirada de 8.000.000 de ejemplares para cada valor.

EMISIONES DE TEMATICA MARINA

REPUBLICA DE MALI.—Trítico conmemorativo de la revolución norteamericana, de 290, 300 y 370 francos/mali, figurando en este último un combate naval y la efigie del almirante De Grasse.

AFRICA DEL SUR.—Pinturas del marínista Thomas Baines, con valores de: 5, 9, 15 y 30 céntimos, más una hoja bloque de 75 céntimos.

JAPON.—Primera parte de una serie dedicada a buques, con dos sellos de 20 yens, figurando en el primero un junco emisario para el Imperio Tang y en el segundo un junco emisario para el Imperio Ming.

DOMINICA.—Emisión titulada "Buques unidos a Dominica", con: 1/2, 1, 2, 20, 45, 50 centavos y 2 dólares, más una hoja bloque donde van las piezas de 50 centavos y 2 dólares. Figuran, respectivamente, estos buques: "Yare", "Thames" (ambos correos marítimos), "Lady Nelson" y "Lady Rodney" (de la Canadian National Steamship Co.), "Geest Cape", "Geest Star" (de la Geest Line).

MALDIVAS.—Diferentes buques de diversas épocas se muestran en precios de: 1, 2, 3, 4, 5, 25 lares, 1 y 2 rupias, existiendo juntamente una hoja bloque de 10 rupias.

NICARAGUA.—Bicentenario de la independencia de los

Estados Unidos. Serie de: 1, 2, 3, 4, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 50 centavos, 2 y 5 córdobas, así como dos hojas bloque de 1 y 2 córdobas. Varios sellos son de tema naval como el 15 centavos y el 2 córdobas.

GRENADA.—También esta isla del Caribe tiene su serie sobre la revolución norteamericana y es de: 1/2, 1, 2, 3, 5, 10, 40, 50, 75 centavos y 1 dólar, más dos hojas bloque de 2 dólares cada una. Nos interesa el sello de 10 centavos, pues figura el marino John Paul Jones, aquel que cuando tenía su buque casi destrozado por los cañonazos recibidos por un buque británico y éste le instó para que se rindiera dijo: "Pero si aún no hemos empezado a guerrear...", y al final venció.

PRINCIPADO DE MONACO.—Para la exposición internacional de Okinawa (Japón), relativa a la mar y denominada Oceanoexpo '75, se ha hecho un 85 céntimos.

HUNGRIA.—Otro país, con un efecto sobre dicha muestra marítima es éste, pero se trata de una hoja bloque de valor 10 forint, de la cual se han hecho 331.000 ejemplares dentados y 10.000 sin dentar, siendo su dimensión de 115 x 95 mm.

ISLAS CAIMANES.—Unos personajes tan importantes como son los piratas: Israel Hands, John Fenn, Thomas Anstis y Edward Low, figuran en serie de: 10, 12, 20 y 30 centavos.

PITCAIRN.—Diversos buques que han prestado servicio de correos con esta isla, y que son: "Seringapatam" (1830), "Pitcairn" (1890), "Athenic" (1901) y "Gothic" (1948), se muestran en: 4, 10, 18 y 50 centavos, existiendo además una hoja bloque, en la cual figuran datos sobre ellos.

SANTA ELENA.—En 5 y 25 peniques están el navío "Resolution" y su comandante, el capitán de Navío James Cook, sirviendo esta pareja para recordar el paso por Santa Elena, hace doscientos años, de la expedición mandada por dicho oficial.

CUBA.—Para el "Día del Sello", hay tres piezas de: 3, 13 y 30 centavos. En ellos van unos matasellos marítimos de los tiempos de la Administración española, dos del servicio de cabotaje de la costa Norte y uno de la costa Sur.

CLUB DE COLECCIONISTAS

La idea del director de "Hoja del Mar", al disponer la inclusión en cada crónica de la correspondiente lista de sellos o

emisiones susceptibles de ofrecer a los lectores interesados en la filatelia, ha tenido un éxito extraordinario. Ha sido de tal categoría, que rogamos a todos, al hacer los pedidos, incluyan varias series de reserva por si se agotan las que les merecen mayor atractivo.

Por otra parte, hemos recibido numerosas cartas haciendo pedidos sin la remisión de la oportuna cantidad. Por ello, una vez más insistimos que no se hacen envíos más que acompañando el importe por medio del correspondiente giro postal. Y también contestamos a otros lectores en el sentido de que no podemos gestionar nada si no es lo ofrecido en las listas mensuales.

Por lo que respecta al sello español, tanto en estado nuevo como en usado hemos solicitado se nos suministren precios para ofrecerlos. En cuanto a las novedades españolas, así como las de Sahara y Andorra (despacho español), una vez más insistimos a los interesados, en que el procedimiento de obtener todas las novedades que se vayan produciendo es suscribirse al Servicio Filatélico de Correos, Palacio de Comunicaciones, Madrid, al cual se le puede pedir las condiciones.

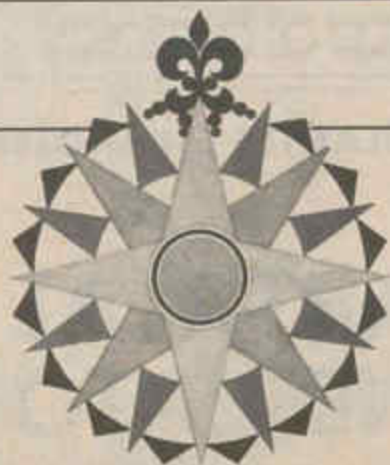
También hemos recibido numerosa correspondencia, remitida por coleccionistas que empiezan. Para ellos, indicamos, podemos ofrecer este material de paquetería: 250 sellos conmemorativos de España (en usado), 250 pesetas; 400 sellos conmemorativos de España (en usado), 500 pesetas; 300 sellos universales (en usado), 100 pesetas. Como de costumbre, a esta cantidad hay que añadir 12 pesetas para certificado.

Finalmente, varios lectores nos hablan de literatura filatélica y a ellos les anunciamos que nos van a ofrecer los catálogos Michel, tanto el correspondiente a Europa Occidental como al de Europa Oriental, Alemania normal y Alemania especializada, y también los de Asia, Japón, Naciones Unidas y Paraguay. Los interesados pueden escribirnos, pues esperamos tener los precios de los mismos en fecha próxima.

Como de costumbre, la correspondencia al redactor de esta sección: A. Mediterráneo, 48, Madrid-30.

COLOR

En las páginas 18 y 19 de este número incluimos un muestrario, a todo color, de los últimos sellos aparecidos en todo el mundo con temática marítima.



DE LA ARMADA PISCICOLA CONTRA DON CARNAL

C

OMO saben, por haberlo leído en "El Libro del Buen Amor", don Carnal, después de bien cenado, habiendo escuchado música y bebido hartos, se durmió, y con él los suyos: **adormiéronse todos después de la ora buena**. Solamente los gallos no dormían, que habían de anunciar si aparecía doña Quaresma para la batalla. Doña Quaresma con todos los peces de la mar, y no hay duda de que la lista del arcipreste de Hita sería la de las pescaderías de la muy ilustre ciudad de Toledo. Madrid aún no contaba. Por la nómina de la armada de doña Quaresma no sólo sabemos los pescados que llegaban a Toledo —algunos, ricos, quizá solamente a la mesa del arzobispo primado y de la nobleza titulada— y aun de dónde procedían. Por ejemplo, **"de parte de Valencia venían las anguilas/salpresas e trechadas, a grandes manadillas"**. Trechadas equivale a abiertas y limpias, puestas en cesta. Y también **"de parte de Bayona venien muchos caxones"**. Las sardinas llegaban saladas, y pelearon contra las gallinas en la batalla de Carnal y Quaresma: **vino luego en su ayuda la salada sardina/ferió muy reciamente a la gruesa gallina...** ¿Qué son los camarones del Henares, río que el arcipreste conocía tan bien, de sus ligues de mocedad, pues nos ha dicho que cogió avena loca a orillas de él? Por cierto que la primera vez que se documenta **camarón** en la lengua castellana es precisamente en el texto de Juan Ruiz, y es más que posible que el **camarón** del arcipreste no sea el **qamarun** del glosario botánico, de hacia el año 1100, que publicó Asín Palacios. Lo más probable es que **camarón**, en Juan Ruiz, equivalga a cangrejo, y que de una variante del latín vulgar, según Corominas, **gámbarus**, venga gamba, y del catalán proceda el castellano gamba de hoy.

En la armada de doña Quaresma no faltaba la merluza, bautizada **ota**. Esta denominación puede tener origen gallego. La merluza desafía al puerco:

**"¿Dó estás, que non pareces?
Si ante mí te paras, darte he lo que mereces:
ciérrate en la mezquita, non vayas a las preces".**

Con este último verso, el arcipreste aprovecha para insultar al musulmán, que no prueba del puerco. De Santander comparecen las langostas y el delfín que le rompió los dientes al buey cebón. Y volviendo a la **pixota** —en muchos lugares de Galicia **peixota**, que no se lo dijeron a Corominas—, se la tasa ya en las Cortes de Hita de 1268: **"Congrio, el mejor, dos maravedís; pixota fresca en Castilla, quince dineros alfonseles"**. Los arenques y besugos para los batallones de doña Quaresma **venieron de Bermeo**. Los sábalos procedían de Sevilla e la noble lamprea de Alcántara. Es decir, lamprea del Tajo, que llegaría fresca a Toledo. Hay que tener en cuenta que los monjes de Guadalupe comían lamprea curada. Se comía pulpo en Toledo. El arcipreste echa a lidiar los pulpos con los pavones, faisanes, cabritos y gamos, mientras las ostras, no sabemos

valiéndose de cuáles armas, pelean con los conejos, al tiempo que los cangrejos luchan contra las liebres.

Galicia, claro está, queda muy lejos, y así el congrio cecial, es decir, seco, y el congrio fresco proceden de Laredo, mientras que el salmón viene de Castro Urdiales. Es el salmón —acaso reconociéndole el arcipreste una condición principesca— quien lidia con el propio don Carnal, el cual

**tomó ynquanto esfuerzo e tendió su pendón,
ardido e denodado fuese contra el salmón;
de Castro Urdiales llegaba essa sazón;
atendiólo el fidalgo, non le dijo de non.**

El fidalgo es el salmón. ¿Acaso porque todos los montañeses pasaban por hidalgos? ¿Ya entonces? Parece, sin embargo, que don Carnal le podía al salmón —**"si a Carnal dexaran diérale mala estrena"**—, si no fuese que se vino contra él "la gigante ballena". La cual, con su peso y su presencia, puso fin a la batalla, y don Carnal fue derrotado. Conviene fijarse en que la ballena está del lado de doña Quaresma, aunque la ballena sea el Mal, como Leviatán, o la ballena de la gran novela de Melville. Pero es probable que a Hita no hubiesen llegado noticias de esa forma, ballenica o ballenática, de las fuerzas demoníacas y perturbadoras.

Ya sabemos, pues, los pescados que se comían en Toledo en los días del arcipreste Juan Ruiz y del arzobispo don Gil, el que mandó cartas a los clérigos de Talavera de la Reina para que dejaran la dulce compañía de sus amigos. Los clérigos se irritaron, y el chanfre Sancho Muñoz gritó: **"Aqueste arzobispo non sé qué se ha con nos!"**. Las truchas de los almuerzos toledanos eran del Alberche. No lo pasaban mal en Cuaresma los que tenían suelto en Toledo algunos maravedises o algunos dineros alfonseles. No cita Juan Ruiz la **truchuela** de los almuerzos de don Quijote, que es el bacalao. Las truchas se echaron contra el rostro de don Carnal:

las truchas de Alberche dábanle en las mejillas.

La lista de los contendientes sirve, pues, para saber lo que del mar pudo haber en la mesa del arcipreste, si bien lo más fuese pescado seco o escabeches. Aunque la palabra escabeche aparece tarde —en 1525, en Ruperto de Nola—, el drabe del que se cree procede, el vulgar **iskebeg**, guiso de carne con vinagre, ya está nada menos que en "Las mil y una noches". De designar la conserva de carne en vinagre y con especias, pasaría a designar también la conserva de pescado. Cervantes usó la palabra escabechar por teñir. Así, en "El licenciado Vidriera", dirá "escabechar" por "teñir las canas"... En fin, que con esto de las palabras, se sabe cuándo se comienza pero nunca cuándo se acaba. ■

A. C.

TRIPULANTES ESPAÑOLES DE BUQUES FONDEADOS EN NIGERIA

CARTA AL PRESIDENTE DEL SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

Tripulantes españoles de los buques fondeados en la rada de Lagos (Nigeria) nos han enviado, acogiéndose al derecho de réplica, la carta que a continuación publicamos. Dicha carta la dirigen al presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, en calidad de contestación a las manifestaciones que él mismo hizo en "Hoja del Mar", y que fueron publicadas en la página 27 de la edición correspondiente al pasado mes de julio. El texto íntegro del escrito dice así:

"Señor presidente:

Según declaraciones suyas, aparecidas en esta revista, usted distingue tres clases de marinos (los que navegan en buques nacionales, los que lo hacen en buques extranjeros y los MAS PELIGROSOS, es decir, los que están en tierra).

Nosotros entendemos que la clasificación sería más real y completa de la siguiente forma: 1.º Los que navegan en buques nacionales y están deseando encontrar trabajo en tierra (éstos son mayoría). 2.º Los que desean navegar en buques extranjeros y no pueden por múltiples razones. 3.º Los que navegan en buques extranjeros esperando volver algún día, porque las condiciones en la Marina Mercante española (sueldos, vacaciones, jubilaciones, etc.) no tiene ni comparación con el resto de las Marinas europeas. 4.º Los que ya no ejercen la profesión (los más peligrosos según usted) y que, siguiendo con su espíritu de marinos, nos defienden por ser ellos los que están más al tanto con el contexto de la vida nacional.

No obstante, el deseo de todos es que sólo exista una clase de marinos españoles, navegando en buques españoles. Cosa solamente posible si los sueldos, vacaciones, jubilaciones, etc., fuesen dignos y acordes con el nivel que rige en las distintas Marinas europeas, reglamentado a nivel nacional y para todos igual. Creyendo que de esta forma se terminarían las anomalías de embarques que están ocurriendo infringiendo la ley (escasez de personal) y que nosotros claramente podemos poner de manifiesto, no haciéndolo en ésta por creer que es motivo de estudio más profundo y para el cual estamos dispuestos a colaborar, si es que somos solicitados para este menester.

A continuación habla usted de los sueldos. Los que menciona bien sabe que sólo se pueden dar en compañías fuertes que tienen en vigor un convenio colectivo debidamente reglamentado y autorizado, caso poco frecuente, ya que la mayoría de las navieras ser rigen por la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, y en la cual hay que basarse para hablar de los sueldos que percibimos legalmente. Los demás son casos especiales que existen en otro tipo de profesiones y que no viene al caso al tratar de un problema general. Así, pues, y a la vista de la Reglamentación vigente, lo que cualquier persona puede comprobar, el sueldo mensual total de un capitán de la Marina Mercante española, que tenga mando de buque y que es uno de los mencionados en sus declaraciones, asciende a la cantidad de 29.384 pesetas, suma de diversos conceptos en los que se incluyen una media de cuatro domingos trabajados. Cuando habla del sueldo de un tercer oficial para tres cuartos de lo mismo, y sale así mensualmente por 17.876 pesetas, incluyendo

un promedio de dos horas extraordinarias por día. Y como declara solamente los sueldos de oficiales, hay que decir que para aspirar a estos cargos se necesitan unos largos estudios con sus correspondientes prácticas de navegación entre uno y otro título, estando esta carrera oficialmente declarada reconocida como superior y equiparada a una licenciatura en sus grados de capitán, jefe de máquinas y oficial radiotelegrafista de primera clase.

Si a esto le sumamos que durante la navegación se permanecen las veinticuatro horas del día en el lugar de trabajo, que no se tiene esa distracción, ese necesario paréntesis de unas horas fuera del trabajo habitual, de esa expansión con familiares y amistades, de no disfrutar las comodidades de una vida de hogar, de la separación familiar, que en la mayoría de los casos llega a doce meses o más; de los riesgos y peligrosidad inherentes a la navegación, de las largas horas de tensión constante por la infinidad de problemas que se dan, tanto navegando como en puerto, y de un sinfín de factores que hacen de nuestra profesión una de las más duras y vocacionales que existen, llegamos a la conclusión de que las cantidades anteriormente apuntadas son ínfimas y que las que usted tan alegremente pregona y que tan pocos las obtienen, son las que tendrían que regir en la realidad para la totalidad.

De ninguna manera queremos excluir de este escrito al personal subalterno (maestranza, subalternos, etc.), pero ya que usted no hace mención de ellos ni de sus sueldos, etc., podemos decir que todos los problemas antes mencionados existen para todos por igual y con la misma intensidad.

Señor presidente, si bien es cierto que optativamente el marino puede disfrutar de setenta y cinco días de vacaciones con sólo acogerse a la Ordenanza vigente, se desprende de sus veladas declaraciones que existe un paralelismo entre el trabajador de la mar y el de cualquier empresa terrestre. Deseáramos hacer constar lo arriesgado que resultaría exigir ese apartado de la Reglamentación por la inmediata oposición que obtendríamos de los armadores.

De todos es conocida la actual escasez de personal y los inconvenientes que supondría un aumento de plantilla en las navieras al verse incrementadas las vacaciones con un ciento cincuenta por ciento sobre lo habitual y reglamentado. No obstante, y para su conocimiento, le manifestamos que estos setenta y cinco días de vacaciones resultan insuficientes comparados a la totalidad de días no laborables que disfruta el trabajador normal en tierra. Esto excluyendo, naturalmente, sábados y demás días libres, que por causas especiales toda empresa concede.

No comprendemos la tajante postura de nuestro presidente, cuando cualquier Sindicato de un país desarrollado aboga por un incremento y una más escalonada distribución del citado tiempo libre, basándose en un superior rendimiento del trabajador.

No, señor presidente, el problema no radica en la retribución; le aseguramos que, a pesar de la ridícula compensación económica (un marinero percibe 501 pesetas por las ocho horas de trabajo en un día festivo), cualquiera de nosotros deseáramos en su tiempo disfrutar de la totalidad de esos días en un ambiente normal de descanso, cosa impropia en nuestra profesión.

Tampoco menciona los días entrañables, tales como Navidad, Año Nuevo, Reyes, onomástica, etc., que suponen pequeños traumas psicológicos y hacen más patente esa eterna añoranza del hogar, tan arraigada en el marino.

Si realmente, usted define nuestros intereses, ¿qué compensación reclamaría, señor presidente, a este respecto? Por todo ello, aprovechamos de paso unimos de nuevo a la petición de nuestras esposas y barrer de una vez esos domingos compensados, cuya función es poco digerible y su concepto muy enrevesado. Para plasmar todo de una forma clara y concisa en lo relativo a vacaciones, habiéndose pedido **dos meses por cada cinco de embarque**. Consideramos esto de lógica y de justicia, pensando en las características que reviste la profesión y para intentar equipararla a cualquiera otra de tierra en este aspecto. Agradeciéndole de antemano su colaboración, aprovechamos la oportunidad para saludarle atentamente". ■ JERONIMO PERLES y 120 tripulantes más de barcos fondeados en Nigeria.

PROBLEMAS EN LAGOS

Acusamos recibo a otra carta que hemos recibido también desde Lagos (Nigeria), firmada por dieciséis tripulantes de la M/N "Marlin II", que no podemos publicar por las siguientes razones: primera, puesto que el principal tema que plantea en la misma (exportaciones de cemento) no encaja dentro de los objetivos informativos de la revista; segunda, por la extensión de la referida carta, que alcanza siete folios de letra pequeña mecanografiada a un espacio, y que es auténticamente prohibitiva para nuestras posibilidades.

De todas formas, dejaremos constancia aquí de otros aspectos que asimismo abordan los aludidos tripulantes, quienes nos hablan de la espera de muchísimos meses que tiene que hacer el barco en Lagos, pues ha de esperar turno a que descarguen los muy numerosos que se encuentran allí fondeados para el mismo fin, lo cual acarrea problemas de muy diverso signo. Por ejemplo, se quejan de la falta de servicios para poder trasladarse desde el fondeadero hasta Lagos, incluso en casos graves; la imposibilidad que tiene de hacer aguada y aprovisionarse; desatención (total, según su testimonio) en cuanto concierne a la correspondencia; de la que se desentienden los consignatarios nigerianos; carencia de ayuda técnica y profesional; imposibilidad de comunicarse por fonía con el puerto para recabar una necesaria asistencia médica, etcétera.

SUSCRIPCIONES A LA REVISTA

Señor director:
Rara vez puedo leer la revista "Hoja del Mar", que sale todos los meses, y eso que mi profesión es la de marino. A bordo, en ocasiones, tenemos la oportunidad de poder leerla, pero no siempre, y por estas razones no puedo enterarme de cuándo se abre o cierra la suscripción a dicha revista.

Es lástima que un sector del ramo profesional no podamos recibir cada mes la revista. Si no publica esta

(Sigue en la pág. 6)



Por
**NESTOR
LUJAN**



LA MORAGA DE SARDINAS ANDALUZA

La moraga de sardinas es un plato bien sencillo que yo he comido en la costa malagueña y granadina. Que la moraga de sardinas es de procedencia árabe no es difícil de imaginar, porque la palabra proviene de un vocablo árabe. Moraga de sardinas es, según el Diccionario de la Academia, edición de 1884, un provincialismo andaluz que significa: "Acto de asar al aire libre, generalmente a la orilla del mar, sardinas y otros peces menores, ensartándolos en un largo espetón que se coloca horizontalmente sobre dos estacas como a un metro del suelo, encendiendo a todo lo largo de este aparato una estrecha hoguera de leña, procurando que el viento aparte el humo y sólo alcance al pescado la llama viva". A pesar de esta pedestre redacción del Diccionario, es exactamente lo que yo conozco de la moraga. En sucesivas ediciones, el docto libro ha sintetizado esta definición limitándose a decir que es el acto de asar sardinas o algunas frutas secas. Da como sinónimo la palabra "morago" y "moraga".

Según parece, la palabra árabe "muharaq", que significa holocausto o combustión. En principio, moragas fueron espigas de trigo tostadas, o el acto de asar castañas, bellotas o mazorcas de maíz al aire libre, sin más arte que cubrir gran cantidad de ellas con un montón de leña menuda a la cual se ponía fuego por varios lados para que se convierta en rescoldo. Pero moraga también quiere decir en la Rioja, matanza, entendiéndose por matanza la casi ritual del cerdo, nutricio animal que fue la carne única para los españoles en tantas regiones durante la Edad Media y Moderna. Como sinónimo de matanza quiere decir la faena de matar a los cerdos, salar el tocino, aprovechar los lomos, hacer las morcillas, etcétera, y la palabra morago, también en la Rioja, es según el Diccionario de la Academia: "Tajada de lomo de cerdo que en las moragas o matanzas se toma tostada a la lumbre". Es más posible que la palabra morago o moraga como matanza derive del acto de asar a la lumbre la tajada de lomo, que no viceversa. Moragues, en ciertas regiones catalanas, sobre todo en la parte de Teruel que se habla catalán, son las aceitunas asadas al rescoldo. Quiero decir con todo ello que la palabra moraga procede siempre de asar alguna cosa al aire libre y la ascendencia árabe es indudable.

Asadas a la llama, aderezadas con ajo y perejil, tomé yo la moraga de sardinas, con un vino clarete, hace ya años, en la playa de Marbella, que fue famosa al decir de Góngora:

"... Un forzado de Dragut
en la playa de Marbella".

Se cumplió punto por punto lo que definía el Diccionario de la Real Academia como moraga y esta comida

fue exactamente una merienda. Las sardinas, con su azul graso y barnizado, orondas y bellas, acababan de ser pescadas centelleantes a la luz que declinaba delicadamente. Lo curioso es, sin embargo, que Dionisio Pérez, el gran tratadista de cocina, en su "Guía del buen comer español", libro fundamental para la historia de nuestra cocina y, sobre todo, de la cocina andaluza, que él conocía perfectamente, da una fórmula distinta de la moraga de sardinas a la malagueña. Dice: "Pedid que os las sirvan en la misma cazuela que estuvo en la lumbre apenas se las aderezó con nada, el zumo de medio limón, un vaso de vino blanco, un chorizo de aceite crudo, un picadillo menudísimo y perejil..., doce minutos al fuego y he aquí la moraga ante vosotros, espoleando el apetito con su aroma". Resulta curioso que esta fórmula más civilizada, aunque menos sabrosa, nos dé como cocinadas a las sardinas. Contradice totalmente no sólo la flamante etimología de la palabra, sino la esencia popular de esta succulenta merienda. Nosotros preferimos evidentemente la primera de las recetas, no porque la creamos más genuina, sino por considerarla bastante más succulenta. Las sardinas guisadas a la cazuela no son precisamente un plato de nuestra preferencia y entendemos que es muy difícil conseguir las con la necesaria perfección.

Tal es la moraga de las costas granadinas y malagueñas. Al anochecer pueden apreciarse en las playas numerosas filas paralelas de hogueras con pequeñas dunas de arena que facilitan la dispersión del humo, permitiendo que la llama alcance directamente a la sardina. Añadamos que el apellido Moragas o Moragues, de origen catalán, nada tiene que ver con este plato. Según los heraldistas, deriva de "mora", y así en el escudo de armas de los Moragues mallorquines se pinta una morera, arracada de sinople en campo de oro. Nada tiene que ver, pues, con la modesta sardina, que es alimento muy estimado tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico o Cantábrico, "tan sabrosa y apetitosa como poco apreciada por su misma abundancia", al decir de Angel Muro, el tratadista gastronómico, en 1892. Hoy, pese a la abundancia, no es barata. Las artes de la pesca son más laboriosas que en la época clásica, cuando se usaba —al decir de los naturalistas— la música y el canto como cebo, pues era la sardina, según estos sabios, animal melómano. La sardina, tanto asada y fresca como en salazón, se tenía por comida penitencial o muy pobre, como decía el sainetero Ramón de la Cruz, que la cifraba como una de las comidas más sencillas en aquellos versos:

"Piden pan, piden sardinas,
y para postre, un pimienta".

Cartas al Director

(Viene de la pág. 4)

carta en la sección correspondiente de "Hoja del Mar", le agradeceré me conteste personalmente. Quisiera una aclaración a mi exposición. Atentamente. ■ JORGE L. CASTRO QUINTANA, piloto de la Marina Mercante (Denia).

N. de la R.—"Hoja del Mar" se publica ininterrumpidamente desde hace once años, y sucedió, sin solución de continuidad, a la revista "Hoja Informativa del Pescador". De esta última se hicieron unas tiradas amplias, para su promoción, en los catorce meses que tuvo de vida. Su formato era, empero, pequeño, toda vez que se trataba de pulsar si una revista de contenido eminentemente marítimo tenía razón de ser en el sector correspondiente.

Puede decirse, quizá sin tanto eufemismo como pudiera parecer, que la costa "se inundó" de la pequeña revista y hubo continuadas y abundantísimas remisiones a los propios domicilios de los trabajadores del mar. Cuando el material informativo y la aceptación de la revista rebasaron ampliamente las posibilidades de "Hoja Informativa del Pescador", se creó "Hoja del Mar", al objeto de dar cabida y satisfacción a aquellas e incluir todos los sectores y subsectores que con la mar se relacionan, además del pesquero.

Se escribieron entonces miles de cartas personales y durante dos años estuvo abierta la suscripción (como se sabe, gratuita), al objeto de que todo el que quisiera tuviera la posibilidad de recibir en su domicilio "Hoja del Mar". Con posterioridad, en repetidas ocasiones, se han abierto otros plazos de suscripción, realmente amplios, el último de los cuales finalizó el pasado mes de junio.

Comprendemos que algunos de nuestros lectores, por diversas circunstancias, no habrán podido formalizar sus peticiones de suscripción dentro de los plazos aludidos, pero se ha de comprender asimismo que los costos de edición, naturalmente incluidos tirada y distribución, son elevados y que llega un momento en que nos vemos forzados a limitar éstos a fin de que no se vea resentido el contenido material e informativo de cada número.

No descartamos la posibilidad de que en un futuro sea posible abrir un nuevo periodo de suscripción, en cuyo caso lo anunciaremos con la amplitud y márgenes debidos.

CARTAS

Agradecemos a nuestros lectores su colaboración en esta sección, en la que, como puede verse, todas las opiniones son bien acogidas, siempre que la exposición de temas y criterios se haga con el máximo respeto para las personas y para las instituciones. Pero una vez más hemos de hacer el ruego de que toda comunicación dirigida a "Cartas al director" sea concreta y concisa, para evitar el desbordamiento de un espacio que es limitado y cuyo derecho de utilización concedemos a todos los lectores.

Finalmente, siguiendo un criterio mundialmente establecido, damos por no recibidas aquellas cartas que no vengan firmadas y con los datos expresos de nombre, apellidos y domicilio del remitente (mejor, incluso, si añade teléfono y número del Documento Nacional de Identidad), a fin de que pueda acreditar su personalidad si lo cree necesario la dirección de la revista. Ello, por supuesto, no excluye la máxima discreción por nuestra parte en cuanto se refiere al secreto profesional si el comunicante quiere permanecer en el anonimato y firmar con seudónimo. En este caso, su identidad no será revelada a nadie, por ningún concepto.

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

RECOMENDACIONES PARA MEJOR CONSERVACION DEL ATUN EN EL ATLANTICO

MADRID (Redacción).—Para una adecuada conservación de los "stocks" del atún, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico ha dirigido a sus miembros las siguientes recomendaciones:

Primera.—Que las partes contratantes tomen las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarco de atún (*Thunnus thynnus thynnus*) con un peso unitario inferior a 6,4 kilogramos.

No obstante la disposición anteriormente señalada, las partes contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente atún con un peso inferior a 6,4 kilogramos, a condición de que dicha captura incidental no exceda del 15 por 100 del número de peces por desembarco de la captura total de atún de dichos barcos o su equivalencia en porcentaje en peso.

Segunda.—Que, como medida preliminar, las partes contratantes que efectúan una pesca dirigida al atún (*Thunnus thynnus thynnus*) y aquellos otros que incidentalmente lo pesquen en cantidades importantes tomen las medidas necesarias para limitar la

mortalidad de pesca del atún a los recientes niveles, durante un periodo de un año.

SE CELEBRARA EN MADRID LA IV REUNION DE LA COMISION INTERNACIONAL

MADRID (Redacción).—Del 12 al 25 de noviembre del presente año se celebrará en Madrid la Cuarta Reunión Ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

Provisionalmente, se ha configurado el programa de la citada reunión de la siguiente forma: del 12 al 18 de noviembre, Asamblea del Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas, presidida por el doctor B. J. Rothschild, y del Subcomité de Estadísticas, coordinado por M. A. Fonteneau.

Del 19 al 25 de noviembre se celebrarán las sesiones plenarias de la Comisión, presididas por el doctor I. Malick (Senegal), celebrando reuniones, asimismo, el Comité Permanente de Finanzas y Administración y diversos grupos de trabajo (subcomisiones) presididos por Estados Unidos, Marruecos, Japón y España.

SEGUN LA DIRECCION GENERAL DE PESCA MARITIMA

DISMINUYEN LAS CAPTURAS

MADRID.—Un total de 152.445 toneladas de pesca marítima fueron desembarcadas en los tres primeros meses del año en curso, lo que supone un pequeño descenso sobre el volumen desembarcado en el mismo periodo del año anterior, que fue de 155.234 toneladas, según datos de la Dirección General de Pesca Marítima.

Pese a este descenso del 2 por 100 en el volumen de pesca desembarcada, el valor de la misma alcanzó los 7.331 millones de pesetas, con un aumento del 16 por 100 sobre el alcanzado en

el mismo periodo del año anterior, que fue de 6.286 millones.

El volumen de pescado desembarcado en enero-marzo de 1975 fue de 136.549 toneladas, por valor de 5.491 millones de pesetas.

En el periodo analizado también se desembarcaron 4.836 toneladas de crustáceos, por valor de 1.278 millones de pesetas.

Por otro lado, el total de los moluscos desembarcados en los tres primeros meses del año en curso ha alcanzado las 11.056 toneladas, con un valor de 559 millones de pesetas.

ESTADOS UNIDOS Y RUSIA, CLAVE DEL MERCADO DE FLETES

MADRID, 13.—La flota mundial de tanques alcanzará en 1980 los 383 millones de toneladas, contra los 240 millones de 1973. Para entonces, si las compras de crudos se mantienen en su nivel actual, sobrepasarán 143 millones de toneladas, según señala el análisis del mercado mundial de fletes, que realiza "Fletamar".

Si el transporte de crudos aumentase en un 5 por 100, estarían paralizados 78 millones de toneladas de capacidad de transporte. Solo se llegaría a un equilibrio si no se construyese más y aumentase al 10 por 100 el transporte anual.

En el análisis se indica que la coyuntura internacional de fletes sigue en su tenue línea de mejora, si bien se destaca que se siguen condenando unidades a la chatarra. Así, la Esso ha destinado a tal fin al "Esso Liege" y al "Esso Lorraine".

La intervención del Presidente Ford ha paralizado, al menos momentáneamente, el boicot de los estibadores americanos a los embarques de grano a Rusia, pero también la posibilidad de nuevas ventas, vitales para los armadores, hasta mediados de octubre, cuando los Estados Unidos tratarán por todos los medios de conseguir de los rusos una máxima participación de los barcos americanos en el transporte del grano vendido, mejora en los fletes actuales, cuya aplicación alcanza solo hasta el 31 de diciembre del año en curso, y ventas a la Unión Soviética más escalonadas y a largo plazo para evitar repercusiones alcistas en los precios del mercado interior cerealista americano.

Lógico es pensar que los rusos cederán tanto como sea posible, pues para ellos la reanudación del boicot podría acarrear terribles consecuencias con más de 40 buques tomados ya en arriendo, según rumores que se acercan mucho a la realidad, y un déficit en su cosecha para este año que se estima alcanza los 40 millones de toneladas.

Mientras, y por una semana más, el mercado se mantiene y aun mejora a pesar de la clara tendencia de los fletadores a contratar buques cada vez mayores, tal vez porque el granelero de 25.000/30.000 toneladas con disponibilidad inmediata escasea o muy posiblemente para mantener los fletes a niveles "razonables".

El sector privado no ha sufrido retrocesos, alcanzando también a buques cada vez mayores, como la contratación del "Obo Prince", de 96.500 toneladas, para un viaje del golfo al continente. Otro buque tipo "Obo" reanudó el tráfico de carbón desde Hampton Roads a Japón, últimamente casi paralizado.

El Mediterráneo mantuvo un tono firme para productos sin refinar y sufrió constantes retrocesos en productos limpios. Sin variaciones en el Caribe, mientras se mantiene la situación,

expectante ante la nueva y posible subida del crudo, lo que detraería la demanda, oscureciendo de nuevo el futuro.



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS-
CONSIGNATARIOS-FLETADORES-
ESTIBADORES
FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

Cádiz
Avda. Generalísimo, 2
Tels. 27 45 50-27 45 54
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

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

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

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

REDACCION

Corresponsales:

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

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

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

Director:

Joaquín Vidal

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

CASI PARALIZADA LA FLOTA BACALADERA

A CAUSA DE LAS DIFICULTADES PARA COMERCIALIZAR EL PRODUCTO EN EL MERCADO INTERIOR Y EN LAS EXPORTACIONES

* SE PIDE GARANTIA PARA LOS PRECIOS EN EL SECTOR DE BAJURA

MADRID (Redacción).—A fin de conocer directamente los graves problemas por los que atraviesa la actividad pesquera del país, el ministro de Comercio, don José Luis Cerón Ayuso, ha llamado a su despacho oficial a varias comisiones de las distintas agrupaciones del sector.

En concreto, el señor Cerón Ayuso se reunió el pasado día 20 de septiembre con una comisión integrada por los presidentes de las Federaciones de Cofradías de Pescadores del Cantábrico, el de la Agrupación Nacional de Bajura de Cerco y el secretario de la Interfederativa. A dicha reunión asistieron, además, el subsecretario de la Marina Mercante, los directores generales de Pesca y de Importación y Comercio Alimentario y el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca.

LA CRISIS DEL SUBSECTOR DE BAJURA

Al término de la reunión, el presidente del Sindicato de la Pesca, don Agustín de Barceña y Reus, informó a la prensa de que el señor Cerón Ayuso se había interesado vivamente por los problemas de las principales costeras del Cantábrico —anchoa, bonito y sardina—, los precios, la importación de pescado y los derivados de los "stocks" con que cuentan actualmente las industrias pesqueras.

"Se ha aprovechado también la reunión —nos dijo el señor Barceña— para solicitar al ministro que por parte del Ministerio de Comercio se traten con preferencia y urgencia estos problemas, así como que se desarrolle una mayor actividad en el campo de la investigación pesquera y en las relaciones con otros países en este sector".

De cara a las próximas campañas, los pescadores solicitaron al ministro que se normase una garantía para los precios (este año, por ejemplo, la anchoa sufrió una baja de 10 pesetas kilo, en lonja) y una mejor relación entre la actividad pesquera y las necesidades industriales del sector.

LA FLOTA BACALADERA, CASI PARALIZADA

Otra de las comisiones recibida por el ministro de Comercio ha sido de la flota bacaladera, que llegó acompañada por el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca. Asistieron a la misma el subsecretario de la Marina Mercante y los directores generales de

Pesca, Importación y Exportación.

