

LA ENFERMEDAD DE FRANCO

EL PRINCIPE ASUME LA JEFATURA DEL ESTADO EN FUNCIONES



FLOTA BACALADERA

DE LA CRISIS... AL COLAPSO

Puerto de Pasajes: Los bacaladeros permanecen atracados en los muelles.



LA MAR Y SUS SELLOS



El conjunto de emisiones, aparecidas a lo largo de todo el mes de octubre son éstas:

Día 4.—Sello para el despacho del correo español en el Principado de Andorra, bajo el titular de Festival Literario, y en cuyo dibujo figura el Acta de consagración de la catedral de la Seo de Urgel. Valor: 7 pta., con tirada de 300.000 ejemplares, en huecograbado multicolor.

Día 7.—Conmemoración del CXXV aniversario de la fundación del Real Instituto Industrial de Madrid y con la denominación de Industrialización de España. Valor: 3 pta., en calcografía bicolor y tirada de 6.000.000 de unidades.

Día 12.—Serie de la Hispanidad, dedicada la de este año a la República Oriental del Uruguay, con valores de: 1, 2, 3 y 8 pta., donde figuran: el Cabildo de Montevideo, el Monumento a la Carreta (sito en la capital uruguaya), el fuerte de Santa Teresa y la catedral de Montevideo. Estampación en huecograbado multicolor y tirada de 8.000.000 de series completas.

Día 28.—Serie anual de Monasterios y Abadías, estando la de este año dedicada al Monasterio de San Juan de la Peña y siendo sus valores los de: 3, 8 y 10 pta. Los motivos figurados son: Vista general del antiguo monasterio, patio del claustro y detalle de un capitel del claustro. Tirada, 10.000.000 de series y estampación en calcografía bicolor.

Queremos hacer resaltar un dato, a nuestro entender muy digno de valorar. La forma noble y elegante de hacer un sello es el sistema calcográfico, es decir, el vulgarmente llamado grabado en acero. Este es un sistema costoso y que necesita de verdaderos artistas, cuya formación es muy lenta y que han de tener verdadera vocación para continuar su carrera, máxime cuando pocas salidas tiene. La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, el Instituto Hidrográfico de la Armada y el Instituto Geográfico y Catastral son centros del Estado en donde se cuidan especialmente la realizaciones calcográficas, ya sean sellos, billetes de Banco, cartas marinas y mapas del país. En España hay una excelente tradición en la calcografía, y así, Tomás Francisco Prieto, Francisco de Goya, Bartolomé Maura, José Luis Sánchez Toda y otros muchos más son grandio-

so artistas en este difícil arte del buril.

Por ello es digno de señalar que entre los sellos emitidos en el mes de octubre haya cuatro realizados por estampación calcográfica.

Digamos al respecto que el pasado mes de junio tuvo lugar en París una reunión internacional, convocada por el Ministerio de Correos, Telegrafos y Teléfonos de Francia, a la cual asistí, y en ella se acordó por unanimidad una conclusión, en la cual se afirmaba que la forma perfecta de hacer un sello de Correos es por el medio calcográfico, aunque hoy día la mayoría de ellos se fabrican en huecograbado, offset, tipografía, litografía y por el supermoderno sistema llamado delacryl.

EMISIONES DE TEMATICA MARINA

Bulgaria.—En relación con la Exposición internacional del Mar, cuya sede es la población japonesa de Okinawa, hay un sello de 13 stotinki, donde figura una carta geográfica con el itinerario de la expedición "Plancton II" y la silueta de la embarcación DJU-4, de Julia y Dontcho Papasov, con la cual han dado la vuelta al mundo.

Antigua.—Diversas cartas marinas (una de 1721 y las otras de 1775

—dos— y 1973) figuran reproducidas en sellos de: 5, 20, 35 centavos y un dólar, habiendo además una hoja bloque con los cuatro sellos.

Nauru.—La Conferencia de la Comisión del Pacífico Sur, reunida esta vez en la capital de esta isla, merece una tira, formada por cuatro unidades, todas ellas de 20 centavos, figurando diversas embarcaciones indígenas de las zonas de la Micronesia, Polinesia y Melanesia.

Norfolk.—En relación con el CL aniversario de la segunda llegada de colonos blancos a la isla (o sea, en 1825), hay una pareja de: 10 y 35 centavos. En el primero figura el "cutter" "Mermaid" en la Sydney Bay, y en el segundo, el momento de la creación de la población de Kingston, según un cuadro de Thomas Seller, pintado en 1835. Estos signos postales tienen la particularidad que son autoadhesivos, y, por ello, en su reverso la superficie engomada va recubierta con un papel protector, el cual, naturalmente, hay que quitar para pegar el sello en una carta y otro bulto postal. Además estos sellos son de gran formato.

VARIOS CATALOGOS INDISPENSABLES

No hace mucho se ha puesto a la venta el "Catálogo de España y dependencias postales" editado por la firma Edifil, S.A. Este volumen es el catálogo normal, es decir, aquél en donde solamente figura el sello tipo. Editado como sus precedentes, reproduciendo a sus colores los sellos, merece una especial consideración por lo que respecta a las cotizaciones. Las alzas son en todos los sellos, cualquiera sea su época. Por lo tanto, el sello clásico continúa con su constante de un aumento de precio, algo superior al diez por ciento. Pero también aumentan mucho las cotizaciones del sello de las primeras emisiones de Alfonso XIII y Segunda República. Acaso el dato más atractivo es el singular aumento en sello usado de las emisiones del Segundo Centenario, es decir, las aparecidas a partir de 1950. Este es un dato sintomático, pues ello

claramente quiere decir que los coleccionistas en sello usado aumentan, cuando hasta ahora el Segundo Centenario del sello español parecía un monopolio del sello nuevo.

Quien redacta este comentario considera que el sello usado es el perfecto filatélicamente hablando, desde el momento en que se trata del sello que ha cumplido la misión para la cual fue hecho; es decir, ha servido de porte a una carta y luego toma su carácter de sello coleccionable.

El precio de este catálogo es de 200 pesetas, y a quien le interese se le puede enviar cargando portes, estimados en unas 12 pesetas.

Otros catálogos dignos de reseñar y acabados de publicar son los de la firma alemana Schwaneberger Verlag GmbH, de Munich. Este edita los catálogos Michel, los cuales son varios volúmenes, pues unos son de tipo continental y otros de un solo país. Son todos ellos catálogos con un cúmulo importante de datos técnicos, ya sea fecha de emisión de un sello, modo de estampación, tiradas, razón de la serie, etc. Naturalmente, los dos catálogos más importantes que hace esta editora son los dos de Alemania, el uno normal y el otro especializado. A nuestro entender, uno y otro son el primero especializado y el segundo una verdadera enciclopedia del sello alemán. El normal tiene un precio de 300 pesetas, en tanto que el especializado es de 960 pesetas.

Hay además los catálogos Europa Occidental y Europa Oriental, cuyos precios son de 1.020 y 780 pesetas. Pero además existen, como antes se indicaba, los por países, y así está el de Japón (precio, 180 pesetas), el de Paraguay (precio, 240 pesetas), el de Africa del Sur (precio, 120 pesetas), el de Israel (precio, 120 pesetas) y el de Australia y dependencias (precio, 180 pesetas). Todos ellos, nuestros proveedores los pueden servir.

Disponen estos catálogos (escritos en alemán) de excelentes diccionarios, con lo cual el desconocimiento del idioma no es defecto para su uso. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**

TODO EL MUNDO, PENDIENTE DE LA ENFERMEDAD DE FRANCO

MAXIMA TENSION

El desarrollo de la enfermedad del Jefe del Estado ha sido tema de la máxima expectación entre los españoles durante los últimos diez días del pasado mes de octubre y este mes de noviembre. Por la radio, televisión y prensa de todos los países del mundo, las informaciones sobre la grave enfermedad que aqueja a Franco han llegado a todos los rincones. Parece oportuno, por tanto, dar por enterados a nuestros lectores de las noticias que en torno al tema se han producido, y dar tan sólo cuenta del resumen cronológico desde la aparición de la enfermedad del Jefe del Estado hasta los momentos en que se redactan estas líneas, al cierre de nuestra edición.

VIERNES 17 DE OCTUBRE: PROCESO GRIPAL

Franco preside el Consejo de Ministros deliberante, aquejado de una afección gripal.

LUNES 20 DE OCTUBRE

Fuentes oficiales señalan que el Jefe del Estado hace vida normal, indicando que ha estado aquejado de un "ligero proceso gripal, pero sin, en ningún caso, tener que guardar cama".

(Pasa a la pág. siguiente)



Esta información sobre los días de máxima tensión que ha vivido España durante la segunda quincena del mes de octubre y primera de noviembre se cierra exactamente a mediodía del sábado 16 de este último mes. Las Casas Civil y Militar de Su Excelencia el Jefe del Estado acaban de informar que el Caudillo descansa durante la evolución del posoperatorio. Apenas veinte horas antes se le había practicado la tercera intervención quirúrgica a vida o muerte.

Desde que se tuvo noticia cierta del grave estado de Franco, allá por el 17 de octubre, informadores de prensa nacionales y extranjeros, sobre un par de centenares, y también numeroso público, se concentraron en los alrededores del palacio de El Pardo para obtener la noticia inmediata y directa del proceso de la enfermedad. Allí se vivieron —sólo por síntomas, por matices, por especulaciones, por deducción del movimiento de vehículos y personalidades que se observaban en palacio momentos de zozobra, de inquietud, de nerviosismo, y asimismo largas esperas en un vacío de noticias durante noches enteras a la intemperie y al frío. El escenario cambió cuando el 14 de noviembre, el súbito agravamiento del Caudillo aconsejó trasladarle a la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social La Paz, para una segunda operación a vida o muerte.

En estos dos escenarios —La Paz y El Pardo— ha estado centrada la atención del país, que sigue con tensa preocupación el desarrollo de las crisis por la que ha atravesado la enfermedad de Franco a través de los medios de comunicación. ■

DON JUAN CARLOS, JEFE DEL

El jueves día 30 de octubre se comunicaba oficialmente que el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, ante el estado de salud en que se encuentra el Jefe del Estado, asume temporalmente la Jefatura del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado, que prevé esta sustitución en caso de enfermedad o ausencia del territorio nacional. En relación con esta transmisión temporal, el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, dirigió al presidente de las Cortes, don Alejandro Rodríguez de Valcárcel, una comunicación, de la que previamente se había dado cuenta al Príncipe de España, cuyo texto es el siguiente:

"El artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado establece que en caso de enfermedad del Jefe del Estado asumirá sus funciones el heredero de la Corona, si lo hubiere y fuese mayor de treinta años, dando cuenta a las Cortes el presidente del Gobierno. La Ley 26/1971, de 15 de julio, declaró, en su artículo 1.º, que corresponden al Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón, sucesor a título de Rey en la Jefatura del Estado, las funciones que el mencionado artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado encomienda al heredero de la Corona.

Concurriendo la circunstancia de enfermedad del Jefe del Estado, a que se refiere el primero de los preceptos expresados, lo pongo en conocimiento de V. E. a los efectos previstos en las indicadas disposiciones. Carlos Arias".

TEXTO DEL ARTICULO 11 DE LA LEY ORGANICA DEL ESTADO

"Durante las ausencias del Jefe del Estado del territorio nacional, o en caso de enfermedad, asumirá sus funciones el heredero de la Corona, si lo hubiere y fuese mayor de treinta años, o, en su defecto, el Consejo de Regencia. En todo caso, el presidente del Gobierno dará cuenta a las Cortes".

En relación con este artículo, por Ley de 15 de julio de 1971, se dispuso que en estos casos de ausencia o enfermedad, la Jefatura del Estado interina corresponde al Príncipe don Juan Carlos. Textualmente dice: "Corresponden al Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón y Borbón, sucesor, a título de Rey, en la Jefatura del Estado, las funciones que el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado encomienda al heredero de la Corona".

Es de señalar que las funciones atribuidas por la Ley Orgánica al Jefe del



Don Juan Carlos y doña Sofía hicieron numerosas visitas a La Paz para interesarse por el estado del Caudillo. Les acompaña el ministro de Trabajo, don Fernando Suárez.

MAXIMA TENSION

(Viene de la pág. anterior)

MARTES 21 DE OCTUBRE: INSUFICIENCIA CORONARIA

La Casa Civil hace público un comunicado, en el que se reconoce que Franco ha sufrido una "crisis de insuficiencia coronaria aguda, que está evolucionando satisfactoriamente, habiendo comenzado ya su rehabilitación y parte de sus actividades habituales".

El miércoles 22 se mantiene —a través de un nuevo comunicado de la Casa Civil— el mismo optimismo en torno a la evolución de la insuficiencia coronaria, informando que incluso "asistió, en compañía de su familia, a la proyección de una película".

VIERNES 24 DE OCTUBRE: RETROCESO EN LA ENFERMEDAD CORONARIA

Se da a conocer el primer parte médico del equipo de especialistas que atienden a Franco. En el mismo se informa que la enfermedad coronaria ha experimentado un retroceso y han aparecido signos incipientes de insuficiencia cardíaca.

En un segundo parte médico, facilitado el mismo día, se indica que la evolución de la enfermedad "se ha visto modificada con un nuevo episodio de insuficiencia coronaria, que ha superado. A las 20,30 horas descansa tranquilo y sus constantes son normales".

SABADO 25 DE OCTUBRE: SE ACENTUAN LOS SIGNOS CARDIACOS

El parte médico de las 19 horas dice: "Se han acentuado los signos de sufrimiento miocárdico, ha aparecido fiebre, ha descendido ligeramente la tensión arterial y ha aumentado la frecuencia cardíaca y respiratoria. Pese a ello conserva un buen estado de consciencia".

DOMINGO 26 DE OCTUBRE: HEMORRAGIA GASTRICA. AGRAVACION

Nuevo parte inquietante al filo de la medianoche, que decía: "La evolución clínica de Su Excelencia el Jefe del Estado ha sufrido una agravación secundaria, debida a una hemorragia gástrica e importantes trastornos del ritmo, con acentuación marcada de la insuficiencia cardíaca congestiva".

El lunes día 27, en el parte médico de la mañana, se daba cuenta de que había "pasado la noche descansando tranquilo. Ha remitido casi totalmente, con el tratamiento, la hemorragia gástrica y los trastornos del ritmo cardíaco, mejorando la situación cardiovascular. Mantiene un nivel de consciencia normal. Persiste la gravedad".

MARTES 28 DE OCTUBRE: "EXTRAORDINARIAMENTE GRAVE"

Parte a las 20,30: "Ha empeorado su estado general en el curso de las últimas horas. Ha aumentado la hemorragia

digestiva. Se ha presentado una parálisis intestinal con ascitis, originada por trombosis venosa mesentérica".

MIERCOLES 29 DE OCTUBRE: SE MANTIENE LA ASCITIS

"La situación cardíaca se mantiene estabilizada. Está lúcido. La respuesta al tratamiento de la hemorragia ha sido favorable. Se mantiene la ascitis. El estado continúa siendo grave".

JUEVES 30 DE OCTUBRE: PERSISTE LA TROMBOSIS

Según el parte médico de las 20,30 horas, "el estado general se mantiene. No ha habido variaciones en el estado cardiocirculatorio. La evolución del proceso trombótico abdominal persiste en sus manifestaciones clínicas. Se ha practicado una punción evacuadora del líquido ascítico".