Los armadores informaron al ministro que la flota bacaladera, que está integrada por 124 barcos (parejas) y nueve "bous", tiene en estos momentos cien barcos en para (50 parejas) y tres "bous", lo que representa un mínimo de actividad.

La razón del paro, dijeron, es debida a las dificultades que encuentra el sector para la comercialización del bacalao, tanto en el mercado interior como en lo que se refiere a las exportaciones, a causa fundamentalmente de haberse cerrado el mercado portugués, que era uno de los principales compradores de bacalao español; a la competencia internacional respecto a este producto, ya que otros Gobiernos priman sus exportaciones de bacalao, y, en cuanto al mercado nacional, a la competencia que al bacalao nacional plantean las compras de bacalao efectuadas por España a otros países, aunque a este respecto reconocieron que las importaciones este año han sido inferiores a las de otras campañas.

EN BUSCA DE SOLUCIONES

Los armadores sugirieron al ministro la conveniencia de una campaña nacional de estímulo al consumo, de ayudas por parte del Ministerio a la exportación y el aumento de márgenes comerciales a los minoristas para que se interesen por la comercialización del bacalao español, así como la concesión de créditos para la renovación de la flota bacaladera, gastos de carburante y modernización de secadores.

El ministro de Comercio se interesó por los planteamientos de los armadores y solicitó le fuera aportada documentación sobre cómo defiende el Mercado Común, a través del FEOGA, las exportaciones de bacalao de sus países miembros, y les prometió potenciar las gestiones encaminadas a la exportación de bacalao español a los mercados que han venido siendo nuestros clientes tradicionales, fomentar el que sean abiertas las puertas del mercado portugués, así como impulsar las exportaciones a Brasil y Zaire.

GRAVISIMA SITUACION DE LOS CONGELADORES

MADRID.—El ministro de Comercio, José Luis Cerón Ayuso, ha recibido a la Junta Nacional de la Agrupación de Buques Congeladores, que le expuso los principales aspectos de la situación del sector de la flota congeladora española.

La visita es consecuencia de las reuniones celebradas los días 9 y 10 en el Sindicato Nacional de la Pesca, como colofón a la serie de reuniones y visitas que se habían celebrado en La Coruña y Vigo con autoridades del Ministerio de Comercio. El tema central de las conversaciones fue exponer al ministro de Comercio la gravísima situación por la que atraviesa el sector, agudizada en los últimos tiempos hasta el extremo —según se puso de relieve en las reuniones— de hacerse imprescindible la toma inmediata de medidas por parte del Gobierno para salvar una actividad que se halla al borde de la bancarrota.

El ministro de Comercio concedió gran importancia a la reunión, en la que hubo un amplio cambio de impresiones, durante la cual los representantes de la Junta Nacional de Buques Congeladores respondieron a todas cuantas preguntas les formuló el ministro. Como petición especial, los armadores piden la potenciación del organismo rector de la pesca.

Al término de la reunión, los armadores, que fueron acompañados por el subsecretario de la Marina Mercante y el director general de Pesca, expresaron su satisfacción por el resultado de la reunión. (Más información en la crónica de nuestro corresponsal en Bilbao, página 14.) ■

YA HAY CONVERSACIONES CON CANADA

UNA SOLUCION: SOCIEDADES MIXTAS

MADRID, 2.—Se han iniciado conversaciones con Canadá para la constitución de una empresa mixta de pesca y se habla de otras sociedades conjuntas con países de Hispanoamérica. Estas, según la revista "Situación", son las únicas salidas para los problemas pesqueros.

Actualmente ya se ha firmado la constitución de la nueva sociedad Pesquerías Españolas Soviéticas Conjuntas, S. A.

Los problemas del sector pesquero están motivados por la crisis mundial y por la actitud proteccionista de los países ricos en pesca, que han extendido sus aguas jurisdiccionales. Contra estas medidas de protección, el único camino es la constitución de las sociedades mixtas.

Actualmente, Canadá piensa extender sus aguas territoriales. Islandia, por su parte, también parece dispuesta a desencadenar una nueva "guerra del bacalao", con la nueva ampliación de sus aguas jurisdiccionales.

FALLECIO DON ANGEL FERNANDEZ

- ERA CONSEJERO DELEGADO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA FEDERACION ESPAÑOLA SINDICAL DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA.

El pasado día 30 de septiembre falleció en Madrid don Angel Fernández, consejero delegado de la Junta Directiva de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca.



La biografía de don Angel es fiel reflejo de su dedicación a la mar, y más concretamente a la pesca. "Hoja del Mar", en su número de agosto último, la publicaba con motivo de la concesión de que fue objeto de la medalla al Mérito Social Marítimo en su categoría de plata.

Dirigió desde muy joven una empresa familiar pesquera. Piloto de la Marina Mercante, es fundador de la Cooperativa de Pesca de Altura de Pasajes y creador del sistema de primas para los tripulantes.

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

En 1946 pasó a ocupar la Secretaría General de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. En 1957 fue designado por las Naciones Unidas (FAO) para colaborar en una misión especial de trabajo en Chile durante cuatro meses, para el desarrollo de la industria pesquera de aquel país. En

1959 volvió a Chile contratado por la FAO para realizar un trabajo que duró dieciocho meses, complementando la labor anteriormente realizada. En 1960 es designado gerente fundador de Pescanova, S. A., promocionando la flota congeladora. En 1965 es designado director del Proyecto para el Desarrollo Pesquero de Argentina, patrocinado por las Naciones Unidas y el Gobierno argentino. Allí permaneció durante seis años, habiendo tenido excepcional trato por parte de las Naciones Unidas al prorrogarle su contrato después de haber cumplido los sesenta y cinco años, hecho que no tiene apenas precedente en la organización mundial.

Don Angel estaba en posesión de la medalla de plata al Mérito en el Trabajo. "Hoja del Mar" quiere expresar desde estas páginas el testimonio de su condolencia por tan sensible pérdida, a los familiares y amigos de don Angel Fernández.

Descanse en paz.

MORTAL ACCIDENTE EN DAKAR

El pasado 21 de septiembre falleció en accidente de trabajo el marinero Cayetano Franco, tripulante del "Nuestra Señora de Erdotxa". La muerte le sobrevino horas después de recibir un golpe en la cabeza, cuando el barco se encontraba a ocho horas de navegación de Dakar, de donde salió un médico a su encuentro. Cayetano Franco era natural de Lepe (Huelva) y estaba casado.

ESPAÑA, EN EL 'RANKING' MUNDIAL

DUODECIMA FLOTA PETROLERA

MADRID.—España, con un tonelaje total de 4.231.374 t. p. m., ocupaba, al 1 de julio pasado, el duodécimo lugar de la flota petrolera mundial, con un porcentaje del 1,6 de la misma, según datos que publica "Petróleo".

En dicha fecha, la flota petrolera mundial constaba de 3.867 unidades de tonelaje superior a 12.000 toneladas de peso muerto, con un volumen de 269.612.218 t. p. m., volumen al que hay que añadir un total de 42.239.258 t. p. m. de "ore/oil carriers" y obos.

La flota petrolera española contaba con 4.231.374 t. p. m., a las que había que añadir 470.000 t. p. m. de "ore/oil" y obos.

De la flota española en servicio, 220.939 t. p. m. corresponden a buques tanque del decenio 1951-60; 155.541 t. p. m., a los del quinquenio 1961-65; 1.367.780 t. p. m., a los del quinquenio 1966-70, y 2.957.144 t. p. m., a los construidos desde 1971.

CLASIFICACION MUNDIAL

En la clasificación mundial de las flotas petroleras figura en primer lugar Liberia, con 82.100.653 t. p. m. (el 30,5 por 100 del total mundial), seguida de Gran Bretaña, con 31.613.299 t. p. m. (el 11,7), y Japón, con 30.887.822 t. p. m. (el 11,5 por 100 del total mundial).

En lugares posteriores figura Noruega, con

el 9,8 por 100 del total mundial; Grecia, con el 5,4; Francia, con el 4,3; Estados Unidos, con el 3,4; Panamá, con el 3,3; Italia, con el 2,5; Suecia, con el 2,1; R. F. Alemana, con el 2; y España, con el 1,6.

Los lugares siguientes al duodécimo están ocupados por este orden: Dinamarca, Unión Soviética, Singapur, Surinam, Finlandia, Brasil, Países Bajos, Kuwait, India, Corea del Sur, México, Rumania, Venezuela, Libia, Irak, Irán y Canadá.

Por otra parte, del tonelaje total de 136.096.000 t. p. m. que incluía la cartera mundial de pedidos de petroleros, el 5,6 por 100 —7.597.969 t. p. m.— estaba contratado en astilleros españoles.

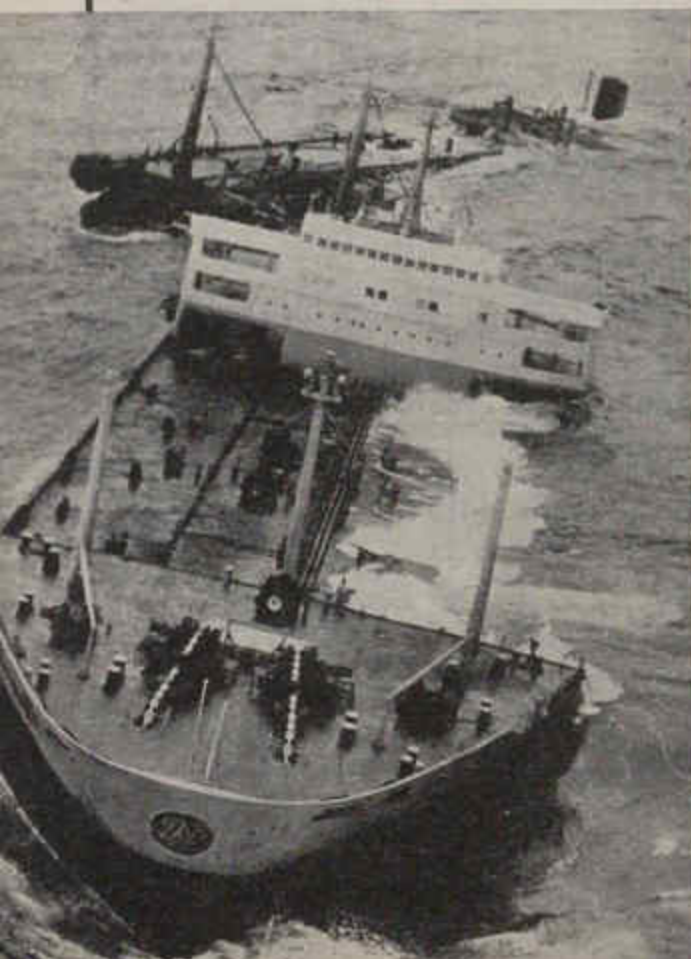
El resto de las grandes carteras de pedidos de petroleros estaba asignado a Japón, con el 50,5 por 100 del total mundial; Suecia, con el 8,5; R. F. Alemana, con el 5,7; Estados Unidos, con el 4,7; Francia, con el 3,6; Gran Bretaña, con el 3,2, e Italia, con un 3,2 por ciento.

En lo que se refiere a los armadores, la cartera de pedidos se encabeza por Noruega, con 13.499.000 t. p. m. Figuran posteriormente Japón, con 12.496.000; Gran Bretaña, con 8.120.000; Estados Unidos, con 6.342.000, y España, con 5.517.000 t. p. m.

En lugares posteriores a España figuran Italia, Francia, Suecia, Arabia Saudita, Brasil, Dinamarca, R. F. Alemana, India, Kuwait, Irak, Libia y Portugal.

SUPERPETROLEROS: AMENAZA AL MEDIO AMBIENTE

- ACTUALMENTE NAVEGAN CASI MIL PETROLEROS GIGANTES, QUE MUEVEN UNOS 1.700 MILLONES DE TONELADAS DE PETROLEO POR LOS MARES.



Los superpetroleros han sido comparados a modernos leviantes o dinosaurios, lo cual hace de ellos en ambos casos auténticos anacronismos flotantes. Al mismo tiempo, constituyen uno de los mayores peligros inventados por la tecnología moderna para la conservación del medio ambiente. Unos monstruos letales en potencia, cuya única justificación, frente al cúmulo de desventajas que representan, es la codicia del puñado de hombres que de ellos extraen un beneficio económico, y la insensatez de la mayoría restante y silenciosa que los toleramos —cómo toleramos tantas cosas— sin obtener de ellos beneficio alguno auténtico.

El supertanquero o superpetrolero es una invención relativamente moderna. El primer petrolero de 100.000 toneladas no se construyó hasta hace unos quince años. A finales de la segunda guerra mundial, los mayores transportes de hidrocarburo no desplazaban más de 18.000 toneladas. Hoy día hay en operación buques de medio millón de toneladas y otros de 800.000 a un millón se encuentran en proyecto o construcción.

Como decíamos más arriba, sólo hay una razón para la existencia de estos monstruos, que pueden producir en un solo viaje un beneficio neto de hasta cinco millones de dólares. La mejor inversión posible, teniendo en cuenta que, proporcionalmente, suelen ser los buques más baratos de construir. Un 300.000 toneladas puede costar alrededor de los 80 millones de dólares. Incluyendo los gastos de operación y al ritmo de beneficios apuntado antes, es fácil ver que la inversión inicial puede ser recuperada entre uno y cinco años de operación.

Los superpetroleros no son barcos construidos para durar. Es más: no son barcos. Son simplemente enormes depósitos flotantes, dotados de una unidad propulsora y, generalmente, contruidos con el mínimo de garantías, ya que cada garantía adicional supondría un desembolso extra. La ausencia de normas y de supervisión internacional, en este como en otros capítulos, facilitan la tarea de los especuladores que los construyen y operan.

AL GARETE EN EL CANAL

Los peligros a que nos referimos son, evidentemente, de doble carácter. Por un lado, para la navegación, estas moles poco marineras, en muchos casos dotadas de una sola hélice y de una sola caldera —que en caso de fallar anularía el sistema de dirección, generalmente electrónico—, tienen más probabilidades que ningún otro tipo de buque de encontrarse repentinamente al garete. ¿Puede imaginarse lo que podría hacer uno de estos monstruos derivando en una zona de tan denso tráfico como el canal de la Mancha, especialmente si está cargado? El encallamiento del "Torrey Canyon" en esa zona, en 1967, contaminó durante meses todas las aguas colindantes. Y este petrolero "solo" desplazaba 120.000 toneladas.

Los casi mil petroleros gigantes actualmente en uso trasladan anual-

mente unos 1.700 millones de toneladas de petróleo. Hasta ahora, hemos tenido una suerte relativa. El cálculo de probabilidades de accidentes se ha inclinado de nuestro lado, ya que ninguno de estos leviantes ha sufrido en realidad un accidente serio, excluyendo al ya mencionado "Torrey Canyon". Pero no hay que olvidar que, durante la década pasada, hubo más de 13.000 accidentes en petroleros. Las probabilidades pudieran muy bien cambiar.

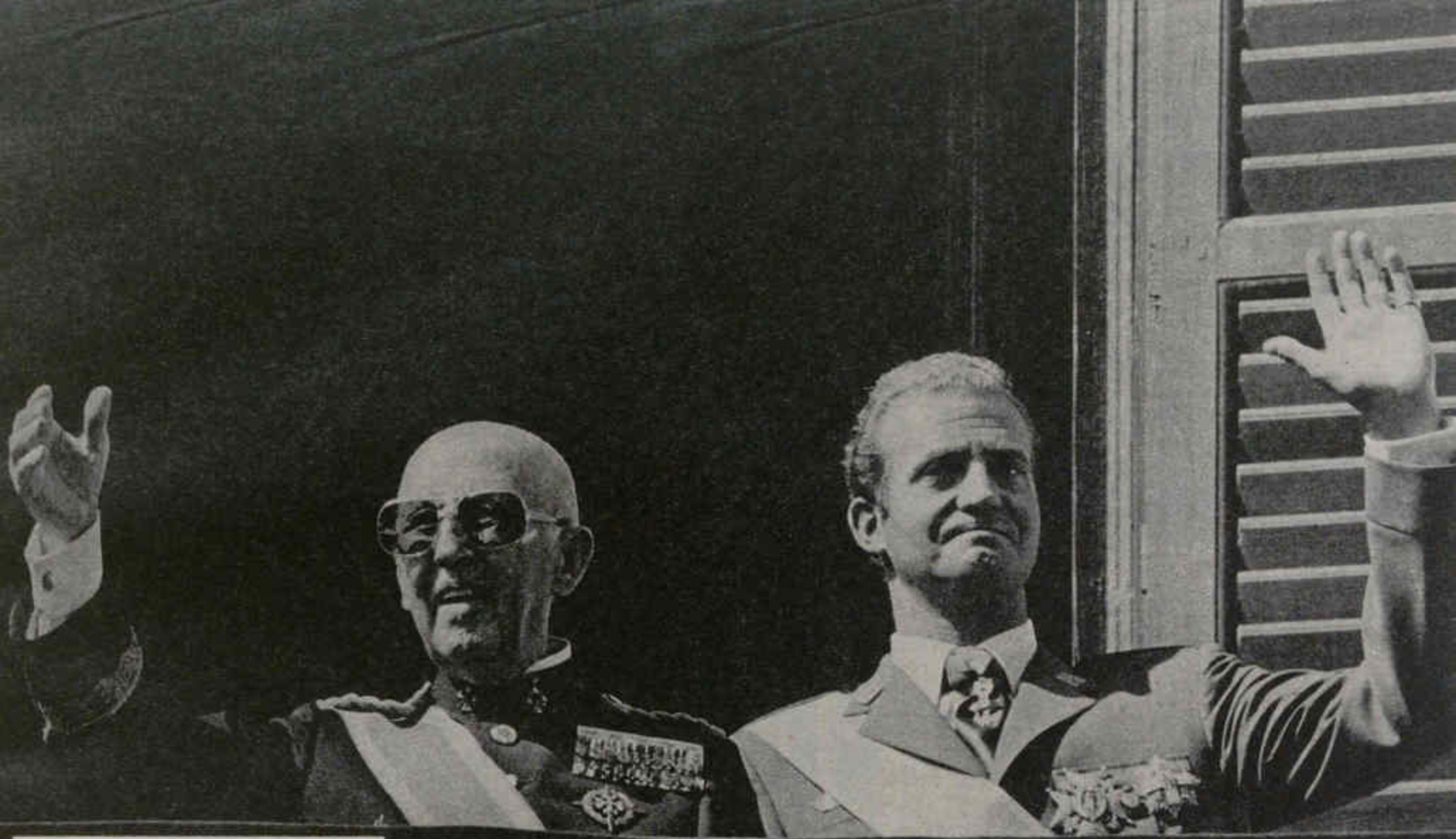
Por otra parte, sin necesidad de esperar al accidente, los petroleros de este calibre están contribuyendo de forma importante al esfuerzo contaminador, al que se dedica hoy día tanto barquito como va por el mar. A diario, miles de barcos vierten en las pacíficas aguas los detritus procedentes de los filtros de su propio combustible, toneladas de desechos semisólidos que irán a aparecer más tarde en las playas en forma de partículas negras de diversos tamaños que están empezando a ser un complemento "natural" de los antaño impolutos siete mares.

El mal es mucho más cuantioso cuando se trata de la limpieza esporádica a que son sometidos los depósitos de los petroleros, especialmente cuando, al azar de los fletes, han de transportar un combustible refinado, después de transportar crudo. Los abundantes sedimentos depositados por este último son extraídos y arrojados por encima de la borda, generalmente en alta mar, a fin de evitar el cumplir con las normas adoptadas en los últimos años sobre el particular y que, naturalmente, no tienen vigencia más que si la limpieza se efectúa en algún puerto. De todas formas, la mayor parte de estos buques navegan bajo pabellón de conveniencia, fundamentalmente Liberia, lo que les exime no sólo del pago de impuestos, sino del cumplimiento de ciertos reglamentos.

BUQUES PIRATAS

En la jerga marinera internacional, a los barcos que enarbolan este pabellón se les llama corrientemente "buques piratas". No hay muchos marinos profesionales que se embarquen en ellos, si pueden elegir, ya que, aunque la paga suele ser buena, nunca se sabe donde ni cómo se va acabar el viaje. Los "supertankers" suelen figurar en esta categoría. Su tripulación, proporcionalmente, es menos numerosa que la de petroleros mucho menores, debido a los complejos sistemas electrónicos de que suelen ir equipados y que eliminan la necesidad de buena parte de la plantilla, especialmente en la sala (¿la caverna?) de máquinas.

Todos estos factores representan una falta de garantías elementales que pudieran redundar un día en una catástrofe mucho más grave que la simple adición de un millón más de toneladas de petróleo a las ya contaminadas aguas oceánicas. Aún no se sabe gran cosa sobre la acción que ese nivel de hidrocarburos podría tener sobre la vida marina y sus repercusiones en la terrestre. Y, como siempre, parecemos dispuestos a aprenderlo por experiencia. ■ PEDRO LAZARO.



El 1 de octubre, día del Caudillo, una multitud de españoles se concentró en la plaza de Oriente, de Madrid, para testimoniar su adhesión al Jefe del Estado y su unidad ante las actitudes de ofensa a nuestro país y sus instituciones, llevadas a cabo por determinados países.

El viernes 26 de septiembre, de las once penas capitales que se habían impuesto por los correspondientes Tribunales militares a otros tantos terroristas, el Jefe del Estado ejerció su facultad de gracia indultando a seis de ellos.

La reacción de diversos países ante la ejecución de los cinco restantes fue extremadamente violenta. La Embajada de España en Lisboa fue destruida; en París, los manifestantes se hicieron dueños de la calle, e impedidos por las fuerzas de Orden Público de llegar hasta nuestra Embajada, arrasaron locales comerciales de los Campos Eliseos; en Italia hubo también algaradas callejeras. La actitud hostil hacia España se tradujo asimismo en atentados o boicot a barcos, trenes, aviones y todo tipo de comunicaciones. México expulsó a funcionarios españoles...

El 30 de septiembre, el alcalde de Madrid convocaba a los madrileños a una manifestación de solidaridad con el Jefe del Estado y de repulsa contra las injerencias extranjeras. Esa misma noche se dirigió al país por radio y televisión el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, para dar a conocer la postura del Gobierno ante el cerco de incompreensión establecido más allá de nuestras fronteras.

El 1 de octubre, como decíamos, una multitud aclamó a Franco y rechazó de plano las tomas de posición contra el Régimen manifestadas desde el exterior, no importa que violenta o solapadamente. Los gritos de "¡Franco, Franco, Franco!" y "¡España, unida, jamás será vencida!" fueron la respuesta tajante a esas actitudes.

Esa misma mañana cayeron ametrallados en distintas calles de Madrid cuatro policías armados. Tres de ellos murieron en el acto y el cuarto se debato en estos momentos (hora de cierre de la edición) entre la vida y la muerte. Cuatro días después, un "jeep" de la Guardia Civil sufrió un criminal atentado en las proximidades del pueblo de Oñate. Terroristas aún no identificados colocaron junto a la carretera un mortero accionado a distancia y lo activaron al paso del vehículo. La descarga fue brutal. Tres guardias civiles murieron en el acto y dos más resultaron con heridas graves.

La indignación por estos sucesos vandálicos no conoce límites. El país ya no soporta tanta locura. Voces de protesta se han alzado desde todos lados. El cardenal Tarancón pedía, en nombre de Dios, que cese de una vez el derramamiento de sangre inocente. Asociaciones y grupos políticos de muy diverso corte, organismos, entidades, instituciones, particulares, lanzan un grito unánime contra el odio y el crimen. España no puede verse yugulada, en su cotidiano discurrir de país civilizado en evolución, por la demente actitud de egostas, inconscientes y pistoleros.

Francisco Franco y el Príncipe de España corresponden a las aclamaciones de la multitud concentrada en la plaza de Oriente, de Madrid, que se concentró en manifestación entusiástica para patentizar su adhesión al Caudillo y la repulsa a las injerencias extranjeras.

UNA MULTITUD ACLAMO A FRANCO





Marbella: La piscina, el mejor recreo.

ESTE AÑO SE HAN CELEBRADO DOCE TURNOS, CON PARTICIPACION DE 860 NIÑOS, HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR.

TUVIERON LUGAR EN CORVAN (SANTANDER), MOSTEIRON-SADA (LA CORUÑA), SANLUCAR DE BARRAMEDA (CADIZ), LAS PALMAS, SIERRA DE CAZORLA (JAEN), BARBASTRO (HUESCA) Y MALLORCA.



Mosteiron: Competiciones deportivas.



Las Palmas: Uno de los grupos se retrata.



Mallorca: Visita al puerto y al barco.



Barbastro: Excursión a San Juan de la Peña.

Recogemos en estas imágenes diversos momentos de las actividades recreativas y deportivas que han tenido lugar en ocho de las colonias celebradas. Valgan las instantáneas como recuerdo de unas jornadas en las que los niños disfrutaron de la Naturaleza. Se formaron y se lo pasaron bien. Falta el documento gráfico de cuatro colonias, y bien que lo sentimos: se velaron las fotos en el lugar de origen. ¡Rayos!



La Coruña: Juegos en la playa.



Corvan: Santanderinos y asturianos confraternizan.



Sierra de Cazorla: Amarran a un "indio".

ORGANIZADAS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

COLONIAS INFANTILES DE VERANO

Durante los meses de julio y agosto, continuando la labor que hace ya cinco años iniciara el Instituto Social de la Marina, han tenido lugar las colonias infantiles de verano. Este año se han celebrado doce turnos, con participación de 860 niños y niñas comprendidos entre los ocho y once años.

● En el seminario de Corvan (Santander) se han celebrado dos turnos: Al primero, que tuvo lugar en la primera quincena de julio, asistieron niños de Guipúzcoa y Vizcaya en número de 70. Al segundo turno asistieron otros 70 niños y niñas de las provincias de Santander y Gijón, durante la segunda quincena de julio.

● En el colegio que el Instituto Social de la Marina tiene en el Mosteirón-Sada (La Coruña) se han celebrado también dos turnos: El primero, con asistencia de 80 niños pertenecientes a las provincias marítimas de Villagarcía de Arosa y Vigo, tuvo lugar los días 1 al 15 de julio. El segundo, del 17 al 31 de julio, fue para las provincias marítimas de La Coruña, El Ferrol y Lugo.

● En el colegio del Instituto Social de la Marina de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) se celebraron otros dos turnos: El primero tuvo lugar los días 1 al 15 de julio y contó con la asistencia de 70 niños de las provincias de Cádiz y Melilla. El segundo estuvo dedicado a los niños de las provincias de Ceuta, Huelva y Sevilla, y se celebró los días 17 al 31 de julio.

● Las islas Canarias celebraron su colonia en Las Palmas de Gran Canaria, y el lugar fue la Universidad Laboral. A este turno, que se celebró los días 21 de julio al 3 de agosto, asistieron 85 niños y niñas de Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura, también de las islas Menores.

● En el albergue Africa, perteneciente a la Delegación de la Juventud, se celebró un turno durante los días 29 de julio al 12 de agosto, con asistencia de niños de Málaga y Almería.

● En otro centro de la Delegación de la Juventud, el Colegio Menor Ximénez de Rada, situado en la sierra de Cazorla (Jaén), se celebraron dos turnos: El primero fue para niños de Madrid. Al mismo asistieron 35 niños y niñas y se celebró los días 15 al 30 de julio. El segundo se celebró en los días 15 al 30 de agosto, asistiendo niños de las Delegaciones de Alicante y Cartagena.

● Las Delegaciones Provinciales del ISM en Valencia, Castellón y Tarragona organizaron su colonia en el Colegio Menor Rafael Fernández de Vega, situado en Barbastro (Huesca). Este turno se desarrolló también en la primera quincena de julio y participaron 80 niños y niñas.

● Por último, las Delegaciones del ISM en Barcelona y Baleares celebraron su colonia en Mallorca, en el Centro de Formación Social de la Caja de Ahorros C'an Tapara. Asistieron 50 niños y niñas durante los días 1 al 15 de julio.

Las personas que se ocupan de los niños en las colonias, responsables y monitores, son funcionarios del Instituto Social de la Marina o profesionales de alguna manera vinculados al mismo.

REGULACION DE BANCOS NATURALES EN ESTABLECIMIENTOS MARISQUEROS

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el día 26 de septiembre un Decreto correspondiente al Ministerio de Hacienda por el que se regula el canon de ocupación por las concesiones o autorizaciones de establecimientos marisqueros en la zona de dominio público.

Según el Decreto, perderán su condición de bancos naturales y se considerarán, a todos los efectos, establecimientos marisqueros aquellos que se dediquen a la repoblación artificial o que por la aplicación de algún procedimiento técnico o científico pierdan su carácter de yacimiento espontáneo de mariscos.

El Decreto entrará en vigor el día 1 de enero de 1976.

SIGUE AUMENTANDO EL TRAFICO MARITIMO

MADRID, 12.—El tráfico marítimo ha seguido aumentando en España durante 1974, si bien ha habido una ligera flexión en el último trimestre, según informa la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

En total se han alcanzado 186 millones de toneladas, que se distribuyen en 99,5 de productos petrolíferos, lo que supone un aumento en este sector respecto al año anterior del 5,4 por 100; 45,5 de graneles sólidos, con un aumento del 11,8 por 100; los 27,5 de mercancía general suponen un aumento del 0,2 por 100, y del 2 por 100 los 13,5 millones de toneladas de resto de tráfico.

De estos 186 millones de toneladas, destacan 119,94 millones que fueron desembarcadas, seguidas de los 65,64 que fueron desembarcadas y por último los 0,37 millones de toneladas de mercancía transbordada.

VIGO

INTRUSISMO EN LA COMPRA DE PESCADO

VIGO (Pyresa).—“El intrusismo de 500 compradores no autorizados es lo que encarece el precio del pescado”, ha manifestado José Morán García, presidente del Grupo y de la Cooperativa de Exportadores de Pescado Fresco del Puerto de Vigo. El señor Morán señala que estos compradores —particulares, propietarios de hoteles y restaurantes, etcétera—, contraviniendo lo señalado por la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, concurren a la subasta de pescado, y, dado el margen con que trabajan, no aquilatan los precios como los minoristas.

Por último, el presidente del Grupo de Exportadores, que culpa a los vendedores y armadores de que la situación se mantenga, señala que, de continuar las cosas, 130 personas dedicadas a la exportación de pescado tendrán que cerrar en breve.

FUTURA ESCUELA SUPERIOR DE TECNOLOGIA PESQUERA

MADRID.—“Si no hay peces, de poco nos sirve el saber pescarlos”, ha manifestado el doctor Gómez Larrañeta,

director del laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en unas declaraciones sobre la futura Escuela Superior de Tecnología Pesquera.

En su opinión, la primera labor del tecnólogo, dado el actual problema de los recursos pesqueros, es el derivado de la productividad, que actualmente se halla en fase de investigación. El doctor Gómez Larrañeta dijo que no hay que precipitar el futuro de la Escuela sin tener antes formada una ciencia pesquera y un buen profesorado, así como un elaborado programa de materias, lo cual podría ser una labor del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

Refiriéndose a las personas que formarían esta Escuela, declaró que los aspirantes a ella deberían ser universitarios. Se necesitarían también tecnólogos en la elaboración de los productos del mar, y que los directores técnicos que salieran de esta Escuela debieran de ser pocos, dada la envergadura, relativamente pequeña, de la industria, aunque en el campo de la investigación absorbería a más personas.

Sobre el emplazamiento más adecuado de la Escuela, dijo que sería Vigo, que es el centro pesquero más importante de España, el más variado, y que existen muchos elementos para potenciar una investigación y una enseñanza en este sentido.

PRIMER PESQUERO ESPAÑOL ADQUIRIDO POR LA U. R. S. S.

VIGO.—Un congelador de rampa por popa, el "Panxon 1", construido en astilleros vigueses, ha sido el primer pesquero adquirido en España por la Unión Soviética.

El pesquero, ahora denominado "Sovhispan Uno", había concurrido a la Exposición Internacional de la Industria Pesquera celebrada en Leningrado.

INQUIETUD ENTRE LOS ARMADORES

LOS PESQUEROS GALLEGOS NO PODRAN FAENAR EN ISLANDIA DENTRO DEL LIMITE DE LAS CINCUENTA MILLAS

VIGO, 4 (Europa Press).—El anuncio, hecho por Islandia, de aumentar hasta 200 millas el límite de sus aguas jurisdiccionales, a partir del mes de octubre, ha provocado inquietud entre los armadores gallegos del sector pesquero de altura. El Gobierno de Islandia ha comunicado que, bajo ningún concepto, se permitirá la pesca de barcos extranjeros dentro del límite de las 50 millas, lo que perjudicará directamente a

los ingleses y a los noruegos.

El temor del sector pesquero español es debido a las consecuencias que la decisión tendrá sobre estos dos últimos países, ya que se teme que Irlanda asuma una postura similar. Si el Gobierno irlandés adoptara esta decisión, la zona de Gran Sol, uno de los lugares más frecuentados por los buques españoles, se vería afectada.

En aquella zona faenan desde hace muchos años nuestros

barcos, la mayoría de los cuales tiene sus bases en puertos gallegos. En este sentido, aún están recientes los problemas surgidos con los pesqueros de Marín, que vienen pescando en el límite de las 12 millas del Eire.

Si se lleva a efecto la ampliación a las 50 millas, los pesqueros gallegos perderían un banco que ya consideraban de su propiedad por derecho consuetudinario.

El "Sovhispan Uno", construido por la empresa Construcciones Navales Santo Domingo, ha sido vendido en 44 millones de pesetas y se destinará a la captura de pulpo y marisco en las costas de Mauritania, inicialmente bajo la supervisión de especialistas españoles.

Del resultado del pesquero en sus faenas pueden derivarse nuevos encargos por parte de la Unión Soviética, que proyecta, al parecer, renovar 350 pequeños pesqueros, que podrían construirse en astilleros españoles.

BOTADURA DEL CONGELADOR "SANTO DOMINGO"

VIGO.—Se celebró en Vigo la botadura del buque "Santo Domingo II", congelador-frigorífico —con fábrica de harinas—, que operará en los caladeros del Sahara y Mauritania. Fue madrina del acto la esposa del subdirector general de Industrias Navales, María Amparo Vivero de Bouza. Asistieron las primeras autoridades provinciales y locales. La potencia propulsora del buque es de 2 por 2.200 CV., y tendrá una dotación de 55 hombres.

MARIN EN RECUERDO DE LOS MARINEROS FALLECIDOS

Se celebró en Marín (Pontevedra) la festividad de Santa María del Puerto, Patrona de aquella villa marinera. Después de la Misa solemne, tuvo lugar un emotivo acto organizado, al igual que otros años, por el Grupo de Armadores de Marín. En el muelle comercial se rezó por el párroco un responso. Después, el presidente del Grupo, don Eduardo Santiago Rosales, lanzó una corona de laurel al agua en memoria de todos los marineros fallecidos en la mar.

EN LA RIA DE CAMARIÑAS



SUELTA DE DIEZ MIL CRIAS DE LUBRIGANTE

• PRODUCCION, A ESCALA INDUSTRIAL, DE PECES, MOLUSCOS Y CRUSTACEOS.

Por primera vez en España, se ha realizado una suelta de 10.000 crías de lubrigante, logradas por medios científicos por el Centro de Cultivos Marinos Polivalente de Finisterre Mar, S. A., en los Laboratorios Provisionales de Merexo, en la ría de Camariñas, quien los cedió desinteresadamente para la repoblación de unas zonas que comenzaban a mostrar síntomas de agotamiento en la producción de tan codiciados crustáceos.

La empresa Finisterre Mar, próxima a inaugurar sus instalaciones definitivas, se dedicará a la producción, a escala industrial, de peces, moluscos y crustáceos.

El acto de la siembra es el fruto del afán de colaboración entre la empresa Finisterre Mar, la Agrupación de Mariscadores y el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, que, a la vista de los excelentes resultados, es de suponer que animen a otras empresas privadas y a los restantes organismos oficiales ligados a la mar a propulsar esta clase de operaciones a una escala regional para la conservación e incremento de la riqueza marisquera y piscícola de Galicia.

El pasado día 3 se efectuó una suelta de 10.000 crías de lubrigante en la costa de la Muerte, cerca de las poblaciones pesqueras de Camariñas y Muxía, en los puntos conocidos por Peña daiga, al Norte de cabo Villano, y en el Moedor de la Punta da Barca.

A bordo de las embarcaciones "Caracol", de Camariñas, y "Os Ramóns", de Muxía, numerosas personalidades fueron testigos de excepción de este acontecimiento. Acompañados de varios marineros de la zona, asistieron al acto los patrones mayores de Camariñas y Muxía (don José A. Campaña Lista y don Joaquín Martínez Bentín), los economistas del Plan Marisquero de Galicia (don Carlos Drake Castro y don Manuel González Vidal) y el biólogo del citado Plan, don Pedro Pérez-Gorostiaga Rivero; el director-gerente de Finisterre Mar (don Santiago Otamendi Busto), el director técnico (Mr. Dominique Bordes-Süe) y el técnico en cultivos marinos (señor Otamendi Azpiroz), ambos pertenecientes a la citada empresa.

Los marineros que acompañaron al personal científico especialmente invitado y los patrones de las embarcaciones fueron los que indicaron cuáles eran los lugares idóneos para realizar las operaciones de repoblación de estos crustáceos.

La operación la realizó de forma breve y sencilla el biólogo director técnico de Finisterre Mar, ayudado por el señor Otamendi Azpiroz y el biólogo del Plan Marisquero, don Pedro Pérez-Gorostiaga Rivero, a los que prestaron su colaboración los marineros que los acompañaban.

Procedióse, en primer lugar, a echar al fondo una man-

guera, y a través de ella se hicieron pasar las crías de lubrigante, que se transportaron en unos recipientes de plástico transparente llenos de agua.

RIBEIRA

LA SARDINA A 7 PESETAS (PARA CONSERVA)

SANTA EUGENIA DE RIBEIRO (La Coruña).—Los pescadores de la comarca han acordado no vender la sardina para conserva a menos de siete pesetas el kilo, y otras especies a menos de seis, así como eliminar los márgenes comerciales a los compradores.

RIBADEO

HUNDIMIENTO DEL "MONTE INTXORTAMENDI"

RIBADEO (Lugo). 12.—El pesquero "Monte Intxortamendi", con base en Ribadeo, se ha hundido a causa de una avería sufrida debajo de la línea de flotación, cuando se hallaba a seis millas y media al Norte de Estaca de Bares, en singladura de Ribadeo a La Coruña, con el fin de repostar y recoger cebo para seguir rumbo a los caladeros de las islas Azores, donde venía dedicándose a la pesca del pez espada.

Advertida la presencia de una vía de agua, acudió a la llamada de socorro el pesquero de arrastre "Hermanos Iriarte", que se hallaba faenando en las playas de Ribadeo. Lograron recoger después de más de dos horas de laboriosos trabajos y venciendo grandes dificultades, a causa de la mar muy gruesa y el fuerte viento reinante, a los once hombres que componían la tripulación del barco siniestrado, trasladándoles al puerto, sin que se hubiesen causado desgracias personales.

El barco tenía un registro de 170 toneladas de arqueo y estaba valorado en unos 17.000.000 de pesetas, con sus aparejos de pesca, que se perdieron totalmente en el hundimiento.

Se da la circunstancia de que este pesquero fue noticia hace meses al ser apresado por una lancha patrullera portuguesa, cuando se hallaba reparando una avería en aguas de las islas Azores, y trasladado a Punta Delgado, siendo puesto en libertad después de comprobar que no se hallaba faenando en aguas territoriales.

ASTURIAS

EL PEOR PROBLEMA PARA LOS ARRASTREROS: NO COGEN PESCA

• LEY DE PESCA, COMERCIALIZACION, MINISTERIO ESPECIFICO, POLITICA ADECUADA, ENTRE LOS ACUERDOS ADOPTADOS EN AVILES PARA ELEVARE A LOS PODERES PUBLICOS.

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—La gravedad de la situación que sin duda existe y por que atraviesan todas nuestras embarcaciones de arrastre especialmente, una treintena repartidas entre Avilés y Gijón, y a quienes no les afecta precisamente la expansión jurisdiccional marítima de ningún país cercano o lejano, no es tanta por el desmesurado incremento de los gastos de explotación (ya que los precios que inciden en ellas tienen comparación con los que afecta a los restantes negocios sin igual bonificación en gasóleos y lubricantes y menores "cargas sociales") como por lo baldío de sus lances de pesca de cada día, y desde hace demasiado tiempo escasos.

Un número importante de estos barcos, concebidos para todo arte, daban por su parte tradicional descanso a estas demasiado trabajadas, noche y día, playas cotidianas, poniendo el rumbo de sus renovados alanos y esperanzas en la campaña de bonito.

Ya bastante antes de comenzar la de este año, de tanta confusión y desequilibrio, la impresión existente era la de un precio regularmente bajo por la existencia de género sin salida de la última campaña y de igual mercancia procedente de importaciones de exóticos competidores que nos la habían metido en casa como si tal cosa. Todo ello, sin embargo, y pese a los costes desatados de pertrechos, elementos y alimentos a bordo para unas largas e inciertas singladuras en pleno Atlántico, se hicieron a la mar anticipándose más que nunca. Los "capotes" fueron demolidores, haciéndoles desistir a casi todos a continuar para, sin pausa, volver a meter a bordo el calamento de arrastre y volver a la triste monotonía de un faenar negativo.

VENDIERON PARA SUBPRODUCTO

El continuado "esfuerzo pesquero" en esta modalidad hace que el mayor volumen de sus capturas que aquí se registran correspondan a jureles, vulgo chicharros, y a la bacaladilla, ambas de poca aptitud para la alimentación humana, pese a las proteínas que se dice contienen los primeros, salvo los "individuos" de cada especie citada a partir de cierto tamaño y presentación. Así tenemos que destacar, como dato para el análisis de economistas, sociólogos y psicólogos, que 1.881.551 kilos de ambas especies, incluida alguna más, identificada en general como "muralla" "morgazo", etc., de enero a julio, y al precio de 1,50 y 2 pesetas, respectivamente, casi vivitos y coleando, pues de pesca fresca se trataba, han pasado directamente a la manipulación de la tecnología aplicada al proceso conveniente para resultar "subproducto". Aquella cuantía de pesca y peso ha supuesto así como el 40 por 100 de la pesca total entrada y subastada en las principales lonjas asturianas durante el mismo periodo de tiempo.

ACUERDOS EN AVILES

La persistencia en un estar totalmente negativo ha movido a los afectados por la delicada situación a considerar en parlamento sus cuantas, reuniéndose en Avilés el

(Pasa a la pág. siguiente)

VIAJE A ASTURIAS DEL VICEPRESIDENTE TERCERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE TRABAJO

GIJÓN (Redacción).—En los últimos días de septiembre y primeros de octubre visitó Asturias el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez González.

A lo largo de unas apretadas jornadas de trabajo, el señor ministro celebró reuniones, visitó dependencias de su Departamento y presidió los actos de inauguración de importantes realizaciones sociales.

El día 30 de septiembre, y en el transcurso de su visita a Avilés, estuvo en la Casa del Mar, actualmente en construcción, que se encuentra en la avenida del Conde Guadalhorca, a la altura del nuevo muelle pesquero.

Acompañó a don Fernando Suárez en su recorrido por las instalaciones, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, quien le dio cuenta de las características fundamentales de la Casa del Mar, y asimismo de los restantes proyectos inmediatos que el ISM tiene para la provincia marítima de Asturias.

La edificación se levanta sobre un solar del orden de los dos mil metros cuadrados, el cual fue cedido en su día por el Ayuntamiento avilesino. Cuenta con dos plantas, en las que se instalarán policlínica, servicios de extensión cultural y de bienestar del marino y dependencias de la delegación local del Instituto Social de la Marina. Se espera que esta Casa del Mar podrá entrar en funcionamiento dentro del primer trimestre del año próximo.

Tras esta visita, última de las que el señor Suárez González tenía programadas en la provincia, se trasladó al aeropuerto de Asturias, donde fue despedido por las autoridades provinciales y locales, para emprender regreso a Madrid.

En estas jornadas, el señor ministro estuvo acompañado por el gobernador civil de la provincia; subsecretario de Trabajo, señor Toro Ortí, y directores generales de Seguridad Social y Empleo y Promoción Social, señores Martínez Emperador y Galea García.

LOS ARRASTREROS: NO COGEN PESCA

(Viene de la página anterior)

pasado mes de septiembre. Entre sus conclusiones ante la coyuntura y su problemática, y la perspectiva que no parece cambiante, porque el "pesca" no sale de la piedra, del "renchel", figura algo que todavía no se ha captado bien. Nada que objetar sobre la creación de un Ministerio de Pesca, de una Subsecretaría u organismo exclusivo y que entienda únicamente de esta actividad, pero... ¿agruparse al Ministerio de Agricultura? En éste ya tienen bastante con los tomates, pimientos, remolacha, etc., etc., y eso que si tienen expertos, "personas profesionales del sector" que conocen profundamente los problemas del campo. ¿No la entendemos? ¡Si fuera el Ministerio de Hacienda!

Resumiendo, pues, el sentir empresarial pesquero, puesto de manifiesto en la reunión citada, añadimos el resto de las conclusiones, que son éstas:

- Que se planifique una Ley de Pesca en beneficio del sector.
 - La posibilidad de una comercialización a nivel nacional para que los aumentos progresivos de los gastos de explotación puedan ser compensados.
 - Una política pesquera, con estudios científicos de la fauna marina.
 - Una política de eliminación de la contaminación de las aguas marinas y que los vegetales o algas no sean arrancadas, ya que protegen la fauna.
- Si mal no recordamos, gran parte de esto y de lo que no se ha dicho ya había sido expuesto en el Plan Pesquero del Cantábrico, es decir, en proyecto para tal, pero ya llevó y se movió la mar. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

ENTRO EN SERVICIO EL SUPERPUERTO

BILBAO.—Con la presencia en los muelles del superpetrolero "Arteaga", de 325.000 toneladas, que llegó con crudo del golfo Pérsico, ha entrado en servicio el superpuerto de Bilbao en su primera fase, con su dique de abrigo y atraque para petroleros del espigón de Punta Lucero.

A la entrada en servicio del superpuerto bilbaíno han asistido numerosos invitados, entre los que se encontraban representaciones del mundo internacional de las finanzas, economistas, navieros y periodistas especializados de diferentes países.

La obra, iniciativa de Petronor y realizada por Dragados y Construcciones, dio comienzo en diciembre de 1971, finalizando el atraque para buques de hasta 155.000 toneladas en el pasado mes de abril, y de hasta 500.000, en el presente mes de septiembre; ambos calados tienen una profundidad de 19 y 32 metros, respectivamente. La duración total de las obras ha sido de tres años y nueve meses y el costo total superó los 13.000 millones de pesetas.

Para enlazar las instalaciones del superpuerto con la refinería de Petronor, se realizó un oleoducto de 5,4 kilómetros de longitud de cinco tuberías, que conducen los crudos transportados por los petroleros de Petronor; con estos nuevos atraques y las instalaciones de trasvase que funcionarán en enero de 1976, Petronor alcanzará una capacidad de manipulación de 25 millones de toneladas métricas por año de crudo y de 10 millones de productos.

El dique de Punta Lucero tiene una altura de 10 metros y es de escollera, con una longitud de 2.450 metros; la sección tipo está formada por un núcleo de cantera, protegido por mantos de escollera natural de 6.000 kilos. El puerto cuenta también con atraques de tres tipos de buques de 40.000, 20.000 y 5.000 toneladas para productos petrolíferos refinados.

BOTADURA DEL CARGUERO "FER BALTICO"

BILBAO.—Ha tenido lugar en Astilleros del Cadagua, S. A., de Bilbao, la botadura del carguero "Fer Báltico", que se construye en dicho astillero para el armador Magín Ferrer Trave, de Madrid.

Actuó de madrina de la ceremonia María Fernanda Morata de Ferrer, esposa del armador.

Se trata de un buque carguero de 3.350 t. p. m., cuyo diseño es muy actual, con gran versatilidad para distintas clases de carga y tráfico, que está totalmente automatizado.

El buque es gemelo del "Fer Balear", en construcción en el mismo astillero, y cuya entrada en servicio está prevista para este mes de octubre.

MIL MILLONES HA PERDIDO EN UN AÑO LA FLOTA CONGELADORA

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Representantes de la Agrupación Nacional de Barcos Congeladores se entrevistaron el pasado día 10 de septiembre con el ministro de Comercio, señor Cerón Ayuso, para exponerle los graves problemas por los que actualmente atraviesa el sector. El ministro, tras escuchar los problemas y medidas solicitadas por los representantes de dicha Agrupación, les contestó que tenía conocimiento de la grave crisis por la que atraviesa el sector congelador español y que está haciendo todo lo posible para tratar de aliviar dicha situación. Afirmó asimismo que, en breve, presentaría el problema en el Consejo de Ministros, solicitando la aprobación de una serie de importantes medidas.

La Agrupación Nacional de Barcos Congeladores abarca cuatro sectores: el atunero-congelador, el marisquero, el merlujero y el de gasterópodos, con un total de unos 500 barcos y unos 13.000 hombres.

El sector atunero-congelador en concreto —con una de las flotas más modernas de Europa— ha perdido en este último año —según nos informaron los propios interesados— 1.000 millones de pesetas, debido a la bajada de precios de venta y al incremento de los gastos, con respecto a 1974.

La comisión del sector atunero-congelador llevó a Madrid un informe, en el que señalaban como causas o factores de la actual crisis que padecen las siguientes:

- 1.* Notables incrementos en los precios de gas-oil, aceites, pertrechos y suministros navales.
- 2.* Aumento de los costos de explotación de las unidades que no se correlacionan ni tienen equivalencia con la cotización de los túnidos en el mercado nacional, ya que se vienen vendiendo a precios inferiores en un 30 por 100 a los registrados en 1974.
- 3.* Importaciones masivas de túnidos congelados, que han afectado gravemente a la producción nacional.
- 4.* Notable incremento tanto de los sueldos como de las cotizaciones por la Seguridad Social.
- 5.* El conjunto de todos estos factores y de otros conocidos ha supuesto un incremento en los costos de explotación que oscila alrededor del 50 por 100.

A continuación, proponían en el informe una serie de medidas, además de todas aquellas que estime

PETICIONES PARA SOLVENTAR LA CRISIS:

- AUMENTO EN LA SUBVENCION DEL GAS-OIL.
- MORATORIA DEL CREDITO OFICIAL.
- FINANCIACION DE "STOCKS" DE TUNIDOS.
- PRIMAS A LA EXPORTACION.
- PLAN NACIONAL DE POLITICA PESQUERA.

conveniente la Administración. Las medidas que proponían eran las siguientes:

1.* Necesidad de un aumento en la subvención para consumo del gas-oil, cuando se efectúe en puerto extranjero, y siempre que se efectúe en puerto nacional, que el precio del mismo sea idéntico al de bajura, es decir, de 3,85 pesetas-litro.

2.* Que se conceda una moratoria, en lo que se refiere al pago del crédito oficial para la construcción de buques, por un período superior a los dos años.

3.* Concesión de créditos especiales que posibiliten el financiamiento de los "stocks" de túnidos congelados.

4.* Aumentar el tipo de desgravación o conceder una prima por kilogramo, a fin de fomentar la exportación y para poder concurrir en los mercados internacionales, contrarrestando aquellas operaciones "dumping" tan practicadas por las flotas de tipo paraestatal, como la coreana, cubana, de Taiwan, etcétera.

5.* Elaborar un Plan Nacional de Política Pesquera como premisa previa y necesaria para el futuro de nuestra pesca, ya que en cualquier caso las soluciones que se vayan dando a los

problemas planteados no serán más que remiendos circunstanciales carentes de la necesaria durabilidad.

6.* Es fundamental potenciar el estacionamiento de convenios bilaterales de pesca, ya que la flota atunero-congeladora tiene una extraordinaria movilidad y preocupan sobre manera las continuas extensiones de

baos el buque de nacionalidad italiana "Donatella", cuya orden de retención ha sido interesada por la autoridad de Marina de Vizcaya, por el juez marítimo permanente de Las Palmas de Gran Canaria, con el fin de que preste fianza en metálico o garantía bancaria por importe de 100.000 pesetas para garantizar las responsabilidades civiles por una asistencia de auxilio que le fue, al parecer, prestada por un helicóptero el 27 de mayo de 1973, con ocasión de encontrarse navegando por aguas de aquella zona.

Representantes del barco han afirmado en Bilbao que su buque no ha recibido ningún tipo de ayuda de helicópteros. Sin embargo, como el nombre y la descripción del barco llegada de Las Palmas coincide con el "Donatella", el barco continuaba retenido en tanto se esclarecieran los hechos.

El "Donatella" tiene 25.884 toneladas de desplazamiento. Fue construido en 1964 por la compañía Polinnia-Soc. di Navigazione per Azione, de Palermo (Italia).

EL "PUERTO DE AMBERES" TUVO QUE VOLVER A BILBAO

La motonave de bandera española "Puerto de Amberes", de 2.758 toneladas de desplazamiento, que se encontraba navegando a la altura de Llanes (Asturias), con un cargamento de carga general, sufrió una avería en el motor principal el pasado día 5 de septiembre, quedando inmovilizado y a la deriva. Escuchada su llamada de auxilio, el buque "Aljar", de matrícula bilbaína, de 1.090 toneladas de desplazamiento, lo remolcó de nuevo hasta Bilbao, de donde había salido. Afortunadamente, no se produjo ningún daño ni en la tripulación ni en la carga. ■ ADOLFO ROLDAN.

aguas por parte de los países ribereños.

EN UNA SEMANA, MAS DE 700.000 KILOS DE BONITO

En la segunda semana de septiembre arribaron a los puertos vizcaínos unos 153 boniteros, de distinto tonelaje y eslora, que subastaron en lonja 729.917 kilos de bonito, siendo cotizados a un promedio de 85 pesetas el kilo, lo que arroja un total de 62.047.535 pesetas. Asimismo se subastaron 8.400 kilos de cimarrón rojo, que se vendió sobre las 45 pesetas kilo.

Sin embargo, otra importante serie de barcos pesqueros se encuentra atravesando un mal momento, debido a que, al fallarles la pesca de las especies típicas de esta temporada, se dedicaron a la captura del chicharro con destino a las fábricas de harina, que se lo vienen cotizando a cuatro pesetas kilo.

EL "DONATELLA", RETENIDO EN EL PUERTO DE BILBAO

Desde el pasado 14 de septiembre, se encontraba retenido en el puerto de Bil-

Continúa CRONICAS NACIONALES en páginas 31 y siguientes.

500 METROS CUADRADOS DE LONA AL VIENTO

*El "Cala Madrona",
con todo el aparejo largado,
menos el velacho,
se desliza suavemente
por las aguas del Mediterráneo.*

**UN CRUCERO POR PUERTOS
DEL MEDITERRANEO PARA
PROMOCION DE LA LIGA NAVAL**



A BORDO DEL "CALA MADRONA"

LA primera vez que vi al "Cala Madrona" fue en un dibujo esquemático, veraz y frío. Según me contaron, fue no hace mucho un motovelero de 40 metros de eslora y 8 de manga, que unos enamorados de la mar habían transformado en una goleta de velacho, con el fin de alquilarla para realizar cruceros turísticos por las islas Baleares.

Sus promotores ofrecían algo más que un barco para realizar cruceros: ofrecían silencio, calma, Naturaleza, duro ejercicio o relax absoluto para descanso de los sentidos, horizontes azules, playas escondidas; en suma, unas vacaciones de millonario sin necesidad de serlo.

Hace pocos días regresé del primer crucero que la Liga Naval Española, en colaboración estrecha con los armadores del barco, ha organizado para sus socios, para promocionar su presencia por los puertos mediterráneos. Hoy, para mí, aquel barco esquematizado en un dibujo frío y sin color ha cobrado su auténtica y colorista dimensión. Ya es para todos nosotros un barco vivo, con toda la extraordinaria "personalidad" que un barco es capaz de adquirir.

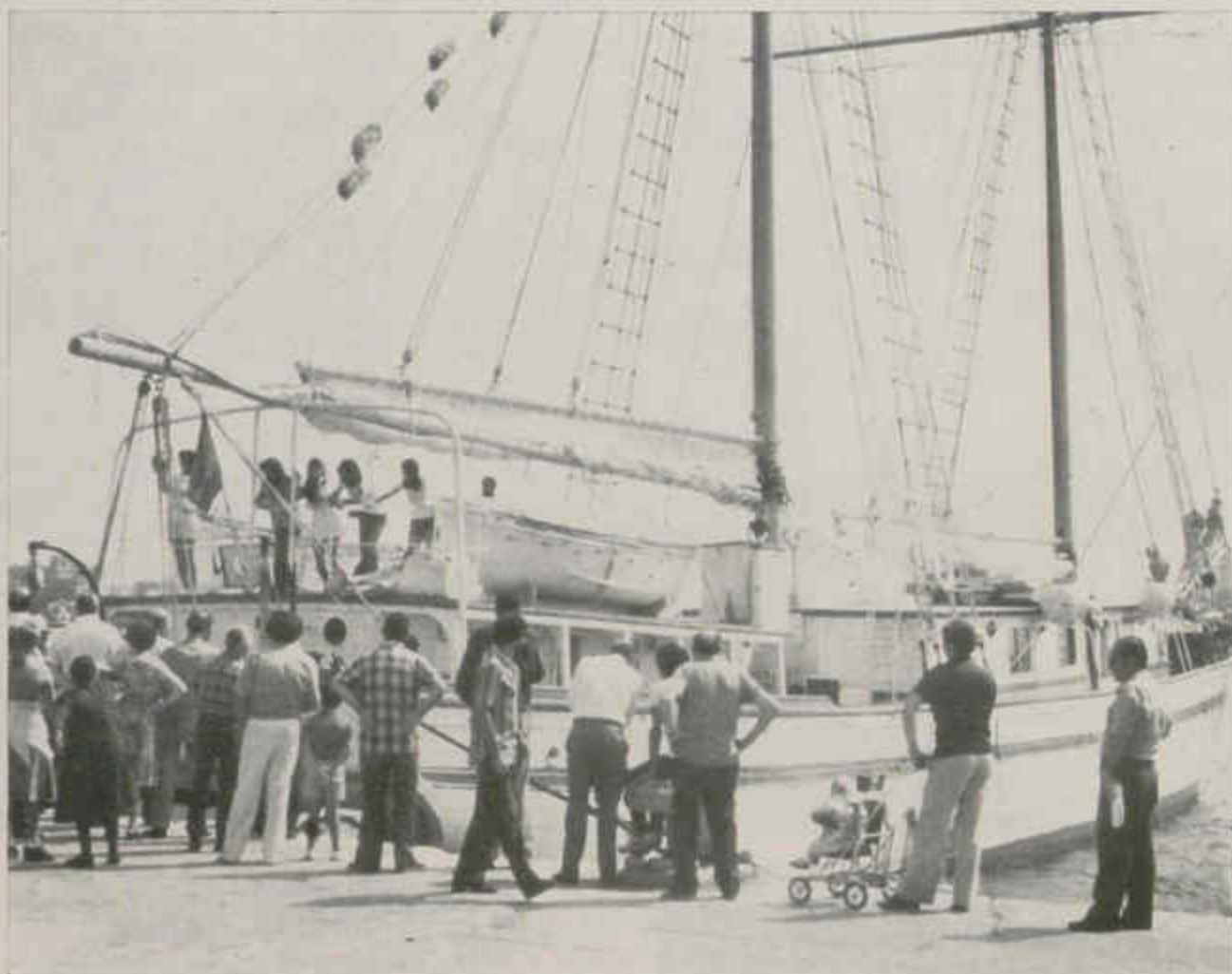
Sólo quiero mencionar de pasada todo el confort y la comodidad que a bordo se disfruta y que es realmente

(Pasa a la pág. siguiente)



Sobre estas líneas, la tripulación inicia la maniobra para largar velas. Sopla el viento, cruje la jarcia... En la confortable cámara (derecha), los viajeros cambian impresiones; pero en cubierta es donde más directamente se vive el espectáculo del mar y la navegación.





En cada puerto, la presencia del velero constituyó un espectáculo que atraía a la gente. Despertó curiosidad y admiración.

EL "CALA MADRONA"

(Viene de la pág. anterior)

notable en un barco de 250 toneladas, para resaltar algo más importante: ese encanto, ese "no sé qué" que tienen algunos objetos, locales, tiendas, casas, etc., pero, sobre todo, algunos barcos. El "Cala Madrona", con su solidez y su buen navegar, hace sentirse a gusto a aquellos que lo tripulan.

Treinta miembros de la Liga Naval hemos recorrido orgullosos diversos puertos mediterráneos. Arribar a puerto nos hacía sentirnos satisfechos, porque la mirada de todos los que nos veían, aficionados o profesionales, era admirativa y añorante. Todos los que nos visitaron bordo suspiraban deseando venir con nosotros. Indudablemente, el "Cala Madrona" ha promovido la presencia de la de la Liga Naval en los puertos mediterráneos.

TODOS JUNTOS A BORDO HABLANDO DE LA MAR

Para mí ha sido también una interesante experiencia humana, pues nos hemos reunido a bordo una treintena de aficionados al mar. Allí, en la cámara, hemos cambiado impresiones, contado historias, expresado nuestros deseos y contrastado nuestras experiencias. Sentíamos dentro de nosotros la presencia del mar y sentíamos también lo necesario que es que esa presencia cale en lo más profundo del alma de todos los españoles. A bordo del "Cala Madrona" éramos Liga, unión y mar, y establecimos esos lazos humanos tan necesarios para que toda ilusión se haga realidad.

Valencia, Alicante, Ibiza, Palma de Mallorca, Barcelona, Tarragona y Castellón recibieron la visita del "Cala Madrona" y muchas personas han decidido unirse al desinteresado quehacer de la Liga Naval, que sólo pretende fomentar, apoyar y colaborar en todo aquello que contribuya a que España esté cada vez más pendiente del mar que la rodea.

UN BARCO FOMENTO DE VOCACIONES

Uno de los motivos de este viaje era estudiar la posibilidad de que los socios de la Liga se hicieran cargo del

"Cala Madrona", ya que sus dueños están gestionando su venta y cabe el peligro de que el posible comprador se lo lleve fuera de España. ¿En qué podría emplearse? En infinidad de cosas, algunas de ellas rentables, para que el mantenimiento del barco no fuera una carga. Veamos unos ejemplos: De la misma manera que algunos colegios organizan viajes de estudios a ciudades interesantes por su contenido artístico, se podrían organizar cruceros a bordo del "Cala Madrona". Durante ellos se aprendería astronomía, nociones de navegación, toma de marcaciones, etc. Un profesor podría hablar de oceanografía allí, en alta mar. Se aprendería cómo fue la navegación a vela en tiempos pasados y cuánta precisión es necesaria en la maniobra de uno de estos barcos. Se podría pescar y realizar estudios sobre biología marina... En una palabra: tomar conciencia de lo que la mar es y significa para todos. Existen infinidad de aplicaciones como ésta, de las cuales podrían beneficiarse infinidad de sectores de la vida española. Un barco como éste podría ser un extraordinario escaparate al que todos podrían asomarse, en especial la juventud, tan deseosa de alicientes, tan necesitada de objetivos e ilusiones.

No podré olvidar la expresión de un muchacho de diecisiete años, hijo de uno de los miembros de la Liga, cuando vio atracado al muelle de Valencia al "Cala Madrona". El no podía embarcar porque tenía que examinarse. Su cara expresaba ilusión, pena, resignación y deseo. Si un barco así es capaz de despertar esos sentimientos en nuestra juventud, tenemos que hacer lo posible porque continúe entre nosotros, despertando vocaciones marineras.

CON CARÍO, ADMIRACIÓN Y RESPETO

He dejado para el final a aquellos que han hecho posible este viaje: la Compañía de las Isla Baleares, armadores del barco, que nos han ofrecido este crucero en un precio simbólico. Su generosidad, su entusiasmo, su ayuda incondicional y positiva en la organización del crucero y su compañía, nos han hecho entrever nuevas posibilidades para la promoción náutica de los españoles. ■ GUILLERMO RANCES.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS:

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

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a

Fricoisa

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO, 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

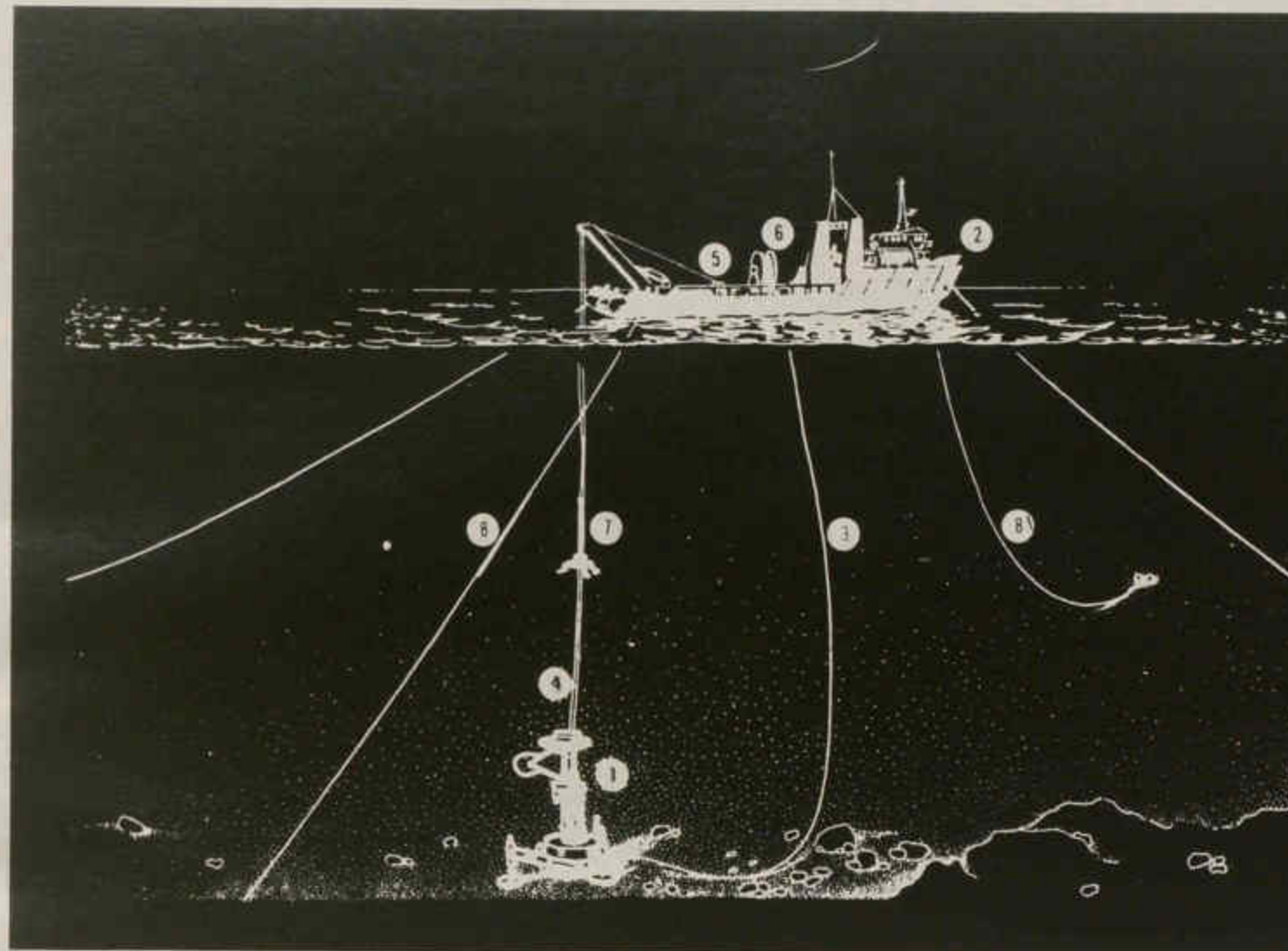
REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS
DE LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STÖRK

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ



1. MARCOR.
2. Barco.
3. Cable eléctrico y de comunicación.
4. Cable de elevación.
5. Cabrestante principal de elevación.
6. Tambor del cable eléctrico.
7. Extractor del tubo inferior.
8. Cables de anclaje.

SONDA PARA TOMA DE MUESTRAS EN EL FONDO DEL MAR

LA investigación geológica o geotécnica del fondo del mar en las plataformas continentales se realiza generalmente:

1.º Con una sonda convencional a partir de una plataforma fija descansando sobre el fondo del mar.

2.º Con una sonda más o menos convencional colocada en el fondo y manejada por buceadores.

La limitación de estos dos métodos es evidente:

1.º El coste de una plataforma aumenta automáticamente con la profundidad del agua.

2.º El rendimiento de los buceadores disminuye rápidamente también.

Teniendo en cuenta el creciente interés en la investigación minera geológica y geotécnica en el mar, Atlas Copco ha desarrollado, en colaboración con Wimpey Laboratories Ltd., de Gran Bretaña, una sonda: el MARCOR. Esta funciona según los principios de una sonda de investigación minera con tubo testigo del tipo llamado Wire-Line; está diseñada para sacar testigos del fondo del mar, hasta una profundidad de agua de 200 metros. La sonda se controla a distancia a partir de un cuadro de mandos situado en el barco que la atiende. La instalación de la sonda en el fondo del mar y su manejo se realiza sin necesidad de buceadores.

La sonda está conectada al barco por un cable eléctrico de mando a distancia y un cable de acero para su elevación.

Esta unión flexible no exige que el barco esté verticalmente encima de la sonda, como es el caso con otros tipos de sondeos a partir de un barco, y, por lo tanto, la realización del trabajo no está afectada por el oleaje y el viento.

El testigo se recupera cada 22 metros o cuando haga falta, interrumpiendo la penetración muy poco tiempo. Se puede conseguir siempre un rendimiento óptimo de testigo cambiando el tubo inferior durante la perforación.

Las aplicaciones más corrientes del MARCOR son:

- Investigación minera de las plataformas continentales.
- Estudios geológicos para completar los estudios geofísicos en la investigación petrolífera.
- Investigación geotécnica para la

instalación de plataformas de sondeos o de producción petrolífera.

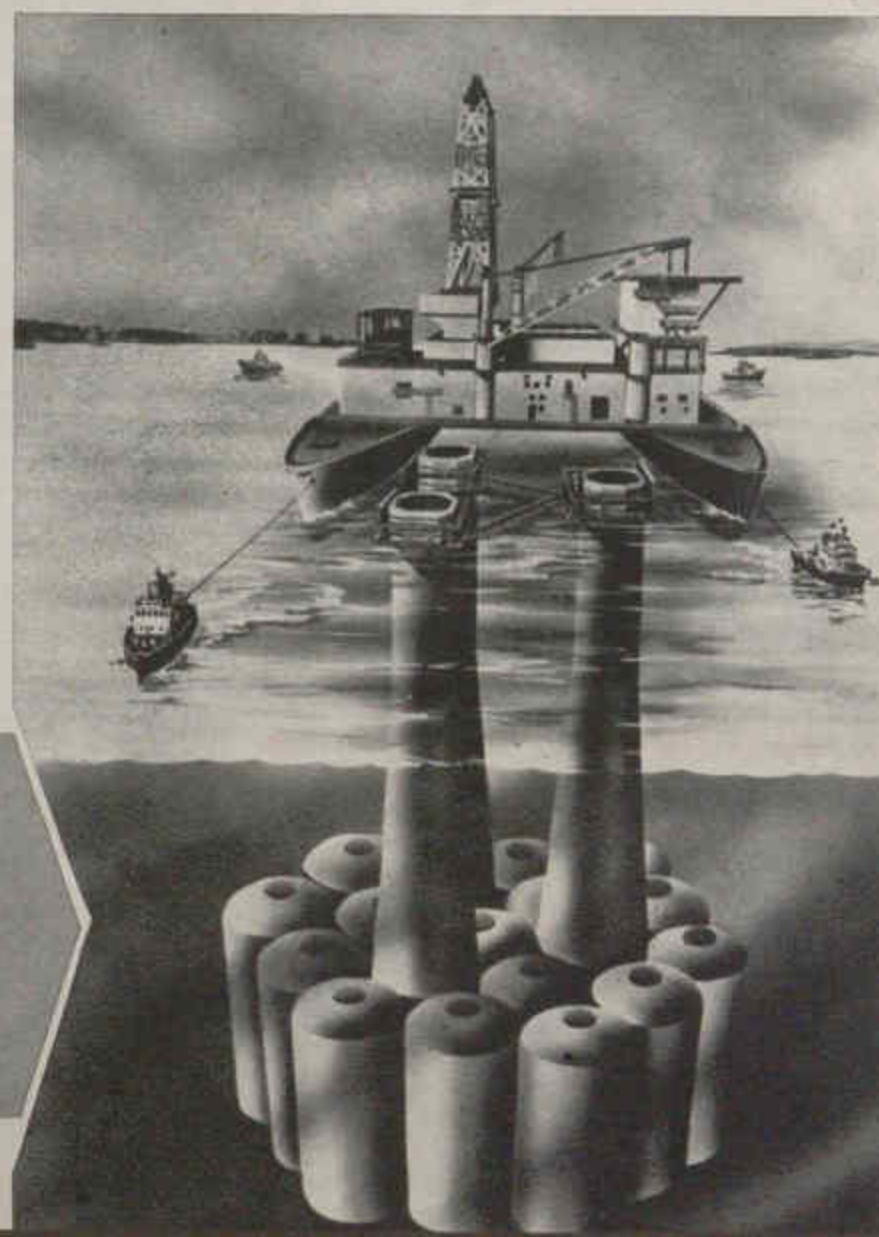
— Estudios de trazados de túneles por debajo del mar.

— Establecimiento de la carta geológica en las plataformas continentales.

(De "Ibérica")

PLATAFORMA MOVIL

El grabado nos muestra el sistema de plataforma y sondeo que la British Oil está utilizando en el mar del Norte para la extracción de petróleo.