VIERNES 31 DE OCTUBRE: SITUACION ESTACIONARIA

En el parte médico del día 1 de noviembre, a las 14,34 horas, se indica que en las veinticuatro horas anteriores la situación del Caudillo se mantuvo "estacionaria, con las oscilaciones naturales que implica la gravedad del proceso. No ha habido modificaciones cardiorrespiratorias significativas. El síndrome hemorrágico digestivo ha recidivado intermitentemente. El cuadro peritoneal inflamatorio clínicamente no ha progresado. La ascitis no ha experimentado modificaciones. Se conserva la

motilidad intestinal. Durante todo el curso de la enfermedad no ha perdido la lucidez".

VUELVEN LAS HEMORRAGIAS

En los tres primeros días de noviembre, todos los partes médicos dan cuenta de que el Jefe del Estado viene durmiendo y descansando con normalidad y que no hay ninguna incidencia que resaltar en el proceso de la enfermedad, aunque señalando que la situación sigue siendo estacionaria y persiste, por lo mismo, la gravedad.

LUNES 3 DE NOVIEMBRE: OPERADO A VIDA O MUERTE

Así, en la noche del día 3, Franco es operado, a vida o muerte, al presentarse una fuerte hemorragia gástrica. La operación, de cuatro horas de duración, fue dirigida por el doctor Hidalgo Huerta.

El posoperatorio de dicha intervención da nuevas esperanzas en el proceso clínico que sufre el Caudillo. Los partes médicos dan cuenta desde ese día hasta el 6 de que los signos hemorrágicos no habían vuelto y que se estaban comenzando los, en estos casos habituales, ejercicios de rehabilitación.

VIERNES 7 DE NOVIEMBRE: SEGUNDA OPERACION, EN LA PAZ

Pero las esperanzas duraron poco. El viernes día 7 se reproduce la hemorragia gástrica y Franco es nuevamente opera-

ESTADO EN FUNCIONES

POR LA
ENFERMEDAD
DEL CAUDILLO

Estado, que son las asumidas por el Príncipe don Juan Carlos, están establecidas fundamentalmente en los artículos 6 y 7 de la propia Ley, que dicen:

Artículo sexto.—El Jefe del Estado es el representante supremo de la nación; personifica la soberanía nacional; ejerce el poder supremo político y administrativo; ostenta la Jefatura Nacional del Movimiento y cuida de la más exacta observancia de los Principios del mismo y demás Leyes Fundamentales del Reino, así como de la continuidad del Estado y del Movimiento Nacional; garantiza y asegura el regular funcionamiento de los Altos Organos del Estado y la debida coordinación entre los mismos; sanciona y promulga las Leyes, y provee a su ejecución; ejerce el mando supremo de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire; vela por la conservación del orden público en el interior y de la seguridad del Estado en el exterior; en su nombre se administra justicia; ejerce la prerrogativa de gracia; confiere, con arreglo a las Leyes, empleos, cargos públicos y honores; acredita y recibe a los representantes diplomáticos y realiza cuantos actos le corresponden con arreglo a las Leyes Fundamentales del Reino.

Artículo séptimo.—Corresponde particularmente al Jefe del Estado:

a) Convocar las Cortes con arreglo a la Ley, así como presidirlas en la sesión de apertura de cada Legislatura y dirigirles, de acuerdo con el Gobierno, el discurso inaugural y otros mensajes.

b) Prorrogar por el tiempo indispensable, a instancias de las Cortes o del Gobierno y de acuerdo con el Consejo del Reino, una Legislatura cuando exista causa grave que impida la normal renovación de los procuradores.

c) Someter a referéndum de la nación los proyectos de Ley a que se refiere el párrafo segundo del artículo décimo de la Ley de Sucesión y el artículo primero de la Ley de Referéndum.

d) Designar y relevar de sus funciones al presidente del Gobierno, al presidente de las Cortes y demás altos cargos en la forma prevista por las Leyes.

e) Convocar y presidir el Consejo de Ministros y la Junta de Defensa Nacional cuando asista a sus reuniones.

f) Presidir, si lo estima oportuno las deliberaciones del Consejo del Reino y del Consejo Nacional, siempre que las de aquél no afecten a su persona o a la de los herederos de la Corona. En ningún caso las votaciones se realizarán en presencia del Jefe del Estado.

g) Pedir dictamen y asesoramiento al Consejo del Reino.

h) Recabar informes del Consejo Nacional".

LOS PRIMEROS ACTOS DEL PRINCIPE DON JUAN CARLOS

Al día siguiente de asumir las funciones de Jefe del Estado, el Príncipe don Juan Carlos presidió un Consejo de Ministros de carácter deliberante, celebrado en el palacio de la Zarzuela. En él se trataron diversos temas de índole nacional e internacional.

El domingo día 2 de noviembre, el Jefe del Estado en funciones efectuó un desplazamiento al Sahara, visitando a las tropas acuarteladas en dicho territorio. El acto tuvo una repercusión muy favorable, por cuanto aquel territorio y, naturalmente, los españoles que en él están, pasan por momentos de gran tensión. El Príncipe don Juan Carlos afirmó ante más de 500 oficiales y suboficiales: "Se hará cuanto sea necesario para que nuestro Ejército conserve intactos su prestigio y su honor".

Tras presidir diversos actos castrenses, el Jefe del Estado en funciones regresó a Madrid, donde inmediatamente convocó una reunión de la Junta de Defensa Nacional, a la que asistieron —además de sus componentes habituales— el jefe del Mando Unificado de Canarias y el gobernador general del territorio. ■

do —a vida o muerte— del estómago. Poco después del mediodía del viernes se trasladó urgentemente al Caudillo a la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social La Paz.

En la Residencia de la Seguridad Social, la intervención quirúrgica obtuvo éxito, y, sin mayores incidencias, comienza el nuevo curso posoperatorio.

El parte médico de esta segunda operación decía: "Se le intervino de nuevas y múltiples ulceraciones que sangraban. Hubo necesidad de hacer una resección gástrica subtotal. La operación duró cuatro horas y se precisaron cinco litros y seiscientos mililitros de sangre, que fue muy bien tolerada. Pronóstico: muy grave".

LUNES 10 DE NOVIEMBRE: HEMODIALISIS CON RIÑÓN ARTIFICIAL

El día 11 aparecen nuevas incidencias. El comunicado médico de las 20,30 decía: "El posoperatorio sigue su curso con normalidad. A las 18,00 horas se ha suspendido la diálisis peritoneal y se ha iniciado la primera sesión de hemodiálisis con riñón artificial, que está siendo bien tolerada. Se han objetivado trastornos del ritmo cardíaco, que han sido fácilmente corregidos. La buena evolución ventilatoria pulmonar y su estado de consciencia han permitido la retirada del tubo endotraqueal. La tromboflebitis del muslo izquierdo continúa inalterada. El pronóstico no varía".

MIÉRCOLES 12 DE NOVIEMBRE: "AUMENTA LA GRAVEDAD"

A las 13,30 del día 12 de noviembre, el parte médico da cuenta de la apari-

(Pasa a la pág. siguiente)



Las visitas al palacio de El Pardo y a La Paz durante la enfermedad del Caudillo han sido continuas por parte de los miembros del Gobierno y personalidades de la política y del Ejército. En la foto, salen de la Residencia Sanitaria el presidente del Gobierno, acompañado de su esposa, y los vicepresidentes primero y tercero, señores García Hernández y Suárez González.



Expectación y rumores en la explanada que se extiende ante la puerta principal del palacio de El Pardo.



Relevo de la escolta del Caudillo en la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social La Paz.



Ante la puerta principal del palacio de El Pardo no faltó la anécdota en medio del nerviosismo y la inquietud: Emulando a los periodistas, un niño toma nota de las personalidades que entran y salen del recinto. A la derecha, foto grande, el Jefe del Estado en funciones y la Princesa doña Sofía abandonan La Paz tras una de sus visitas al centro hospitalario. Con ellos, el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez.



MAXIMA TENSION

(Viene de la pág. anterior)

ción de nuevos signos de empeoramiento: "El curso posoperatorio se ha visto alterado por la presencia de signos de hemorragia digestiva, controlada hasta el momento mediante tratamiento médico. La motilidad intestinal se ha restablecido. Cardiológicamente persisten los trastornos intermitentes del ritmo. No ha habido alteraciones en la frecuencia del pulso, tensión arterial y presión venosa central. La tromboflebitis no se ha modificado. Se han acentuado los signos radiológicos focales pulmonares. Ha aumentado la gravedad del pronóstico".

JUEVES 13 DE NOVIEMBRE: INTUBADO PARA AYUDARLE A RESPIRAR

A las 3,30 de la madrugada del día 12 se presentó —según el parte médico de las 13,30 del día 13— un nuevo episodio de hemorragia digestiva, que remitió a las dos horas de tratamiento médico. "La progresión —continuaba el citado parte— de la sintomatología respiratoria aconseja respiración asistida con intubación. Se le ha practicado una nueva sesión de hemodiálisis. El estado cardiorrespiratorio permanece estable. La tromboflebitis del muslo izquierdo per-

manece estacionaria. El pronóstico sigue siendo muy grave".

VIERNES 14 DE NOVIEMBRE: TERCERA OPERACION Y GRAVISIMO

En las primeras horas de la tarde del día 14 de noviembre, la situación permanece sin cambios. El parte médico dado de las 13,30 decía textualmente: "No se ha evidenciado clínica y analíticamente la existencia de hemorragias digestivas. Los signos clínicos y radiológicos de su proceso pulmonar no han progresado. Continúa con la respiración controlada y el tratamiento intensivo habitual. En el curso de la mañana se ha iniciado una nueva sesión de hemodiálisis. Su cuadro cardiorrespiratorio no ha tenido modificaciones desde el parte de ayer. Las pre-

siones arteriales, venosa central y ritmo cardíaco son normales. Su tromboflebitis continúa estacionaria. El control de la sedación medicamentosa, por el registro electroencefalográfico, muestra los patrones bioeléctricos cerebrales normales propios de esta terapéutica. El pronóstico sigue siendo el mismo".

La tranquilidad que evidenciaba el parte médico de las 13,30 del día 14 se tornó a las pocas horas en nerviosismo: El estado de salud de Franco sufrió un retroceso y se hizo precisa una nueva intervención quirúrgica, tercera en su actual enfermedad. A las 18,30 y 23,30 fueron facilitados sendos partes médicos. El primero de ellos señalaba: "A las 15,30 horas del día de hoy, Su Excelencia el Generalísimo ha presentado un cuadro agudo con hipotensión arterial, aumento de la presión venosa y disten-



sión abdominal, condicionando un diagnóstico de abdomen agudo por probable dehiscencia de sutura, en virtud de las circunstancias locales y generales que concurrían en la enfermedad. Decidida la intervención inmediata, ha sido realizada por el profesor Manuel Hidalgo Huerta. En la intervención quirúrgica se ha comprobado la existencia de una dehiscencia reciente, relacionada con el cuadro de 'shock' descrito anteriormente, a nivel de la anastomosis gastroyeyunal de calibre reducido, con salida de contenido intestinal en cavidad peritoneal. Suturada nuevamente la zona dehisciente, se han situado drenajes externos en cavidad abdominal y de asa yeyunal. La intervención ha durado dos horas, siendo aceptablemente tolerada. El pronóstico es gravísimo".

En el parte médico de las 23,30 se

señalaba: "La situación de choque endotóxico de Franco pudo ser superada durante la intervención quirúrgica. La evolución del posoperatorio en estas primeras cinco horas está siendo satisfactoria, con tensiones arteriales, venosa, ritmo y frecuencia cardíaca dentro de límites aceptables. La situación pulmonar no ha empeorado. En el momento de redactar este parte está sometido a hemodiálisis. El pronóstico sigue siendo gravísimo".

Durante la madrugada del día 14 y mañana del día 15 de noviembre, los comunicados de las Casas Civil y Militar del Caudillo fueron dando cuenta de que no se habían vuelto a presentar incidencias en el desarrollo clínico y que el posoperatorio se desarrollaba con normalidad, dentro del estado gravísimo en que se encontraba el ilustre enfermo. ■

LOS MEDICOS QUE ATIENDEN A FRANCO

Doctor Vicente Pozuelo Escudero: Endocrinólogo y jefe del correspondiente Servicio del Ambulatorio Hermanos García Noblejas, de la Seguridad Social.

Doctor Luis Pescador del Hoyo: Actualmente no ocupa ningún cargo clínico en hospitales; es especialista de reconocido prestigio en aparato cardiocirculatorio.

Doctor Vital Aza y Fernández Nespral: Jefe del Servicio de Cardiología de la Ciudad Sanitaria La Paz; incluido en el Departamento de Cirugía Cardiovascular.

Doctor Eloy López García: Especialista en Medicina Interna; es actual director de la Clínica de la Concepción, Fundación Jiménez Díaz.

Doctor José María Gómez Mantilla: Es especialista de análisis clínicos y jefe del Servicio de Bioquímica de la Clínica de la Ciudad Sanitaria La Paz, de la Seguridad Social.

Doctor Isidoro Mínguez y Enríquez de Salamanca: Pertenece al equipo del Servicio de Cardiología de La Paz; es secretario de la Sociedad Española de la especialidad.

Doctor Ernesto Castro Fariñas: Es especialista en cirugía cardiovascular y dirige el Servicio correspondiente del Gran Hospital de la Beneficencia de Madrid.

Doctor Jesús Señor de Uria: Especialista en cirugía cardiovascular; está adscrito al Servicio que en La Paz dirige el doctor Martínez-Bordiu.

Doctor Luis Alonso-Castrillo Aladrén: Especialista en Cardiología; pertenece al Servicio de Cirugía Cardiovascular de La Paz.

Doctor Gabriel Artero Guirao: Cirujano cardiovascular, inscrito en el Servicio de la Residencia Francisco Franco, y especialista en cirugía de las arterias coronarias.

Doctor Roberto Llauredó Sabé: Especialista en Reanimación, jefe de la Unidad de Vigilancia Intensiva de la Ciudad Sanitaria La Paz.

Doctor Manuel Hidalgo Huerta: Especialista en aparato digestivo; actualmente es director técnico de la Ciudad Sanitaria Francisco Franco.

Doctor María Paz Sánchez Aguado: Especialista en Anestesiología; pertenece al Servicio de Cirugía Cardiovascular de la Ciudad Sanitaria La Paz.

Doctor Joaquín Carbonell Cadenas de Llano: Especialista en electroencefalografía; pertenece al Servicio correspondiente de La Paz.

Doctor José Luis Palma Gámiz: Especialista en aparato circulatorio dentro del Servicio de Cirugía Cardiovascular de La Paz.

Doctor Luis Sánchez Sicilia: Especialista en Nefrología; jefe del correspondiente Servicio de la Paz.

Doctor Carlos Marina Fiol: Especialista en aparato digestivo; jefe del Departamento de la Clínica de la Concepción.

Doctor José Parra Lázaro: Jefe de Cirugía Experimental de la Clínica de la Concepción; inmunólogo especializado en trasplantes.

Doctor Francisco Fernández Justo: Especialista en anestesia cardiovascular en el Servicio de La Paz.

Doctor Carlos Petrement: Jefe del Departamento de Radiología de La Paz.

Doctor José Corbatón Blasco: Adjunto al Departamento de Radiología de La Paz.