SELLOS MARINOS



BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY



BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY



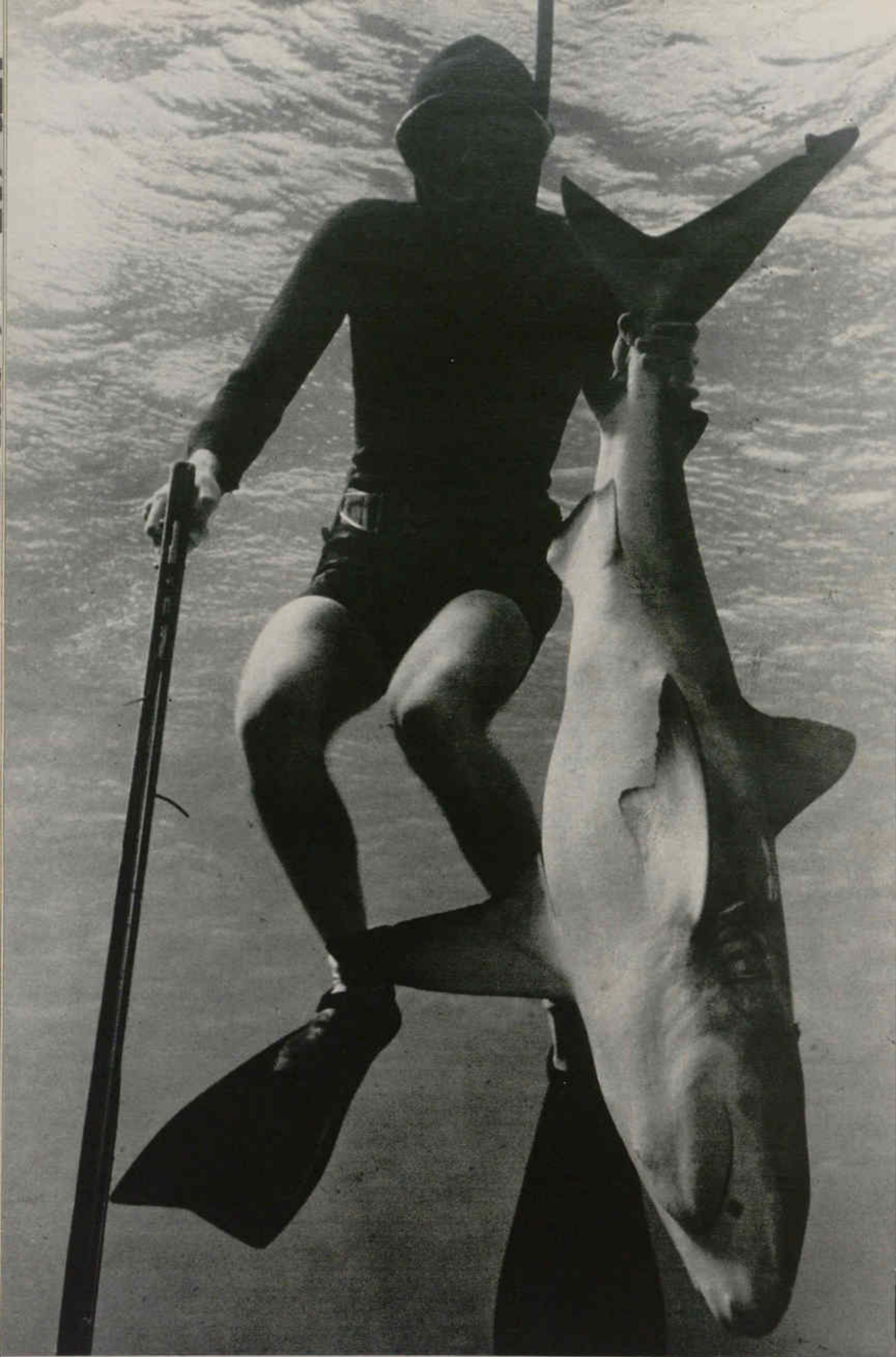
BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY



BRITISH INDIAN OCEAN TERRITORY







SI COME PECES MUERTOS, MORIRÁ ENVENENADO.



LOS PECES VIVOS CONTAMINADOS TAMBIÉN LE MATAN EN UN PLAZO CORTO.



"LE LANCE EL ARPON. POCAS HORAS MÁS TARDE, CUANDO LE ABRI, ENCONTRE EN SU ESTOMAGO BOTES DE CERVEZA..."



EN VEINTE AÑOS, LA ASOCIACIÓN SALVAVIDAS DE AUSTRALIA HA ELIMINADO CERCA DE SEIS MIL ESCUALOS.



¡PELIGRO PARA EL SUBMARINISTA!: LA SANGRE DEL PEZ ARPONEADO QUE LLEVA CONSIGO ATRAE AL TIBURÓN.

TEXTO Y FOTOGRAFÍA

**UN GRITO HORRIBLE... UNA MUJER
MUTILADA... UNA PIEL BRONCINEA
EN EL AGUA...**

EL TIBURON



Esta es "la mortal", dotada de 303 poderosas espoletas. Este explosivo, que se lanza con un cañón especial, causa la muerte fulminante de los tiburones.

ERA un cálido lunes en enero de 1963, la gente se bañaba en las sosegadas aguas de la bahía de Sugarloaf, en el puerto de Sidney, cuando un horrible grito de una mujer produjo escalofríos a los bañistas. La guapa Marcia Hathaway estaba cruelmente mutilada; destrozada la parte izquierda del cuerpo por un tiburón bronceado de diez pies, que se encontraba en los bajos del puerto de Sidney. Cuando fue encontrada recibieron una fuerte impresión en la mente algunos bañistas. La pasada vez, aquí mismo, los tiburones hicieron seis víctimas antes que Marcia, todos ellos con horribles mutilaciones, y fueron encontrados en la parte alta del puerto. La prensa reclama con insistencia una protección contra los escualos y cada fin de semana, en verano, los tiburones asesinos navegan esperando la ocasión oportuna, a lo largo de las playas australianas.

Hoy, diez años después, cuando la rara visión de una cruel sombra o silenciosa aleta dorsal hace su aparición, aún se le tiene el miedo de antaño, pero es muy extraño poder ver a uno de ellos. ¿Dónde están todos los tiburones? ¿Se van alrededor de Sidney o a otras áreas metropolitanas de Australia? ¿Está acaso emigrando a zonas más tranquilas el "Sharky", el dorado?

Personalmente, si yo tuviera frente a mí un tiburón u otra cualquiera criatura marina de esta especie, lo consideraría como un día de suerte, pues es muy extraño verlos en la actualidad. Los tiburones no pueden tocar los peces muertos cuando están contaminados con la polución, ya que son altamente tóxicos y les causan la muerte por envenenamiento. El tiburón come peces vivos, a pesar de estar contaminados; se alimenta de criaturas marinas de las costas. Gran cantidad de pescado vivo contaminado, al ser ingerido el veneno, se irá acumulando en el estómago y el tiburón, en un futuro no muy lejano, morirá.

Recuerdo uno que nadaba tranquilamente, cuando de pronto, en terribles convulsiones, se removía y nadaba con rapidez inusitada. Aprovechando la ocasión, le lancé un arpón con fortuna, pues se clavó fuertemente. Al cabo de algunas horas, el tiburón había muerto. Cuando le abrí el estómago encontré botes de cerveza. Al parecer, el contenido de los botes es bueno para los seres humanos, pero quizá no sea la dieta ideal del tiburón.

En 1934, el problema de los tiburones

estaba considerado como acuciante; el Gobierno de Nueva Gales del Sur creó un Comité especial contra la amenaza del tiburón. Este Comité estaba encargado de investigar todos los posibles métodos de protección a los veraneantes contra el ataque de los tiburones. La Asociación de Salvavidas, utilizando sistemas controlados, obtuvo, mediante redes especiales dispuestas en la playa Bondi, la captura de 27 tiburones.

De este modo, el 29 de octubre de 1937, el Gobierno dispuso unas barcas especiales con redes en el puerto de Sidney, siendo los primeros en emplear este sistema en las playas, donde la gente practicaba en ellas el deporte popular del "surf". En las primeras semanas atraparon en la red 315 tiburones, la mitad de ellos voraces comedores de hombres. Este mismo método se implantó en las playas de Newcastle y Vullongong en diciembre del año 1949. Después de un período de veinte años, el número de escualos que habían muertos se elevó a 5.664.

Vencido el desagradable suceso de Nueva Gales del Sur, con el programa antiescualos, Queensland lo comenzaba de nuevo en noviembre de 1962. Queensland tiene unas aguas cálidas y empezaban a concentrarse tiburones en las playas de la Costa Dorada y cerca de las costas del Norte. Después de diez años manteniendo el programa, se ha

logrado la cifra de 13.234 tiburones eliminados. El tiburón suele localizar su presa por medio del olfato, y es capaz de seguir en las aguas un leve rastro de sangre hasta dar con el pez herido. Al parecer, cuando se acerca a su víctima, acostumbra a dar vueltas en torno a ella e incluso a tocarla ligeramente con el hocico, antes de iniciar el ataque. Los tiburones son temidos con justicia por el hombre, pues en su mayoría son animales extraordinariamente feroces, que cuando están irritados arremeten contra todo lo que encuentran a su alcance. Últimamente, los ataques contra los seres humanos parecen haber aumentado, debiéndose tal vez al incremento que los deportes marítimos están experimentando.

Gran cantidad de los tiburones se encuentran en estado "de buena esperanza", y de ellos nacerán alrededor de 6.394 crías, aumentando la vida en el océano del futuro. Alrededor de 25.000 tiburones fueron muertos en la costa Este de Australia desde que empezaron el sistema de mallas especiales.

Es especialmente peligrosa la costumbre de los cazadores marinos que llevan consigo los peces arponeados, cuyo rastro de sangre atrae al escualo. Las mordeduras graves son muy frecuentes y tampoco son raras las muertes.

En los océanos de todo el mundo se encuentran diversas especies de tiburones

de formas y tamaños muy variados y diversos. Algunos se pescan para el aprovechamiento de su piel, que es muy estimada, y otros por el aceite que se extrae del hígado. De un ejemplar del marrajo gigante pueden obtenerse varios centenares de litros de aceite, el cual se emplea en jabones, cosméticos y productos medicinales. En algunos países se utiliza en la alimentación humana, especialmente las aletas, que sirven para hacer una sopa muy sabrosa. La pesca del tiburón es un deporte muy interesante, ya que el pez suele luchar fieramente cuando muerde el anzuelo, antes de entregarse.

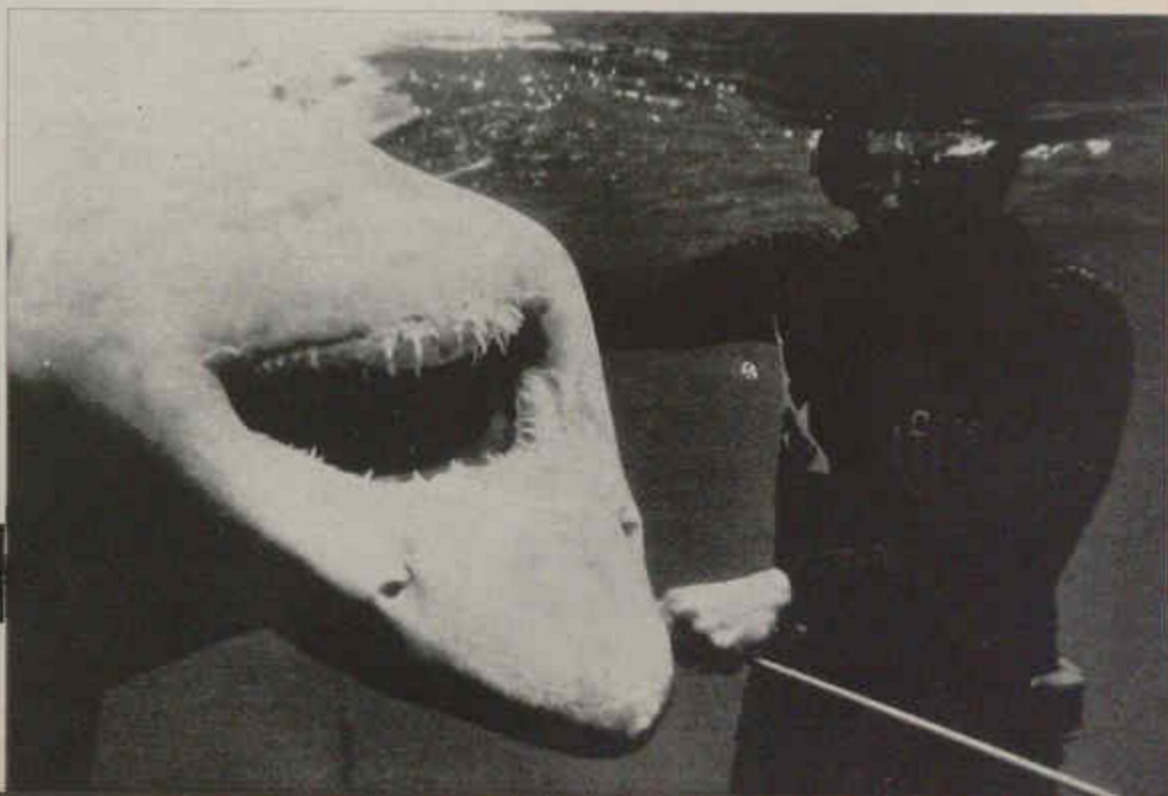
Hay especies que se nutren de los restos de peces en descomposición. Las especies de mayor tamaño también capturan incluso focas, tortugas, pingüinos y cualquier otro habitante marino de buen tamaño.

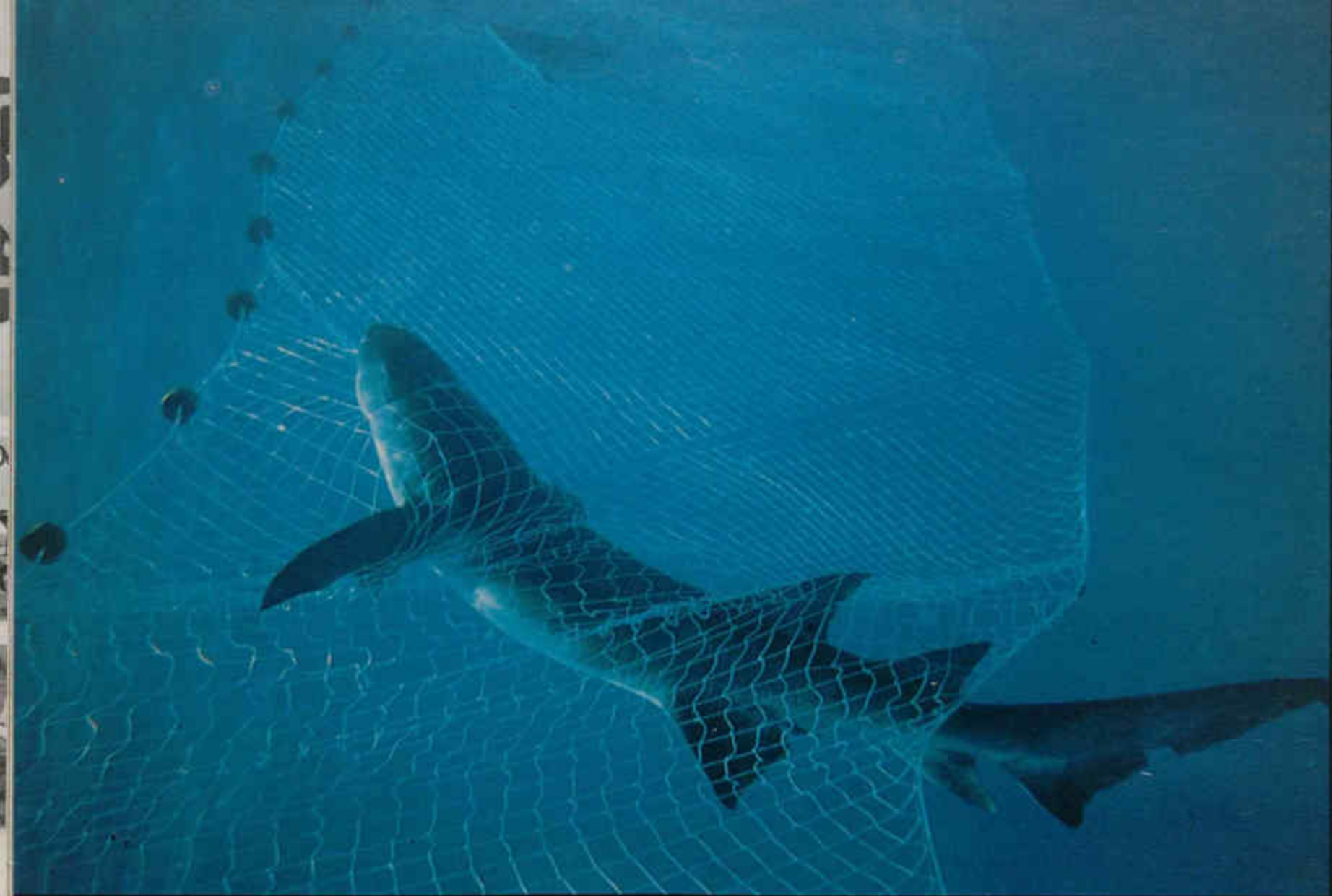
El tiburón ha estado virtualmente sin cambiar durante más de doscientos millones de años y la Naturaleza ha estado satisfecha con esta eficiente máquina de matar. Es natural que el tiburón no pueda adaptarse fácilmente. El rápido cambio y la destrucción ecológica del hombre hacen que el tiburón se vea forzado a emigrar a otros lugares.

Concluye el reportaje en las dos páginas siguientes.

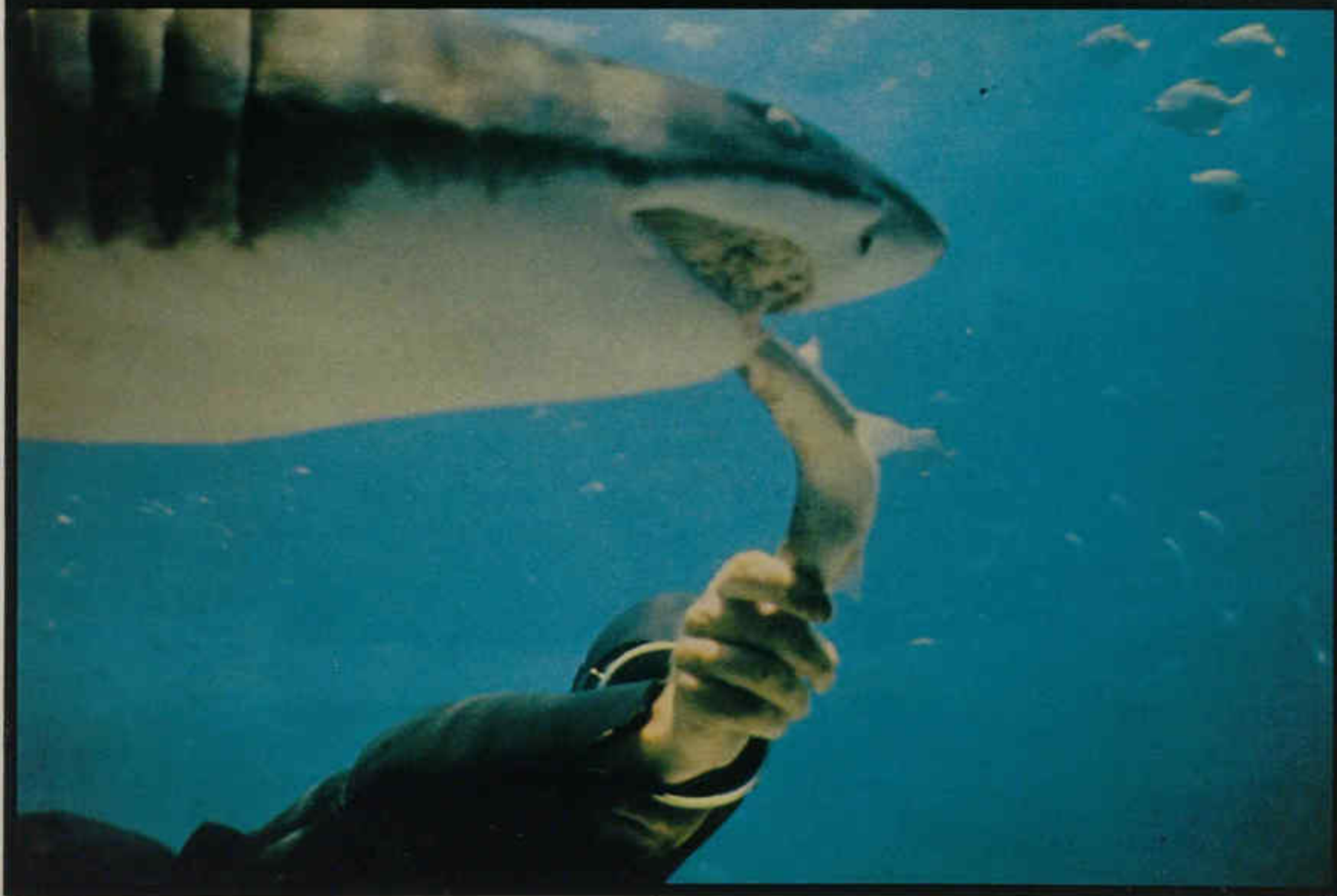
Así son las terribles mandíbulas de un tiburón nodriza gris, de 10 pies. Fue capturado en Sydney (Australia) por miembros de la Asociación Salvavidas.

Por BEN CROPP





¡¡TIBURONES!!





En la página contigua, arriba, tiburón atrapado por la red de Kirra. El esqualo se alimenta de seres vivos que habitan en las proximidades de la costa, y por ahí, si esos seres están contaminados, le puede venir la muerte. ● Peter Kemp (foto inferior de la misma página) alimenta con la mano a un tiburón nodriza gris, en la laguna Marina de la Costa Dorada australiana. ● En Greensmount, la dotación del buque destinado a eliminar tiburones: sube en la red a uno de esta especie. Ya han matado más de 13.000, pero más de 6.000 van a nacer en breve. Cuando sean adultos tendrán el aspecto feo de la imagen (fotos de arriba y abajo de estas líneas). ● Pero el terrible animal es también diversión para los niños. Estos niños prefieren contemplar al monstruo muerto que a los "surfeis" que se ejercitan unos metros más allá.



EVALUACION DE PECES PELAGICOS POR METODOS ACUSTICOS

Por PEDRO OLIVER REUS y
JERONIMO BRAVO DE LAGUNA CABRERA

DENTRO de los planes del Instituto Español de Oceanografía figuran varios que tienen por objeto evaluar las poblaciones de peces que están siendo explotadas en la actualidad por la flota pesquera española. El problema de realizar estimaciones de la abundancia, estudios de distribución, migraciones, etc., está siendo abordado desde distintos puntos de vista. La recolección de datos de captura y esfuerzo pesquero, campañas para el estudio de las biocenosis, de selectividad, de marcaje, de recogida de huevos y larvas, etcétera, han sido llevadas a cabo por el personal del Instituto en los últimos años.

A partir de noviembre de 1974 se ha comenzado a poner a punto la técnica de evaluación de "stocks" de peces por métodos acústicos. La realización de la campaña "PELAGICA VIII-75" ha constituido un paso más para preparar este sistema de evaluación que, completado con los citados anteriormente, permitirá en un futuro próximo conocer la abundancia y distribución no sólo de las especies que están siendo explotadas en la actualidad, sino de aquellas que hoy en día no son objeto de las pesquerías comerciales.

El objetivo fundamental de esta campaña fue el adiestramiento del personal con el equipo de reciente adquisición y el efectuar distintos tipos de calibración con aquellas especies de peces pelágicos que abundan en aguas de Mallorca. Otro objetivo a cubrir fue el realizar un estudio de la distribución y de la abundancia de estas especies en la zona comprendida entre la isla de Cabrera y la de Dragonera.

La duración de los trabajos en el mar ha sido de siete días. El personal que ha participado en la campaña es el siguiente:

Pedro Oliver Reus (oceanógrafo, jefe de campaña), Jerónimo Bravo de Laguna Cabrera (oceanógrafo), Juan Miquel Batle (electrónico),

Armando Astudillo (biólogo), Juan Bruno (biólogo), Javier Pastor (biólogo).

Asimismo han participado como invitados y colaboradores los señores Kjell Olsen (Institute of Marine Research, Directorate of Fisheries, Bergen, Noruega) y Massimo Azzali (Lab. Tecnologia della Pesca, Ancona, Italia).

MATERIAL Y METODOS

La campaña se realizó a bordo del B/O "El Pescador". Este buque de investigación pesquera fue construido en 1973 y sus características generales son:

Eslora: 21 metros.

Desplazamiento: 80 TRB.

Potencia del motor: 440 HP.

Sistema hidráulico para pesca de arrastre.

"El Pescador" está equipado con Netzsonder KODEN modelo NM-850 A (sin cable). Asimismo posee un ecosondador KODEN SRM-871 A, 50 y 200 khz.; un radar TEN, modelo MD-808 D, con un alcance de 30 millas, y una corredera AMPHITIRE con cuentamillas.

Para esta campaña de evaluación se instaló a bordo un equipo SIMRAD compuesto de un ecosondador SIMRAD EK-S, de 38 khz, acoplado a un ecointegrador OM MK-II, un osciloscopio HEWLETT PACKARD 141 B, con doble traza y almacenamiento de señales. También se instaló una unidad de calibración compuesta por un generador de señales, un amplificador voltímetro AC y atenuador de señales. Completando esta unidad se dispuso de un hidrófono LC 32 para la calibración acústica.

Para la recogida de muestras de peces se empleó un arte de arrastre semipelágico de gran



apertura vertical, cuyas características fundamentales son:

Longitud de la relinga superior: 38,5 metros.

Longitud de la relinga inferior: 48,4 metros.

Longitud de arte (de la boca al copo): 30 metros.

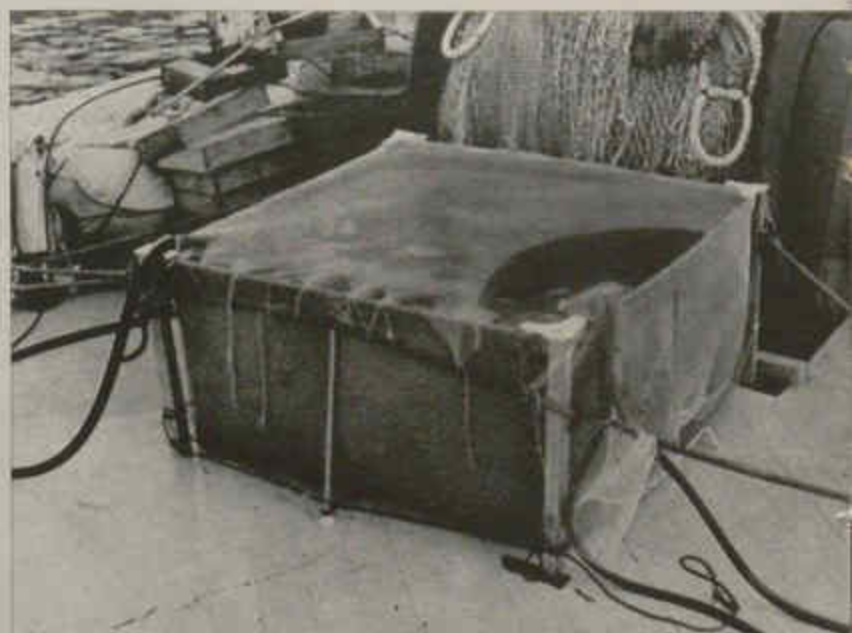
Malla: de 30 mm. de lado y 20 mm. en el copo.

Puertas de madera, reforzadas con tiras metálicas, de un peso aproximado de 200 kg.

El recorrido fue preestablecido, trazando líneas perpendiculares a la costa separadas por tres millas. Este itinerario cubrió la zona com-



Equipo
que participó
en la campaña
"Pelágica
VIII-75".



Tanque
en el
que mantuvieron
vivos
los peces
para la
calibración.



Recogiendo el receptor del Net-Sounder.



"El Pescador" en el puerto de Palma de Mallorca, junto al otro barco oceanográfico del Mediterráneo. En cubierta podemos ver la jaula de calibración.

prendida entre Puerto Colom y la isla de Dragonera (figura 4), separándose de la costa hasta alcanzar la isobata de los 200 metros. Con el fin de poder estudiar las posibles diferencias de distribución y concentración entre el día y la noche, debidas a distinto comportamiento de los peces en estos dos periodos, se rastreó dos veces la misma zona. Esta es la que está comprendida entre Cala Figuera y la isla de Dragonera. El primer recorrido se llevó a cabo entre las 22 y las 8 h.; el segundo, entre las 12 y las 20 h.

Como unidad de muestreo se tomó la milla náutica. A la caída de cada milla en la corredera se ponía a cero, manualmente, el registro del ecointegrador (RESET). Simultáneamente se marcaba en el ecograma. Con la misma frecuencia de una milla se llevaron dos tipos de estadillo. En uno de ellos se registraron los datos de integración y los parámetros de funcionamiento del equipo SIMRAD, referidos a los datos de hora y corredera. En el segundo se registraron todos los cambios de itinerario, así como las informaciones proporcionadas por el ecosondador KODEN que pudieran ser útiles a la hora de realizar el reconocimiento de los registros y de los ecos integrados. La velocidad de crucero fue de 8 nudos a 240 r. p. m. del motor y paso de hélice máximo, debido a que en estas condiciones se obtuvo el nivel de ruidos más bajo (-28 dB).

A lo largo de la campaña se han efectuado varias operaciones de pesca con el objeto de identificar las especies que estaban siendo registradas.

Diariamente se llevaron a cabo reuniones de trabajo del personal científico para revisar los

TABLA I

ESPECIE	EXPERIENCIA I				EXPERIENCIA II				EXPERIENCIA III			
	N.	%	W.	%	N.	%	W.	%	N.	%	W.	%
Gen. Spicara	68	42	3.420	52	56	42	2.985	51	33	39	1.840	48
Diplodus annularis	53	33	1.427	23	49	36	1.312	22	28	32	775	20
Boops boops	24	15	720	11	15	11	610	10	14	16	500	12
Trachurus trachurus	15	9	945	14	14	10	890	15	10	11	700	18
TOTAL	160	100	6.512	100	134	84	5.891	90	85	53	3.865	58,35

ecogramas e integramas correspondientes. En estas reuniones se ha procedido a la evaluación de los milímetros de integración correspondientes a peces pelágicos y a plancton.

Se ha obtenido una constante (C) de conversión de las lecturas del ecointegrador según la ecuación:

$$P = C \cdot M$$

según Midttun y Nakken (1971).

Siendo ρ densidad de biomasa en toneladas por milla náutica. M son los registros de ecointegrador en mm.

Se obtuvo esta constante (C) mediante concentraciones conocidas de peces vivos colocados en una jaula de red ubicada en el centro del haz de sonido, de acuerdo con el método descrito por Johannesson y Losse (1973) y desarrollado por Johannesson y Robles (1973) en Perú, Johannesson (1974) en el lago Tanganika, Johannesson (1975) en Brasil y Johannesson, Villegas y Lambouef (1975) en Marruecos.

C puede ser calculada directamente mediante la fórmula:

$$C = 3,43 \cdot \frac{N \cdot \bar{w} \cdot \Delta R}{v \cdot \bar{M} \cdot S}$$

Siendo \bar{w} el peso medio en gramos; N el número total de peces colocados en la jaula, v el volumen de la jaula y S la unidad de muestreo durante la campaña expresada en millas. ΔR es el intervalo de integración durante la calibración y M la media de los registros de integrador correspondiente a cada P .

Se consiguieron peces vivos de un cerquero en el momento de su captura y se mantuvieron en un tanque a bordo por un espacio de quince horas (fig. 5). Se situó la jaula de red debajo del transductor (fig. 6), de forma que el valor de integración que ocasionara fuera el menor posible y que el intervalo de integración quedara por debajo del anillo metálico superior y por encima del inferior (fig. 7). Una vez colocada la jaula en condiciones óptimas de trabajo, se pensó en realizar

TABLA II

DENSIDAD	I	II	III
(ρ) ton/milla ²	6.004	5.424	3.558
(P) peces/milla ²	147,5	123,5	78,37

TABLA III

PARAMETROS	EXP. I	EXP. II	EXP. IV
Número de peces N.	160	134	0
Longitud media (cm.)	15	18	
Peso W. (gr.)	6.512	5.891	
Volumen de la jaula (m ³)	3,72	3,72	
Peso medio de los ejempl. \bar{w} (gramos)	40,7	43,9	
Número de integraciones	25	25	
Valor máximo de las integraciones	210	140	20
Valor mínimo de las integraciones	100	70	20
Valor medio de las integraciones \bar{M} referido a -20 log R. o dB.	176,4	113,6	20
Varianza S ²	1.287,2	671	
Desviación típica S.	35,9	25,9	
Coefficiente de variación v (%)	0,20	0,22	

series de diez integraciones para cada una de las distintas densidades de peces. Dado que la estabilización de los valores no se conseguía con este número de integraciones, se decidió ampliarlo a veinticinco. Finalmente se efectuó una serie de cinco mediciones con la jaula vacía. Estas series de integraciones se hicieron en periodos de tiempo correspondientes a una milla náutica y a una velocidad simulada de 8 nudos.

Las posiciones de los mandos del equipo durante la calibración fueron las siguientes:

(Pasa a la pág. 28)

TABLA IV

Operación de arrastre	Modalidad	Zona	Prof. (m.)	Hora	Velocidad (nudos)	Resultado
I	Pelágico	Bahía de Palma	50	19-19,30	3,5	Sólo salpas.
II	Fondo	Al Este de Punta Salinas	100	19-20	2	60 por 100 caramel y xucia, 25 por 100 boga, 5 por 100 jurel, 5 por 100 salmonete, 3 por 100 merluza.
III	Fondo	Al Este de Punta Salinas	50	13-30-14-30	2	46 por 100 macroplanchton, 13 por 100 salpas, 16 por 100 salmonete, 14 por 100 caramel y xucia, 8 por 100 scorpenidos, mojarra, boga, jurel.
IV	Fondo	Al Sur de isla Dragonera	100	9-10	2	60 por 100 salpas, 20 por 100 triglas, 10 por 100 alcinobranquios, 2 por 100 salmonete, 2 por 100 boga, merluza, caramel y otras especies de fondo.

TRATAMIENTO DE LAS HERIDAS LEVES

Nos habíamos quedado con el instrumental y el material de cura seleccionado sobre la mesa, así como el agua, jabón, cepillo y alcohol necesario para la higienización previa a la actuación del tripulante que se iba a encargar de hacer la cura. Ahora tendremos que seguir una serie de pasos: esterilización del instrumental, higienización del tripulante, preparación de la herida y actuación sobre la misma.

ESTERILIZACION DEL INSTRUMENTAL

Teniendo en cuenta las condiciones especiales de un barco, podremos utilizar a bordo tres métodos sencillos y a la vez aceptables en cuanto a sus resultados:

— La inmersión permanente en alcohol de 90 grados. El instrumental que ha de estar de manera permanente en un recipiente con el alcohol, hay que tener siempre la precaución de limpiarlo muy bien después de cada actuación y antes de introducirlo en el alcohol. A medida que el alcohol se va "ensuciando", conviene ir renovándolo, lo que suele suceder con el tiempo y a medida que se introduce más veces el instrumental para su esterilización.

— El flameado. Para ello se pone el instrumental a esterilizar en un recipiente metálico con una pequeña cantidad de alcohol. Se enciende este alcohol y se aguarda a que se agote. Ahora hay que esperar un tiempo a que se enfríe y en ningún caso SOPLARLO, pues podríamos contaminar el instrumental de nuevo.

— La ebullición. Es el mejor método de la esterilización improvisada, por lo que hay que tratar de anteponerlo a los dos anteriormente descritos. Se trata de introducir el instrumental en un recipiente con agua que se calentará hasta que alcance la ebullición, y a partir de este momento hay que contar veinte minutos, que es el tiempo que ha de estar sometido el instrumental a la ebullición, transcurridos los cuales se retira el recipiente de la lumbre y se aguarda a que se enfríe el agua, para extraer el instrumental con todos los cuidados por el tripulante que previamente se ha higienizado las manos.

LAVADO DE LAS MANOS

La higienización del tripulante que va a realizar la asistencia no sólo debe de limitarse a las manos, ha de lavarse también las muñecas y una parte de los antebrazos; por ello, lo primero que ha de hacer es quitarse pul-



Antes de iniciar la cura de una herida, es obligatorio el cuidadoso aseo del antebrazo, muñeca y manos. En este caso, el tripulante se ha olvidado de quitarse el reloj de muñeca, que le va a impedir una completa limpieza de la zona, con el riesgo consiguiente.



La ebullición durante más de quince minutos es el mejor método improvisado de esterilización que podemos utilizar a bordo.



Un método para la esterilización del instrumental a bordo. Es necesario limpiarlo muy bien antes de introducirlo en el recipiente con el alcohol.

HERIDAS (III)



Otro método de esterilización, pero es mucho mejor rociar el instrumental con alcohol y dejarlo que arda en un recipiente, hasta que se consuma. Así nos quemará al poco tiempo y lo retiraremos por ello muy pronto, y solamente el calor habrá actuado en una de las partes del utensilio a esterilizar.



Para la limpieza de una herida nunca hay que utilizar algodón; pues se desprenden pequeños filamentos que se quedan en el interior de la herida. Siempre usar gasas.



Nunca limpiar una herida zigzagueando sobre la misma; se infectará con toda seguridad. Hacerlo rotando alrededor de la lesión y comenzando desde dentro a fuera.



Los pelos pueden infectar las heridas, de ahí que siempre deberemos afeitarnos o cortarlos lo más bajo posible en los alrededores.



Con unas pinzas debemos de retirar cuantos objetos extraños veamos en las heridas, pero nunca hurgaremos en el interior de las mismas.

seras, esclavas, muñequeras, reloj y anillos, que sirven de anidamiento a infinidad de microbios. Por el mismo motivo ha de recortarse muy bien las uñas.

Realizadas estas operaciones, se lava con agua y jabón, frotándose, a ser posible, con un cepillo y se enjuaga después con agua limpia, ejecutando esta operación de enjabonado y enjuague un par de veces.

Ahora, con las manos en alto para que el agua escurra hacia el codo, otro tripulante le rocía las manos con alcohol, y continuando con las manos en alto, espera a que se evapore. Ya está en condiciones de poder actuar sobre la herida con grandes garantías de higiene.