Aparte de los citados y del doctor Sixto Obrador, neurocirujano y jefe del Servicio de La Paz, fueron consultados los doctores Miguel Lucas Tomás, especialista en Estomatología Médica, de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense, y José Ineas Sena, estomatólogo.

NOVIEMBRE: NUEVOS ESPECIALISTAS

Posteriormente, el día 6 de noviembre, se agregaron al equipo médico dos ilustres doctores:

Doctor Manuel Sánchez Cañas: Jefe del Equipo de Urología de la Seguridad Social de Madrid.

Doctor José Luis Álvarez-Salas Moris: Coronel médico de Sanidad Militar, jefe del Servicio de Pulmón y Corazón del Hospital General del Aire y director de la Sección de Neuromonía de la Escuela Nacional de Enfermedades del Tórax.

Y el 13 de noviembre se agregaron al equipo otros cinco nuevos especialistas, que son los siguientes:

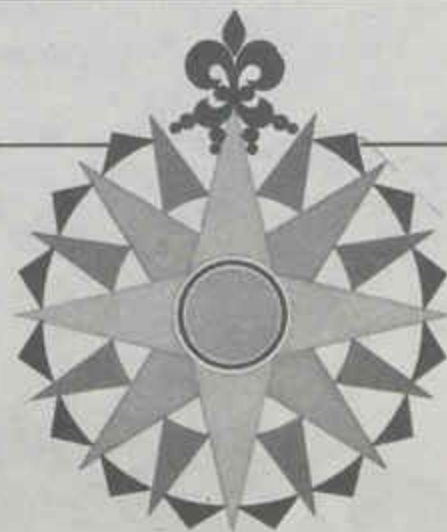
Doctor José Luis Vallejo Flórez: Director de la Residencia Sanitaria La Paz, quien tomó posesión de este cargo el pasado día 7. Anteriormente fue director de la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social Cruces-Baracaldo.

Doctor Francisco Guerra Sanz: Médico del aparato respiratorio; jefe del Servicio de Bronconeumatología de la Clínica Torácica Victoria Eugenia, de la Dirección General de Sanidad.

Doctor José de la Cámara: Del Servicio de Hematología de La Paz, especialista en transfusiones.

Doctor Félix Contreras Ruiz: Jefe del Servicio de Anatomía Patológica de la Ciudad Sanitaria La Paz.

Doctor Julio Ortiz Vázquez: Catedrático de Patología Médica; jefe del Departamento de Medicina Interna de La Paz. ■



DE DEMONIOS SUBMARINOS

E

N primer lugar, según Patai, están aquellos que permanecieron en las aguas durante el Diluvio Universal, sin tocar tierra ni subir al Arca de Noé. Varios de ellos hallaron refugio en la boca de las bestias marinas —como más tarde Jonás en la boca o en el vientre de la ballena (todo este asunto de Jonás está ahora muy discutido, y la verdad es que no quiero explayarme en él hasta que, próximamente, esté más documentado)— y otros lograron encaramarse al Arca, y aun uno de ellos, quizá escasamente dotado para acuático, meterse dentro. En seguida les habló de él. El hecho indiscutible es que no se ahogó ningún demonio durante el Diluvio, y algunos talmúdicos han creído que los más tomaron la suficiente altura para ponerse más arriba del cielo de las aguas. A algunos de los que se sumergieron en las aguas, o flotaron en ellas, les salieron escamas, de las cuales aún no se han logrado librar por completo: escamas rojizas, que especialmente les cubren pies y piernas y los genitales. Uno de éstos fue visto en Italia, concretamente en Pisa, en 1437, y sus pretensiones mayores eran llevarse mujeres a la mar, donde las convertiría en amadoras y perfumadas sirenas. Léanlo en el cronista Giovanni Dafiero, en su "Tratado de Invisibles". Esto les prometía el demonio, cuyo nombre se ignora, a las féminas con las que llegó a íntimo trato. Descubierta por un dominico, huyó a lomos de un delfín, como Aristón, el músico de los helenos antiguos. Dafiero supone que el delfín no sería tal, sino otro demonio que tomó esa forma, y que entre ambos se repartirían las ganancias.

Aquí llegamos a un punto importante: Desde los escritores contra brujas del XV se supone que los demonios tienen horror a las naves y a pasar el mar, y si hacen una larga travesía, será ya bien acomodados en el cuerpo de un humano, con el que han hecho trato. Así, en los procesos de la Inquisición de Lima, en el XVI, algunos de los herejes —muchos portugueses— que terminaron quemados —Caro Baroja escribió de aquellos procesos— confesaron que habían pasado a Indias en su cuerpo, pero con más frecuencia en el de sus mujeres, algunos demonios, los cuales se lo habían rogado mucho, y además les habían pagado contante y sonante. Hay que suponer que con monedas antiguas, romanas o persas, o de los días de Cleopatra, que hasta el siglo XVIII, tiempo en el que, según Cabell, hubo una gran reforma monetaria en el Infierno, los demonios no manejaban monedas modernas. Los tháleros de María Teresa de Austria, la moneda favorita de los jeques árabes casi hasta nuestros días, fueron llevados a Damasco y Bagdad, y aun a la India del Gran Mongol, por ricos demoniacos. Por ese mismo temor al viaje por mar sostiene

Burroughs que no han sido localizados en Australia demonios mayores ni menores... Como ven, hay algunas contradicciones en el saber de las relaciones entre el demonio y el medio marino. Eso sin tener en cuenta la historia del demonio que logró meterse en el Arca (*).

Este es el gran príncipe, un demonio muy importante, llamado Shemnazai. Ustedes saben que Noé prohibió toda relación sexual en el Arca. Apartó a sus hijos de sus esposas, y lo mismo hizo con todos los animales, aves y reptiles. De los animales le desobedecieron el perro y el cuervo, y por ello Noé castigó al perro uniéndolo vergonzosamente a la perra después de la copulación, y al cuervo, haciendo que inseminara a la hembra por el pico, cosa esta última que creían los campesinos hebreos y aún segulan creyendo los judíos de las aljamas de Castilla y de los "pueblos de Dios" de Polonia y de Ucrania. Pero también desobedeció Cam, hijo de Noé, y fue que Cam se enteró de que un demonio que se había metido en el Arca por un respiradero, convertido en humo, habiendo encontrado dormida a su mujer, se echó con ella y la dejó preñada. La mujer lloraba, y Cam se apiadó de ella. Además que de saberse lo de Shemnazai y su mujer, ésta aparecería deshonrada a los ojos de la población del Arca. Así, Cam, dijo que no había podido contenerse, y había engendrado en su mujer. Shemnazai se ocultó hasta que el Arca halló tierra en la que posarse, y cuando los animales salieron de aquella, Shemnazai salió metido en el macho cabrío. Aún conserva el olor de éste, que no se lo puede quitar ni con toda la perfumería de París.

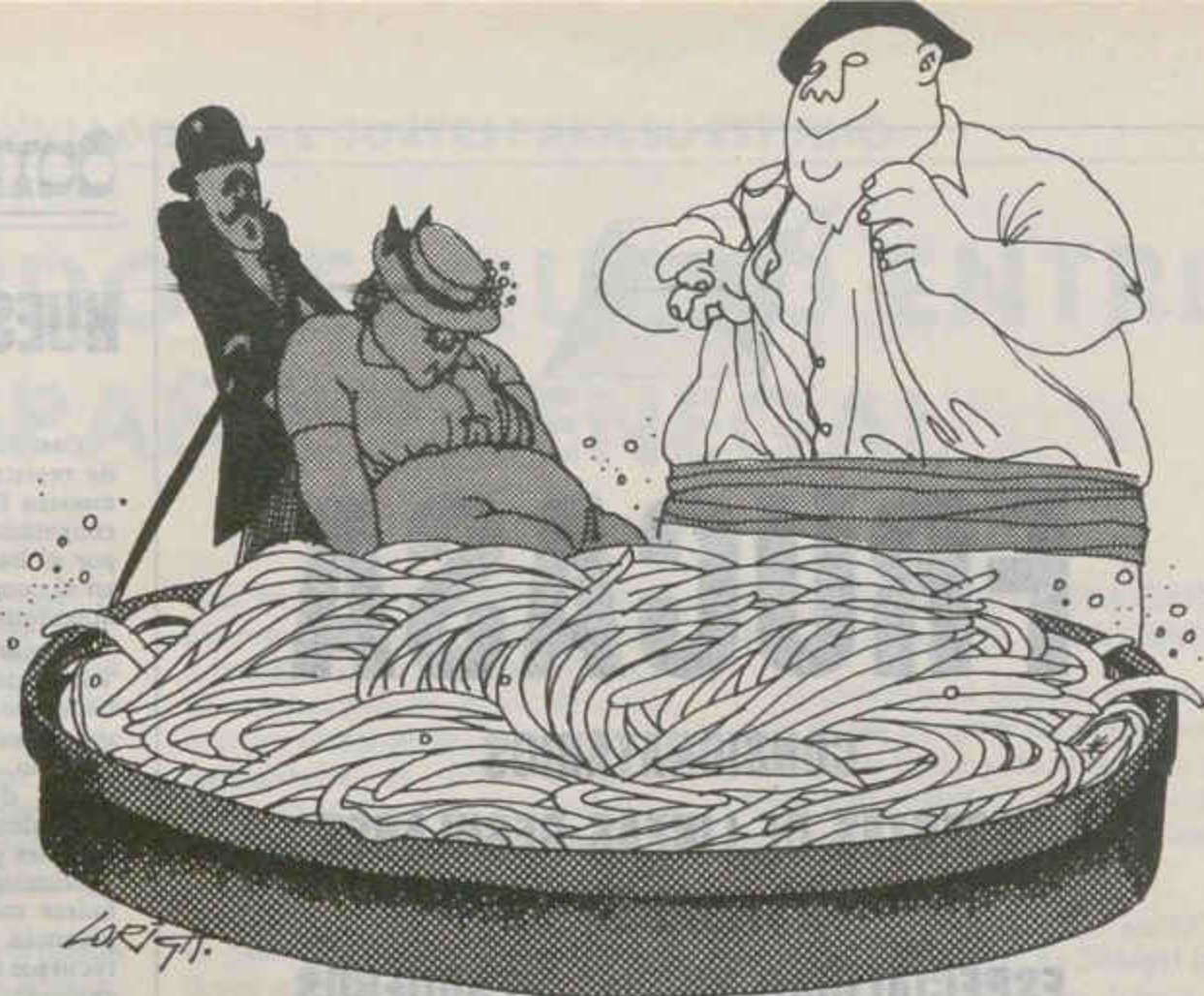
Entre los inconvenientes que se encontraban en la Edad Media para evitar los baños —aparte de que muchas veces, como se prueba con la novela "Flamenca" y otros textos— estaba la presencia constante de demonios que iban a ellos, con mucha pompa de jabón y paños calientes, y entre ellos uno llamado Algabat, el cual tomaba la forma de mujer para ir precisamente al baño de las mujeres. Cuando a principios de siglo comenzó el auge de los baños de mar, Remy de Gourmont escribió un artículo en "Le Figaro", de París, más bien en contra, y avisando que le había dicho un rabino amigo suyo —creo que el abuelo del recientemente fallecido Kaplan, gran rabino de Francia—, contrario por ciencia médica a los baños marinos, que habría judíos que no se bañarían nunca en Deauville ni en Biarritz por miedo al tentador Algabat. ■ A. C.

(*) Por si hay quien quiera enterarse de estos asuntos eróticos del Arca, doy una bibliografía para eruditos: Gen Rab 286, 341; Tanhuma Buber Gen 43; Tanhuma Noah, 12; Yer Taanit, 64 d; Yalqui Reubeni ad Gen VII, 7, p. 130. Y para los no eruditos, Graves y Patai, "Los mitos hebreos", "Génesis". Ed. Losada. Buenos Aires, 1969. Pág. 133.

Con Sabor y Acento



Por
**NESTOR
LUJAN**



LAS ANGULAS A "LA VASCA"

ANTES de hablar de la cocina vasca de la angula, cuya temporada está en plena sazón, no podemos resistirnos a tratar del animal en sí, aun a riesgo de desnaturalizar un poco el comentario y alargarlo quizá en demasía. La primera duda que nos asalta es la de pensar si la angula en sí no es un producto fluvial, a pesar de que nazca en el mar. Porque a pesar de toda su mitología, a partir de los estudios del profesor Johannes Schmidt quedó aclarado en los puntos esenciales el misterio de la reproducción de la angula. Con ello acabaron las pintorescas teorías. Quién pensaba que lo hacía por generación natural, aunque jamás se había observado huevos o lechas en una angula; otros, que nacía del fango; un tercero —como Plinio—, que nacía "de las putrefacciones de la tierra". Sir Francis Bacon opinaba que nacían por corrupción de su propia edad, que, según él, no excedía de diez años. Y finalmente existía una teoría poética: que nacían por la condensación del calor solar sobre las gotas de un rocío especial que caía en mayo y junio. Esta estupenda teoría la explica el delicioso Izaak Walton, autor en un cincelado inglés del siglo XVII de una obra que ha desafiado el paso del tiempo: **El perfecto pescador de caña**. Todas estas teorías no dejan de parecer tan lógicas como la realidad es, sencillamente, prodigiosa.

Las angulas fluviales pertenecen a la familia de los anguillidos, del orden de los anguilliformes. Dentro de este orden está la familia de los cóngridos y de los murénidos, dos animales esencialmente marinos. Las angulas, en cambio, por su biología tan enigmática, son a la vez marinas y fluviales.

Todas las angulas, europeas y americanas, nacen en la misma zona, o sea en el mar de los Sargazos, en el océano Atlántico, entre las Azores y las Bahamas. Allí van a desovar todas las angulas que habitan todos los ríos europeos y americanos, y depositan sus huevos por millones a una gran profundidad. Aunque la destrucción de huevos y larvas es inmensa, sobreviven gracias a su voracidad, convirtiéndose en unos diminutos lentocéfalos de un milímetro, y se convierten en lo que nosotros llamamos angulas. Entonces inician un prodigioso viaje que durará tres años. La angula europea, **Anguilla angilla**, se deja llevar lentamente por la corriente de Gulf Stream hasta las costas de Europa, y a la llegada a las costas europeas, cada uno de estos animales se separa y asciende por el río del cual partió su madre. Las angulas de América del Norte (**Anguilla rostrata**) hacen lo propio en los ríos americanos. Cuando las angulas llegan a los ríos europeos, inician la más prodigiosa de sus aventuras. Estos ejércitos de angulas empiezan a remontar el curso de las aguas. Los machos pronto encuentran el término de su viaje, pues permanecen en las cercanías de su desembocadura, pero las hembras siguen adelante, avanzando contra todos los obstáculos. Ni las cascadas, ni la tierra seca impiden su

avance. A menudo puede verse a estas pegajosas angulas avanzar por la roca hasta encontrar el curso del agua. Y lo curioso es que practican este viaje sólo bajo los rayos del sol, escondiéndose al anochecer. Cuando estas angulas hembras llegan a un lugar propicio del río, permanecen en él unos diez o doce años. Entonces regresan al mar de los Sargazos, alcanzando la madurez sexual durante el viaje, y allí, una vez depositados los huevos, perecen por la presión del fondo del océano, que resulta esencial para la propagación de la especie.

Lo más característico de las angulas es, pues, que tanto las europeas como las americanas crían en el mismo lugar y cada una de ellas regresa al río de donde salió su progenitor; jamás un solo ejemplar americano ha sido hallado en Europa, ni uno europeo en América. A los ríos españoles han llegado las angulas del mar de los Sargazos, que son pescadas para su consumo, pues nosotros tenemos una respetable cocina de angulas, mientras que en el Norte de Europa, donde desdeñan la angula, tienen una gran cocina de angula.

José María Busca Insusi, el gran tratadista de cocina vasca y reputado bromatólogo, escribe sobre las angulas: "Un plato con el que los vascos hemos sido valientes y originales, creando un plato singular y muy apreciado por la gente."

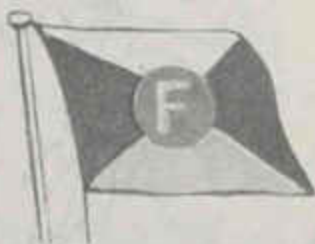
"Decimos valientes porque hay que recordar que la simple visión de una cazuela de angulas recuerda más bien a una gusanera que a un alimento apetitoso. Es natural que a primera vista, gente que jamás las haya visto sienta repugnancia por ellas."

"Por otra parte, lo de la singularidad viene debido a que somos el único pueblo europeo que las ha consumido. Hay angulas en todas las costas de Europa, pero sólo aquí han sido apreciadas."

"La preparación tradicional es muy sencilla: Se trata de poner angulas, escaldadas en agua hirviendo, en aceite donde se han frito ajos y guindillas."

"La forma es elemental, pero de altos vuelos culinarios, puesto que su consumición hace gozar a los cinco sentidos. No creo que ni la famosa cocina china tenga algo parecido".

Las angulas a la vasca son, pues, al pil-pil. La época idónea es el invierno, alrededor de las Navidades, y se suelen guisar en cazuelitas individuales y se sirven con tenedor de madera. La palabra "pil-pil" es una certera onomatopeya del freír. Y en vasco la angula tiene una denominación castiza: **txitxardin**, que, traducida literalmente al castellano, significa "como lombriz, como gusano". La palabra parece ser, según mi buen amigo Antonio Arrue, gastrónomo, filólogo, conocedor profundo de las cocinas, sus leyendas y su historia, relativamente nueva, aunque ya aparece en la **Historia de Guipúzcoa** de Juan Ignacio de Iztueta, que data de 1847. ■ N. L.



FRUCASA

**CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
ESTIBADORES
ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS**

MARINA, 18

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

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

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

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C.

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

MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

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

Cartas al Director

NUESTROS PESQUEROS EN MARRUECOS

Casi las ochocientas mil toneladas de registro bruto tiene la totalidad de nuestra flota pesquera, y si es la flota congeladora, según datos aportados por el Banco de España, es la tercera en el concierto mundial y, para mayor abundamiento, de las más modernas.

El mar, que es un patrimonio que el Todopoderoso legó al hombre para su beneficio y sustento, no puede ser patrimonio de nadie en particular, y, por ello, se hace necesario sentar las bases de una libertad, siempre, naturalmente, con las necesarias limitaciones para impedir su destrucción o agotamiento prematuro, pero sin atribuirse mandatos o exclusivas de gran potencia que cuentan con sobrados recursos técnicos y tecnológicos para la explotación masiva de las plataformas continentales. Sabemos que España ya ha interesado en la ONU la creación de un organismo que como fin primordial tenga como misión tratar a todos por igual.

Es público y notorio, y ya no constituye secreto diplomático, que nuestras relaciones con la Administración marroquí de Hassan II se hallan bastante deterioradas, y que nuestros pesqueros llevan, según mis datos, casi quince años atravesando por situaciones muy difíciles; si las pérdidas de redes, incautación de las mismas, pescado intervenido, pago de multas y rescate de tripulaciones han sido contabilizados, suman ya algunos centenares de millones.

¿No cree el Rey de Marruecos que va resultando muy poco serio que la extensión de sus aguas jurisdiccionales en las costas de su territorio tenga tanta elasticidad?

Decretos Reales ("dahir") que se suceden con demasiada frecuencia, situaron sus aguas en seis, doce y, por último, en setenta millas. La geopolítica del Rey de Marruecos es muy poco seria, es un continuo ejercicio de geo-

metría progresiva; los límites de sus aguas jurisdiccionales crecen y decrecen como las mareas, y a todo esto, por un lado, dice ser nuestro amigo, y por otro adopta determinaciones en las que en buena ética diplomática y de buena vecindad es costumbre y obligada la consulta.

Las voces de nuestros trabajadores del mar —patrones, capitanes y armadores— claman en el desierto. Llevo ya algún tiempo pensando si no sería conveniente que nuestro Gobierno fuera estudiando, pero sobre la marcha, una táctica que ya no es nueva, y es la adoptada por Inglaterra en la llamada "guerra del bacalao"; en una palabra: llegar a la concentración masiva de toda la flota pesquera que faene en la plataforma continental atlántico-marroquí, y después de trazar un rectángulo de 160 ó 170 millas, más o menos, por 60 ó 70 millas de ancho, y proceder a la pesca en los bancos que procedan y bajo unas normas, como es natural, acordadas de antemano con los expertos de la pesca en aquellas latitudes, y el mando de los buques de nuestra Marina militar; en una palabra, pescar, pero pescar bajo una protección y un respeto a que tenemos derecho. A nuestros trabajadores del mar y a los intereses de nuestros armadores, muy dignos de tenerse en cuenta, así como a nuestro prestigio internacional, se les está sometiendo a una prueba de paciencia que en cualquier momento puede romperse, y a fin de no dar lugar a tensiones mayores y, como consecuencia, a las humillaciones de nuestra Cancillería, con el rescate de nuestros buques y tripulaciones, se hace ya urgente y necesario se adopten las mismas medidas que Inglaterra tiene empleadas en sus pesquerías de Islandia y Atlántico septentrional.

Urge y debe resolverse ya y de una vez este problema enojoso. ■ **MANUEL GARCIA LLISO.** Capitán de la Marina Mercante. Valencia.

FABRICA DE HIELO

SANTA MARIA DEL MAR

DE LA COFRADIA SINDICAL DE PESCADORES

Puerto pesquero

ALMERIA

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

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

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. La Coruña: José Antonio Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón 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 Arce.

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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

ACUERDO PESQUERO ENTRE ESPAÑA Y SENEGAL

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial de las Cortes Españolas" del día 4 de noviembre del año en curso aparecen publicados un Convenio de Cooperación en Materia de Pesca Marítima y un Acuerdo de Cooperación Financiera entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República del Senegal.

Dichos convenio y acuerdo fueron remitidos a las Cortes, por acuerdo del Consejo de Ministros, para que sean dictaminados por la Comisión de Asuntos Exteriores de la Cámara.

El convenio consta de doce artículos y un anexo, y el acuerdo de cooperación financiera, de nueve artículos.

CONVENIO: HASTA 700 TONELADAS DE REGISTRO BRUTO

Comienza el convenio haciendo hincapié en las ventajas que la cooperación pesquera entre España y Senegal supone para ambos países y el convencimiento de la necesidad de aunar los esfuerzos para asegurar la conservación de los recursos de pesca en el Atlántico central y meridional.

Por el artículo segundo, el Gobierno de la República del Senegal concede el derecho de pesca sobre el conjunto de aguas bajo jurisdicción senegalesa a los barcos de pabellón español, en las condiciones aplicables a los barcos que sean nacionales de aquellos países con los que Senegal ha firmado un acuerdo en materia de pesca. Para ello serán provistos de una "licencia de armamento de pesca", concedida en las condiciones definidas por las leyes y reglamentos vigentes en Senegal.

Los barcos arrastreros de nacionalidad española recibirán la licencia de pesca con artes de arrastre de conformidad con las normas y leyes con que dicha actividad está regulada en Senegal.

En cuanto a los arrastreros congeladores, la licencia de pesca será concedida a aquellos que no sobrepasen las 700 toneladas de registro bruto.

VENTA DEL PRODUCTO: ACUERDOS PRIVADOS

El artículo quinto especifica que "los productos de la pesca de fresco de los barcos atuneros de hielo con

base en Senegal —dentro del marco del convenio— serán desembarcados a beneficio de la Sociedad Nacional de Armamento de Pesca de Atún, que se compromete a asegurar la consignación de dichas unidades. Los precios de venta y las modalidades de entrega de dichos productos serán objeto de un acuerdo privado concluido para periodos fijados entre la Sociedad Nacional y los armadores españoles".

COMO COMPENSACION: CREDITOS

En el artículo séptimo se señala que "España pondrá a disposición del Gobierno de la República del Senegal créditos como compensación a las disposiciones acordadas en favor de los armadores españoles. Dichos créditos, garantizados por el Estado de Senegal, serán destinados a reforzar la cooperación económica entre ambos países en el sector del desarrollo rural, en general, y en el terreno de la pesca, en particular. Se concretan estos préstamos en un acuerdo financiero, como luego veremos.

En el artículo octavo se acuerda promover la cooperación en el sector de la pesca "estimulando las inversiones de capitales españoles en Senegal para la construcción de empresas de capital mixto, en las cuales podrán utilizarse barcos de pesca españoles en el marco de acuerdos privados. Con este objeto, ambos Gobiernos concederán todas las facilidades financieras previstas por sus respectivas legislaciones y destinadas a favorecer la realización de sus objetivos.

Asimismo se señala en el convenio la necesidad de que los dos países se intercambien estudios de investigación pesquera y que constituya un elemento esencial de su cooperación la mejora de la competencia y de los conocimientos del personal adscrito a la pesca marítima, y en concreto, el Gobierno español se compromete a acoger en sus establecimientos a nacionales senegaleses y a poner a su disposición becas de estudio y de formación en las diversas disciplinas, técnicas y económicas, que se refieren a la pesca.

Finaliza el convenio fijando el plazo de su validez en cuatro años, pudiendo renovarse por tácita reconducción, y entrará en vigor en la fecha del intercambio de los instrumentos de ratificación.

ANEXO: INTERPRETACION PRACTICA DEL CONVENIO

Al convenio se adjunta un anexo —en forma de carta del ministro de Desarrollo Rural y de Hidráulica al embajador español— en el que se interpretan las disposiciones del convenio en la forma siguiente:

a) **Autorizaciones.**—Durante 1975 se darán para pescar en Senegal las siguientes autorizaciones: treinta y seis para barcos atuneros congeladores, con sus auxiliares de pesca de cebo vivo; cincuenta y seis para barcos marisqueros congeladores y veinte para barcos arrastreros mixtos.

b) **Senegaleses a bordo.**—La tripulación de los barcos españoles deberá estar compuesta hasta un 30 por 100 por marineros senegaleses.

c) **Importación de atún a España.**—El Gobierno español establecerá para el año 1975 un contingente de 500 toneladas de conservas de atún, que serán admitidas en territorio español libres de toda carga aduanera.

ACUERDO FINANCIERO: POTENCIAR LA PESCA SENEGALESA

Teniendo en cuenta el convenio de cooperación en materia de pesca, España y Senegal han acordado —como antes decíamos— cooperar financieramente para un mayor desarrollo de las actividades pesqueras en aquel país.

Dicha cooperación financiera se fija fundamentalmente en un crédito que el Gobierno español concede a la República del Senegal por un total de mil millones de pesetas, convertibles en el marco del desarrollo rural, especialmente de la pesca.

El crédito será utilizado de la forma siguiente:

a) Hasta un total de 750 millones de pesetas para la adquisición en España de bienes de equipo y servicios (barcos, estudios de ingeniería, piezas de recambio, etc.).

b) Hasta un total de 250 millones de pesetas en forma de un crédito financiero destinado a la realización en Senegal de operaciones de desarrollo del sector pesquero y del sector rural, dentro del marco de la cooperación entre ambos países. ■

CONVOCADOS LOS PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN

MADRID.—El Ministerio de Marina convoca los Premios Virgen del Carmen, según una Orden del pasado 14 de octubre, que recoge el "Boletín Oficial del Estado" del día 20 del mismo mes.

Los Premios Virgen del Carmen se distribuirán de la siguiente forma:

— Premios para libros, dotado con 300.000 pesetas, será concedido al autor español que presente el mejor libro de tema histórico relacionado con España y su vinculación al mar. El libro premiado, si es inédito, se publicará por la Editora Nacional en su Colección "Biblioteca del Mar".

— De periodismo, dotado con 50.000 pesetas, para el autor español que presente el mejor artículo sobre temas marítimos, y medalla de honor al diario o revista no especializado que haya efectuado la mejor y más continuada labor informativa sobre temas marítimos.

— De radio y televisión, dotado con 50.000 pesetas, al autor español que presente el mejor programa o conjunto de programas que hayan sido emitidos en España, y medalla de honor a la emisora o cadena de emisoras que haya efectuado la mejor serie de emisiones sobre temas marítimos.

— De cinematografía, medalla de honor al productor de la mejor película española que exalte los valores humanos de la gente de la mar o fomente la vocación marinera.

— Premio Universidad, dotado con 100.000 pesetas, para estudiantes de centros de Enseñanza Superior. Este premio se concederá al alumno o grupo de alumnos que presente el mejor trabajo doctrinal de carácter jurídico, económico, literario, filológico, histórico o científico relacionado con el mar en cualquiera de sus aspectos.

Asimismo, se concederán otros nueve premios, dotados entre las 50.000 y las 10.000 pesetas, a aquellos autores que destaquen otros sectores de la vida marítima y temas relacionados con la mar.

NO SE ENCARGAN NUEVOS BARCOS

MADRID.—La cartera de pedidos de los astilleros ha iniciado un progresivo descenso, prácticamente no se encargan nuevos barcos. Esta situación "hace extremadamente urgente tomar medidas que traten de aminorar la gravedad del problema", ha dicho don Francisco Aparicio Olmos en una entrevista que publicó "Informaciones Económicas".

La situación es grave. El empleo

directo del sector de nuevas construcciones asciende a algo más de 30.000 hombres, a los que hay que añadir una cifra aún mayor de los constructores de equipos y suministradores de servicios técnicos y montaje específicamente navales. "Las previsiones de desempleo —continúa diciendo el presidente de Construnaves— son totalmente paralelas a las de los primeros, aunque, naturalmente, a un

plazo aún más corto que el de los astilleros".

Para paliar la situación es necesario poner en marcha con la máxima celeridad el Plan de Fomento de la Marina Mercante, ya anunciado; el fomento de la exportación, instrumentando apoyos que faciliten la competitividad, y a más largo plazo, un programa de reestructuración del sector. ■

DECRETO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SANCIONES EN MATERIA PORTUARIA

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el pasado día 9 de octubre un Decreto, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas, por el cual se establecen las sanciones en materia portuaria.

Según el citado Decreto, las infracciones portuarias pueden ser leves, graves y muy graves. Son consideradas como leves el incumplimiento total o parcial de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones administrativas, cuando suponga inadecuada utilización del dominio público portuario, o de las correspondientes obras o instalaciones, y defectuosa prestación de los servicios, sin perjuicio de que tal incumplimiento pueda dar lugar a la caducidad o renovación de dichas concesiones o autorizaciones.