ACTUACION SOBRE LA HERIDA

En esta fase deberemos de seguir este orden:

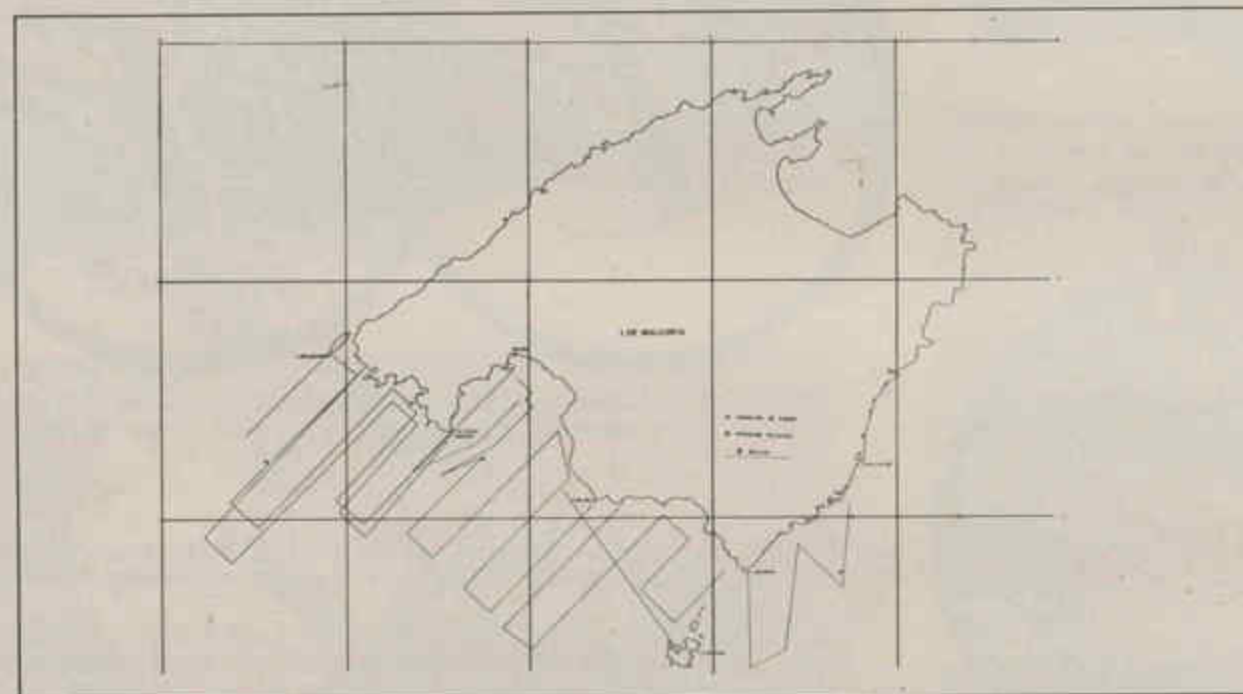
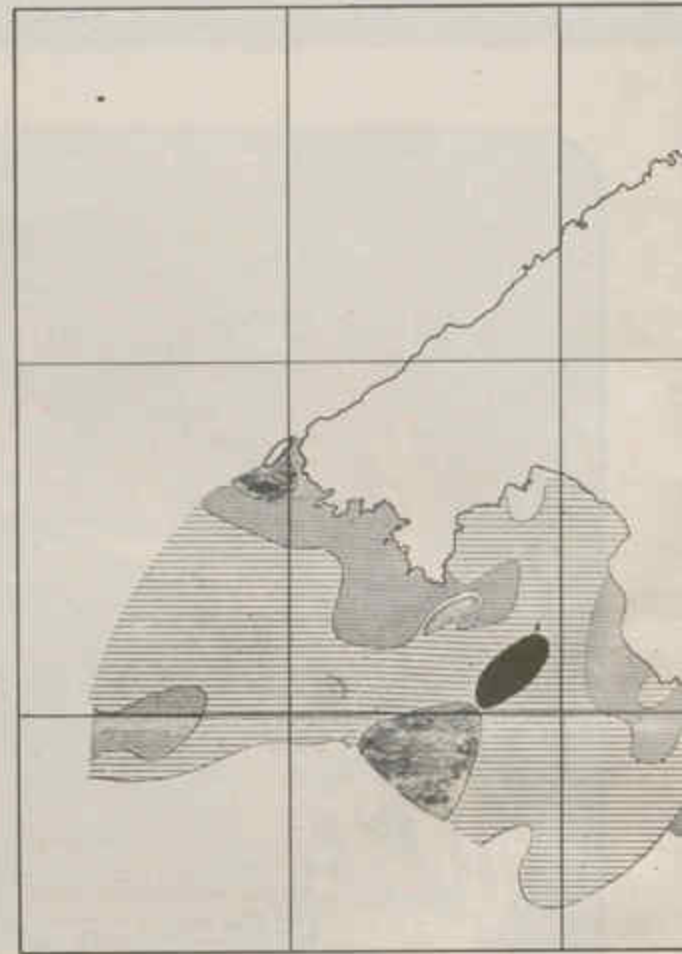
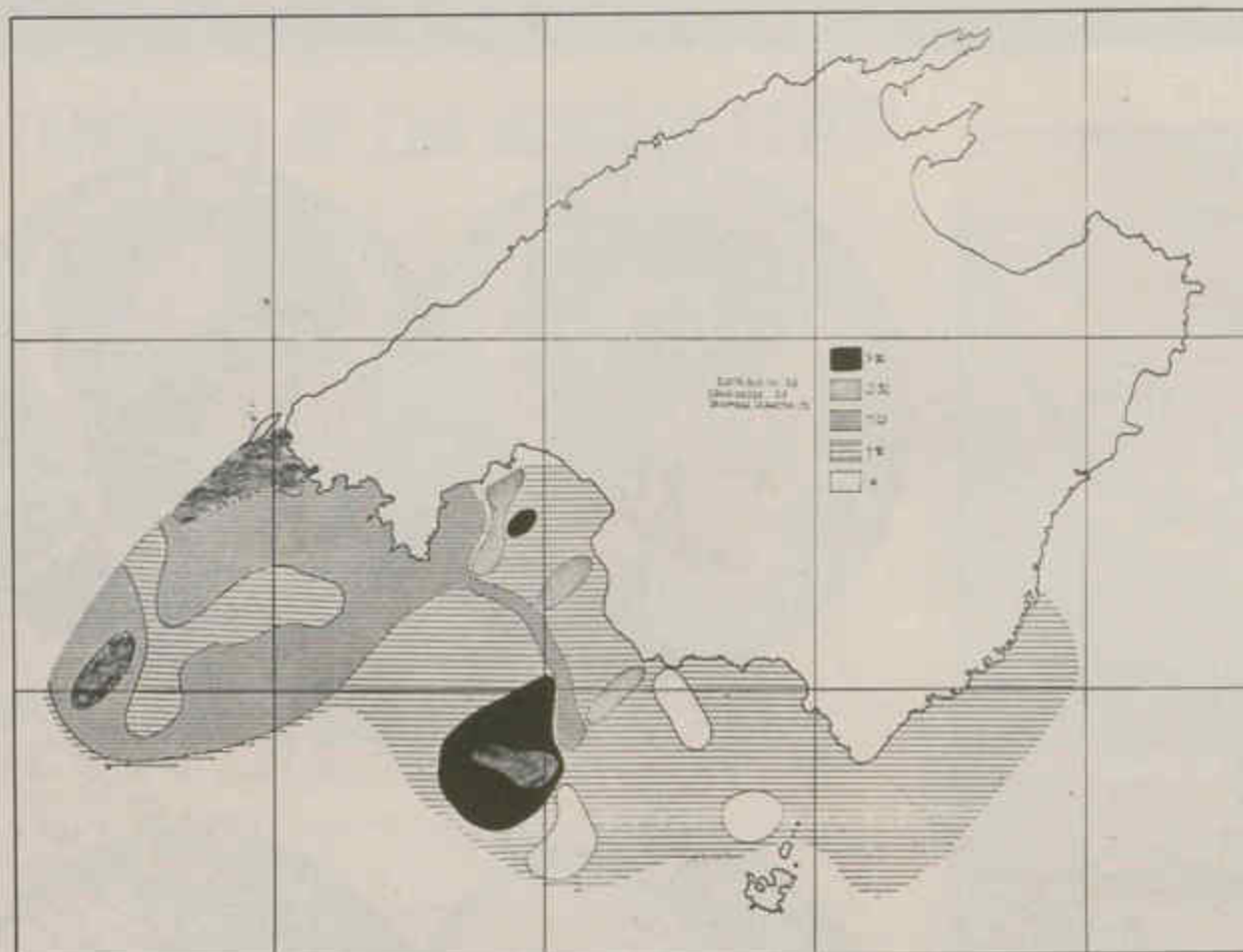
1. A ser posible, utilizando una jeringuilla, lavaremos a presión, con agua oxigenada o una dilución antiséptica, la herida. Después, con una compresa de gasa, nunca con algodón, que dejaría filamentos en la herida, impregnarla con agua oxigenada o jabón y limpiarla desde dentro hacia fuera unos 5 centímetros, pero nunca en zigzag pasando por encima de la herida, pues así correríamos el peligro de introducir en la misma microbios y cuerpos extraños que estaban en los alrededores y la infectaríamos.

2. Recortar y si es posible afeitar todos los pelos más próximos a la herida.

3. Con las pinzas, ir quitando todos los cuerpos extraños (astillas, escamas, hilos...) que a simple vista se aprecien, pero nunca manipular en el interior de la herida a la "caza" de los mismos.

4. En el caso de que hubiera algún trocito de piel muerta, es muy conveniente cortarla con las tijeras esterilizadas, para evitar que posteriormente se infecte la herida.

Y ahora ya podemos decir que la herida está preparada para comenzar la cura, que la mantendrá en óptimas condiciones para su reestructuración paulatina y vuelta a la normalidad.



tran en la figura 8. Podemos observar los bajos valores correspondientes a la experiencia 3, posiblemente debidos a la mala colocación de la jaula, por lo cual se descarta dicha experiencia. Resumimos en la tabla III los parámetros obtenidos para las dos pruebas que consideramos válidas, así como para la jaula vacía. Se establece la constante de calibración obteniendo la pendiente de la recta de regresión entre las lecturas del ecointegrador en milímetros y las densidades de peces en toneladas por milla cuadrada. En principio se tomaron las medias de cada prueba, obteniéndose un valor de C de 40,865 toneladas por milla cuadrada por milímetro. En segundo lugar se substituyó la media de las lecturas de la primera experiencia por el valor máximo obtenido, puesto que se observa una estabilización en dicho valor máximo. Para este segundo caso, el valor obtenido para C es de 31,6 toneladas por milla cuadrada por milímetro. En ambos casos se obtiene un coeficiente de correlación significativo al nivel del 95 por 100.

El recorrido de integración efectuado fue de 276 millas, habiéndose cubierto un área de 771

EVALUACION DE PECES PELAGICOS

(Viene de la pág. 25)

Escala de registro: B (de 0 a 100 metros).
TVG y ganancia: 20 log R - 20 dB.
Potencia de transmisión: 1/1.
Anchura de banda: 3 khz.
Longitud de pulso: 0,6 m.
Ganancia del registrador: 3.
Modalidad de registro: Línea blanca (WL).
En el ecointegrador, la posición de los mandos fue la siguiente:
Ganancia: 20 dB.
Umbral: 5.
Intervalo: 1 metro.
Bottom stop: ON.
Velocidad del barco: 8 nudos.
Puesta a cero: Manual.

RESULTADOS

La tabla I muestra la composición por especies en número de peces y peso, de las tres experiencias llevadas a cabo para la calibración. Esta tabla incluye también la comparación de los valores globales de cada una de las experiencias.

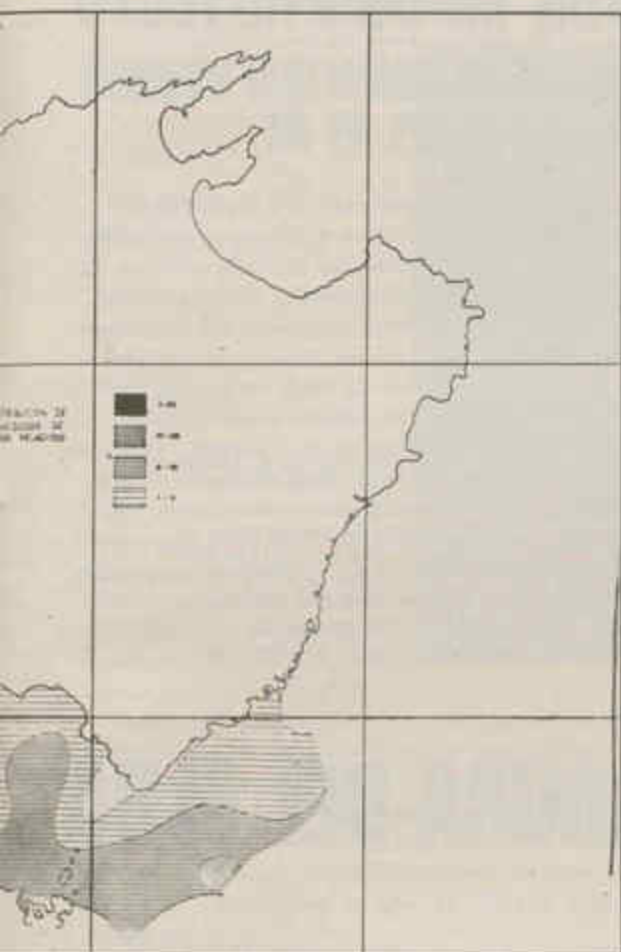
En la tabla II aparecen los valores de densidad para cada una de las pruebas calculados a partir de la expresión:

$$\rho = \frac{N \cdot \bar{w} \cdot \Delta R \cdot 3,43}{v} \quad \text{Ton/milla}^2 \text{ por milla navegada.}$$

Los valores de integración obtenidos se mues-

millas cuadradas. El mapa número 1 muestra el itinerario que se siguió a lo largo de la campaña.

El número de operaciones de pesca que se llevaron a cabo, para identificar los cardúmenes registrados en el papel del ecosondador, fue de cuatro. Los resultados de las mismas los presentamos en la tabla IV. Es de destacar que en arrastre pelágico se capturaron únicamente salpas. En los arrastres de fondo efectuados por la tarde se observa, en general, una predominancia de caramel (*Spicara smarís*), xucila (*Spicara maena*), boga (*Boops boops*), merluza, salmonetes y otras especies demersales. En el arrastre realizado a primeras horas de la mañana, en la zona de Dragонера, se capturaron una gran cantidad de salpas y se observa una predominancia de bogas,



salmonetes y varias especies de elasmobranchios.

Los valores medios de las lecturas, en milímetros del ecointegrador, efectuados durante el día y la noche entre la punta de Cala Figuera y la isla de Dragonera son muy parecidos. Durante el día, este valor fue de 4,8 mm. En la noche se observó un valor medio de 4,7 mm. Se pudo apreciar cómo en la noche hay una dispersión mayor de las especies en esta zona, pero con unas densidades superiores a las que aparecen durante el día. En las horas de luz, aparecen concentraciones mucho mayores pero, en áreas más restringidas.

El valor medio de las lecturas en milímetros correspondientes a peces pelágicos en toda la zona estudiada es de 5,6 mm. Este valor nos indica, al multiplicarlo por el valor de la constante de calibración C, una densidad de 176,6 toneladas/milla². En el mapa presentamos la distribución de las densidades de peces pelágicos en el área estudiada. En dicha figura hemos separado cuatro tipos de estratos según las lecturas, en milímetros, del papel de registro del ecointegrador. Teniendo en cuenta el tamaño del área estudiada, estimamos una biomasa de peces pelágicos de unas 136.000 toneladas.

Asimismo en mapa se muestra la distribución de las densidades observadas de biomasa planctónica. En el mismo se pueden apreciar las mayores concentraciones al Oeste de Cabo Blanco.

DISCUSION

Durante la primera fase de la calibración, la jaula estuvo colocada con el primer anillo a unos cuatro metros del transductor. En estas condiciones se producía una saturación debida a este primer anillo. Para llegar a unas buenas condiciones de trabajo fue necesario colocar el anillo superior a dos metros del transductor. A mayor distancia se producía saturación del preamplificador, como ya hemos indicado. Por la misma razón, fue necesario trabajar en la modalidad Bottom stop, con el fin de que la señal del anillo inferior no provocara el mismo efecto.

Puesto que en ninguna experiencia anterior se citan problemas análogos, y dado que se trabajó

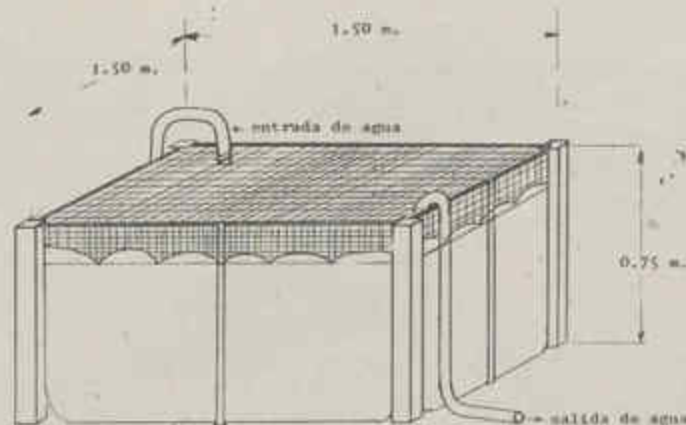


Fig. 5. Tanque con renovación constante de agua en el que se mantuvieron los peces vivos.

Fig. 6. Ubicación de la jaula debajo del transductor.

Fig. 7. Esquema de la jaula de red usada para la calibración.

"PELAGICA VIII-75"

en condiciones idénticas a las descritas en dichas experiencias, podríamos buscar la explicación de dicha saturación en la utilización del nuevo modelo de ecosondador EK S 38. En las otras experiencias se empleó el modelo EK 38. Este nuevo equipo EK 38 posee una unidad digital más sensible que la unidad de registro, por lo cual se satura con señales más débiles a las necesarias para saturar la unidad de registro. Esta es saturada por la unidad digital.

No se descarta la posibilidad de que la saturación se deba a características de la construcción de la jaula de red, para lo cual se prevé la realización de nuevas experiencias. Una vez situada la jaula en condiciones óptimas de trabajo, se pensó en realizar series de diez integraciones para cada una de las distintas densidades de peces. Dado que la estabilización de los valores no se conseguía con este número de lecturas, se decidió ampliarlo a 25. Finalmente se realizó una serie de cinco integraciones con la jaula vacía. Estas series de integraciones se hicieron en periodos de tiempo correspondientes a una milla náutica y a una velocidad simulada de 8 nudos.

La constante de calibración obtenida la consideramos provisionalmente válida para las especies con las que se trabajó: caramel (*Spicara smaris*), xucra (*Spicara maena*), jurel (*Trachurus trachurus*), boga (*Boops boops*) y mojarra (*Diplodus annularis*). A lo largo de la campaña hemos encontrado posiblemente cardúmenes de clupeiformes. Estos cardúmenes no pudieron ser capturados debido a las características de nuestra red de arrastre. Para estas especies será necesario obtener una nueva constante de calibración, si bien por el momento se les ha aplicado la constante que determinamos. De cualquier forma, en el futuro está previsto el cálculo de una constante independiente para cada una de las especies en cuestión.

Otro aspecto a considerar para futuras campañas es el de las operaciones de pesca para la identificación de las especies registradas. Es imprescindible contar con un arte pelágico que permita obtener muestras significativas de aquellas especies pelágicas que por sus características y com-

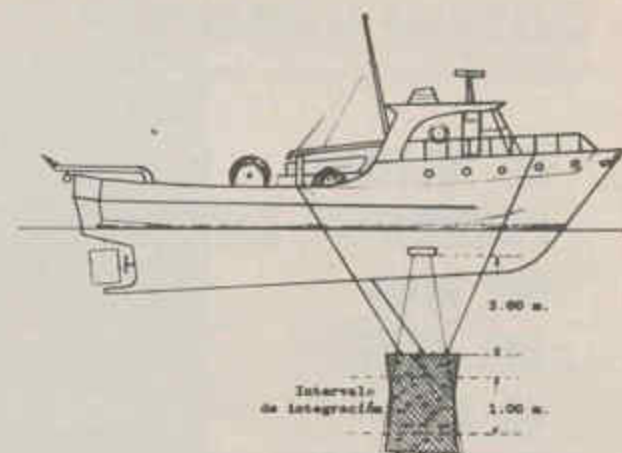
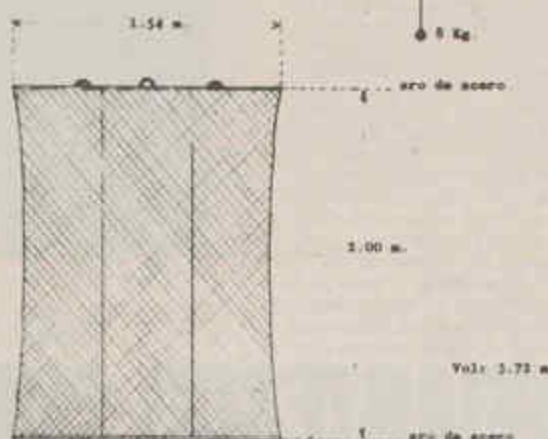


Fig. 6. Ubicación de la jaula debajo del transductor.



portamiento esquivan el arte que hemos utilizado. Esto permitirá una mayor diferenciación de las especies típicamente pelágicas de aquellas demersales, que a lo largo del día realizan desplazamientos verticales y que por sus características pueden ser confundidas con las pelágicas. Durante la revisión diaria se ha procurado paliar en lo posible esta confusión, eliminando los casos dudosos. Asimismo, y como ya hemos indicado, se hace imprescindible una calibración para obtener los valores de C correspondientes a cada especie.

En las lecturas de integración de la primera experiencia se observa un aumento de las mismas a lo largo del tiempo hasta la estabilización. Esto es explicable por el retraso de aclimatación a una profundidad determinada, como ahora veremos.

El pez precisa de una densidad óptima, igual a la del agua circundante, esta densidad viene dada por el volumen de su vejiga natatoria. Al estar los peces en el vivero a la presión de la atmósfera, prácticamente, y ser introducidos a una profundidad de 4 metros, el exceso de presión hace reducirse el volumen de la vejiga, al cumplirse necesariamente la ley de Boyle-Mariotte. El volumen de vejiga que da la densidad óptima sólo se alcanzará al cabo de cierto tiempo.

Por otra parte, el aumento de la densidad obliga al pez a nadar "hacia arriba", para compensar su flotabilidad negativa. Según O. Nakken y K. Olsen, una variación de 10 en el ángulo de natación del pez produce descensos del TS muy considerables. Así tenemos dos hechos fundamentales que expliquen estos valores crecientes de integración: el aumento de volumen de la vejiga durante la aclimatación a esa profundidad y la disminución consiguiente del ángulo de natación hasta conseguir la horizontal, que da el máximo de TS.

En las sucesivas experiencias no puede observarse este fenómeno, toda vez que el tiempo que permanecen en superficie no es suficiente para perder la aclimatación conseguida en la primera experiencia. ■

**EL "ULTIMO
PARAISO"
DEL MAR
DEL NORTE
VA A
DESAPARECER**



Los carros de caballos que, en las horas de marea baja, llevan a los veraneantes a la isla de Neuwerk, desde la playa de Sahlburg, a 10 kilómetros de distancia, sobre la marisma.

GIGANTESCO PUERTO EN LA DESEMBOCADURA DEL ELBA

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—La ciudad hanseática de Hamburgo tiene en estudio la construcción de un puerto para el transbordo de mercancías en la desembocadura del Elba, al lado de Cuxhaven, en lo que hoy son los balnearios de Duhnen, Sahlburg y la isla de Neuwerk.

Quienes conocen esta zona de la costa nórdica alemana, la llaman el "último paraíso" del mar del Norte. Cada año, desde todas las regiones de Alemania, vienen aquí, a pasar sus vacaciones de verano, alrededor de 200.000 personas, tostándose en las arenas de Sahlburg, Dösse, Duhnen, y haciendo excursiones a pie o en los

carros típicos tirados por caballos, hasta la isla de Neuwerk, en las horas de marea baja. Y algo más allá de Neuwerk está la isla de Scharhörn, la "isla del canto de los pájaros", puesta bajo la protección del Estado, por ser zona en la que viven todavía especies raras de gaviotas y pájaros del mar del Norte ya casi desaparecidos.

UN PROYECTO PARA EL QUE NO HAY DINERO

Todo esto, toda esta belleza, quizá dentro de algunos años habrá desaparecido. Habrá desaparecido siem-

pre que el proyecto que el Senado de la ciudad de Hamburgo tiene en el cajón llegue a ponerse en práctica: crear el puerto industrial Neuwerk-Scharhörn.

La idea nació en 1961; la intención era crear un gran puerto de transbordo de mercancías en la desembocadura del Elba, a 100 kilómetros del puerto de Hamburgo, al que los buques de gran tonelaje y calado —el Elba tiene sólo 13,5 metros de profundidad— no pueden llegar. Mas un puerto de carga y descarga solamente carecería de fuerza económica propia, y en 1965 se organizó una Comisión encargada de promocionar el proyecto, estimulando la creación de plantas industriales en el

futuro nuevo puerto. Pero en 1970 el periódico oficial de la ciudad de Hamburgo, el "Hamburg Kurier", bajo el título "No es una fantasía", publicó un interesante informe acompañado de dibujos que mostraban un puerto marítimo de 60 kilómetros cuadrados con un espacio destinado a plantas industriales que llegaban hasta cerca de las playas de Sahlburg. El complejo se veía unido a tierra firme por un dique de 17 kilómetros de largo y provisto de autopistas y líneas férreas. La primera fase de construcción se calculaba que costaría alrededor de unos 600 millones de marcos, pero la fecha del comienzo de las obras quedaba muy poco precisa... "quizá dentro de diez o quince años", decía el artículo.

Y esto no por consideraciones o miramientos frente a la tempestad de protestas levantada (300.000 firmas fueron recogidas y enviadas al Senado de la ciudad de Hamburgo) por la industria hotelera y turística asentada en la zona costera de Cuxhaven y que ve en la realización del proyecto su ruina, sino sencillamente porque hasta ahora faltan los medios económicos, falta el interés de la industria por establecerse en el futuro puerto. Y si la industria no coopera, ¿de dónde diablos sacar el dinero? Además, hay otro importante escollo: la proximidad del puerto alemán de Wilhelmshaven y la del puerto holandés de Rotterdam, ambos con profundidad suficiente para permitir la entrada de buques de hasta 500.000 toneladas, y reuniendo extraordinarias condiciones para convertirse en centros europeos de primera categoría para el transbordo de mercancías, sobre todo petróleo y minerales. ■ MANUEL NOALES.



La isla de Neuwerk, en la desembocadura del Elba, habitada por 20 familias, una vieja torre que servía de vigía a los piratas y un cementerio de los "namenlosen Seeleute" (marinos sin nombre), fallecidos en alta mar y empujados por las olas hasta la isla.

BARCELONA

BUQUES ITALIANOS PARALIZADOS EN EL PUERTO

BARCELONA, 25.—Tres buques de bandera italiana se encuentran detenidos en el puerto de Barcelona, en espera de autorización para abandonar los muelles. Los barcos, "Filomena Lembo", "Staffetta Tirrenica" y "Esso Brega", han efectuado todas sus operaciones de carga y descarga y están en disposición de partir, según comunicaron sus capitanes al cónsul general de Italia en Barcelona.

De esta manera quedan desmentidos los rumores sobre posibles "boicots" de los obreros portuarios barceloneses hacia los navios italianos o con destino a puertos italianos. El "Filomena Lembo" y el "Staffetta Tirrenica" descargaron mercancías generales y cargaron otras del mismo tipo, mientras que el metanero "Esso Brega", que transportaba gas licuado, realizó sus operaciones con toda normalidad. Los dos primeros buques se hallan adosados al muelle de Poniente, mientras que el tercero entró en el puerto de Barcelona ayer por la mañana.

Puestos al habla con el capitán del puerto, señor Lladó, ha indicado que los navios no han sido autorizados a partir por "trámites burocráticos", mientras que en la Subsecretaría de la Marina Mercante del Ministerio de Comercio se indicó desconocer el problema existente en el puerto de Barcelona.

Ayer únicamente partió del puerto de Barcelona el buque "Canguro", que cubre la ruta de Génova, transportando pasajeros.

SUBASTA PARA EXTRACCION DE UN MERCANTE GRIEGO

BARCELONA.—Un concurso-subasta promovido por el arsenal de Cartagena, por el tipo base de licitación de un millón ochocientas mil pesetas, ha sido convocado para la extracción del mercante griego "Popi", hundido el año pasado en aguas del puerto de Barcelona tras un voraz incendio.

Los restos del "Popi", que todavía emergen en parte sobre el agua, inutilizan actualmente unos cien metros del muelle adosado, lugar donde se produjo la tragedia.

Los restos del "Popi" serán vendidos, en caso de extracción, como chatarra.

GANDIA

DON ALBERTO JARABO, PATRON MAYOR HONORARIO DE LA COFRADIA DE PESCADORES

Por la Cofradía de Pescadores de Gandía, les fue concedido el título de Patron Mayor Honorario a los señores don Alberto Jarabo Payá, presidente del Consejo Provincial del ISM y procurador en Cortes, y a don José Reynau Bolo, pescador y vocal nacional del ISM.

En un sencillo homenaje, al que asistió el Consejo Provincial en pleno, delegado provincial del ISM, ayudante militar de Marina, delegado sindical y representaciones del puerto de Gandía, así como de la propia Cofradía de Pescadores, que organizaba el acto, les fueron otorgados los títulos concedidos a los señores Jarabo Payá y Reynau Bolo, el primero de los cuales, en nombre de ambos, agradeció con sencillas palabras el ofrecimiento que materializó el propio presidente de la Cofradía, don Pascual Palonés Juan, glosando la personalidad de los recién nombrados Patrones Mayores, y sus desvelos y trabajos en pro de los hombres de la mar y, concretamente, de la costa de Gandía.

CAMPELLO

PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER

CAMPELLO.—Sesenta y tres mujeres, madres e hijas de pescadores de esta localidad, van a participar próximamente en un Curso de Promoción Social de la Mujer, en el que reci-

VINARÓZ

LA FLOTA PESQUERA, AFECTADA POR DEFICIENCIAS PORTUARIAS

CASTELLÓN.—"Es preciso remodelar el puerto de Vinaroz, efectuar un dragado general, que hace treinta años que no se realiza, y ampliar la zona de atraque, que quedó muy reducida, por el aumento de las barcas y su condición de mixto, ya que debe albergar en sus instalaciones tanto la parte pesquera como la comercial", opina J. Bautista Castell Llopis, secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores de Vinaroz, al referirse a los problemas que en la actualidad afectan al desarrollo de este importante sector en la vida económica de la ciudad.

Dichas opiniones son ampliamente recogidas por el diario "Mediterráneo", del 4 de septiembre, y por su indudable interés e importancia las recogemos, en su mayor parte, a continuación.

UN VIEJO PROBLEMA

La flota pesquera de Vinaroz, compuesta por ochenta y dos embarcaciones, dedicadas a la pesca de arrastre, de cerco y trasmallo, medio de vida para quinientas familias vinarocenses, ha incrementado notablemente en la última década su potencia. "En diez años —afirma rotundo el secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores— ha aumentado en una cantidad total de once mil caballos de fuerza. Si se acondicionara la zona de atraque cabría el doble de las 82 embarcaciones existentes en la actualidad, pero las instalaciones, tal como están en estos

momentos, ni siquiera son suficientes para las necesidades de la actual flota. Más de la mitad de ellas no pueden atracar o esperar turno para ello, por lo cual el pescado tarda en llegar a lonja y muchas veces se pierde".

LANGUIECE LA PESCA DEL LANGOSTINO

Vinaroz, desde su posición geográfica privilegiada, debido a su proximidad con la desembocadura del Ebro, caracterizada por la abundancia de los mariscos, goza de indudable fama, principalmente por la cantidad de sus langostinos. La captura, por año, llega a alcanzar un total aproximado de 4.000

kilos, la mayoría destinados a mercados barceloneses y vendidos a precios que oscilan entre las ochocientas y las mil quinientas pesetas kilo.

Pero existe un problema: según opiniones autorizadas, la pesca del langostino va languideciendo. A este respecto, el señor Castell Llopis afirma: "Cada vez hay menos, porque no se guarda la veda. En septiembre comienzan a criarse, pero no los dejan crecer y la especie se va extinguiendo. Si se cuidara debidamente el mar, no sería necesaria la cría artificial, pero en el momento actual y tal como indican las previsiones, los laboratorios se hacen indispensables".

HAY QUE RESPETAR LAS VEDAS

Hablando siempre con respecto a este mismo problema, el secretario de la Cofradía continúa: "Además, el no guardar debidamente los caladeros hace que poco a poco se vaya perdiendo no solamente el langostino, sino también el salmonete y la pescadilla. Las vedas y la reglamentación vigente también se tienen que respetar. Ahora mismo, tienen que pescar a cincuenta metros y lo están haciendo a no más de veinte. La Administración tendría que vigilar este cumplimiento. Al igual que se supervisa en las carreteras la obediencia al Código de Circulación".

CUARENTA Y SEIS BARCOS DEDICADOS A LA PESCA DE ARRASTRE

Aproximadamente la mitad de las barcas que componen la flota pesquera de Vinaroz —exactamente 46— se dedican a la pesca de arrastre, que se ocupa de la captura de pesca variada, principalmente salmonete, pescadilla, pulpo, langostino, etcétera. Con una tripulación compuesta por una cantidad que oscila entre cuatro y siete hombres, la pesca de arrastre consume once horas diarias en la mar —de seis de la mañana a cinco de la tarde—, de lunes a viernes.

En la pesca de cerco o mamparra, destinada a la captura de la sardina y el boquerón, intervienen veintitrés barcas, algunas de ellas dedicadas al arrastre de octubre a abril, y a esta modalidad, de mayo a septiembre.

Completando la flota, Vinaroz posee de ocho a diez barquitas pequeñas, que se ocupan del trasmallo.

Ahora el desarrollo de la flota pesquera —dice, para terminar, el señor Castell Llopis, que desde hace once años ocupa la Secretaría de la Cofradía de Vinaroz— depende de varios factores, que, de la manera más urgente posible, más que nada los referentes a la reforma del puerto y al cumplimiento de las vedas, se deben solucionar".

birán enseñanzas de dietética y primeros auxilios de Medicina.

El citado curso, que comenzará el próximo día 20 de octubre, se encuadra en el plan de acción social previsto por el Instituto Social de la Marina, a través de su Delegación Provincial de Alicante.

En la presentación del curso y por parte de los directores del mismo, se les puso de manifiesto a las alumnas el interés que el ISM ha puesto en el mismo para conseguir una verdadera promoción de las hijas y de las mujeres de los trabajadores de la mar, animándolas a que su buen aprovechamiento sirviese de ejemplo para otros cursos que posteriormente podrían organizarse.

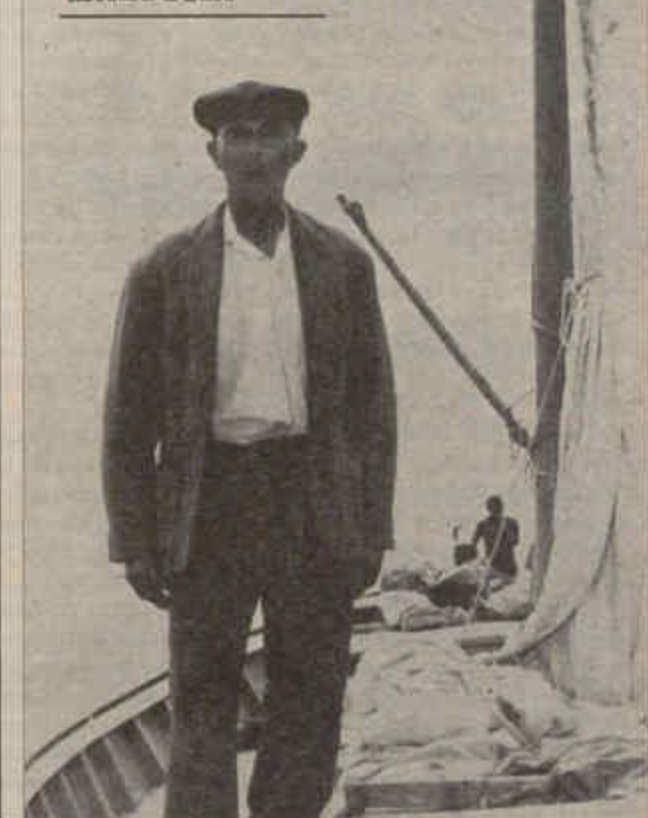
CARTAGENA

IMPIDEN LA SALIDA DE UN BARCO ITALIANO

CARTAGENA (Murcia), 27.—Desde ayer tarde se encuentra en la dársena de Escombreras el buque-tanque italiano "Luigi Galvani", que debería haber zarpado tras descargar 3.050 toneladas de amoníaco que traía procedente de Augusta.

Como medida de solidaridad con las posturas adoptadas en otros puertos españoles contra buques de nacionalidad italiana, los prácticos se negaron a darle la salida, en represalia por la postura adoptada en Italia con los buques españoles.

MARBELLA



MEDALLA DE ORO DEL TRABAJO A UN PESCADOR OCTOGENARIO

MARBELLA (Málaga).—Entre las condecoraciones otorgadas por S. E. el Jefe del Estado para celebrar la conmemoración del 18 de julio, figura la medalla de

oro al Mérito en el Trabajo, concedida al pescador de esta don Gabriel Lima Haro.

Don Gabriel Lima Haro nació en Marbella (Málaga) el día 4 de

noviembre de 1898, hijo de familia pescadora.

A los once años fue enrolado como marmitón en la motovelera "Angelita" de esta base,

dedicada a la navegación de cabotaje por todos los puertos del Mediterráneo y del litoral Sur-atlántico.

(Pasa a la pág. siguiente)

MEDALLA DE ORO A UN PESCADOR

(Viene de la pág. anterior)
SUS VIAJES

En uno de sus primeros viajes, arribaron a este puerto, procedentes de Huelva, para realizar un cargamento de pienso para el ganado, partiendo hacia Almería, y al llegar a la altura de Adra naufragó la embarcación a causa de haberse producido varias vías de agua en el casco, siendo remolcada por el motor-velero "El Siglo", que avistaron por aquellas cercanías, hasta Almería.

En otro viaje, partieron de este puerto hacia Alhucemas con cargamento de alpacas de paja para suministrar al ganado del Ejército, y cuando se encontraban en plena descarga, una falsa alarma de que iban a ser atacados por los moros produjo la desbandada de la tripulación, incluido su patrón, dejándole abandonado al frente de la nave. Contaba unos trece años.

Ingresó al servicio de la Armada en 1918 en el corbeta "Nautilus", pasando, posteriormente, al acorazado "Pelayo", que mandaba el almirante Cervera, participando en la campaña de Marruecos.

Licenciado en 1921, obtiene el título oficial de patrón de pesca en 1923 y, desde entonces, ha venido mandando embarcaciones de pesca hasta su jubilación. En su libreta de inscripción marítima aparecen embarcos y desembarcos sucesivos, sin desaparecer un solo día de la mar.

EN BARCOS DE VELA

Durante su vida al frente de las embarcaciones de pesca, como éstas han sido en su mayoría de propulsión a "vela", en muchas ocasiones ha sido sorprendido por fuertes temporales y, en su lucha contra los avatares de la mar, ha demostrado su destreza en el arte de gobernar una embarcación, no habiendo zozobrado nunca.

Es un hombre serio y bonachón que no fuma ni bebe y, como dato curioso, no se conoce en su expediente personal ninguna baja por enfermedad o accidente de trabajo, lo que hace que este hombre, próximo a sus ochenta años, aún se encuentre con agilidad física para continuar trabajando.

MAR DE FONDO EN ALGECIRAS

SE HABLA DE UN "TRUST" QUE ACAPARA LA COMERCIALIZACION DE LA PESCA EN LA LONJA.

CADIZ (De nuestra corresponsal).—Han tenido amplia resonancia provincial, a nivel de prensa, los problemas planteados en Algeciras en la actualidad y cara al futuro de la pesca y los que viven de ella.

Gran número de barcos, siete con base en Algeciras, otros cinco de Puerto de Santa María y hasta alguno de Cádiz, como el "Amador", han sido vendidos a armadores marroquíes. Agrava el problema el tratarse de buques modernos de menos de cinco años y tonelaje superior a las 100 toneladas de registro bruto.

Esta corresponsal tiene conocimiento de que se hallan en negociación la venta de otras ocho embarcaciones, cuatro de Algeciras y otras cuatro de Puerto de Santa María.

En la lonja pesquera hay indignación y un gran mar de fondo ante estas ventas que los armadores españoles están realizando a los marro-

quíes, ya que con ello los pescadores ven seriamente amenazado su medio de vida. La lonja de Algeciras, que ya sufrió un deterioro importante en sus ventas a raíz de los conflictos planteados por la ampliación de las 70 millas que el Gobierno de Marruecos promulgó para sus aguas jurisdiccionales, unido a las numerosas requisas de pescado y de aparejos de los barcos cuando son aprehendidos por los marroquíes—muchas veces, incluso, fuera de las 70 millas—, así como las detenciones de los tripulantes con petición de "rescate", han planteado una situación realmente crítica para este importante sector. Y ahora... la venta de los barcos a los propios marroquíes, de quienes se ha llegado a decir que algunos los compran con el importe de las multas que han pagado los propios armadores españoles.

Por ello no es extraño que estos últimos vean en estas ventas la solución de sus problemas. He hablado con algunos que así me lo han manifestado: "Es un buen negocio, los pagan bien, al contado". Y con el importe de estas ventas se ven liberados de un negocio de muy poco provecho económico en la actualidad y que, además, les proporciona disgustos y zozobra.

Sin embargo, afortunadamente, muchos otros armadores no se dan por vencidos y tienen intención de mantenerse al frente de este negocio y profesión de la pesca. Uno de ellos me ha manifestado que no comprende cómo la Administración no toma cartas en el asunto; que le parece mentira que se den facilidades

MODERNAS EMBARCACIONES SE VENDEN A MARROQUÍES (QUE PAGAN —DICEN— CON EL IMPORTE DE LAS MULTAS IMPUESTAS A LOS BUQUES ESPAÑOLES).

para estas ventas; que encuentra un contrasentido nuestra amistad incondicional con Marruecos y nuestro puerto de Algeciras a la disposición de todos los norteafricanos que trabajan en Europa, y, en cambio, nuestros pesqueros quedan a merced de la arbitrariedad de los marroquíes, que no nos tratan precisamente con la debida reciprocidad.

La lonja algecireña, que con anterioridad a todos estos conflictos recibía diariamente una media de diez embarcaciones de unas 80 toneladas, en los últimos meses recibe dos o tres embarcaciones y algunos días aún menos. De seguir así, comentan en la calle, habrá que pensar en dedicar el edificio a otros menesteres.

Hay quien dice que la actual crisis que padece la lonja de Algeciras no se debe únicamente al problema de las millas, de las aprehensiones y las multas y a la venta de barcos, sino también a un mar de fondo interno. Se habla de un "trust" integrado por varios exportadores que acaparaban la comercialización del pescado, y su consecuencia es el acusado descenso de embarcaciones llegadas a la lonja. Existen intereses particulares, egoísmos... habladurías. Parece ser que la Cofradía de Pescadores ha derogado las normas de venta existentes hasta el 21 de julio, implantando otras nuevas que se cree pueden atraer a embarcaciones de esta lonja que últimamente realizaban sus ventas en otros puertos de la provincia de Cádiz y de la cercana Huelva. ■ **CRISTINA CHILLIDA.**

REGION SUDATLANTICA

EL PLAN MARISQUERO DE LA REGION SUDATLANTICA INICIA SUS ACTIVIDADES

CADIZ (De nuestra corresponsal).—El Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica ha iniciado sus actividades al constituirse en Huelva su Comisión de Dirección.

El día 15 de septiembre, en el salón de actos de la Diputación Provincial de Huelva, se celebró solemne acto de constitución de la Comisión de Dirección del Pemares, bajo la presidencia del director general de Pesca, a quien acompañaba el gobernador civil de Huelva.

Se inició el acto con unas palabras del gobernador, don Matías Valdecantos García, quien agradeció la colaboración de cuantos habían participado en la puesta en marcha del Plan, que confiaba lograría la elevación del nivel económico y social de los mariscadores de la zona, y ofreciendo su total colaboración para el éxito de la empresa.

Seguidamente hizo uso de la palabra el gerente del Plan, don José Martínez Romero, para exponer, en forma esquemática, cuál es la función del Plan, producción marisquera y piscícola y la capacitación profesional de mariscadores y cultivadores como medio para lograr una explotación racional de bancos naturales y la obtención de ingresos económicos suficientes para vivir con el decoro que su calidad humana exige.

Cerró el acto el director general de Pesca Marítima, don Jaime de Manuel y Piniés, que ostenta la presidencia de la Comisión de Dirección del Pemares, quien puso mucho énfasis en señalar que el Plan tiene como uno de sus principales cometidos en de la dignificación del mariscador, tanto moral como profesional y económica.

Posteriormente se reunió, en la sala de juntas de la Delegación Provincial de Sindicatos, en sesión normal de trabajo, la Comisión de Dirección del Plan. El presidente, señor De Manuel y Piniés, se dirigió a los reunidos haciendo ver que la Comisión es un órgano colegiado en el que todos y cada uno de sus componentes deben colaborar y responsabilizarse con su tarea. Aludió a la importancia del Decreto del Pemares, habida cuenta de que por una explotación no racional y exhaustiva de los bancos naturales, la riqueza marisquera, y particularmente los moluscos, se encuentran en vías de desaparición.

Entre los acuerdos adoptados destacaron el de desarrollar una campaña de prensa para dar a conocer la existencia del Plan, a fin de que los afectados por el mismo se integren plenamente en él; contribuir a la formación profesional de los mariscadores por medio de cursillos adecuados y así hacer un inventario de nuevas posibles zonas de cultivos.

Con carácter provisional se aprobó el Reglamento de Régimen Interior del Pemares, redactado en cumplimiento de lo dispuesto en su Decreto de creación, y el presupuesto de gastos para 1975, y, asimismo, el nombramiento de subgerente del Plan para la provincia de Huelva, designándose para el mismo a don José Luis Curbelo Martel, capitán de la Marina Mercante.

Al día siguiente se celebró la primera reunión oficial de la Comisión Ejecutiva del Plan, presidida por el gerente del mismo, que estudió las acciones inmediatas a desarrollar para dar cumplimiento a los acuerdos adoptados el día anterior por la Comisión de Dirección. ■ **CRISTINA.**

EL "LEONARDO DA VINCI" SE DESVIO A TANGER

ALGECIRAS (Cádiz), 2.—En la mañana del día 2 tenía que haber entrado en el puerto algecireño el trasatlántico italiano "Leonardo da Vinci", para tomar pasaje con destino a Norteamérica, pero, a última hora de la tarde de ayer, en la oficina consignataria de este puerto se recibió orden de la central en Italia en el sentido de que el trasatlántico hiciera la operación de carga y descarga de pasaje en el puerto marroquí de Tánger.

A tal efecto, los pasajeros que aguardaban en Algeciras para embarcar fueron trasladados en transbordadores de la Compañía Transmediterránea a Tánger, donde subirían al barco. Al parecer, esta medida de la naviera italiana se debe al hecho de estar paralizado desde hace dos días en Barcelona un barco y ante el temor de que pudiese ocurrir lo mismo en Algeciras. En Algeciras no había intenciones de adoptar medidas de represalia de ningún tipo.

SEVILLA

MORTAL ACCIDENTE DE TRABAJO

Falleció en accidente de trabajo el marino mercante don Francisco Jodár Cabrera. El hecho ocurrió en Sevilla, en donde se encontraba la embarcación "Cemenmar-2", en la que trabajaba el infortunado marino.

ISLA CRISTINA

CREDITO PARA UNA PLANTA FRIGORIFICA

ISLA CRISTINA (Huelva).—A treinta millones de pesetas asciende el préstamo concedido por el Crédito Social Pesquero a la Cofradía Sindical de Pescadores de esta localidad. Permitirá la construcción de una planta frigorífica totalmente automatizada, con una capacidad, en primera fase, de 100 toneladas diarias de hielo y de 200 toneladas en la fase de pleno rendimiento, con un presupuesto total de unos cuarenta millones de pesetas.

Supondrá una importante mejora para la flota pesquera isleña, que hasta ahora se ve obligada a "hacer nieve" en otros puertos, como Cádiz, Algeciras y Ceuta, al no contar con planta frigorífica propia.

"TRABAJAMOS PARA QUE CUANDO LLEGUE LA INDE- PENDENCIA DEL SAHARA, ESPAÑA SE ENCUENTRE EN CONDICIONES PARA SEGUIR PESCANDO EN AQUELLAS AGUAS"

HUELVA, 5.—Una detenida visita a esta ciudad y a las instalaciones navales y pesqueras onubenses ha realizado el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, que llegó a Huelva acompañado del director general de Pesca, Jaime Manuel y Piniés.

Por la mañana, el almirante Amador Franco efectuó un amplio recorrido por el puerto autónomo de Huelva y la zona del polo de desarrollo industrial. Más tarde, en la Comandancia de Marina se reunió con los armadores de la capital y la provincia.

En esta reunión fueron expuestos al subsecretario diferentes problemas relacionados con la posible subida del combustible, la falta de personal cualificado, la prohibición del empleo de ácido bórico como elemento para la conservación del pescado (sin señalarse por el momento ningún otro producto que lo sustituya con garantía) y especialmente sobre las continuas capturas de barcos pesqueros españoles por guardacostas marroquíes, incluso fuera de sus aguas jurisdiccionales.

El almirante Amador Franco recorrió después la lonja pesquera y las instalaciones del muelle comercial, dependiente del puerto autónomo, deteniéndose especialmente en el cargadero de mineral.

El subsecretario de la Marina Mercante y demás autoridades se trasladaron luego a los lugares colombrinos, que recorrieron detenidamente.

Por último, en un hotel de La Rábida, el subsecretario de la Marina Mercante impuso la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco al presidente de la Federación Española de Armadores de Buques de Arrastre, Domingo Rodríguez Moreno.

Tras almorzar con las autoridades provinciales y locales, el señor Amador Franco y el director general de Pesca emprendieron por la tarde viaje de regreso a Madrid.

DECLARACIONES DEL SUBSECRETARIO

"Estamos trabajando para que cuando llegue la independencia del Sahara se encuentre España en las mejores condiciones posibles para seguir pescando en aquellas aguas", ha manifestado el subsecretario de la Marina Mercante al diario "Odiel", de Huelva, con motivo de su reciente visita a esta ciudad.

Refiriéndose a los actuales problemas que inciden en el sector de la pesca, el almirante Amador Franco manifiesta: "Quizá el problema más acuciante sea el de conseguir que no aumente el valor del combustible para la flota pesquera".

Preguntado sobre el futuro Plan Marisquero, el subsecretario de la Marina Mercante ha dicho que el mismo figura entre los objetivos prioritarios y que la Comisión de Dirección empezará a actuar seguidamente.

Por último, en cuanto a la Ordenanza Laboral, el almirante dice a "Odiel": "Indudablemente ha creado unos problemas que resultan difíciles de abordar en esos momentos en que los costes de la industria pesquera se han elevado considerablemente. Pero lo que, por esta causa, consideran perjudicial los armadores, ha resultado lógicamente un claro avance social para los marineros".

MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

UN AVANCE EN LA REGULACION DE LAS VACACIONES

Se ha procedido, en la revisión y actualización de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, a la acomodación del texto de algunos de sus artículos a los Convenios de la OIT, ratificados por España, referidos al documento de identidad de la gente del mar, que se recoge en el artículo 36 de la Ordenanza, y al artículo 91, relativo a la extinción del contrato de enrolamiento o embarco, a los que se les da nueva redacción, regulando y acomodando su texto a dichos Convenios.

Pero lo que consideramos fundamental de la reforma de la Ordenanza es lo relativo a dos cuestiones importantísimas.

La primera de ellas es la relativa a los días de descanso, perfeccionándose el sistema de la acumulación de domingos y festivos al período reglamentario de vacaciones, que se regula en los artículos 145 y 154 de la Ordenanza. En el primero de estos artículos: "Acumulación de los días no descansados", se mantiene y perfecciona. La relativa a la opción que los marinos tienen de renunciar a la compensación en metálico de la mitad de los días trabajados y no descansados y acumularlos a su período de vacaciones, con iguales derechos en cuanto a la percepción económica, con lo cual se perfecciona el sistema y se da una mayor facilidad para que los marinos puedan efectuar esta acumulación y disfruten de un período de vacaciones superior al que disfrutaban en la actualidad.

El artículo 154 se modifica estableciéndose un sistema para llevar a cabo la acumulación de los domingos y festivos no disfrutados a las vacaciones, aumentándose a las mismas un día completo por cada domingo o festivo no descansado ni compensado con los mismos derechos económicos, percibiendo la totalidad de los ingresos fijos que percibe embarcado, con la única excepción del importe de las horas extraordinarias, o sea, igual retribución que en el período

de los treinta días de las vacaciones reglamentarias.

Dispone este artículo el trámite a seguir para llevar a cabo esta acumulación: notificación del tripulante a la empresa, por escrito, que desea efectuarla en el plazo de treinta días, a su regreso de vacaciones, con acuse de recibo por el capitán del buque, debiendo el interesado consignar si la acumulación para las próximas vacaciones consistirá en la totalidad de los domingos y festivos del año siguiente o la mitad de dichos días.

Con este sistema se da un paso importante, pero que no consideramos definitivo, para acomodar el período de vacaciones a la realidad de la situación y de las circunstancias que concurren en la actividad laboral del marino. Con ello se permite obtener un número de días que puede llegar a noventa, si se opta por la acumulación de la totalidad de los domingos y festivos, incluidos los treinta días reglamentarios, o a sesenta, si la opción es por la mitad de estos días, percibiendo el total de sus ingresos normales por día de trabajo.

Lo conseguido sólo se constituye una meta en el camino emprendido por el Sindicato Nacional de la Marina Mercante y por el presidente de su Unión de Trabajadores y Técnicos, don Antonio Maqueda Noé, para llegar a obtener el número de días de descanso anual que entendemos corresponde en justicia a los marinos, dada la circunstancia en

que su trabajo se presta y que no puede ser inferior a ciento veinte días anuales, distribuidos en dos períodos de dos meses por cinco de prestación de servicios enrolado.

Evidentemente, no en todos los tráficos será posible obtener este período de vacaciones, pues necesariamente habrá de acomodarse a las circunstancias en que se producen las navegaciones.

Pero el paso es importante, y con ello entendemos que se constituye una plataforma válida para, cuando las posibilidades económicas del país lo permitan, llegar a alcanzar la meta prevista, una vez atenuadas o desaparecidas las limitaciones que económicamente condicionan este problema de las vacaciones, ya que el aumento de días significa un incremento en los costos e impide, dentro de la limitación económica de las disposiciones que regulan esta materia, llegar a una meta superior.

Se revisa todo lo relativo al régimen económico, incrementándose las indemnizaciones por trabajos sucios, que se cifra en 12 pesetas diarias para el personal de maestranza y subalternos que efectúan trabajos de este tipo.

En cuanto al salario base, su cuantía ha sido aumentada en el 21 por 100, dentro de la limitación de las disposiciones dictadas por el Gobierno, impuesta por la situación económica del país.

El mismo porcentaje, aplicado sobre el promedio del plus de navegación, ha sido acumulado al salario base.

Igualmente se ha incrementado, en el mismo porcentaje, las gratificaciones de mando y jefatura, las dietas, tanto en territorio nacional como en el extranjero, y el baremo correspondiente a las horas extraordinarias, que ha experimentado los incrementos proporcionales a los aumentos sufridos por el salario base. Por último, señalaremos que se han modificado los artículos que tratan de las faltas graves o muy graves. ■

VICENTE JIMENEZ F. NESPRAL

En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la Orden ministerial de Trabajo por la que se modifica la Ordenanza de la Marina Mercante.

CANARIAS CADA VEZ HAY MENOS PESCADORES

LAS PALMAS, 8.—El nivel de ocupación de la pesca en Canarias mantiene un índice regresivo, según un reportaje que publica "La Provincia". En los últimos años, el sector ha alcanzado cifras regresivas, periódicamente se acentúa la falta de atractivos para los hombres de la mar.

La regresión se extiende también al personal de las industrias auxiliares, hasta el extremo de que es difícil la contratación del personal necesario, atraído por otros sectores profesionales mejor remunerados. Los últimos datos estadísticos señalan que son 4.605 las personas que trabajan en el mar, pero sólo son 2.215 realmente las que hacen las faenas en tierra y en industrias.

TENERIFE: POSIBLE BASE DE FLOTAS ATUNERAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Según informa el periódico local "El Día", es posible que, en el primer trimestre de 1976, una gran parte de las flotas atuneras coreana, china y japonesa que operan en aguas del Atlántico utilicen como base el puerto de Tenerife.

SOCIEDAD PESQUERA HISPANO-SOVIETICA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Una nueva sociedad hispano-soviética, con bases en Las Palmas, acaba de iniciar sus actividades en esta isla. Se trata de la empresa PESCONSA (Pesqueros Españoles-Soviéticos Conjuntos, S. A.), cuya firma de constitución tuvo efecto en la reciente celebración de la Feria de Leningrado, actuando en representación de España el director general de Sovhispan, Antonio Escalada Ruiz-Falcó. Sus oficinas estarán en Madrid, y la base de operaciones, en el puerto de Las Palmas.

En esta nueva sociedad, Sovhispan tiene un 30 por 100, otro porcentaje igual es del Ministerio de Pesquerías soviético, otro 30 por 100 es de los accionistas españoles y el resto de la empresa CIESA, del grupo Barreiros.

En cuanto a los beneficios que España obtendrá a nivel técnico con respecto a la URSS, figura un mayor conocimiento técnico pesquero en materia de congelación e investigaciones oceanográficas. Por otra parte, la flota pesquera soviética cuenta con una gran infraestructura, como son los suministros de petróleo en alta mar, de víveres, etcétera, de los cuales se puede aprovechar la flota española.

ORDEN DEL MINISTERIO DE TRABAJO DE 30 DE SEPTIEMBRE DE 1975, POR

El "Boletín Oficial del Estado" del 6 de octubre último publica la Orden Ministerial de Trabajo de 30 de septiembre de 1975, por la que se modifica la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante. El texto íntegro de dicha disposición dice así:

Vista la propuesta de modificación de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante aprobada por Orden de 20 de mayo de 1969, reformada en parte por las de 16 de julio de 1973 y 13 de julio de 1974, por la cual se acomoda su articulado a los Convenios de la Oficina Internacional del Trabajo ratificados por España, números 22, 91, 105 y 108, y además a instancia de la Organización Sindical, se revisan las retribuciones, previos los asesoramiento reglamentarios.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo, y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar, con efectos de 1 de octubre de 1975, el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo que contiene las modificaciones de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante.

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza con las modificaciones que se aprueban por la presente Orden.

3.º Disponer la publicación en el "Boletín Oficial del Estado" de esta Orden y de las modificaciones que por ella se aprueban.

MODIFICACION DE LA ORDENANZA DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE, APROBADA POR ORDEN DE 20 DE MAYO DE 1969

Primero.—El artículo 36 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 36. *Libreta de Inscripción Marítima*.—La Libreta de Inscripción Marítima deberá estar en todo momento en poder de su titular. Todo tripulante, para ser enrolado o desenrolado, hará entrega de la Libreta de Inscripción Marítima al que ejerza el mando del buque, el cual efectuará en ella la anotación correspondiente, y una vez practicadas en la misma las pertinentes anotaciones por la Autoridad de Marina del puerto o del Consulado, le será devuelta al interesado. Así-

mismo éste se la facilitará al que ejerza el mando del buque para llevar a cabo cualesquiera otras anotaciones que reglamentariamente deban figurar en dicho documento.

En caso de que el tripulante abandone el buque, el Capitán, Piloto o Patrón con mando de buque entregará los devengos y efectos personales si los hubiere a la Autoridad de Marina o al Consulado español del primer puerto nacional o extranjero, respectivamente, al que arribe el buque, cuya oficina los remitirá al de embarque del tripulante, siendo de cuenta de éste los gastos originados por el envío.

En la citada libreta no podrá figurar ninguna nota relativa a la apreciación de la calidad del trabajo del marino ni indicación de su salario."

Segundo.—El artículo 91, apartado 1, queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 91. *Por voluntad del tripulante*.

1. Causas.—El personal de la Marina Mercante, cualquiera que sea su condición por razón de su permanencia al servicio de la empresa, podrá dar por terminado su contrato de enrolamiento o embarco sin otra obligación por su parte que la de comunicar por escrito al Capitán, con quince días de antelación como mínimo, si es titulado, u ocho si no lo es, su decisión.

Esta comunicación escrita la presentará por duplicado, uno de cuyos ejemplares será devuelto al interesado después de consignar la diligencia de acuse de recibo. Dicho preaviso podrá efectuarse durante la navegación o en puerto.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el tripulante, cuando desee terminar su contrato de enrolamiento en puerto extranjero, habrá de aportar prueba escrita de la autoridad correspondiente autorizando su entrada en el país, en el caso de que su legislación haga responsable al Armador o Capitán del desembarque de su tripulante, incluso después de haber dejado de formar parte de la dotación del buque por terminación del contrato."

Tercero.—El artículo 97, apartado 4, queda redactado en los siguientes términos:

"4. Voluntad del trabajador.—Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su clase, por razón de su permanencia al servicio de la empresa, den por extinguida su relación laboral por ser objeto de malos tratos de palabra u obra o falta grave de consideración por parte del naviero o armador o sus representantes a bordo u otra causa que revele una situación depresiva o vejatoria para la dignidad o el honor profesional del trabajador, el magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en el mismo concurren, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponda para el caso de despido injusto."

Cuarto.—El artículo 133, apartado 1, queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 133. *Ropa de trabajo*.

1. Trabajos sucios.—El personal de Maestranza y Subalterno de cubierta y máquinas percibirá una indemnización de doce pesetas diarias para compensar los gastos de ropa y calzado que por aquél se emplea en trabajos considerados como sucios y que habitualmente realice en el departamento de máquinas o dentro de las calderas, tanques, sentinas, "carteras" y movimiento de carbones por carboneras, cubiertas o sollados, así como limpieza y barrido de bodegas cuando se trate de materiales sucios.

Dicha indemnización se devengará durante todos los días en que se encuentre embarcado, aun cuando en la totalidad de los mismos no se realicen trabajos de los que se enuncian en el párrafo anterior."

Quinto.—El artículo 145 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 145. *Acumulación de días no descansados*.—No obstante lo dispuesto en el último apartado del artículo anterior, los interesados podrán optar por la renuncia a la compensación en metálico de la mitad de los días festivos no descansados y su acumulación para cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto por reparación u otras causas. De producirse dicha acumulación, cada día no compensado en metálico otorgará el derecho a disfrutar un día de descanso con Plus de navegación."

También podrán optar por la acumulación de la mitad o totalidad de dichos días al período de vacaciones, con iguales derechos y en la forma dispuesta en el apartado b) del capítulo XV de esta Ordenanza.

No procederá la acumulación, en las condiciones anteriormente citadas, en aquellos casos

excepcionales que pudiesen ocasionar grave perjuicio no dimanante de escasez de plantilla."

Sexto.—El artículo 154 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 154. *Acumulación de domingos y festivos*.—En la acumulación de los domingos y días festivos para su disfrute en vacaciones, se aumentarán éstas con un día completo por cada fiesta no descansada ni compensada. Por cada día acumulado tendrá el tripulante los mismos derechos que los consignados en el artículo 159.

Al término del disfrute de sus vacaciones y dentro de los treinta días siguientes, el tripulante tendrá que manifestar por escrito duplicado, uno de cuyos ejemplares le será devuelto después de consignar la diligencia de acuse de recibo, al Capitán del buque, o quien haga sus veces si está embarcado, o a su jefe inmediato si se haya en tierra, si desea acumular a las próximas la mitad o la totalidad de los domingos y festivos correspondientes al año siguiente. La falta de dicha comunicación se entenderá como renuncia al ejercicio de tal derecho y el propósito de acogerse al régimen normal de descanso por fiestas o su compensación durante el año, en la forma que establece el artículo 144."

Séptimo.—El artículo 180 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 180. *Por faltas graves*.—Por faltas graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Pérdida del importe de aumentos periódicos por razón de antigüedad.

Inhabilitación por un período no superior a cinco años para ascenso de categoría.

Prohibición temporal o definitiva para solicitar permuta o cambio de destino.

Pérdida de haber hasta la séptima parte de la retribución de un mes."

Octavo.—El artículo 181 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 181. *Por faltas muy graves*. Las sanciones correspondientes a las faltas muy graves son:

Suspensión de empleo y sueldo de tres a seis meses.

Postergación perpetua para el ascenso de categoría.

Rebaja de categoría.

Despido."

Noveno.—Los anexos números 1, 3, 5 y 6 quedan redactados en los siguientes términos:

ANEXO NUMERO 1 Tabla de salario base

Grupo y categoría	Salario base		
	Mensual	Diario	
I. Oficiales			
Primera categoría	21.759	725,30	Capitán con mando para el que se exige título.
Segunda categoría	20.494	683,13	Jefe de Máquinas para el que se exige título de Maquinista naval Jefe.
Tercera categoría	18.170	605,66	Piloto con mando.
Cuarta categoría	16.659	555,30	Primeros Oficiales.
Quinta categoría	14.095	469,83	Segundos Oficiales.
Sexta categoría	12.592	419,73	Terceros Oficiales.
Séptima categoría	12.178	405,93	Cuartos Oficiales.
II. Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera			
Primera categoría	11.665	388,83	Patrón Mayor de Cabotaje, Mecánico naval Mayor, Electricista naval Mayor.
Segunda categoría	11.291	376,36	Patrón de Cabotaje, Mecánico naval de primera clase, Electricista naval de primera clase.
Tercera categoría	10.921	364,03	Mecánico naval de segunda clase, Electricista naval de segunda clase.
III. Maestranza			
Primera categoría	10.698	356,60	Contramaestre primero, Contramaestre de Máquinas o Calderero, Bombero de buque-tanque, Mayor-domo, Jefe de Cocina, Contramaestre Electricista.
Segunda categoría	10.435	347,83	Contramaestre segundo, Cocinero primero, Músico, Encargado de Información, Intérprete.
Tercera categoría	10.172	339,06	Contramaestre tercero, Carpintero de Cubierta, Pañolero de Cubierta, Pañolero de Máquinas, Carpintero de cámara, Cocinero segundo, Repostero, Despensero o Gambucero primero, Panadero primero, Carnicero, Ropero o Lencero.
IV. Subalternos			
Primera categoría	10.118	337,26	Mecamar.
Segunda categoría	9.718	323,93	Marinero buceador, Electricista, Engrasador, Cabo de agua, Fontanero o Plomero, Ayudante de Bombero de buque-tanque, Encargado de cámara, Encargado de bar, Cocinero tercero, Despensero segundo, Pañolero segundo, Impresor.
Tercera categoría	9.551	318,36	Marinero con certificado de competencia o preferente, Fogonero, Encargado de oficio, Encargado de cantina, Encargado de equipaje, Encargado de lavandería, Oficio auxiliar, Camarero de primera.
Cuarta categoría	9.373	312,43	Marinero simple, Carpintero ayudante, Palero o Limpiador, Ayudante Repostero, Ayudante Panadero, Ayudante Carnicero, Ayudante Despensero, Camarero de segunda, Ayudante Camarero, Ayudante de oficio, Sereno de cámara, Ayudante de ropero, Ayudante de Lavandero, Peluquero.
Quinta categoría	9.193	306,43	Mozo, Marmitón, Mozo de limpieza, Mozo sanitario.
Sexta categoría:			
Comprendidos entre dieciséis y dieciocho años de edad	5.774	192,46	Grumete, Paje.
Comprendidos entre los quince y dieciséis años de edad	3.923	130,76	Botones.
V. Inspección			
Inspectores de primera clase:			
Jefe de Inspección	28.440		
Capitán Inspector	26.821		
Maquinista Inspector	25.537		
Inspector Jefe de Personal A	26.821		
Inspector Jefe de Personal B	25.537		
Inspector Jefe de Personal C	23.313		
Inspector Jefe de Personal D	22.812		
Radiotelegrafista Inspector, Sobrecargo, Inspector y Médico Inspector	22.812		
Inspector Especial A	25.122		
Inspector Especial B	23.926		
Inspector Especial C	21.606		
Inspector Especial D	20.022		
Inspectores de segunda clase:			
Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera	17.070		

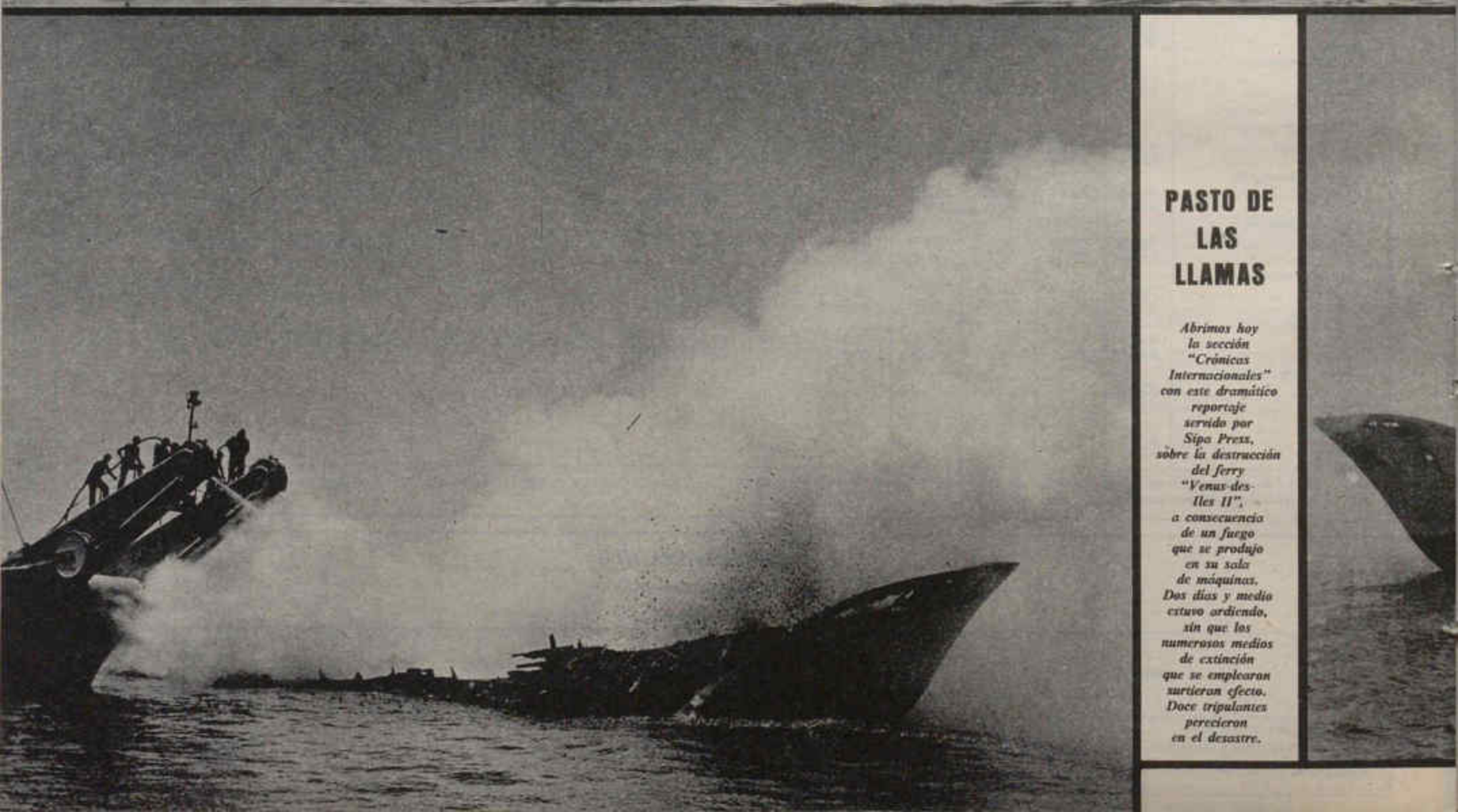
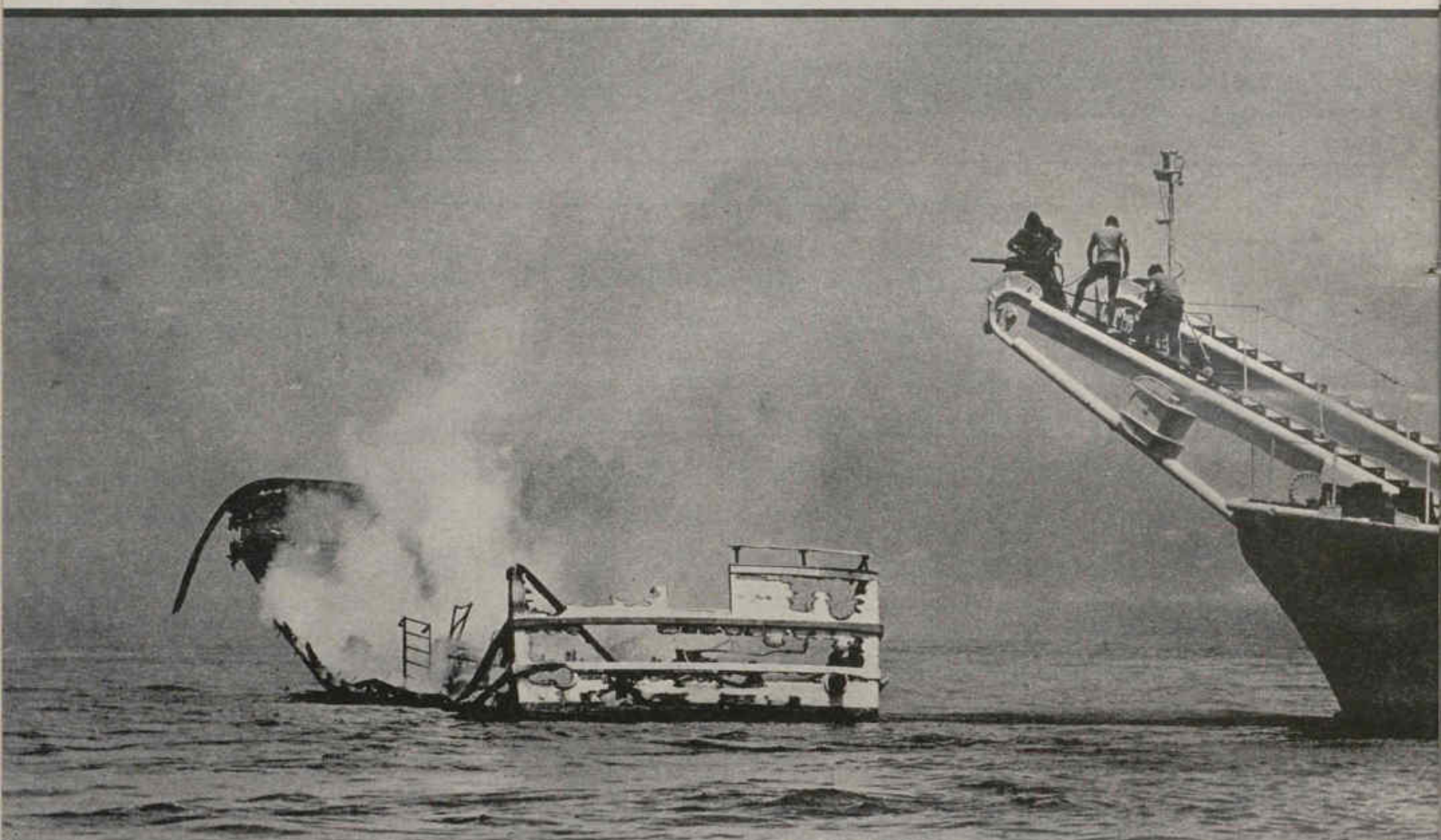
LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