Son igualmente infracciones leves el incumplimiento de las instrucciones establecidas en relación con la manipulación, el depósito o la retirada de mercancías o con los ritmos de operación en los buques; la defectuosa o inadecuada utilización de las instalaciones, obras o equipo portuario; el depósito o acopio de mercancías, útiles o herramientas sin autorización, o el abandono de basuras u otros residuos en terrenos portuarios; la aportación por los particulares de datos inexactos a la Administración, que

puedan inducir a ésta a adoptar resoluciones inexactas y retraso en la presentación de datos, del que derive la producción de un daño de cuantía inferior a las 50.000 pesetas, y causar directamente daños, valorados en cuantía inferior a las 50.000 pesetas, en los terrenos, obras o instalaciones de los puertos, o en el equipo, útiles, efectos o mercancías de los organismos portuarios o de terceros.

El Decreto considera como infracciones graves, entre otras, el incumplimiento total o parcial de las condiciones o prescripciones administrativas, cuando suponga deterioro del dominio público; el incumplimiento de las normas, establecidas en la manipulación de mercancías; la contaminación o perturbación de la zona portuaria; causar indirectamente daños valorados en más de 50.000 pesetas; cualquiera de las infracciones leves que constituyera perjuicio para las personas o de las que se derivasen daños o perjuicios no superiores a las 50.000 pesetas y la reincidencia en cualquiera de las infracciones leves.

Son consideradas, finalmente, como infracciones muy graves cualquiera de las infracciones leves o graves que ocasionaran lesión grave a alguna persona o daño o perjuicio superior a las 500.000 pesetas, y la reincidencia en cualquiera de las infracciones graves. ■

CONCIERTO ENTRE EL ESTADO Y ASTILLEROS ESPAÑOLES, S. A.

MADRID.—En la sede del Ministerio de Industria ha tenido lugar la firma de un nuevo Apéndice al Acta de Concierto del Sector Naval, suscrita en su día entre el Estado y Astilleros Españoles, S. A. Por parte de la Administración firmó el subsecretario de Industria, don Alvaro Muñoz López, y por la empresa acogida, su presidente, don Juan Antonio Ollero de la Rosa.

Este nuevo Apéndice, que actualiza algunos aspectos de los proyectos de la Sociedad en la Bahía de Cádiz, permitirá la finalización de las obras en curso y la plena puesta en servicio dentro del año 1976. Es de significar que ya se encuentran en explotación parcial la ampliación del centro de reparaciones de Cádiz y el nuevo astillero de Puerto Real. En el nuevo dique para 400.000 toneladas del centro de reparaciones de Cádiz se ha varado ya un buen número de buques, tanto nacionales como extranjeros, mientras que en el astillero de Puerto Real se ha efectuado la botadura del primer navío de nueva construcción, un petrolero de 236.000 TPM, con destino al armador español Fletamentos Marítimos, S. A.

La firma de este Apéndice representa para Astilleros Españoles, S. A., un aumento en las inversiones de unos cinco mil millones de pesetas, concentradas en la zona de Cádiz, ya que las obras de modernización de las otras siete factorías de la Sociedad, también acogidas al Régimen de Acción Concertada, se encuentran prácticamente terminadas. ■

PRESTAMO DE CINCUENTA MILLONES DE DOLARES

MADRID.—Un préstamo, a medio plazo, por valor de 50 millones de dólares ha sido firmado en Londres para la empresa Astilleros Españoles, S. A.

El préstamo, en el que participan varios Bancos extranjeros de primera fila, fue dirigido por el Banco de Bilbao, el Hispano Americano y el Urquijo, juntamente con el Hispano-Arabe, Chemical Bank of New York, el Canadian Imperial Bank of Commerce y el United International Bank. ■

ASTANO: PREOCUPACION POR LOS NIVELES DE EMPLEO

MADRID.—El Jurado de Empresa de Astano, acompañado del delegado provincial de la Organización Sindical de La Coruña, ha sido recibido por el ministro de Relaciones Sindicales, Alejandro Fernández Sordo, con quien se hallaba el director central de Asuntos Sociales, señor Pita da Veiga.

El Jurado expuso al señor Fernández Sordo su preocupación por la necesidad de mantener el actual nivel de ocupación en su empresa, adoptando las medidas precisas para ello. Fundamentalmente, solicitan que, dentro de la actividad específica en la que los astilleros de Astano están especializados —petróleos—, no se autorice a ningún otro astillero la construcción de este tipo de buques mientras la capacidad de los astilleros de Fena no esté saturada.

El Jurado de Empresa de Astano se trasladó a Madrid para plantear a las autoridades su preocupación grave por la situación de falta de contratos, que no se formalizan desde hace prácticamente dos años y que afectan a la empresa y repercuten en el empleo de diez mil trabajadores.

El trabajo existente en estos momentos prevé la entrega del último buque en el plazo de un año, lo que significaría el paro previo de diferentes secciones que normalmente finalizarán con anterioridad sus labores. ■

PLAN DE REALIZACIONES PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

MADRID, 4.—Se ha reunido el Consejo General del Instituto Social de la Marina bajo la presidencia del almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del organismo; en él se dio cuenta del estado del plan de realizaciones para los trabajadores del mar, cuya ejecución finaliza el próximo mes de diciembre, por un importe total de 1.496 millones de pesetas.

Asimismo se aprobó el plan de instalaciones para el período 1976-1979 (correspondiente al IV Plan de Desarrollo), por un valor de 1.660 millones de pesetas.

Estas realizaciones se concretan en la construcción de Casas del Mar, instalaciones sanitarias, Centros de Formación Profesional Náutico-Pesquera, guarderías infantiles, etcétera.

También aprobó el Consejo el sistema de consultas

● CONSULTAS MEDICAS POR RADIO Y GUIA SANITARIA A BORDO.

médicas por radio, que llevará a cabo personal facultativo del Instituto Social de la Marina desde los distintos puertos-base de nuestras más importantes flotas, y la inmediata elaboración de una guía sanitaria a bordo, que complementará aquella actividad y recogerá los casos típicos de accidente y enfermedad, con sus tratamientos de urgencia. Este sistema de consultas y guía sanitaria se encuadran en las principales recomendaciones de la OIT y de la OMS en materia de asistencia a las tripulaciones de los buques mercantes y pesqueros. ■

LOS TIPOS DE COTIZACION DEL GRUPO I DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR SE APLICARAN A TODA CONTINGENCIA

MADRID.—Los tipos de cotización del 45,30 por ciento sobre la base tarifada y del 25 por 100 sobre la base complementaria individual, aplicables al grupo I del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se distribuirán para la cobertura de las distintas contingencias y situaciones de dicho Régimen Especial.

Así lo dispone una Orden del Ministerio de Traba-

jo que aparece en el "Boletín Oficial del Estado" del día 24 de octubre.

Para los grupos II y III del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar queda vigente la Orden ministerial de 11 agosto 1970.

En un cuadro anexo a la Orden se fijan las partes de las bases tarifada y complementaria correspondientes a la empresa y al trabajador. ■

SEGUN LA ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD

PRINCIPALES RIESGOS DEL MARINO

MADRID, 1.—Los principales riesgos para la salud del marino son los accidentes, las enfermedades del aparato respiratorio, las enfermedades cardiovasculares, las dermatopatías y los trastornos gastrointestinales, según un informe de la Organización Mundial de la Salud que se recoge en el último boletín.

Refiere el citado informe que entre el personal de máquinas son también frecuentes otras enfermedades profesionales, como la sordera, y que a la lista habría que añadir diversos trastornos mentales de distinta gravedad, que van teniendo cada vez más importancia, como consecuencia del alejamiento del medio familiar y social.

Entre las causas de defunción figuran como más importantes los accidentes y las lesiones traumáticas. En el Reino Unido, por ejemplo, el porcentaje de defunciones debidas a traumatismos, accidentes y suicidios osciló entre el 40 y el 50 por 100 en el período 1962-1972. Entre las enfermedades propiamente dichas, la causa principal de defunción fue la trombosis coronaria, pero también tuvieron importancia las hemorragias cerebrales, las neumonías y las neoplasias.

Entre las recomendaciones para una mejor asistencia médica del marino, ya refrendadas por organismos internacionales del trabajo y la salud, figuran: Examen médico de admisión anterior al embarque, establecimiento en los puertos más importantes de centros especiales para la prestación de servicios médicos eficaces a todos los marinos y servicio a bordo.

En este último apartado se hace constar la insuficiencia de la asistencia sanitaria impartida por habilitados. Como fórmula para paliar esta deficiencia se recomienda una coordinación y actualización de las guías médicas, código de señales para consultas por radio y botiquín. Hay motivos fundados —añade el informe— para considerar indispensable en todos los buques la presencia de una persona debidamente adiestrada que se ocupe exclusivamente de atender a los enfermos. ■

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.



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

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22

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

Dirección telegráfica: TAC

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

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

VAPORES

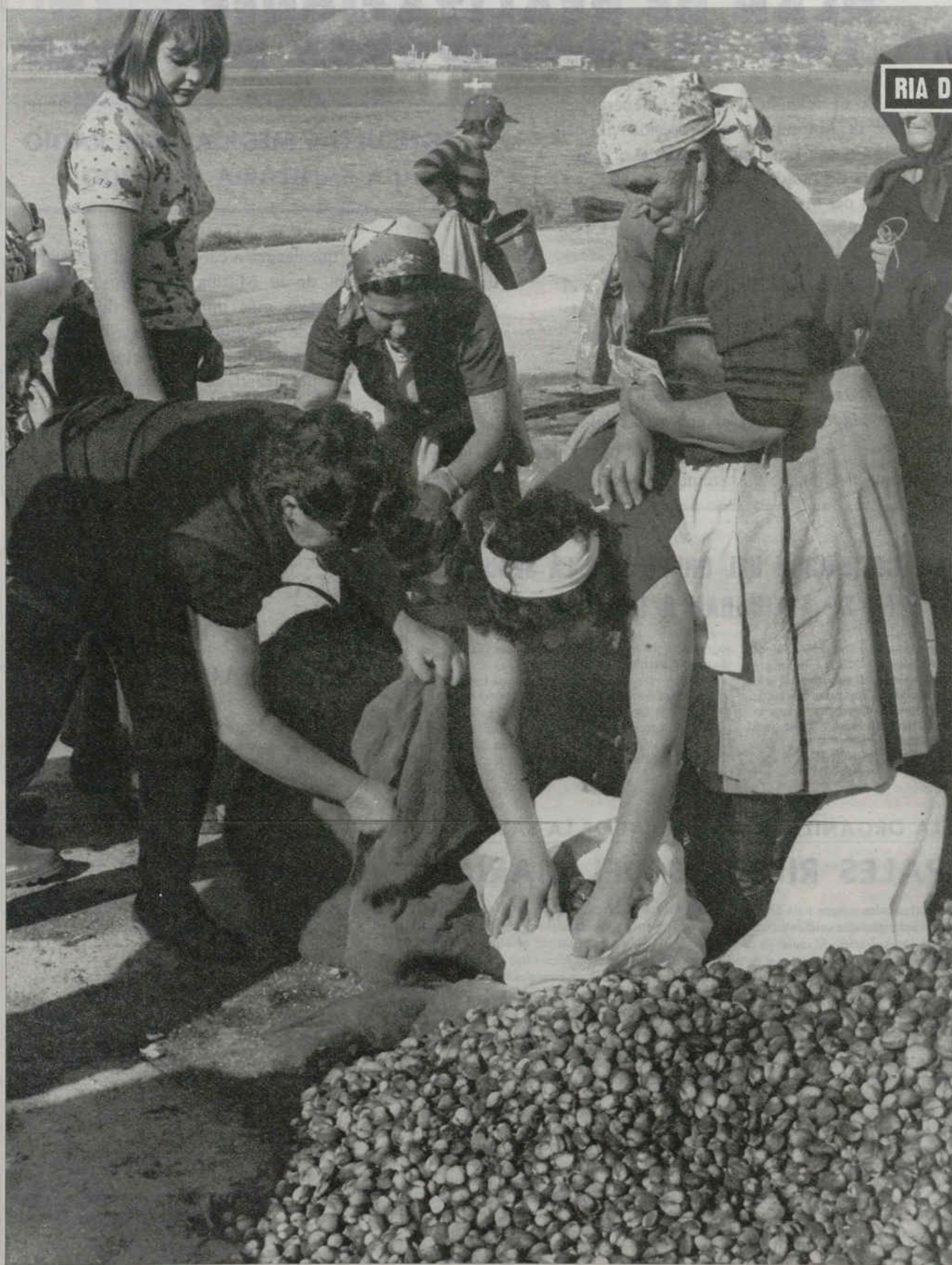
«Sac Madrid»	6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	6.991 " "
«Sac Tarragona»	6.364 " "
«Sac Alicante»	4.109 " "

MOIONAVES

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

AGENCIAS

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



RIA DE VIGO





MARISQUEO: DISMINUYE EL RENDIMIENTO

VIGO (De nuestro corresponsal).—Con octubre, al tiempo que en tierra los árboles se desnudan de hojas, en el mar las arenas se visten de moluscos. Es el momento del marisqueo, que comienza con el levantamiento de la veda, precisamente el día primero.

En la ría viguesa, este año, los 10.000 mariscadores que buscan cada año el fruto de la cosecha marina no están contentos. No pueden estarlo, porque es cada vez menor el resultado de su esfuerzo —de sol a sol, en una sola marea, los de tierra; de 8 de la mañana a 3 de la tarde los de a flote, como reza el edicto de Marina—. Las causas pueden muy bien ser apuntadas: fondo de la ría, que degenera; furtivos, que terminan con la cría; contaminación y necesidad de transformar los sistemas de cultivo.

Nueve Cofradías de Pescadores existen en esta ría, la más meridional de Galicia: Redondela, Moaña, Arcade, Aldán, Cangas, Vigo, La Guardia, Bayona y Teis.

• LA CONSTRUCCION DE UN MUELLE EN BOUZAS HA PRODUCIDO PERDIDAS DE DOSCIENTOS MILLONES DE PESETAS EN LOS RENDIMIENTOS DE ALMEJA.

A todas ellas afecta este problema de baja en la extracción de marisco, y no sólo ése, pues también el de la sensible disminución en los precios de cotización del producto es común. Y números cantan. Por ejemplo, hace dos años, el cajón de 50 kilos de berberecho alcanzó cotizaciones de 1.500 pesetas, no bajando nunca de 900; el año pasado, el precio no superaba casi nunca el mínimo de la edición anterior, y en

la actual campaña, el berberecho ronda las 700 pesetas cajón. Respecto a la almeja, también es notoria la diferencia, pagándose actualmente el cajón a un promedio de 3.500 pesetas.

DOSCIENTOS MILLONES DE PERDIDAS EN UNA ZONA DE BOUZAS

Hasta aquí, como decíamos, los problemas que afectan a la totalidad de las Cofradías de Pescadores de la ría en cuanto a cosecha del marisco se refiere. Pero es que en determinadas zonas se presentan problemas peculiares, no por ello menores.

Por ejemplo, en las playas de Moaña, recién levantada la veda, aparecieron navajas muertas en gran cantidad. Por las autoridades competentes fueron to-

(Sigue en la página siguiente)



MARISQUEO...

(Viene de la pág. anterior)

madras muestras, remitiéndolas a la Jefatura Provincial de Sanidad para su análisis, cuyos resultados aún desconocemos cuando escribimos esta crónica. Expertos mariscadores de la zona opinan que podría deberse este mal a la temperatura del agua, muy elevada para las fechas actuales. Conviene aclarar que la navaja, o «longueirón», es un molusco tremendamente sensible a cualquier variación en su medio ecológico.