ANEXO NUMERO 3 Gratificaciones	TRB	Buques de pasaje — Pesetas mensuales	Buques carga — Pesetas mensuales
Las gratificaciones de Mando y Jefatura deberán ser las que se contienen en el cuadro que figura a la derecha.	Hasta 300 toneladas	5.278	4.646
En relación con las gratificaciones de Mando y Jefatura, el Oficial Maquinista o Mecánico naval, Jefe del Departamento de Máquinas, percibirá una gratificación mensual equivalente al 80 por 100 de lo establecido para los Capitanes, Pilotos o Patrones de Cabotaje con mando de buque.	De 301 a 900	6.758	5.491
Las gratificaciones de alumnos se fijan en 3.428 pesetas mensuales, más Plus de navegación por participación en el sobordo.	De 901 a 3.000	7.921	7.392
	De 3.001 a 6.000	9.188	7.921
	De 6.001 a 10.000	10.350	8.553
	De 10.001 a 20.000	11.616	9.820
	De 20.001 a 50.000	12.780	10.983
	De 50.001 en adelante	14.046	12.250

ANEXO NUMERO 5 Horas extraordinarias, según número de trienios, en pesetas por hora																
I. Oficiales	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Primera categoría:																
Laborables	174,73	183,78	192,91	197,67	211,19	220,34	229,48	238,63	247,77	256,92	266,05	275,20	284,33	293,48	302,61	311,77
Festivos	195,58	205,82	216,05	226,31	236,54	246,78	257,03	267,27	277,50	287,77	298,00	308,24	318,47	328,70	338,96	349,20
Segunda categoría:																
Laborables	165,10	173,64	182,21	190,76	199,34	207,92	216,48	225,44	233,62	242,19	250,76	259,33	267,91	275,90	285,04	293,61
Festivos	184,89	194,47	204,05	213,65	223,23	232,83	242,40	252,00	261,57	271,17	280,75	290,92	299,92	309,51	319,10	328,70
Tercera categoría:																
Laborables	148,66	156,32	164,00	171,63	179,30	186,96	194,60	202,27	211,29	217,58	225,24	232,88	240,55	248,21	255,86	263,52
Festivos	166,10	175,10	183,47	191,84	200,23	208,60	217,00	225,38	233,75	242,13	250,51	258,90	267,30	275,66	283,85	292,23
Cuarta categoría:																
Laborables	138,03	144,90	151,79	158,68	165,58	172,44	179,31	186,23	193,13	200,02	206,89	213,78	220,68	227,55	234,48	241,34
Festivos	154,60	162,32	170,04	177,64	185,50	193,22	201,00	208,69	216,44	224,16	231,90	239,63	247,36	255,08	262,82	270,58
Quinta categoría:																
Laborables	119,82	125,38	131,13	136,87	142,62	148,37	154,13	159,87	165,62	171,37	177,12	182,86	188,62	194,37	200,12	205,85
Festivos	133,99	140,42	146,85	153,31	159,70	166,17	172,60	179,03	185,49	191,92	198,34	204,77	211,20	217,67	224,09	230,52
Sexta categoría:																
Laborables	105,68	110,54	115,41	120,27	125,14	130,02	134,88	139,75	144,60	149,46	154,34	159,20	164,07	168,93	173,80	178,68
Festivos	118,38	123,80	129,66	134,67	140,11	145,54	150,98	156,41	161,85	167,30	172,73	178,17	183,58	189,02	194,45	199,90
Séptima categoría:																
Laborables	101,43	106,01	110,57	115,15	119,91	124,32	128,88	133,46	138,05	142,63	147,20	151,77	156,37	160,94	165,52	170,09
Festivos	113,60	118,75	123,89	129,02	134,18	139,31	144,45	149,60	154,74	159,89	165,02	170,17	175,32	180,46	185,60	190,74
II. Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera																
Primera categoría:																
Laborables	97,09	101,32	105,52	109,72	113,93	118,13	122,35	126,51	130,75	134,97	139,17	143,39	147,59	151,79	156,02	160,43
Festivos	108,75	113,44	118,13	122,82	127,54	132,24	136,92	141,61	146,30	150,99	155,69	160,40	165,09	169,78	174,47	179,17
Segunda categoría:																
Laborables	93,91	97,94	101,98	106,01	110,04	114,07	118,10	122,14	126,17	130,20	134,23	138,26	142,30	146,31	150,35	154,38
Festivos	105,15	109,68	114,20	118,72	123,24	127,75	132,27	136,79	141,22	145,85	150,35	154,18	159,40	163,93	168,45	172,90
Tercera categoría:																
Laborables	90,16	93,91	97,66	101,41	105,17	108,91	112,66	116,43	120,22	123,93	127,69	131,44	135,18	138,93	142,68	146,44
Festivos	100,97	105,17	109,37	113,55	117,76	121,94	126,16	130,35	134,55	138,75	142,93	147,15	151,33	155,54	159,72	163,92
III. Maestranza																
Primera categoría:																
Laborables	88,08	91,28	94,99	97,68	100,88	104,09	107,30	110,49	113,70	116,89	120,11	123,31	126,33	129,71	132,90	136,12
Festivos	98,65	102,24	105,82	109,42	113,00	116,57	120,16	123,74	127,34	130,92	134,49	138,08	141,66	145,26	148,84	152,45
Segunda categoría:																
Laborables	85,82	88,86	91,91	94,97	98,01	101,06	104,12	107,16	110,22	113,26	116,31	119,37	122,41	125,46	128,52	131,56
Festivos	96,11	99,54	102,97	106,39	109,83	113,26	116,70	120,12	123,56	126,99	130,42	133,85	137,29	140,71	144,15	147,58
Tercera categoría:																
Laborables	83,53	86,45	89,37	92,28	95,20	98,11	101,02	103,93	106,85	109,76	112,68	115,60	118,52	121,44	124,35	127,09
Festivos	93,54	96,80	100,08	103,37	106,65	109,78	113,20	116,48	119,77	123,04	126,33	129,58	132,88	136,16	139,44	142,73
IV. Subalternos																
Primera categoría:																
Laborables	83,05	85,89	88,91	91,57	94,39	97,28	100,08	102,94	105,78	108,60	111,46	114,29	117,12	119,97	122,81	125,64
Festivos	93,02	96,20	99,39	102,57	105,75	108,94	112,12	115,30	118,49	121,67	124,85	128,04	131,22	134,31	137,59	140,77
Segunda categoría:																
Laborables	79,58	82,23	84,87	87,52	90,17	92,83	95,48	98,13	100,78	103,42	106,07	108,72	111,37	114,03	116,68	119,22
Festivos	89,13	92,08	94,61	97,00	100,94	103,90	106,85	109,81	112,76	115,72	118,00	121,63	124,59	127,55	130,49	133,45
Tercera categoría:																
Laborables	78,12	80,68	83,24	85,79	88,35	90,90	93,45	96,01	98,56	101,12	103,67	106,22	108,79	111,34	113,89	116,08
Festivos	87,49	90,35	93,20	95,97	98,93	101,79	104,64	107,52	110,37	113,23	116,08	118,94	121,81	124,07	127,52	130,38
Cuarta categoría:																
Laborables	76,00	78,44	80,89	83,33	85,76	88,21	90,64	93,11	95,54	97,97	100,42	102,86	105,29	107,75	110,19	112,62
Festivos	85,15	87,87	90,60	93,31	96,04	98,78	101,50	104,23	106,94	109,67	112,40	115,12	117,86	120,56	123,30	126,03
Quinta categoría:																
Laborables	74,47	76,83	79,17	81,52	83,86	86,21	88,56	90,90	93,26	95,58	98,31	100,29	102,63	104,96	107,32	109,64
Festivos	83,41	86,05	88,66	91,30	93,92	96,56	99,18	101,82	104,46	107,21	109,71	112,34	114,99	117,63	120,24	122,85
Sexta categoría:																
Laborables	63,46	64,11														
Festivos	71,07	72,76														
Alumnos:																
Laborables	33,08															
Festivos	37,05															

NOTA.—Por el transporte de mercancías peligrosas, servicios del Golfo de Guinea y navegación por zonas insalubres y epidémicas, se percibirá el incremento previsto en los artículos 112, 113 y 114, respectivamente, de esta Ordenanza.

ANEXO NUMERO 6 Indemnizaciones					
Las correspondientes a dietas quedan fijadas en la cuantía siguiente:					
DIETAS	Territorio nacional — Pesetas día	En el extranjero — Pesetas día	DIETAS	Territorio nacional — Pesetas día	En el extranjero — Pesetas día
Inspectores de primera clase	1.015	2.460	Maestranza	615	1.476
Capitanes, Oficialidad e Inspectores de segunda clase	855	2.030	Subalternos	535	1.230
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera y alumnos	775	1.660			



PASTO DE LAS LLAMAS

Abrimos hoy la sección "Crónicas Internacionales" con este dramático reportaje servido por Sipa Press, sobre la destrucción del ferry "Venav-des-Iles II", a consecuencia de un fuego que se produjo en su sala de máquinas. Dos días y medio estuvo ardiendo, sin que los numerosos medios de extinción que se emplearon surtieran efecto. Doce tripulantes perecieron en el desastre.

Belgica

EL CANAL ESCALDA-RHIN, PARTE DE LA "UNION DEL SIGLO"

BRUSELAS (De nuestro corresponsal).—El 23 de septiembre será inaugurado el nuevo canal Escalda-Rhin. Bélgica, y más concretamente Amberes, serán los principales beneficiarios de esta nueva ruta marítima, pues solamente por lo que al puerto belga se refiere, se calcula un aumento de 3,4 millones de toneladas las que se moverán a partir de su inauguración.

Las obras comenzaron en el año 63 y quizá lo más importante de todo ello sea el nuevo concepto de intercomunicación que se ve surgir en las conciencias de los países del Mercado Común. Añádase que ya se está trabajando en un nuevo canal que unirá el que ahora comentamos con el Danubio y que se espera esté terminado en 1984. La "Unión del Siglo", pues así se la conoce popularmente, permitirá a los barcos de hasta 10.000 toneladas navegar desde Amberes al mar Negro, todo ello por el interior. La longitud total de la "Unión del Siglo" se calcula en unos 3.000 kilómetros. En la actualidad

• MAS DE TRES MIL KILOMETROS DE NAVEGACION INTERIOR, DESDE AMBERES AL MAR NEGRO.

trabajan para la consecución de este magnífico proyecto Rumania, Yugoslavia, Hungría, Austria y Alemania. Cuando esté finalizado, 29 países podrán utilizar las nuevas vías navegables.

Vivimos tiempos en los que las fronteras nacionales se superan en aras de un esfuerzo común y supranacional. La economía y el comercio, es decir, todos los que componen una sociedad, requieren aunar sus anhelos de conseguir un mundo más perfecto y apropiado a los tiempos actuales. Bélgica y Holanda han comenzado con el ejemplo del Escalda-Rhin. Mañana serán otros muchos los que les sigan. ■ PEÑA

MARINOS ESPAÑOLES QUE TRABAJAN BAJO PABELLON BELGA

COMO SE PUEDEN COBRAR LAS VACACIONES ANUALES, SEGUN LA NUEVA REGLAMENTACION

DEMANDA

Demanda de las vacaciones anuales:

Las vacaciones anuales del año de prestaciones en cuestión pueden ser solicitadas desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre del año siguiente. Por ejemplo: Año de prestación 1973: solicitud desde el 1 de abril de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1975. Dicha solicitud se hace de la siguiente forma:

Solicitud verbal en la oficina de enrolamiento de los marinos, Itallalei, 149, 2000 Amberes, donde con el visto bueno del capitán R. de Mulder, director de dicho departamento, se entregará una carta administrativa al interesado para que sea firmada por él y posteriormente recibirá un cheque a su nombre.

La demanda o solicitud escrita debe ser dirigida a la oficina de enrolamiento de los marinos en Itallalei, 149, donde su director hará una carta administrativa dando cuenta de la solicitud del interesado.

SOLICITUD DE PRIMA DE FIN DE AÑO

Estas pueden ser solicitadas desde el 2 de mayo hasta el 31 de diciembre del mismo año.

Ejemplo: Año prestado 1973: solicitud desde el 2 de mayo de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974; los requisitos administrativos se harán de la misma forma que la solicitud de vacaciones.

SOLICITUD DE VACACIONES SUPLEMENTARIAS

Las solicitudes de vacaciones suplementarias del año prestado pueden ser solicitadas desde el 15 de agosto hasta el 31 de diciembre del año siguiente.

Ejemplo: Año de prestaciones 1973: solicitud desde el 15 de agosto de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1975; los

requisitos administrativos, los mismos que en los casos anteriores.

EL PAGO

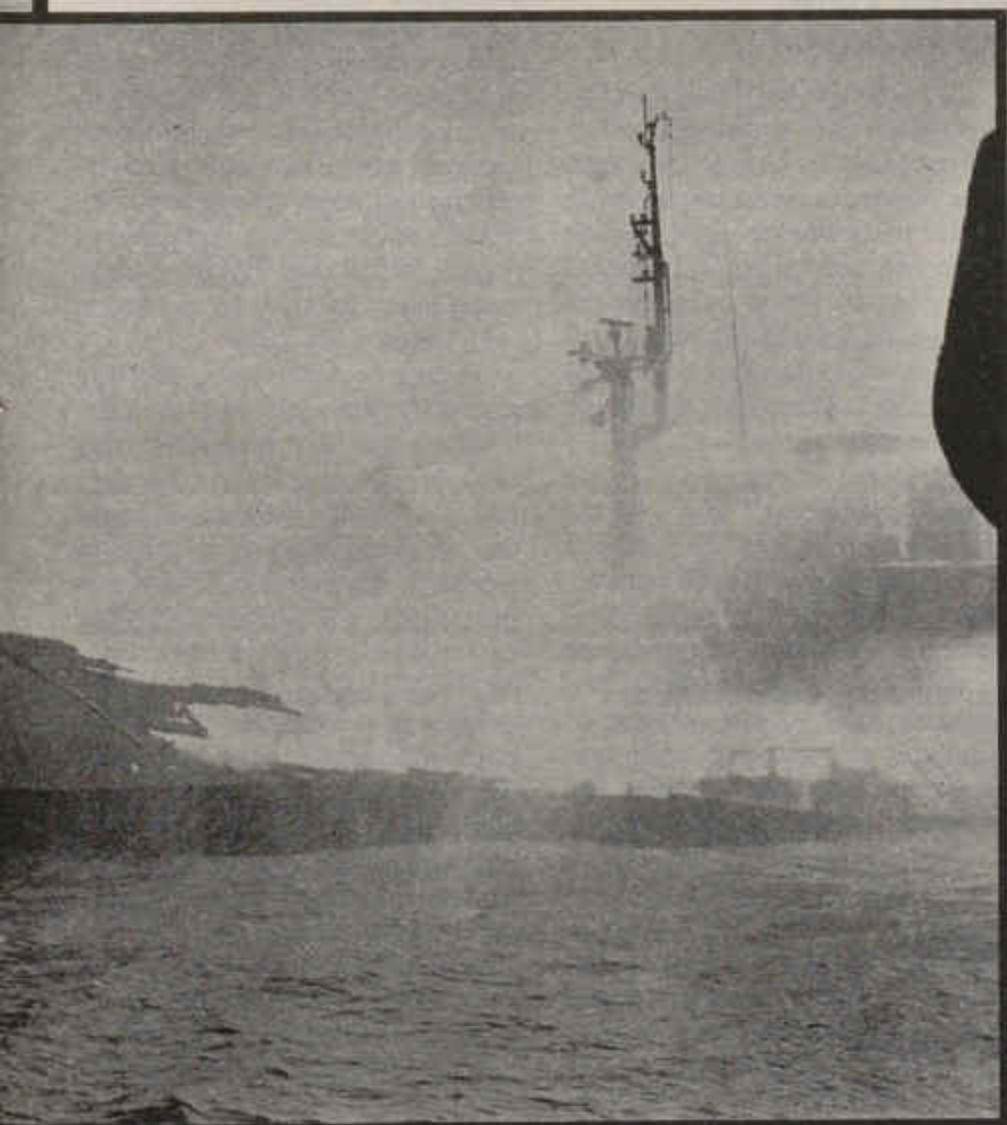
A la entrega del cheque verbal en la oficina de enrolamiento, calle Itallalei, 149, el beneficiario debe de tener en cuenta el cobrar el cheque dentro de un mes desde la entrega del mismo. Dichos cheques pueden ser cobrados de la siguiente forma: a) Pago al contado, presentándose a alguna agencia ASLK (la Administración facilitará la lista completa de dichas agencias). b) Las personas que tengan cuenta corriente en dichas agencias o cuenta postal o bancaria. Estas personas pueden cobrar el talón de la siguiente forma: Rayar sobre el cheque dos líneas paralelas transversales indicando bien claro, dentro de estas dos líneas, el número completo de su cuenta corriente. Este cheque rayado será enviado a la agencia que posee dicha cuenta corriente.

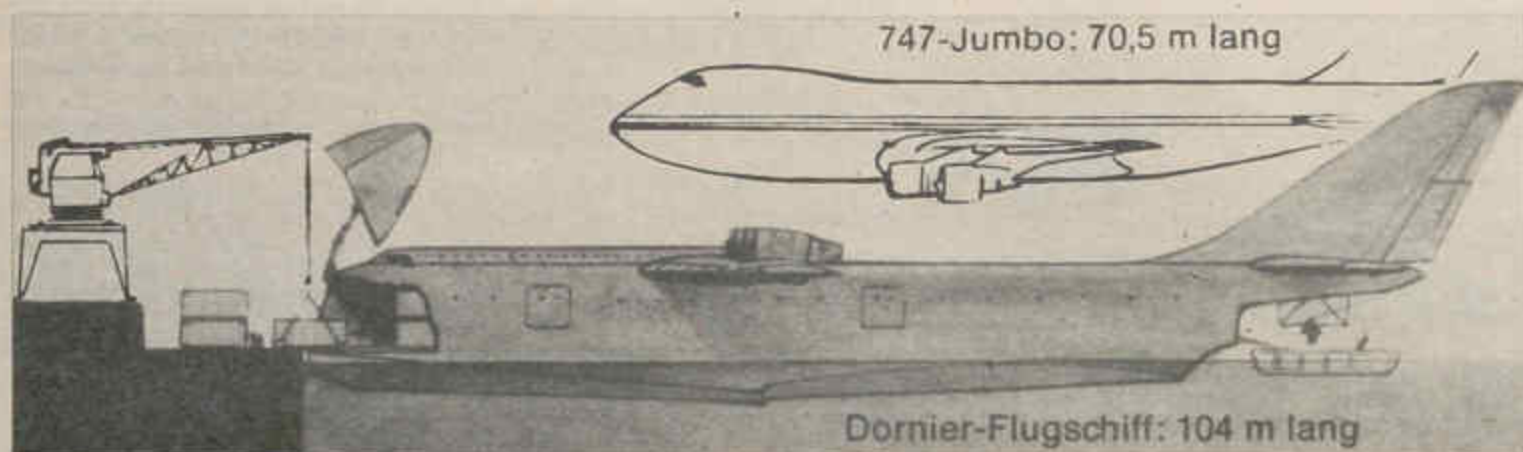
El servicio de vacaciones no hará nunca transferencias directas.

Envío de cheque ASLK a las señas situadas en Bélgica por solicitud escrita: serán enviados por correo a dichas señas y el interesado cobrará dicho cheque de la misma forma que los cheques de vacaciones anuales. Dicho talón debe ser cobrado antes que pase el mes de la fecha de entrega.

Transferencia de dinero a unas señas en el extranjero: por solicitud escrita. El beneficiario tiene que dar con claridad su nombre y apellidos y la dirección completa. Con esta información, el Servicio de Vacaciones puede mandar al interesado por intermedio de una orden de pago postal internacional.

Con relación a las fichas fiscales, todo marino las podrá solicitar a la oficina de enrolamiento en la calle Itallalei, 149, desde el primero de febrero de cada año. Estas fichas son necesarias para llenar las declaraciones de los impuestos. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.





Por el portalón elevable de proa y la escotilla de popa, los contenedores serán cargados o descargados en el "barco volador" atracado al muelle. El dibujo muestra —para poder compararse— la silueta del "barco volador" junto a la de un Jumbo-Jet "Boeing 747", de 70,5 metros de longitud, el transporte aéreo más grande que existe en la actualidad.

Alemania

PROSIGUE LA CONCENTRACION EN LA MARINA MERCANTE

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—Según informa la Asociación de Armadores Alemanes (Verband Deutscher Reeder), en 1974 ha proseguido la tendencia a la concentración de la Marina Mercante alemana. Particularmente, las grandes empresas armadoras han ampliado y consolidado con nuevas unidades sus posiciones.

En primer lugar —basándose en las cifras de tonelaje—, destacan las empresas armadoras dedicadas al transporte de crudos y en posesión de los grandes "tankers" para el petróleo.

En la actualidad, las diez casas armadoras más grandes controlan algo más del 60 por 100 del tonelaje total de buques navegando bajo bandera alemana. El grado de concentración alcanzado por la Marina civil alemana, sin embargo —dice el informe de la Asociación de Armadores Alemanes—, no sobrepasa los límites de concentración que podrían llamarse típicos desde un punto de vista internacional.

Las diez casas armadoras alemanas, el tonelaje total de cuyas flotas (en julio de 1975) sobrepasa las 200.000 toneladas, son las siguientes:

	Buques	Tonelaje
1. Hapag-Lloyd AG	62	953.324
2. Deutsche Shell Tanker GmbH	12	743.652
3. Esso Tankers-Reederei GmbH	9	609.700
4. El grupo DAL/ESSBERG	21	458.587
5. Seereederei "Friga" AG	8	424.271
6. Schulte & Bruns	29	389.750
7. UK Tankers-Reederei GmbH	4	313.362
8. DDG-Hansa	31	269.281
9. Ernst-Russ-Reederei	10	229.392
10. El grupo Hamburg-Süd	20	221.190

INQUIETUD OCCIDENTAL ANTE LA COMPETENCIA COMUNISTA

El desarrollo e impulso comercial adquirido por la Marina Mercante de los países del bloque comunista, agrupados en el Pacto del COMECON, es observado con creciente inquietud por los países occidentales.

Solamente la Unión Soviética cuenta ya con una flota comercial que, con un volumen de siete millones de toneladas total, puede considerarse la más fuerte del mundo. Y a la rusa, además, le siguen, en proceso de rápido desarrollo, las flotas mercantes de la Alemania Oriental y de Polonia.

FLETES UN 30 POR 100 MAS BAJOS

Un detallado estudio efectuado por la Asociación de Armadores Alemanes de Hamburgo sobre las actividades de la Marina Mercante de los países del COMECON ha dado el siguiente resultado: Treinta casas armadoras comunistas compiten en 23 de las 34 zonas marítimas estudiadas como concurrentes no controlados, trabajando al margen de acuerdos y regulaciones y fijando a su gusto el precio de los fletes.

En las zonas observadas se comprobó que bajo pabellón comunista numerosos mercantes de diversos países del COMECON trabajan cobrando fletes, en general, un 30 por 100 más bajos que la tarifa normal. En algunos casos excepcionales, incluso un 50 por 100 más bajos aún.

Los países del COMECON, que en la cifra global del tonelaje marítimo mundial participan con un 12 por 100, se llevan algo más del 20 por 100 del transporte total marítimo de todo el mundo.

TRANSPORTE BARATO CON EL TRANSIBERIANO

La situación se agudiza más aún dada la creciente tendencia a utilizar el ferrocarril transiberiano para el transporte de contenedores. Y es que desde cualquier puerto de Europa Occidental hasta el Lejano Oriente, utilizando el camino de hierro construido por los Zares, el transporte de contenedores y mercancías resulta más barato que haciendo uso de los transportes marítimos. La capacidad de transporte del transiberiano entre 1972 y 1974 se ha fortalecido mucho, llegando casi a cuatruplicarse, y alcanzando en la actualidad una capacidad de transporte anual de 52.000 contenedores.

Todo esto, pues, augura para el futuro una tensión competitiva aún más fuerte y dura, por lo que las asociaciones de armadores y navieros de los países de la Comunidad Europea, así como las de los Estados Unidos y Japón, están estudiando la forma de coordinar sus esfuerzos para, con la ayuda de una consecuente política comercial exterior por parte de sus Gobiernos, hacer frente a la poco tranquilizante situación actual. ■ NOALES.

VIENEN LOS "BARCOS VOLADORES"

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—La empresa alemana de construcciones aeronáuticas Claudius Dornier proyecta la construcción de un "fliegender dampfer" (vapor o barco volador), cuyo peso será de 1.000 toneladas y estará en condiciones de transportar 400 toneladas de mercancías de un continente a otro. El tonelaje este de carga útil es tres veces superior al que actualmente pueden transportar los más grandes aviones, los "Jumbo-Jet" de las líneas aéreas internacionales. Además, en el "barco volador" de Dornier se calcula que el precio del flete aéreo será una tercera parte más barato que el precio normal.

MITAD AVION, MITAD BARCO

La longitud del "barco volador", de 1.000 toneladas, es de 104 metros. La bodega de carga tiene 60 metros de largo por 10 de ancho, pudiendo albergar 50 contenedores, que podrán ser cargados, o descargados en el puerto de destino, tanto por la proa (provista de un portalón elevable) como por la popa (por medio de una escotilla normal).

"Si se desea evitar, dentro de algunos años, tener que replantear y volver a construir de nuevo todo el sistema actual de almacenaje y distribución de mercancías, así como su infraestructura, es necesario que vayamos pensando seriamente en cómo adaptar y combinar el transporte aéreo con los puertos de mar", opinan los ingenieros de la casa Dornier.

Los contenedores, llegados a los muelles de embarque en camiones o vagones, podrán pasar directamente del muelle al "barco volador", siendo luego descargados en puerto de destino para proseguir su viaje por carretera o por vía férrea. La gran ven-

taja está en la velocidad del transporte. Hoy, un barco necesita todavía unas tres semanas de viaje entre Europa y Japón. Los "barcos voladores" recorrerían este trayecto, como máximo, en dos días. Su velocidad de navegación —en el aire— es de 800 kilómetros por hora.

MAS RAPIDOS Y MAS BARATOS

En realidad, si se comparan cifras, los transportes de mercancías por vía aérea puede decirse que están todavía en pañales. Mientras que anualmente, por mar, se transportan 1,34 billones de toneladas, sin contar el petróleo, por el aire apenas si este transporte llega a la cifra de cuatro millones de toneladas. "El día que se lleguen a construir 'barcos voladores' de diez mil toneladas, muchos barcos que hoy todavía navegan serán retirados y enviados al desguace —dicen los ingenieros de Dornier—, porque los 'barcos voladores' viajarán veinte veces más rápidos y serán mucho más baratos los fletes".

Todo esto, claro está, son hoy proyectos. Para que la idea llegue a desarrollarse y prosperar hace falta lo de siempre: dinero. Los Estados Unidos parecen interesados en el proyecto de la empresa Dornier. "En el fondo, sólo se trata —dicen los americanos— de desarrollar y perfeccionar tipos de aviones ya existentes, adaptándolos a la navegación y el transporte marítimo". Mas todo esto, hoy por hoy, en verdad suena a algo muy fantástico... ¡Barcos voladores! ¡Qué barbaridad! ¡Ande allá, hombre! Pero, ¿qué se decía hace treinta años de los vuelos espaciales y de llegar a la Luna? Imposible, imposible del todo, en el campo de la técnica no hay casi nada. ■ MANUEL NOALES.

Irlanda

DESARROLLO DEL PUERTO DE CORK

EXPECTACION POR LA EMBARCACION DE LA EDAD DE BRONCE QUE SE CONSTRUYE EN PONTEVEDRA.

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Continuaban durante el mes pasado los esfuerzos empezados hace unos tres años para encontrar petróleo bajo la mar alrededor de las costas meridional y oriental de Irlanda. El buque "Sarpem Due", por ejemplo, busca en un punto a una decena de millas marítimas al Sur del condado de Cork, donde operaban en el pasado los galeones de Felipe III. Más al Este operaba durante la mayor parte del verano el "No-jari". Se espera que el año próximo las primeras cantidades comercialmente utilizables de petróleo irlandés llegarán a tierra precisamente en el puerto de Cork, donde ya hay una gran expectación.

Desde hace mucho tiempo, la autoridad del puerto de Cork está insistiendo en que éste tiene un porvenir incomparable entre los puertos irlandeses, dada su localización tan cercana al continente europeo, a las rutas marítimas más importantes del mundo y a las riquezas submarinas de la mar celta. La misma autoridad no cesa de pedir al Gobierno irlandés autorización para implantar su gran proyecto de desarrollo del puerto, que fue presentado por primera vez al ministro de los Transportes en 1972. Se calculaba entonces que dicho proyecto costaría unos cinco millones de libras esterlinas, pero ahora, solamente tres años más tarde, se calcula en más de ocho millones. Tanto cuestan a los pueblos las demoras burocráticas.

Recientemente, una delegación oficial de la ciudad de Cork visitó la ciudad escocesa de Aberdeen, centro de la industria petrolera submarina de Gran Bretaña. Descubrió que la autoridad portuaria de Aberdeen había iniciado un proyecto de desarrollo que costará 121.200 millones de libras, y que existían ya en ese puerto seis secciones dedicadas enteramente al servicio de los buques de diversos tipos que están operando en las zonas petrolíferas del mar del Norte. En Cork, tales buques deben utilizar todavía los muelles del puerto comercial, a menudo bloqueados por los movimientos ordinarios de la multitud de buques de cabotaje y de ultramar que utilizan estas instalaciones. Se muestra así una vez más cuántas dificultades perduran, y durante cuánto tiempo, una vez perdidas—como aquí, en Irlanda, durante el siglo pasado y la primera mitad del presente—las tradiciones marítimas de una nación.

Los jefes de la Asociación de Pescadores Irlandeses siguen pidiendo el límite de 50 millas para la pesca y una subvención parecida a la entregada por el Gobierno francés a sus pescadores para combustible. Piden también (declamamos en crónica anterior) la creación de un Ministerio de Pesca—esta industria se halla en Irlanda bajo control del Departamento de Agricultura—, pero van más allá y empiezan a proponer un Ministerio de Asuntos Marítimos, que se encargaría no sólo del desarrollo pesquero, sino también de la Marina Mercante y de los puertos—ahora en dependencia del Ministerio de los Transportes y de la Energía—, de los faros e incluso de la Marina de Guerra (que dirigía el Ejército), coordinado todo por una organización autónoma estrechamente ligada a Trinity House en lo que se refiere a faros y pilotaje.

Se produjeron durante septiembre dos buenas noticias para la industria pesquera irlandesa, que, declamamos, sufre las consecuencias de la crisis económica mundial. En primer lugar, anunciaron los patronos de pesca de Kilmore Quay, en el condado de Wexford, que habían logrado una magnífica captura de arenques a dos millas de su base, después de faenar sin éxito alrededor de la isla de Man: es la primera vez que se encuentran arenques en aquellos parajes. En segundo lugar, un experto de la Universidad de Cork investiga las posibilidades de resucitar la recogida de ostras, pues ha descubierto que las características de las aguas del estuario producirían los ejemplares de dicha especie más grandes de Europa.

El ministro de la Gaeltacht (regiones occidentales del país, donde se habla todavía la arcaica lengua irlandesa) declaró en el astillero Meevagh, en el condado de Donegal, que la riqueza más importante de dicha región, la que necesita más que ninguna la

atención del pueblo irlandés y de sus autoridades políticas, es la mar. Desde el momento de su fundación, hace treinta y cuatro años, el Instituto Marítimo sigue aireando el mismo argumento, y sus jefes se mostrarán sin duda contentísimos de que una jerarquía nacional comparta sus puntos de vista.

Siguiendo las noticias de la construcción, cerca de Cork, de un buque del tipo de los que utilizaban los monjes irlandeses que emprendían largos viajes oceánicos en los siglos VI, VII y VIII, este corresponsal llamó la atención ante la opinión pública irlandesa acerca de la información publicada este verano en "Hoja del Mar" sobre el hecho de que en Pontevedra se construye un buque del mismo tipo, aunque mucho más pequeño, el cual, si logra navegar en alta mar, demostrará que muchos siglos antes que los monjes navegantes irlandeses, tal San Brendan (¿San Borondón?), había ya marineros gallegos que enlazaban entre sí las diversas comunidades de la costa occidental europea en la Edad del Bronce. Estas noticias gallegas han suscitado un vivo interés entre los aficionados de este país a los asuntos marítimos, y se espera con impaciencia el anuncio de las pruebas de este buque. Se cree que con el éxito de tales pruebas se avanzará enormemente en el conocimiento del principio, misterioso hasta ahora, de la utilización de la vela en el océano Atlántico. Todos cuantos nos interesamos en la historia marítima tenemos que expresar nuestro agradecimiento a los estudiantes y al ilustre profesor Romero, de la Universidad de Santiago de Compostela, por su iniciativa genial.

Entre varios buques llegados durante el mes a puertos irlandeses se encuentran el "Navacerrada", español, que arribó a Dublín; el "Navahermosa", también español, y el "Aveiro Star", que llegó a Cork procedente de Palma de Mallorca. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



ROTTERDAM, BLOQUEADO

La fotografía de Europa Press nos muestra una vista aérea de la boca de entrada al puerto de Rotterdam, bloqueado por gabarras en apoyo de la petición de que se aumenten los precios de los transportes marítimos.

Portugal

PIDEN LA NACIONALIZACION DE LA PESCA DE LA SARDINA

MATOSINHOS (Portugal) (Especial para "Hoja del Mar").—Durante cinco meses, los pescadores de Matosinhos mantuvieron una huelga que permanecerá sin duda en la historia de los conflictos colectivos portugueses por la tenacidad de que unos y otros (marineros y patronos) hicieron gala. Al fin, el 2 de julio la huelga terminó: por agotamiento o por desesperación, las traineras salieron a la mar en busca de sardina.

A Matosinhos fui para entender las razones de aquel conflicto. Apparentemente, al menos, las cosas se arreglaron. Pero en el fondo continúa existiendo una problemática gravísima que sólo decisiones políticas de envergadura podrán solucionar en el futuro. Los pescadores de sardina de Matosinhos piden decididamente que la pesca de sardina "se nacionalice". Mientras tanto, el sector languidece y se deteriora.

Tras la huelga, los representantes de los pescadores de Matosinhos analizaron los resultados conseguidos. La "caldeirada" (salario mínimo obligatorio) subió de 85 a 100 escudos diarios (unas 200 pesetas), el "premio de producción" del 1 al 3 por 100; se consiguió también el descanso semanal desde el viernes hasta las doce horas del domingo, así como un seguro obligatorio para cada salario por 5.000 escudos (10.000 pesetas) en caso de "pérdida total de sueldo".

Los patronos no aceptaron, sin embargo, otras reivindicaciones tales como el decimotercer mes de salario al año (paga

extraordinaria), vacaciones de veintidós días, 4.000 escudos de salario mínimo mensual, etcétera.

Pero los graves problemas estructurales que agobian a los pescadores de sardina de Matosinhos continúan. José Mota, un armador de cuarenta años, dueño de ocho traineras, explicaba la situación con estas palabras: "La pesca de la sardina tuvo su época. Fue bastante rentable en otros tiempos. Pero aquello se fue. De los ciento treinta y dos barcos que llegamos a tener en Matosinhos apenas si quedan cincuenta. Y muchos de ellos serán desguazados o vendidos este año. Se trata, por lo general, de traineras anticuadas, sin autonomía, que no tienen ningún valor. Y nadie desea invertir en el sector".

Por su parte, los pescadores argumentan que durante la "edad de oro", los armadores, que ahora sufren como todos las consecuencias de la crisis, no mejoraron en nada las difíciles condiciones de vida de los asalariados. "La explotación durante el salazarismo era inhumana. Pero tanto los patronos como los

armadores no se preocuparon de nuestra suerte; ahora piden que la pesca sea nacionalizada, con tal de que el Estado les pague sus barcos. Lo que se impone es la expropiación sin indemnizaciones..."

De todos modos, nacionalizada o no, la pesca de sardina deberá modificar sus estructuras para sobrevivir y ser rentable.