Pero más grave aún es el problema planteado en una zona de Bouzas, quizá la más rica antaño de toda la ría viguesa. Del tema nos ocupamos ya con anterioridad, con ocasión de la protesta formulada por las Cofradías.

En esa zona de Bouzas, muy próxima a la iglesia parroquial, y en aguas que bañan una playa bastante frecuentada otros años por los bañistas, se está construyendo un muelle de atraque de gran envergadura. El relleno que se realiza con tal fin ha ido sedimentando tierras en una inmensa zona, haciendo disminuir los calados y perjudicando ostensiblemente a la riqueza marisquera.

El presidente de la Agrupación de Cofradías de Pescadores de la Ría de Vigo, don José Paz Riobó, acaba de manifestar que teniendo en cuenta la gran producción de almeja babosa blanca en esa zona, las pérdidas pueden estimarse en doscientos millones de pesetas.

Para atajar el mar, y con el objeto de no privar de su marisqueo a los muchos hombres y mujeres que faenaban en ese área de Bouzas, la citada Agrupación, con la oportuna dirección de un biólogo y con la debida autorización, ha transportado cien toneladas de cría a otras zonas de la ría, donde esperan se reproduzca y mitigue así el tremendo perjuicio económico de que hablábamos. ■ ROLLAND.

BOTADURA DEL CONGELADOR «ESTREITO DE RANDE»

VIGO.—El buque congelador «Estreito de Rande» ha sido botado en la factoría Vulcano de Vigo.

El «Estreito de Rande», construido para el armador José Molares Alonso, de Vigo, es un pesquero congelador con rampa por popa. Su clasificación es «bureau véritas», y sus características principales, las siguientes: eslora total, 86,60 metros; eslora entre perpendiculares, 73 metros; manga de trazado, 13 metros; puntal de construcción, 8,40/0,10 metros; registro bruto, 1.495 toneladas, y peso muerto, 2.100 toneladas. La capacidad de bodegas para pescado congelado es

de 2.100 metros cúbicos; la capacidad de bodegas para harina de pescado, de 300 metros cúbicos; la potencia, de 4.000 CV., y su velocidad prevista, a plena carga, de 14 nudos. ■

SEGUN INVESTIGACIONES DEL «CORNIDE DE SAAVEDRA»

ABUNDA EL JUREL (ENTRE EL EO Y EL MIÑO)

VIGO (De nuestro corresponsal).—Once técnicos del Instituto de Investigaciones Pesqueras de esta ciudad y nueve estudiantes —ocho de Biológicas y uno de Veterinaria— han realizado durante treinta días —del 15 de agosto a la misma fecha de septiembre— una campaña de investigación, desde el río Eo al Miño, para calcular las dimensiones y cantidad de las especies comerciales de pescado frente a las costas gallegas.

El estudio fue realizado a bordo del buque oceanográfico español «Cornide de Saavedra», que tiene su base en el puerto vigués, y dirigido por el director del laboratorio de Vigo del Instituto, doctor Gómez Larrañeta.

La misión tuvo un segundo objetivo, que fue un estudio hidrográfico con investigaciones secundarias relacionadas con la Biología. Se trataba de conocer la salinidad en profundidades de hasta 1.500 metros.

El señor Gómez Larrañeta, a su regreso de esta campaña, declaró que los estudios fueron hechos en veinticinco estaciones a todo lo largo del litoral gallego en lo referente a las muestras de salinidad, y en setenta y un puntos distintos en lo tocante a investigaciones sobre la pesca, cuyo objetivo principal era encontrar los datos necesarios para poder establecer las situaciones de cada zona y en su día poder señalar las situaciones de veda que corresponden a cada especie.

Si bien no se podrán conocer los resultados de esta campaña —denominada Galicia II— hasta principios de año, algo ha adelantado el señor Larrañeta. Por ejemplo, en cuanto a las especies más frecuentes o al menos las más vistas en esos treinta días de estudio. A lo largo de toda la costa, desde el río Eo hasta el Miño, es el jurel el pescado más abundante, dándose también mucho la bacaladilla entre Finisterre y Ribadeo, es decir, en toda la costa septentrional de la región.

Respecto a la merluza, en otro tiempo gran riqueza de estos mares, manifestó el señor Gómez Larrañeta que la situación es paupérrima, no así en lo tocante a la cigala, que se da abundantemente en todas las Rías Bajas.

En respuesta a preguntas formuladas por el diario «Faro de Vigo», el director del laboratorio vigués del Instituto de Investigaciones Pesqueras manifestó que «en el Atlántico hay más y mejores peces que en el Mediterráneo, en la proporción de cuatro a uno», añadiendo en cuanto a la situación pesquera en el litoral atlántico y concretamente gallego: «Hay mucha menos pesca de la que tendría que haber. Y esto es como consecuencia de un exceso de flota pesquera y de falta de estudios sobre cómo aplicar debidamente el esfuerzo pesquero. Se nota claramente un retraso en el conocimiento de la productividad biológica con respecto al desarrollo tecnológico. Disponemos de medios de captura perfectos, pero hemos ignorado cómo tratar los recursos pesqueros y el empleo racional de artes y sistemas de pesca. En suma, que haciendo un símil con el bosque, si se tala más de lo que se planta, se esquila. Aquí nos hemos preocupado más de cosechar que de sembrar».

De seguro que con estudios como el «Galicia II» el panorama cambiará. Y entonces se dará la buena cosecha que viene tras de una buena siembra. ■ J. R.

SE SALVARON LOS TRIPULANTES DEL «TIRI»

VIGO (De nuestro corresponsal).—El drama del mar tuvo esta vez un final feliz para los quince tripulantes del «Tiri», un pesquero de Ondárroa que, en ruta hacia los caladeros de Irlanda, a unas trescientas millas al Oeste de la costa de Brest (Francia), fue abor-

FUE ABORDADO EN LAS COSTAS FRANCESAS



Los tripulantes del «Tiri» son atendidos en la Casa del Mar de Vigo.

dado por un buque desconocido —al parecer, y según el testimonio de los naufragos, un petrolero— y hundido media hora más tarde.

Durante cinco minutos, el pesquero, «herido» mortalmente, persiguió a su embestidor, lanzándole varias bengalas de aviso sin resultado positivo.

Los quince hombres del «Tiri» tuvieron tiempo de ponerse a salvo antes de que los remolinos producidos por el pesquero al hundirse pudiesen causar su daño irreparable.

Ocurrió esto a primeras horas de la madrugada del día 9 de octubre, con el mar afortunadamente en calma. Solos en el desierto marino, y durante tres horas, los naufragos trataron de llamar la atención de los buques que pasaban por sus proximidades. Con las ropas atadas en la punta de los remos y prendiéndoles fuego en forma de antorchas, trataban así los quince tripulantes del «Tiri» de luchar por su salvación. Hasta que un barco ruso advirtió la presencia de los naufragos.

A las nueve de la mañana del día 10 estaban ya los naufragos en la Casa del Mar, con poca ropa y el cansancio reflejado en sus rostros. Allí fueron convenientemente atendidos, adquiriéndose para ellos ropas nuevas en unos almacenes de la ciudad y proporcionándose alimentos al tiempo que se buscaba la forma de distraerles mejor, de hacerles olvidar el drama del mar, vivido durante varias horas.

Antes, un práctico del puerto de Vigo había ido a recoger a los naufragos a la altura del cabo Silleiro, a la entrada de la ría viguesa, donde el buque ruso salvador —un pesquero-factoría de 7.000 toneladas— dejaría a los naufragos para seguir rumbo a los mares del Sur con la satisfacción del heroísmo anónimo.

CUARENTA Y CINCO MILLONES PERDIDOS Y QUINCE VIDAS GANADAS

El «Tiri» pertenecía a una empresa santanderina —de esa ciudad norteña tenía su matrícula— desde su construcción, hace ocho años, hasta hace unos tres, en que pasó a un armador de Ondárroa. Su tonelaje aproximado era de 325 de arqueado total y, según su patrón —don Sabino Acarregui Maguregui, de treinta y un años, casado y con dos hijas—, podría valorarse en unos cuarenta y cinco millones de pesetas.

Tres gallegos —uno de Cariño, otro de Mondariz y un tercero de Esteiro—, cinco vizcaínos —tres de Ondárroa y dos de Lequeitio— y siete andaluces componían la dotación del barco. Quince vidas ganadas al mar, quince vidas que, ya en tierra, hablaban de miedo, aunque alguno lo disimulase con no pocas gotas de humor. Y un largo rosario de anécdotas. Para engrosar ese libro inédito que luego, cuando el retiro llega, sirve para echar un vistazo atrás con la ayuda de los nietos. Y poder contar entonces aquello del «Tiri», cuando les salvó un barco ruso y luego se las veían y deseaban para entenderse con el capitán, quien, aparte del idioma propio, sólo hablaba el inglés. Hasta que un gallego del buque de Ondárroa, Juan Figueras, sacó a relucir sus conocimientos del lenguaje de Shakespeare.

El día 11, tras el desayuno, comenzó el éxodo hacia los hogares, vía férrea. Atrás quedaba el amargor de un naufragio, la satisfacción del final feliz y el agradecimiento a un buque pesquero ruso y a la Casa del Mar de Vigo, donde pudieron contarlos. ■ JOAQUIN ROLLAND.

CHIRLA ITALIANA VERSUS MEJILLON GALLEGO

MADRID.—«El que se permita ya la entrada del mejillón gallego en Italia no es más que una solución de emergencia, porque los problemas del sector continúan igual y la situación, si no actúa pronto la Administración, puede resultar angustiosa», han manifestado fuentes competentes de SOMEGA.

El mejillón, desde el pasado mes de mayo, tiene autorizada la subida de una peseta en kilo, pero debido a la fuerte competencia con la chirla italiana continúa con los mismos precios. Sin embargo, confirmaron esas fuentes, el precio de la chirla está liberalizado, mientras que el del mejillón está sometido al control de precios.

Entre los puntos que la Sociedad Mejillonera Gallega ha expuesto a la Administración figuran: la petición de nivelar la importación de chirla para que no supere las 12.000 toneladas; que el tamaño de la chirla sea como mínimo de tres centímetros, para asegurar una mejor calidad, y que se grave la importación de la chirla con una tasa de compensación arancelaria.

«Aunque lo ideal —puntualizaron— sería que no se importaran chirlas y se permitiera su sustitución por otros moluscos más baratos y más ricos, cogidos en nuestras costas, como son la almeja «babosa» y el berberecho. Este último molusco casi en un 95 por 100 va directamente a las fábricas de conservas, pero bien depurado y quitada la arena —que es el grave problema del berberecho—, resulta mucho más sustancioso y barato que la chirla.

El precio de la chirla en Italia —añadieron estas fuentes— es de unas once pesetas kilo, y en España, de 74 pesetas kilo, como promedio.

Por lo que se refiere a los precios del mejillón —sin la mencionada subida ya aprobada—, suele estar fijada para el productor en 7,50, 8,50 y 9,50 pesetas kilo, de acuerdo con los diferentes tamaños. En el mercado, a los mayoristas y tras las operaciones de depuración, transportes, embalajes, mermas, etcétera, sale a unas veinte pesetas kilo de promedio.

El consumo de mejillón en España está calculado en unas 40.000 toneladas, mientras que la capacidad de las depuradoras es de unas 200.000 toneladas. «Precisamente —puntualizaron— ese excedente de producción, muy importante en Galicia, produce esta situación angustiosa, porque las «bateas» o viveros flotantes —existen unos 3.000— están sobrecargados y existe un riesgo de pérdida de cosecha y hundimientos de estas «bateas» con la venida de los temporales.

«Desde febrero —insistieron estas fuentes— estamos buscando soluciones conjuntas con la Administración, pero todo son retrasos. Y lo único que pedimos es que se ponga a la chirla en las mismas condiciones que al mejillón, dentro de la lista de productos sometidos a vigilancia especial para evitar competencias desleales».

La Sociedad Mejillonera Gallega (SOMEGA) está financiada en un 40 por 100 por las seis Cajas de Ahorros de Galicia, otro 40 por 100 por productores y un 20 por 100 por la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia, empresa que en un 51 por 100 depende del INI, y el resto, de las Cajas de Ahorros y Bancos gallegos.

ORENSE

SIETE ENFERMOS DE COLERA POR INGERIR BERBERECHOS CRUDOS

ORENSE.—Siete personas que se vieron aquejadas de cólera en esta provincia, a principios de octubre, habían ingerido berberechos crudos, según informa un portavoz de la Jefatura Provincial de Sanidad.

Se ha reforzado en los últimos días la vigilancia sobre estos mariscos en la plaza de Abastos. Todo molusco ha de pasar por una depuradora antes de ser autorizada su venta. Asimismo las almejas se venden en bolsas precintadas y previamente analizadas, y la misma vigilancia se ejerce en bares y restaurantes. No obstante, según los vendedores, la venta no ha descendido en estos días.

Anteriormente, la Dirección General de Sanidad había hecho público un comunicado, en el que se daba cuenta de una recomendación al público en general y una orden a los establecimientos de hostelería, bares, restaurantes, etcétera, en el sentido de que el consumo de tales moluscos se efectuase necesariamente previa ebullición, advirtiendo que la cocción al vapor no era suficiente garantía sanitaria. ■

Reunión de la ICNAF

LA EDAD DE LOS PECES A TRAVÉS DE LOS OTOLITOS

VIGO.—Un paso decisivo para poder determinar la riqueza del mar se ha iniciado, con la inauguración en el laboratorio de Vigo, del Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, de las sesiones de estudio de las estructuras de los otolitos de bacalao y de la merluza americana.

Estas reuniones están organizadas por la Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico del Noroeste (ICNAF), y participan en la misma científicos de ocho países, incluido España: Estados Unidos, República Democrática Alemana, República Federal Alemana, Polonia, Canadá, URSS y Cuba.

LA EDAD DE LOS PECES

Los otolitos son unos huesos que tienen los peces en la cabeza, mediante los cuales los biólogos pueden determinar su edad, factor fundamental para conocer la verdadera riqueza de un banco de pescado, y que, gracias a la edad, los biólogos pueden determinar la mortalidad, la productividad y el grado de explotación de una determinada área.

La razón de la reunión de ICNAF, en Vigo, para el estudio de un tema que, aunque científico, es del más alto interés práctico, se debe a los trabajos de investigación del laboratorio de Vigo. Sobre este tema puede permitir una confrontación internacional de las discrepancias existentes en este campo puestas de relieve en la última reunión de la ICNAF de Woods Hole (Estados Unidos), en abril de este año, y donde los científicos españoles tuvieron una destacada participación.

LA CORUÑA

PESCADOR DESAPARECIDO EN AGUAS DEL GRAN SOL

LA CORUÑA.—Un marinero gallego, tripulante del pesquero «Costellana», de base en el puerto de La Coruña, ha desaparecido en aguas del Gran Sol, en donde dicho barco realizaba faenas de pesca, según noticias llegadas a esta capital. El marinero desaparecido se llama José Sabugueiro, de treinta y cinco años de edad y padre de dos hijos. Inmediatamente de producirse la caída de José Sabugueiro al mar, los tripulantes del «Costellana» procedieron a la búsqueda del cuerpo, pero con resultados negativos. ■

ABORDADO POR UN BARCO RUSO

LA CORUÑA.—Se ha hundido el pesquero «Chaparrudo», de base en el puerto de La Coruña, cuando era remolcado a esta capital por el buque ruso

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

«Morshansk». El «Chaparrudo», cuya tripulación fue recogida sin daño alguno, había sido abordado por el «Morshansk» cuando faenaba a unas 45 millas de La Coruña. El buque ruso, tras recoger a la tripulación, se dispuso a remolcar al «Chaparrudo», el cual se fue a pique en plena travesía hacia La Coruña. ■

MERCANTE INGLES A LA DERIVA

LA CORUÑA.—El mercante inglés «Surreybrook» se encuentra a la deriva, con muchas posibilidades de hundirse, y sus doce tripulantes están a salvo, tras ser recogidos por un buque francés cuyo nombre no se ha revelado, según noticias llegadas a La Coruña. Estas mismas fuentes señalan que el «Surreybrook» sufrió un corrimiento en la carga que transportaba —madera en tablonos—, llegando a sufrir una escora de más de cuarenta y cinco grados, cuando navegaba a más de cien millas al Norte de La Coruña. ■

SANTA EUGENIA

DESAPARECIO DE UNA DORNA

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—El cadáver del marinero Ramón Lestayo, de cuarenta y siete años, casado, vecino de Carreira, ha sido encontrado en la playa del Vilar. El infortunado marinero había desaparecido hace dos semanas, cuando se hallaba faenando a bordo de una dorna (pequeña embarcación de bajura) en las proximidades de cabo Falcoeiro. ■

INCENDIOS A BORDO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—El pesquero «Mariluz Ludivina», de base en el puerto de Vigo, se hundió a nueve millas del cabo Corrubedo como consecuencia de un incendio declarado a bordo del mismo. Los siete tripulantes del pesquero, al comprobar que no podían dominar el siniestro, abandonaron el barco en una balsa y posteriormente fueron recogidos por el pesquero «Portuondo Allica», que los condujo al puerto de Santa Eugenia de Ribeira. ■

CARIÑO (La Coruña).—El pesquero «Siempre Archanda», de base en el puerto de Bermeo, se hundió en el puerto de Carizo, adonde había llegado procedente de las faenas de la pesca.

El hundimiento del buque «Siempre Archanda» se produjo después de haberse iniciado en el mismo un incendio, por causas que se desconocen.

El «Siempre Archanda» estaba asegurado en dos millones de pesetas. Era un barco de casco de madera y que habitualmente se dedicaba a las faenas de pesca con el arte llamado «pincho».

El barco pertenece a los hermanos Fraguera y Calvo. No se registraron desgracias personales. ■

SAN GIPRIAN

MOTOPESQUERO HUNDIDO

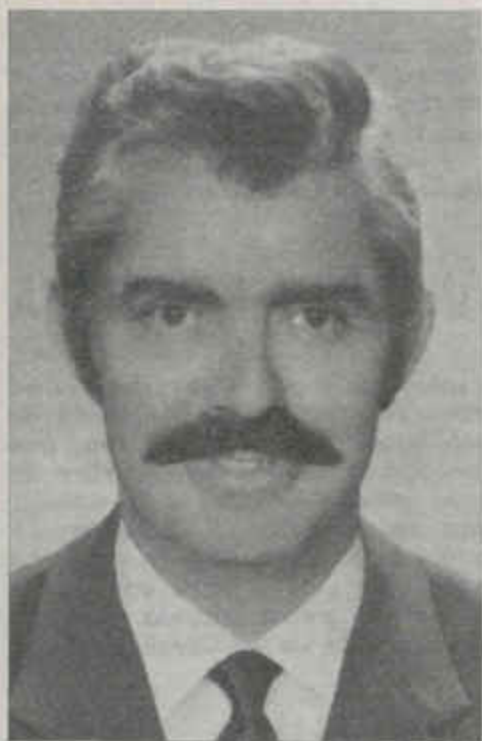
CEDEIRA (La Coruña).—El motopesquero «Alexander Fleming», con base en San Ciprián (Lugo), se ha hundido a la altura de Punta Candelaria, al abrirse una vía de agua en la sala de máquinas.

La tripulación de este buque está compuesta por doce hombres, de los cuales siete iban en el momento de producirse el accidente.

Los siete tripulantes se pusieron a salvo en balsas salvavidas. Al poco rato fueron recogidos por el también pesquero «Madre Carmela», con base en Cedeira, que les condujo a puerto.

Este navío tenía un registro bruto de 103 toneladas y era propiedad de Manuel Santos Fernández, que a la vez era patrón del mismo. El resto de la tripulación: Silvestre Campos, Jesús Fernández Quelle, Antonio Duarte Córdido, Manuel Palau Riveira, Antonio Fernández Paleu y Francisco Fernández, fueron atendidos en la Cofradía de Pescadores.

El «Alexander Fleming» se dirigía desde San Ciprián a La Coruña a recoger carnada. El buque estaba asegurado en casi cinco millones de pesetas. ■



Don Raimundo Rodríguez-Macaya, de la empresa Myrdoma.



Don Antonio Serrats Urquiza, presidente de la Agrupación Nacional de Parejas Bacaladeras.



Señor Mensa, de la empresa bacaladera Lasa, S. A.

SAN SEBASTIAN (De nuestro enviado especial).—Es un hecho: la flota bacaladera española está prácticamente paralizada. Cuando llego a Pasajes de San Pedro no necesito buscar la veracidad de la noticia: en el puerto pesquero de la bella localidad guipuzcoana, las parejas bacaladeras amarradas lo dicen todo.

De los 124 barcos (parejas) y nueve «bous» de que consta la flota, se encuentran en estos momentos en paro más de 100 barcos (50 parejas) y tres «bous», lo que nos da un índice de la escasa actividad de uno de los trabajos más tradicionales y rentables hace tan sólo dos años de nuestro sector pesquero.

La razón del paro —según los armadores— se centra fundamentalmente en las dificultades que viene encontrando el sector bacaladero para la comercialización de su producto. Es evidente el escaso consumo nacional de bacalao y la pérdida progresiva de nuestros mercados internacionales.

Para tratar de llegar más al fondo de la crisis de la flota bacaladera, así como de sus posibles soluciones y de la urgencia con que deben adoptarse, he mantenido unas detenidas conversaciones con diversos armadores y muy especialmente con el presidente de la Agrupación Nacional de Parejas Bacaladeras, don Antonio Serrats Urquiza.

CIERRE DEL MERCADO PORTUGUES

De una situación boyante en 1973 —según mis interlocutores, debida a la creciente demanda de Portugal, Brasil, Italia y todo el Caribe—, se pasa a primeros de 1974, en coincidencia con la crisis económica internacional, a una situación de inestabilidad, que se convierte en crisis en el mes de abril, tras la revolución producida en Portugal, y que nos cierra el mercado más importante del mundo. Este hecho, y el que ya en ese año se estaba importando bacalao de Noruega, Dinamarca e Islandia —al parecer alcanzando la cifra de 20.000 toneladas—, produjo una acumulación del producto en los secaderos, por lo que lo extraído en «mareas» posteriores no encontró comprador y, en consecuencia, con esta deficitaria rentabilidad, los armadores no salieron a hacer la siguiente campaña.

Así las cosas, se pasó de vender en julio de 1974 a una media de 80 pesetas a hacerlo a 40 pesetas en agosto del mismo año.

DESCAPITALIZACION DE LOS ARMADORES

Parejo al problema de la comercialización, agravó la crisis la incidencia de la elevación de los costes del carburante y de los utensilios que hacen posible las faenas bacaladeras. En este caso, los datos hablan por sí mismo, y su evolución puede apreciarse según las cifras siguientes:

	1972	1973	1974	Abril 1975	Aumento (%)
Malletas Pro-pileno . . .	43,00	45,00	94,00	94,00	118,6
Redes . . .	180,00	215,00	286,00	306,00	70,00
Hilos . . .	150,00	220,00	250,00	250,00	66,66
Cables (30) . .	86,75	119,70	217,10	226,50	161,09
Sal . . .	1.350,00	1.640,00	3.100,00	3.400,00	151,85
Gas-Oil . . .	1,80	1,80	6,50	6,50	261,11
Viveres . . .	100,00	155,03	189,72	241,00	141,00
Salarios . . .	100,00	118,26	135,05	135,05	35,05
Primas . . .	100,00	109,60	146,00	146,00	46,00
Seguridad Social . . .	100,00	146,80	157,00	157,20	57,20
Gastos de-carga . . .	1,60	1,85	2,50	2,50	56,25
Lubricantes . .	32,06	42,00	54,93	55,17	72,08

A consecuencia de todo ello (según un estudio económico realizado por la Agrupación Nacional de Parejas Bacaladeras) puede calcularse en unos 550 millones de pesetas las pérdidas sufridas por estas empresas durante las campañas de 1974 y 1975.

LO SOCIAL: 3.000 TRABAJADORES EN LA FLOTA

En el aspecto social se puede hablar de incertidumbre en el terreno laboral para los casi 3.000 hombres que realizan sus trabajos a bordo de los bacaladeros —a los que habría que sumar los de tierra y los de los secaderos—, al margen de la merma que en sus ingresos económicos ha su-

puesto el hecho de la paralización de la flota, puesto que, sobre el salario reglamentado, ellos venían percibiendo un suplemento por toneladas de bacalao vendido. Se estima por esta causa que, de la pasada campaña a la de 1975, los marineros han visto mermados sus haberes (de por sí no altos, teniendo en cuenta la dureza del trabajo) en un 50 por ciento.

Un dato curioso es observar que, en las cifras que mencionábamos anteriormente, como los salarios de los trabajadores es el coste menos incrementado de los que ha tenido la flota bacaladera: tan sólo un 35,05 por 100 en los últimos cuatro años.

De hecho, muchos de estos pescadores —que se contratan generalmente por campañas— han debido optar por enrolarse para otro tipo de actividad pesquera, en condiciones menos favorables y abandonando una profesión en la que se encontraban especializados.

Algo parecido han hecho algunos armadores con sus «parejas», transformándolas para pescado fresco, aunque, según todos los indicios, no han acertado en su orientación, pues no es menor la problemática de los demás sectores pesqueros.

LA URGENCIA

Ante las continuas llamadas de atención a la Administración, por parte de los armadores, para que se adoptasen medidas urgentes para lograr la recuperación del sector bacaladero, se logró gravar las importaciones de bacalao (hasta el pasado año era un producto libre de gravámenes) y 5.000 pesetas en toneladas de bacalao por derechos compensatorios.

Dichas medidas, que estaban bien orientadas, se quedaron cortas, y su resultado, por tanto, no ha salvado a la flota bacaladera española, a la que, a muy poco tiempo de una nueva «marea» —comenzaría en enero—, se le presenta el horizonte lleno de nubarrones.

¿Soluciones? Según los armadores, las hay. De forma concreta las expusieron el pasado día 23 de septiembre al Pleno de la Comisión Comercial Pesquera (creada por el Ministerio de Comercio); más tarde se las expusieron al propio ministro de Comercio (ver «Hoja del Mar» de octubre), y tan sólo hace unos días han vuelto a pedir al citado Ministerio que se adopten con carácter de urgencia. Textualmente, en el preámbulo de sus propuestas de soluciones, expresan lo siguiente: «... Cualquier solución que se adopte, si no se quiere perder de forma definitiva los caladeros de bacalao, debe resolverse de la forma más urgente, ya que el estado de los barcos paralizados necesita, si se obtienen las medidas económicas solicitadas, cuando menos de dos a tres meses para ponerlos en condiciones de trabajo, ya que sus reparaciones, liquidaciones pendientes y contratos laborales fueron suspendidos hasta hacer frente a las deudas contraídas».

ABRIR CAMINOS DESDE LA ADMINISTRACION

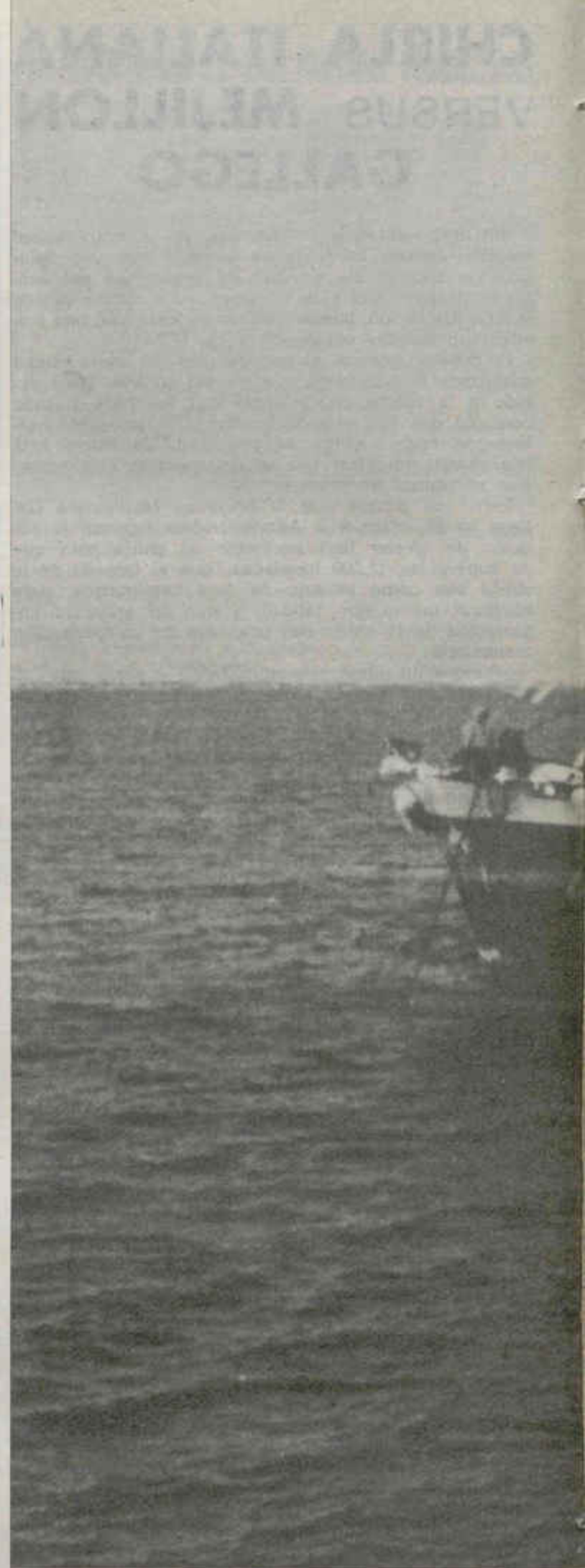
En ocho propuestas fija la Agrupación Nacional de Parejas Bacaladeras el camino a seguir, propiciado por la Administración para una salida positiva de la actual crisis de la flota. Son como siguen:

1.ª **SUBVENCION A FONDO PERDIDO.**—«Dotar de los necesarios medios económicos a las empresas armadoras para que puedan preparar sus flotas, proporcionándoles los 500 millones de pesetas solicitados de subvención».

En realidad, con esta medida los armadores piden superar su descapitalización, saldando el déficit del 74/75, que, como anteriormente hemos señalado, se fija, aproximadamente, en esa cantidad.

2.ª **CREDITO.**—«Habilitar un crédito de 300 millones de pesetas para capital circulante de armadores y 200 para secaderos de bacalao».