Resulta que durante meses las fábricas de conserva portuguesas compraron a rusos y japoneses sardinas para responder adecuadamente a los pedidos ya contrados. Y ahora que la sardina portuguesa sobra, no pueden comprar porque sus "stocks" están llenos.

La inexistencia de una cadena de frío que permitiese mantener en almacén las capturas realizadas y la especulación de los intermediarios, que triplican o cuadruplican los precios de la sardina a escasos metros de la lonja, perjudican inevitablemente a quienes viven malamente de esta especialidad.

Para los pescadores de Matosinhos, apenas recuperados tras el paro de cinco meses, el futuro no puede ser más negro. Los armadores amenazan con "dejarlo todo y emigrar". El sindicato reconoce no estar todavía preparado para organizar cooperativas de producción. Y el mercado se halla saturado. ■ ALBERTO MIGUEZ.



MODELOS DE PLATA.—Ingrid Daniel (veintiún años, morena, ojos verdes, sepa usted) contempla dos "barcos" de plata en la Exposición Internacional de Relojería y Comercio, de Londres. Los modelos representan sendos galeones holandeses del siglo XVII. Si tiene usted 130.000 pesetas, es suyo (uno).

Estados Unidos

ATUN: TORMENTA EN EL PACIFICO

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Fue un espectáculo bizarro el que escenificó la flota atunera norteamericana del Pacífico hace poco, presentándose en su puerto más importante, San Diego, en aire de parada, las sirenas ululando y el aparejo a la vista. No era, sin embargo, una parada festiva lo que andaban haciendo, sino todo lo contrario: una protesta en toda la regla en defensa de sus intereses. Concretamente, los atuneros norteamericanos habían elegido aquella forma tan vistosa para advertir a su Gobierno de que si no toma medidas, y además rápidas, para cortar lo que ellos consideran completa violación de lo acordado en la zona de conservación del atún en el océano Pacífico, se verán obligados a cambiar la bandera de sus embarcaciones, para empezar a faenar bajo otro pabellón que consideran más ventajoso.

Para entender todo ello hay que remontarse a los acuerdos establecidos entre los países que forman la Asociación Tropical Interamericana del Atún —a saber, los Estados Unidos, Canadá, México, Japón, Francia, Panamá, Nicaragua y Costa Rica—, para proteger la riqueza atunera de aquel océano. Establece el último de los mismos, firmado en 1966, una zona de conservación pesquera que va desde las costas de Chile a las de California, donde cada temporada se fija la cantidad total de atún que puede extraerse, con el fin de no agotar las reservas. Este año, por ejemplo, se había fijado un tope de 195.000 toneladas.

De lo que se quejan tan sonadamente los atuneros norteamericanos es de que son los únicos que están cumpliendo lo dispuesto, ya que sólo con ellos se meten sus guardacostas, mientras sus competidores de los otros países signatarios pueden hacer lo que les da la gana, ya que sus autoridades no hacen nada contra ellos. Los capitanes de los 46 botes que entraron en San Diego aseguran que tales restricciones les han hecho perder 12 millones de dólares sólo esta temporada. Y amenazan con no hacerse de nuevo a la mar hasta que su Gobierno haga algo, que puede ser en dos sentidos: o les da a ellos carta blanca para que estén en igualdad de condiciones con los demás, o los guardacostas USA controlan también a las demás flotillas, independientemente del pabellón bajo el que naveguen. "En nuestro viaje de vuelta hacia aquí —dijo uno de ellos— hemos visto por lo menos treinta atuneros extranjeros pescando en aguas de la zona. Algunos eran de los países signatarios del tratado; otros, de países ajenos al mismo, pero todos estaban faenando sin restricción alguna". El senador Cranston, que fue a recibirlos y ha prometido llevar sus quejas a Washington, declaró por su parte: "Según la Ley de Protección de la Pesca, nuestras autoridades tienen el poder para embargar el atún y todas las importaciones de pescado de las naciones violadoras de una zona de conservación, sean o no signatarias del tratado en vigor. Pero por extrañas y no conocidas razones, el Gobierno se resiste a usar tales poderes".

Varios de los capitanes, en una conferencia de prensa, dieron algunos detalles significativos del asunto. El primero de ellos, que algunos de los barcos atuneros que están violando el tratado son propiedad de norteamericanos, que los han puesto bajo bandera extranjera. Otros son, sencillamente, barcos extranjeros contratados por un patrón y una tripulación norteamericanos. De ahí que muchos de ellos estén considerando también el "dar la espalda a su bandera", aunque sea sólo en tiempo de paz. "Si no se hace nada por parte de nuestras autoridades —dijo Manuel S. George, con sólo 550 toneladas de atún en sus bodegas, que pueden contener hasta 1.700—, tendré que empezar a pensar seriamente en registrarme bajo otro pabellón".

Todos ellos hablan del "desangre" de la flota norteamericana, que está transfiriendo no sólo hombres, sino también barcos a otros países cuyas autoridades se toman mucho menos en serio las obligaciones contraídas por el tratado en cuestión.

En cualquier caso, los norteamericanos siguen siendo los primeros en esta clase de pesca, aunque su porcentaje en números totales ha descendido de un modo que aquí se considera alarmante: del 90 por 100 de la pesca mundial del bonito en 1966 al 60 por 100 en la actualidad. "Demasiado", dicen en California, y si no encuentran oído en Washington, están dispuestos a actuar por su cuenta. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

México

LEYENDA DE LAS CALIFORNIAS

ATLANTIDA Y LEMURIA

MEXICO (De nuestro corresponsal).—Un cuento o leyenda que es común en el medio marítimo de las Californias. Esta leyenda se remonta a poco más de 9.600 años, época en que México tenía comunicación con el Tibet, Libia, Egipto, India, Bolivia y Perú, un continente atlántico y un continente situado en el Pacífico: Atlántida y Lemuria.

Tenochtitlán tenía una gran flota dedicada a la explotación de los recursos marinos. Las tecnologías, aunque menos desarrolladas en el territorio tenochca que en el continente atlante, no eran tan rudimentarias, por la intercomunicación, por el contacto directo, adquirieron un buen nivel.

Las ciencias muy avanzadas de la Atlántida detectaron crisis, enfermedades y una catástrofe universal. Sin embargo, vieron que algunos lugares del globo terráqueo al final quedarían emergidas y casi igual, con las pérdidas lógicas de los terribles movimientos tectónicos y de las grandes precipitaciones fluviales originadas por meteoros imponentes, causados al desviarse ligeramente el eje terrestre de su posición original.

La industria tenochca es una reestructuración realizada para lograr una mejor posición económica. Logra un convenio intercontinental favorable que le permite explotar un poco más los recursos pesqueros cercanos a sus dominios en el Pacífico hasta la Alta California; por el Sur, hasta Panamá (no existía parte de la actual California Sonora ni parte de Sinaloa; había un canal que comunicaba el Pacífico con el Atlántico-Florida hasta Panamá).

El mayor poderío naval y aéreo de Lemuria y la Atlántida, además de ser más habitados, les permitía incursionar hasta la costas tenochcas sin que se les pudiera poner coto. Las reuniones que hacía el Departamento de Asuntos Alimenticios del Ministerio de Población de la Atlántida estableció para Lemuria, para la India y para Libia, para Egipto y el Tibet, un tonelaje determinado, quedando para ellos un porcentaje mayor, y a Tenochtitlán, que tenía sus aguas abundantes en recursos pesqueros, se le dejó marginada ya que no la invitaron a participar en la creación de un organismo para la planeación de las capturas. Años más tarde se le aceptó, dándole como porcentaje para capturar menos del 2 por 100 de las capturas atlántidas.

El constante ruido de la industria costera, la contaminación de las aguas y los excesos de capturas fueron agotando los recursos adyacentes y tuvieron que incursionar hacia el continente tenochca. Los animales, que cuentan con un sentido agudísimo para sentir desastres, iniciaron emigraciones en masa, tanto los peces como las aves (todavía en lo más recóndito de su instinto, algunas especies como la anguila no olvidan su lugar de origen), hacia el Oriente y Occidente antes del hundimiento de la Atlántida.

Tenochtitlán quiso adquirir unidades en la Atlántida, pero sólo pudo comprar las que iban a ser desechadas: aquellas pequeñas que no eran utilizables para los viajes largos. Algunos empresarios particulares de Atlántida ofrecieron unidades buenas a precios razonables para favorecer a grupos tenochcas. Los encargados de efectuar las compras pactaron el compromiso diciendo: "Los barcos que cuestan cincuenta mil toneladas de maíz los pagaremos a cien mil toneladas, los que valgan cien mil toneladas de pescado los pagaremos a doscientos mil; cincuenta y cien para nosotros y el resto es el valor real que les queda a ustedes"...

Al oír la proposición se negaron a vender en todo el continente, pero había quienes tenían unidades que querían poner a trabajar en puertos tenochcas, y dándolo a trabajar a yaquis, papantlecos, huicholes, mazatlecos y guaycuras, se quedaron a trabajar para los armadores atlantes.

Continuaron haciendo búsquedas de unidades en el Oriente, estableciendo convenios para unidades modernas que no llenaban los requisitos de la industria para la que iban a ser destinados. Entre viaje y viaje seguían las discusiones intercontinentales para frenar las incursiones de tanta nave pirata. Ordenó el Emperador: "Ninguna nave debe continuar el saqueo de nuestras costas; cámbiense trigo, frijol, maíz, productos marinos, por unidades que patrullen nuestros litorales". Tibet, Libia, Perú, Egipto, Bolivia apoyaban a Tenochtitlán en sus justas reclamaciones (en ese tiempo, el Tibet, por el Norte, tenía comunicación marítima), al aceptarse por mayoría para Tenochtitlán 3.33 grados. Los armadores atlantes ofrecieron al Talich (jefe) de la comisión tenochca quinientas mil flechas de hierro (que valdrían actualmente un millón de dólares). Se les dio facilidades para la creación de una compañía de barcos muy grande que operaran desde Atlántida y siendo socios los Generales Caballeros Tigres, Aguilas y Panteras. Los jefes de los grupos pesqueros y el Talich estaban encargados de toda la pesca de Tenochtitlán.

Se encuentran consignados los datos en los códices que tanto los mayas como los aztecas, coltecas, etcétera... pasaron a manos extrañas, y se exhiben algunos en museos fuera de México.

Me cuenta mi abuela materna (india pura) que cada nueve a diez mil años se suceden las catástrofes y los fenómenos se repiten incansablemente hasta que el gran TLOQUE NAHUAQUE lo crea conveniente (el Todopoderoso).

La Atlántida, hace seis mil a siete mil años, se perdió dejando solamente vestigios de su cultura. Asimismo se encontraron escritos (tablillas) en la Ciudad de México que hablan de Lemuria y los problemas que afrontó antes de desaparecer. ■ ABUI ZAMUDIO LUVIANO.

PROBLEMAS EN SAINT-PIERRE POR LA AUSENCIA DE LOS BACALADEROS ESPAÑOLES

- LOS RUSOS, QUE TIENEN CERRADOS LOS PUERTOS CANADIENSES DEL ATLANTICO, UTILIZAN ESTA BASE.
- PERO SI LES APROVISIONAN DE GAS-OIL, CANADA PUEDE CORTAR EL CUPO DE COMBUSTIBLE ASIGNADO A LOS SAINTPIERRESES.



Remolcador de gran altura "Giant", con base en Murmansk, en el círculo polar ártico. La flota rusa de pesca cuenta con este remolcador y otros cuatro similares (todos ellos construidos en Holanda), además de otros muchos de menor porte. Sus misiones son salvamento en general, remolque y reparación de las unidades de la flota pesquera.

SAINT-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—Hasta el año 1970, la evolución de la flota bacaladera había seguido una curva ascendente. Se estabilizó durante los tres años siguientes y comenzó su declive coincidiendo con la crisis económica del mundo occidental del año 74, para finalmente acelerar su caída en el año actual.

Muchos son los factores que han contribuido a este "bache" y de sobra conocido: aumento enorme de los costos (principalmente gas-oil), disminución de las capturas, bajonazo de los precios y la no venta del pescado... A todo ello se añade la amenaza de la extensión de las 200 millas en el litoral canadiense (con lo cual, prácticamente todos los bancos quedarían bajo total jurisdicción de Ottawa), así como el problema de la inflación.

En el puerto de Saint-Pierre, desde el mes de abril se ha registrado una arribada mínima de parejas. Así, mientras que en el mismo periodo del año pasado (de abril a agosto, ambos incluidos) arribaron 120 parejas, en este año tan sólo han sido 33...

INTRANQUILIDAD EN EL ARCHIPIELAGO

La ausencia de la flota española, por un lado, y la amenaza del Canadá de extender la jurisdicción de sus aguas a las ya citadas 200 millas, han creado un hondo malestar en el territorio, puesto que para la escasa población del mismo (5.000 habitantes) es fundamental la economía resultante del movimiento de su puerto.

LA FLOTA RUSA TOMA COMO PUERTO BASE EN EL ATLANTICO NOROCCIDENTE A SAINT-PIERRE

A partir del primero de agosto, Ottawa cerró todos los puertos de la costa atlántica a la flota rusa. Con esta medida pretenden los canadienses poner dificultades a los rusos (principales causantes, según ellos, del agotamiento de los bancos de pesca) para que abandonen estos caladeros. Inmediatamente de ser puesta en vigor esta medida, la flota rusa empezó a entrar en Saint-Pierre, siendo los primeros buques el "Persei" (mixto de pesca y oceanográfico) y el remolcador de gran altura "Giant", los cuales, por avería del primero, permanecieron quince días en Saint-Pierre. Esta arribada de la flota rusa fue pronto conocida de los canadienses, que inmediatamente enviaron a sus equipos de prensa, radio y televisión, siendo informada la opinión pública canadiense, de costa a costa, en las veinticuatro horas siguientes.

ULTIMATUM DE CANADA A SAINT-PIERRE

El gobernador de Terranova, mister Winter, representante de la Reina de Inglaterra, visitó a las autoridades de la isla a primeros de agosto. Los barcos siguieron entrando. Las grandes compañías que nos aprovisionan en gas-oil hicieron prometer a sus distribuidores en el territorio que los buques de la flota soviética no serían aprovisionados en combustible, bajo la amenaza de cortar totalmente el cupo destinado a Saint-Pierre. Igualmente, el sindicato de estibadores de Sydney, en Nueva Escocia, se negaría a cargar y descargar el único barco que une regularmente a las islas con el continente. Al nivel de simples contribuyentes, no sabemos como andarían las "cosas" por las alturas, pero el caso es que los barcos rusos continúan entrando.

ESTUDIANTES DE TERRANOVA EN ESPAÑA

Como cada año, un grupo de estudiantes de Saint-Pierre y de Terranova han sido invitados por el ISM a realizar un curso de perfeccionamiento de español en el colegio El Picacho, en Sanlúcar de Barrameda. Desde que en 1973 se iniciasen estos cursos, cada año han ido superándose en organización y efectividad, habiendo batido este año tanto el record de asistencia como el de efectividad. Confiamos en que para años sucesivos sigan celebrándose con tanto éxito y en reciprocidad a las

muchas atenciones que los pescadores españoles y el personal del ISM (destacado en Terranova para atenderlos) reciben por parte de los habitantes y autoridades de Saint-Pierre y Saint-John's.

MEDICO ESPAÑOL PARA SAINT-JOHN'S Y ENFERMERA PARA SAINT-PIERRE

A partir del primero de octubre ocupará la plaza de médico en Saint-John's un español. Esta era una vieja aspiración, ahora cumplida, por razones de idioma, para facilitar una mejor comunicación entre médico y enfermos. Se trata del doctor Félix Remartínez, que no dudamos realizará una inmensa labor en aquel puerto.

PILAR DEJA TERRANOVA

Pili, la asistente social que desde junio del 72 estaba destinada en Saint-John's, se ha marchado a España tras tres años de trabajo intenso. De trabajo como asistente social y como arquitecto. Como decía el padre Joxe, Pilar tenía un motor demasiado grande para un chasis tan frágil. Su salud se ha resentido del duro clima de Terranova y de los múltiples problemas que hubo de afrontar para levantar la Casa del Marino en aquella ciudad. De todos modos, y como siempre, las personas pasan y las obras quedan. Eso es lo importante. Desde estas líneas y en nombre de todos los pescadores, el agradecimiento por la inmensa tarea llevada a cabo. ■ J. L. ALARCOS.

EXIGEN LAS 200 MILLAS

SAINT JOHN'S.—El rápido declive que experimentan los "stocks" de especies marinas naturales de las pesquerías de Terranova y el temor de que los mismos pierdan todo su valor comercial han forzado de nuevo la demanda, cada vez más popular, de que el Gobierno Federal de Ottawa acelere, unilateralmente si es preciso, la declaración de la extensión a 200 millas de la costa el control económico de sus aguas jurisdiccionales.

El temor y alarma de los pescadores comerciales de Terranova no son infundados a la vista de la estadística oficial publicada el pasado fin de semana. Las capturas logradas por los pescadores de Terranova al finalizar el primer semestre de este año registran un bajón equivalente al 34 por 100 con relación a las efectuadas durante los seis primeros meses de 1974. Y es este dato estadístico, más las implicaciones económicas que el mismo supone, el que fuerza que pescadores de Terranova, industriales conserveros y políticos de aquella provincia reclamen que el Gabinete Federal de Ottawa extienda a 200 millas de la costa la jurisdicción canadiense.

El mismo dato estadístico que antes citábamos añade que también ha sido inferior el valor comercial de las capturas este año, que ha sido de sólo 13 millones de dólares, contra los 2,1 obtenidos al finalizar el primer semestre de 1974. Y para todavía agravar más el problema, ha disminuido el tamaño de los peces capturados.

Los pescadores de Terranova afirman que no sólo es cada vez más difícil pescar, sino que los peces que se capturan son cada vez más pequeños. Y tratan de demostrar que durante la temporada de 1967 y 1968 los ejemplares de bacalao obtenidos tenían un tamaño promedio de 62 centímetros, mientras que el tamaño promedio de los logrados este año es de sólo 40 centímetros.

Esta disminución del tamaño, según un importante industrial conservero, incrementa los costos de producción durante el proceso comercial de la pesca, puesto que se requiere un mayor número de peces para llenar el mismo número de latas.

ALARMA

Ante estas noticias, toda la isla de Terranova, cuya vida económica depende casi exclusivamente de la pesca comercial e industrias asociadas, expresa alarma y aun pesimismo. La prensa repite diariamente que el volumen de las capturas disminuye, que es menor el tamaño de los peces capturados y que el Gobierno Federal de Ottawa hace poco o nada para corregir este problema y conglomerado de problemas.

Por su parte, los políticos isleños están convencidos que la Conferencia Internacional del Mar no solucionará este problema, que se agrava a medida que pasa el tiempo. Y exigen, pues, que el Gobierno Federal tome la iniciativa y extienda a 200 millas la jurisdicción económica de Canadá.

La opinión de los políticos isleños se expresa con las palabras que siguen de su ministro de Pesquerías, John Crosbie: "Si no ampliamos a 200 millas nuestra jurisdicción económica, la situación de los bancos de pesca será peor el próximo año. Y si aún decidimos prolongar un poco más la espera, no habrá pesquerías en 1977".

Y ante esta situación, catalogada de crisis, el Gobierno provincial, la industria conservera y el Sindicato de Pescadores Comerciales exigen que el Gobierno Federal actúe inmediatamente, haciendo caso omiso a las implicaciones políticas que puedan surgir después. Y por si el público en general lo ha olvidado, recuerdan que los propios Estados Unidos apoyan y aun urgen la extensión de la jurisdicción canadiense a 200 millas. ■ (De "Informaciones", por PEDRO SASTRE Y RODÉS.)

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE OCTUBRE

De entrada diremos a ustedes, a título informativo, que han variado algo las frecuencias y el horario de la audición marítimo-meteorológica "Rosa de los vientos", que Radio Nacional de España emite diariamente (incluso domingos y festivos) con destino a la navegación de altura y transatlántica. Sobre tan seguida y ponderada información ya nos hacíamos eco en nuestros artículos de julio y agosto de HOJA DEL MAR. Hoy sólo queremos dejar constancia de sus nuevas frecuencias y horario en las emisiones para ultramar. Son las siguientes:

AREA ATLANTICA EUROPEA Y GRAN SOL, de 18 a 19 horas T. M. G., en 9.505 KH., equivalentes a 31,56 metros.

AREA ATLANTICA AFRICANA Y GOLFO DE GUINEA, de 18 a 19 horas T. M. G., en 11.940 KH., equivalentes a 25,12 metros. Se repite, en la misma frecuencia, entre las 20 y las 21 horas T. M. G.

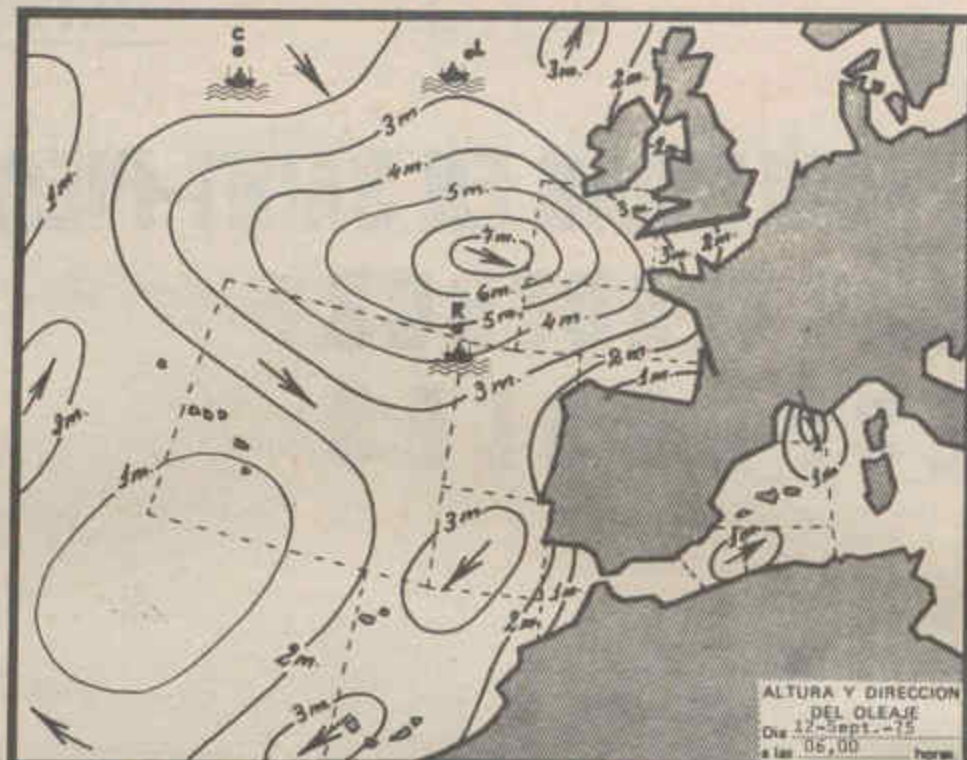
AREA ATLANTICA NORTEAMERICANA Y TERRANOVA, de 22 a 23 horas T. M. G., en 11.880 KH., equivalentes a 25,25 metros.

Y con este breve preámbulo, tan importante sin duda para cuantos, de un modo u otro, nos afanamos en las cosas del mar, pasamos a contarles algo, siquiera someramente, de lo que, durante el mes de septiembre, fue el

oleaje en nuestras zonas marítimas de responsabilidad.

MAPA NUMERO 1.—Muestra, como ya es habitual, la carta de oleaje más significativa de cuantas, a lo largo de los últimos treinta días, se han trazado en la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde al día 12 y está construida con información base de las 6, hora T. M. G. Como ven, en Gran Sol y Vizcaya se registraba mar gruesa a muy gruesa de Poniente, es decir, olas de 3 a 6 metros, aumentando rápidamente el oleaje hasta los 7 metros (mar arbolada) inmediatamente al Oeste de Gran Sol. También había mar gruesa, con áreas de muy gruesa, en el tercio septentrional de Azores y extremo Noroccidental de Finisterre. Áreas de mar gruesa, de componente Norte, se registraban en San Vicente, Canarias y Sahara, si bien con predominio de la fuerte marejada. El día a que nos referimos hubo intervalos de temporal del NW, en Gran Sol y Vizcaya y del NE, en el Sur de Canarias y zona del Sahara. Por lo general, en nuestras zonas marítimas, la mar se mostró relativamente encrespada en el periodo comprendido entre los días 10 y 15 y entre el 20 y el 30, registrándose frecuentes temporales de Levante en el Estrecho del 22 al 25.

MAPA NUMERO 2.—Representa el número de DIAS en que, a lo largo del



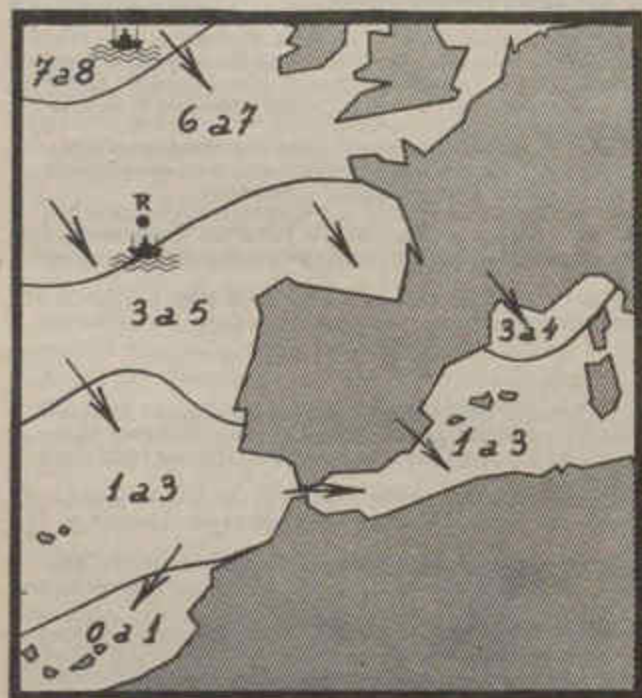
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas durante el mes de septiembre último.

mes de octubre, esperamos haya temporal —o ráfagas atemporales— en las distintas zonas marítimas de responsabilidad española. Las flechas que figuran en el mapa expresan la dirección prevista del viento dominante, en las respectivas áreas, los días de temporal. Observarán que ya se prevé un aumento del número de éstos, sobre todo en el golfo de León, Finisterre, Cantábrico, Vizcaya y Gran Sol. Para esta última zona se espera una media de seis a siete días de temporal.

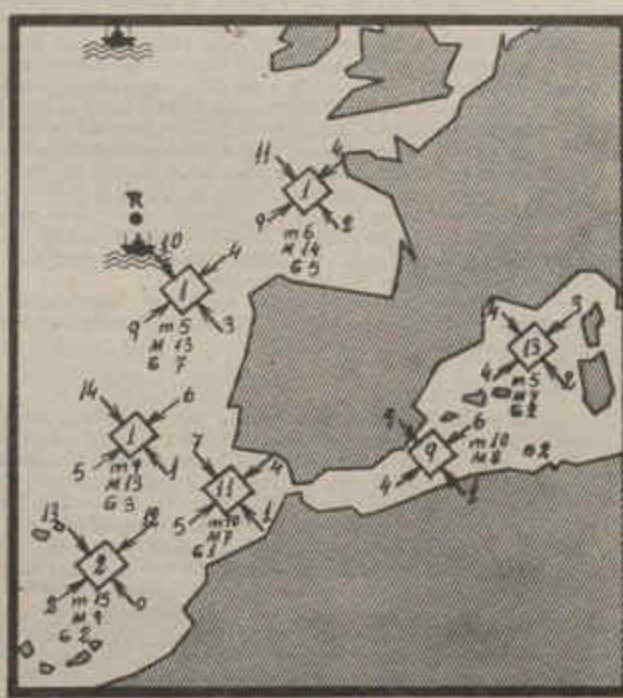
MAPA NUMERO 3.—Esquematiza el estado previsto de la mar, para el presente mes de octubre, en nuestras zonas. La cifra que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los lados del rombo indican el número medio de días en que (para la correspondiente zona donde se sitúa el dibujo) la mar provendrá del cuadrante de procedencia: 1.º, del N. al E.; 2.º, del E. al S.; 3.º, del S. al W.; y 4.º, del W. al N. La cifra del centro del rombo expresa el número de días de mar llana. Los que faltan hasta totalizar los treinta y un días de que consta octubre, corresponden a mares confusas. Como complemento —y debajo o a la derecha de

cada rombo— figura la media mensual prevista de días de mar rizada a marejada (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (2 a 3 metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (4 metros en adelante), que expresamos por una "G". También aquí hay que aplicar cuanto antes decíamos: que los días que faltan, en cada zona, hasta completar los treinta y uno que trae octubre corresponden a oleajes intermedios.

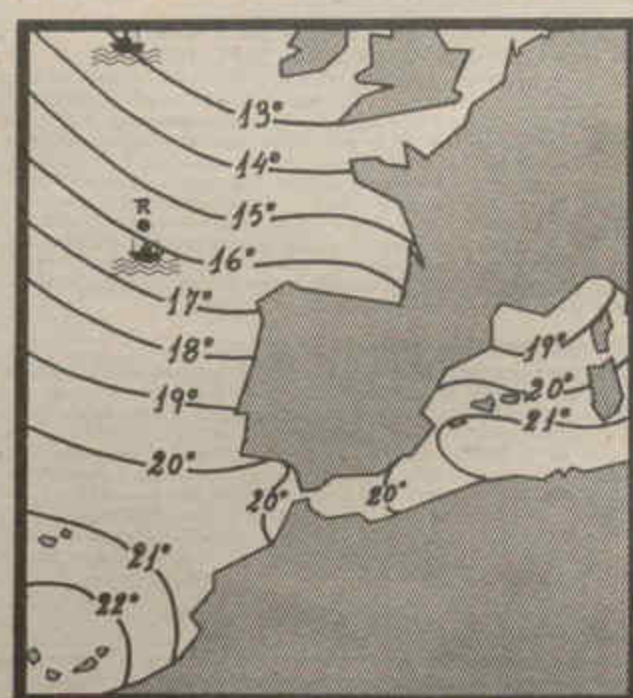
MAPA NUMERO 4.—Muestra el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar previstas para este mes de octubre. Como ven, no ofrece este mapa mayor problema de interpretación, máxime cuando ya ustedes están acostumbrados a contemplarlo y sacar sus propias consecuencias. Por descontado que las isotermas, como es norma obligada, van expresadas en grados centígrados. Ya saben que, por lo general, la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— puede ocurrir lo contrario.



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



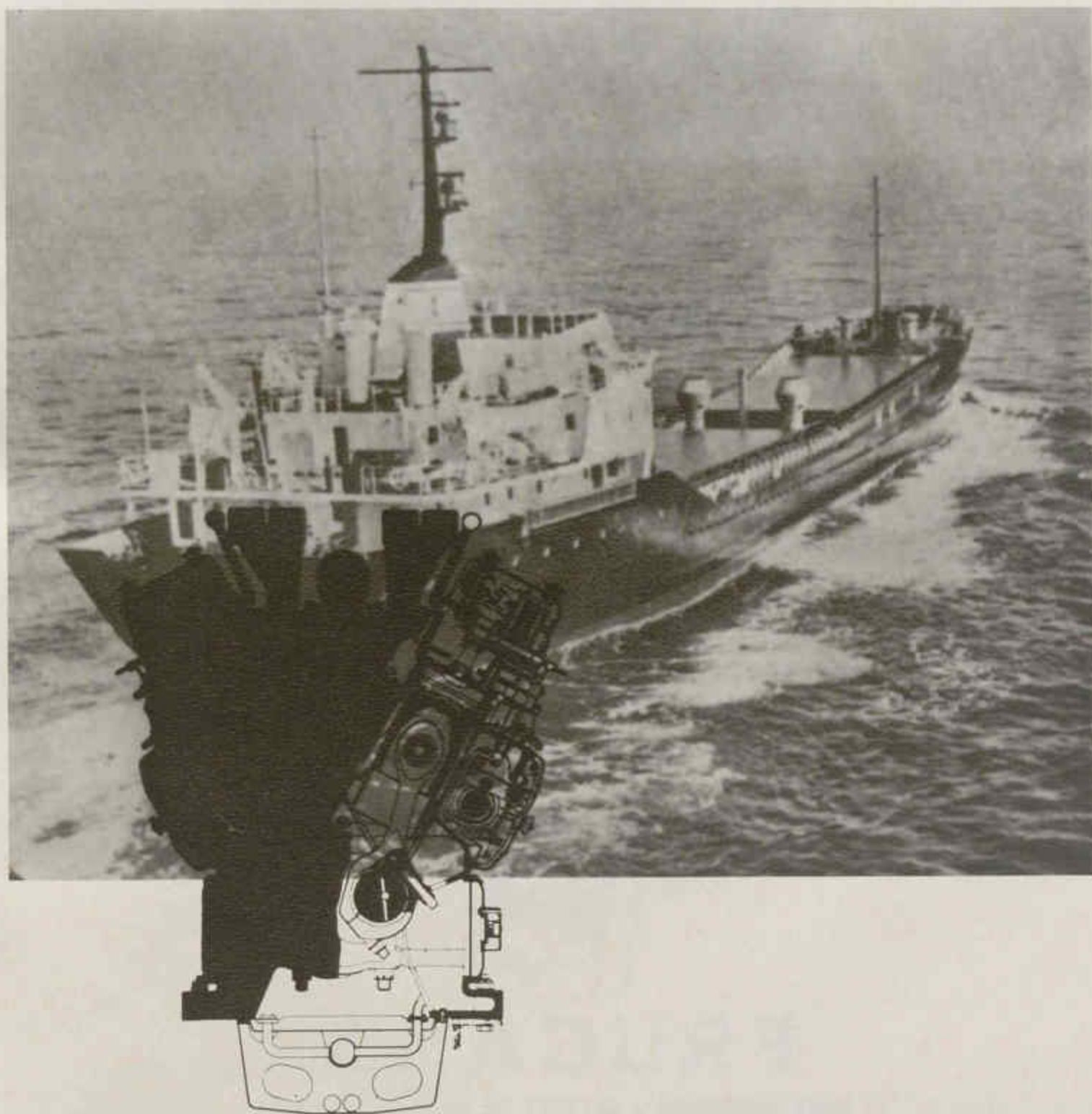
MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de octubre.



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

MOTORES PROPULSORES

AESA-SULZER AS-25/30



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



ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

DIRECCION COMERCIAL:
PADILLA, 17 - MADRID-6

Fabricados en FACTORIA de BILBAO

RELACIONES CULTURALES ENTRE GALICIA Y LAS ISLAS BRITANICAS

SE trata de una embarcación construida con mimbres que forman el casco de la nave; éste va revestido con 10 pieles de vaca, curtidas con corteza de roble, según el procedimiento antiguo. Esta embarcación es similar, según la tesis de Alonso Romero, a las que se utilizaron para navegar por las costas de Galicia y Bretaña durante la Edad del Bronce y del Hierro. Es muy probable que embarcaciones de este tipo (aunque de mayores dimensiones) fueran las responsables de las relaciones comerciales y culturales que durante determinadas épocas de la Prehistoria se mantuvieron entre Galicia y las islas Británicas. La embarcación mide 5,50 metros de eslora y 2 metros de manga.

Las pruebas de navegación efectuadas han demostrado que posee unas extraordinarias condiciones maríneas, debido precisamente a su estructura de mimbres, lo cual le permite una gran flexibilidad, adaptándose al oleaje de forma muy parecida a la de una balsa neumática. Puede llevar una tripulación de hasta 14 personas, aunque el número más adecuado es el de



NAVEGABAN EN UNA EMBARCACION DE CUERO

siete. Se maneja con canaletes, debido a que, hasta la fecha, la arqueología no ha podido demostrar que se conocieran los remos durante la Edad del Bronce en Galicia. Va provista de una pequeña vela, situada a proa, que simplifica el esfuerzo de los remeros; y, como lastre, se utilizan piedras para mantener la estabilidad de la nave.

La prueba de navegación más interesante se realizó el día 15

de agosto; consistió en una navegación hasta más allá de las islas Cies (ría de Vigo) para realizar unas faenas de pesca y comprobar así su maniobrabilidad y posibilidad de salir rápidamente de las rompientes. Igualmente se comprobó la estanqueidad de la nave, en la que no entró agua, a pesar de que permaneció en el mar más de once horas. Las pieles están impermeabilizadas con sebo, y

DURANTE LA PREHISTORIA

las costuras (32 metros), con sebo y resina. En la construcción de este barco de cuero trabajaron 14 personas, y fueron necesarias trescientas cincuenta horas de trabajo, de las que ciento treinta y tres se emplearon para coser todas las pieles y ochenta para la construcción del casco. La embarcación se encuentra actualmente en el Real Club Náutico de Vigo, en espera de que algún museo gallego se haga cargo de ella. ■ A. R.

N. de la R.—"Hoja del Mar" espera poder publicar próximamente un estudio sobre este tema, que ha despertado gran interés no sólo en los círculos culturales gallegos, sino también en Irlanda, como puede leerse en la crónica que nos ha remitido nuestro corresponsal en Dublín y que incluimos dentro de la habitual sección "Crónicas internacionales".

En la foto: La "Borna", de mimbres y cuero, navega delante de las islas Cies. (Foto facilitada por el grupo que construyó la embarcación.)



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. CALVO SOTELO, 1

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

MADRID-16

Teléfono 81 17 16
Telegramas: FRUCASA
Telex: 95333 FRUCA E
ARRECIFE (LANZAROTE)