Esta propuesta sigue en la línea de la anterior, y, al parecer podría ser la única forma de conseguir dinero para ponerse a trabajar, ya que se teme que la Hacienda Pública



SI NO SE TOMAN MEDIDAS DE LA CRISIS

—no sensibilizada con el tema— rechace la ayuda solicitada como subvención a fondo perdido.

3.ª **DERECHO COMPENSATORIO.**—«Aplicación del Derecho Compensatorio Variable, de 20.000 pesetas tonelada de bacalao de todas clases importado, y con cuyo ingreso podía habilitarse para este sector las ayudas que estime pertinentes el ministro de Comercio».

Como ya antes indicábamos, en estos momentos la aplicación del Derecho Compensatorio está fijada en 5.000 pesetas tonelada.

La importancia de esta medida estribaría en que el bacalao de los armadores españoles contaría con menor competencia frente al importado, y además, teniendo en cuenta de que las importaciones alcanzarán seguramente este año



AS URGENTES EN LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA: **ISIS, AL COLAPSO**

las 14 a 16.000 toneladas (bacalao mediano y grande), se obtendría un fondo económico de más de 30 millones de pesetas.

4.ª DESGRAVACION FISCAL.—«Por resultar exigua la desgravación fiscal aplicada al bacalao verde y seco exportado, y con el fin de poder competir en las mismas circunstancias con los países exportadores de bacalao, asignar una restitución por kilo de bacalao nacional exportado de 10 pesetas».

Se trataría de conseguir, nuevamente, los mercados internacionales que noruegos e islandeses nos han arrebatado, al contar ellos en sus respectivos países con ayudas de este carácter.

Además —según me indicaba don Raimundo Domínguez-

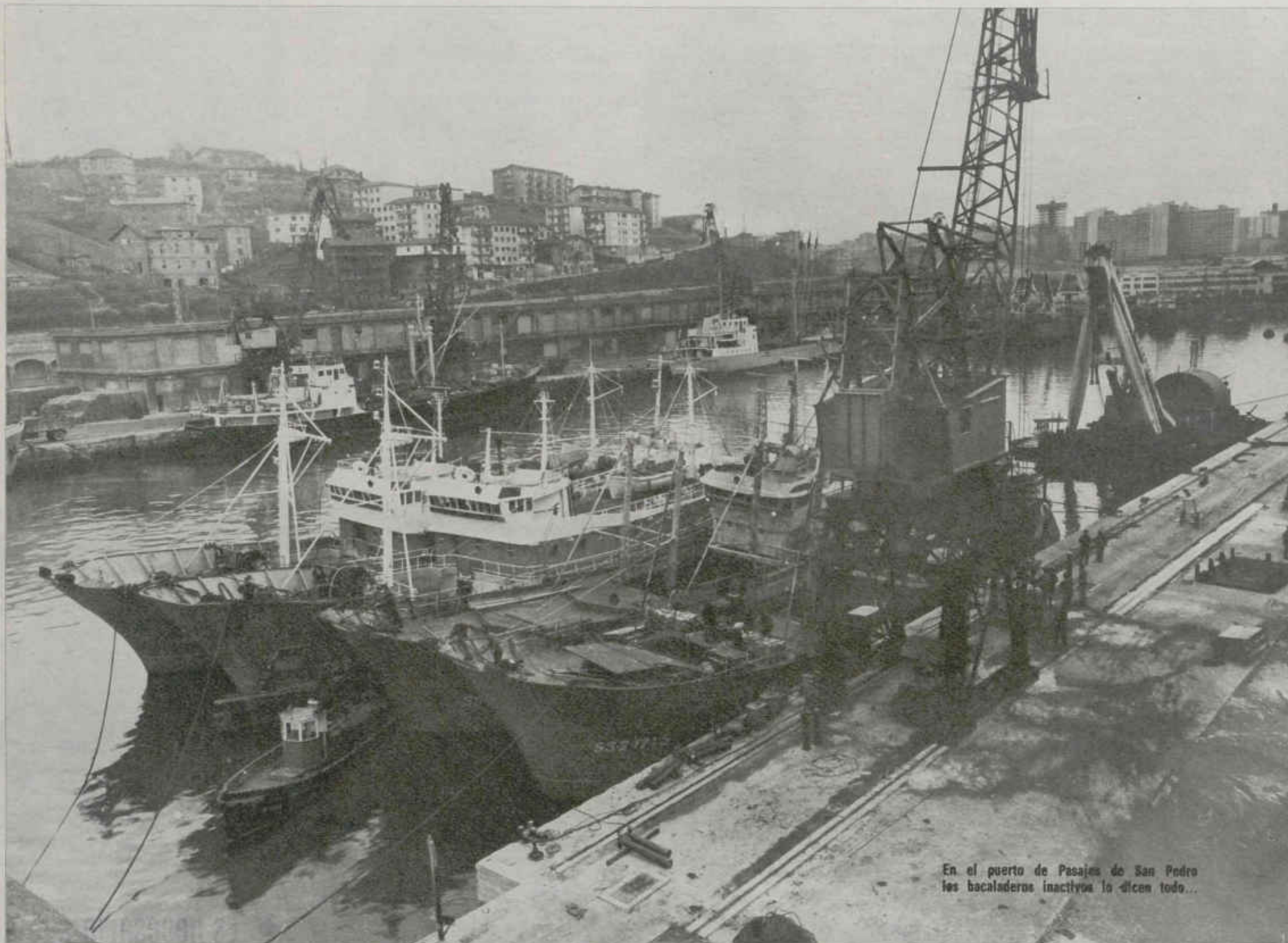
Macaya, director gerente de la empresa Myrdoma, coincidiendo con el señor Mensa, de la empresa Lasa, y con el señor Serrats Urquiza—, es una postura que la Administración adoptó ya, por ejemplo, en agricultura, a través del FORPPA.

5.ª CONTROLAR LA IMPORTACION.—«Que si lo considera necesario la Administración, la importación de bacalao lo sea del tamaño grande y mediano (pieza mínima 1.200 gramos de bacalao verde, o 1.000 gramos de bacalao seco), siendo sometido al control del SOIVRE, y que las cantidades autorizadas para su importación sean de acuerdo con la Comisión Comercial Pesquera».

Es una realidad el que los bacaladeros españoles se dedican fundamentalmente a la pesca del bacalao menudo y

(Pasa a la pág. siguiente)

- Es necesario superar la descapitalización del sector.
- Animar mediante campañas el consumo nacional.
- Ayudas a la exportación y control a la importación.
- Más de 3.000 hombres en posibilidad de desempleo.



En el puerto de Pasajes de San Pedro los bacaladeros inactivos lo dicen todo...

(Viene de la página anterior)

de la barajilla (entre 400 y 700 gramos), por lo que, de acuerdo con las necesidades del mercado nacional —según la Comisaría de Abastecimientos y Transportes—, es necesaria la importación del bacalao grande. Aceptando esto, los armadores sólo ponen a ello una condición: que esta importación se controle y se ponga un tope según las necesidades antedichas. De hecho, se espera que tal límite se fije este año en las 14.000 toneladas, de las cuales 6.000 ya se han importado.

6.ª GARANTÍA DE PRECIO.—«Fijar, de acuerdo con la Administración y secaderos de bacalao, unos precios de referencia para cuando regresen los barcos».

La Agrupación Nacional de Parejas Bacaladeras, por medio de su presidente, señor Serrats, nos informó que el mencionado precio no podría ser inferior a las 52 pesetas —de media— el kilo para que la actividad obtenga un mínimo de rentabilidad.

7.ª CONSUMO NACIONAL.—«Estimular el consumo nacional a través de la propaganda que pueda realizar la CAT (Comisaría de Abastecimientos y Transportes) y mejorar los márgenes a los almacenistas y detallistas».

En este sentido, la necesidad de hacer una buena campaña publicitaria para animar el consumo nacional, según el señor Mensa, está avalada por los positivos resultados de una anterior organizada por la CAT a través de televisión.

8.ª TUTELAR LOS MERCADOS HABITUALES.—«Propiciar y tutelar oficialmente la exportación de bacalao a los mercados habituales y a los que puedan serlo».

En el pasado mes de septiembre, el ministro de Comercio, don José Luis Cerón, manifestó a una Comisión de armadores de Parejas Bacaladeras su interés en potenciar las gestiones encaminadas a la exportación de bacalao español a los mercados que han venido siendo nuestros clientes habituales y fomentar el que sean abiertas las puertas del mercado portugués, así como impulsar las exportaciones a Brasil y Zaire. Falta, no obstante, saber los resultados de dichas gestiones.

EL PROBLEMA DE LAS 200 MILLAS

Además, la urgencia de poner en marcha las medidas solicitadas la avalan también los armadores en el hecho de estar preparados ante lo que parece ya una cuestión irre-

CRISIS EN LA FLOTA BACALADERA

versible: la ampliación a las 200 millas de los países en donde tradicionalmente los barcos españoles extraen sus capturas. De ahí que junto a las medidas económicas, piensen que deben ya negociarse con estos países (sobre todo Canadá) los acuerdos pesqueros pertinentes.

Y, por último, las continuas disminuciones de los topes

de capturas decretados por INAF y NEAFC para la flota bacaladera española aconsejan también un relanzamiento del sector, ya que dichos topes se ven disminuidos porque se determinan de acuerdo con las campañas realizadas. Es decir, según las capturas de la campaña anterior se determinan las necesidades de cada país, y esto, como fácilmente se ha podido ver, no concuerda con la realidad de las necesidades españolas.

En 1970 se llegaron a pescar 300.000 toneladas; el pasado año, el tope fijado por la INAF —en Terranova y Groenlandia— fue de 170.000 toneladas, y en este año se ha concretado en las 90.000 toneladas...

En Pasajes, la flota bacaladera española espera, pero... ¿hasta cuándo? ■ MAURO RODRIGUEZ.

EXPORTACION DE BACALAO SALADO Y SECO

PRINCIPALES PAISES COMPRADORES

(Enero-junio 1975)

	VOLUMEN		CONTRAVALOR		PRECIO MEDIO
	Toneladas	% sobre total exportación	Miles pesetas	% sobre total exportación	Pesetas/kilo
Brasil	2.413	44,11	178.113	37,02	73,81
Portugal	1.416.050	25,88	133.039	27,65	93,95
Estados Unidos	629	11,50	62.769	13,05	99,79
Francia	305	5,57	33.817	7,03	110,88
Italia	248	4,53	27.447	5,70	110,87
Jamaica	152	2,78	20.172	4,19	132,71
Trinidad y Tobago	139	2,54	9.996	2,08	71,91

IMPORTACION DE BACALAO SALADO Y SECO

PRINCIPALES PAISES VENDEDORES

(Enero-junio 1975)

	VOLUMEN		CONTRAVALOR		PRECIO MEDIO
	Toneladas	% sobre total importación	Miles pesetas	% sobre total importación	Pesetas/kilo
Noruega	255	93,75	34.346	93,73	134,69
Dinamarca	15	5,51	1.720	4,69	114,67

APERTURA DE CURSO EN LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA

- DON JOSE LUIS RODRIGUEZ-VILLASANTE, DELEGADO PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.
- ESTUVO A SU CARGO LA LECCION INAUGURAL, QUE VERSO SOBRE "LA LIBERTAD DE LOS MARES".



GIJON (De nuestro corresponsal).—Previamente al acto inaugural de los cursos 75-76 que se imparten en la Escuela Reconocida de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM de Gijón, en la sala de profesores del citado centro se celebró la toma de posesión y juramento del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, funcionario del cuerpo técnico, escala general, quien sustituye a don Juan López Miñano, el cual, tras más de treinta años de servicios activos, la mitad de ellos al frente de la Delegación de Gijón, realizando una fructífera labor, pasa a la situación de jubilado, cumplidas las condiciones reglamentarias.

El relevo en el cargo citado tuvo lugar en presencia del presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé; delegado provincial de Trabajo, presidente del Consejo Provincial del ISM, comandante militar de Marina, vicesecretario general del ISM, jefe del Servicio de Fomento Social del mismo organismo, consejeros y el personal de la casa.

Don Juan López Miñano pronunció unas breves palabras para expresar su agradecimiento por la confianza, colaboración y ayuda recibidas, por las que fueron posibles los logros alcanzados, haciendo un breve resumen de ellos y cuanto queda aún por conseguir. Terminó haciendo votos por el éxito de su gestión del señor Rodríguez-Villasante.

Por su parte, el nuevo delegado provincial tuvo una brillante intervención, expresando asimismo su agradecimiento por la confianza que en él se depositaba; tuvo delicadas frases de encomio para su predecesor y su labor, la gran obra del Instituto Social de la Marina y para las gentes de la mar.

Finalmente, el presidente del Instituto Social de la Marina se expresó en términos elogiosos lo mismo para el delegado saliente como para el entrante, agradeciendo la labor desarrollada y poniendo de relieve el humanismo de uno como resaltando las virtudes y cualidades excepcionales del otro, como corresponde a la responsabilidad de este cargo.

INAUGURACION DE CURSO

Después de la toma de posesión del nuevo delegado provincial en el salón de actos de la Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera del ISM, bajo la presidencia del almirante Fontán Lobé, y con asistencia de las autoridades y representaciones provinciales y locales, alumnos, profesores y numeroso público, se celebró el acto de inauguración del curso 1975-1976, que comprende las enseñanzas de la carrera de Náutica y las de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Dio comienzo la apertura del acto con la lectura de la Memoria de actividades de la Escuela, correspondiente al año académico 74-75, por el jefe de Fomento Social de la Delegación Provincial y coordinador de la Escuela, señor Rivas Rodero, quien hizo una síntesis de la labor desarrollada y los resultados obtenidos por las enseñanzas impartidas; glosó las colaboraciones en



El presidente del ISM y autoridades, con el delegado provincial saliente, don Juan López Miñano, ahora jubilado tras treinta años de eficaces servicios al organismo (segundo por la izquierda).

la investigación de biología marina, Liga Naval, Cruz del Mar a través del profesorado y alumnado, embarcaciones, etcétera.

LIBERTAD DE LOS MARES

Finalizada la lectura de la Memoria, la presidencia concedió el uso de la palabra a don José Luis Rodríguez-Villasante, nuevo delegado provincial, quien pronunció la primera lección, versando ésta sobre "El principio de libertad de los mares y el problema de la extensión de las aguas jurisdiccionales". Resumiendo la amplia y documentadísima conferencia, expuesta de forma brillante, entresacamos lo siguiente: "Alta mar. Puede definirse como aquel espacio marítimo, fuera de las fronteras marítimas de los Estados, que no está sometido a jurisdicción alguna. Tal definición es un medio de exclusión; la alta mar es el espacio acuático que no está sometido a la soberanía de ninguna nación. Por otra parte, la alta mar no pertenece ni puede pertenecer a nadie, no puede ser ocupada bajo ningún título, y está destinada al uso y navegación de los buques que arbolean cualquier pabellón soberano, incluso el de las naciones que carecen de litoral. En este espacio marítimo rige, en suma, el principio de la libertad de los mares". "Mar territorial.—En principio,

A la izquierda, presidencia del acto de apertura de curso.
A la derecha, el señor Rodríguez-Villasante durante la lectura de la lección inaugural.



como era habitual en la época, se midió por el tiro del cañón, según el Tratado de los Pirineos con Francia, el Tratado de Utrecht y el Tratado con Marruecos, pero la regla tradicional fue bien pronto la de seis millas. Esta regla fue alterada en la primera guerra mundial, en la que se establecieron a los efectos de neutralidad española aguas jurisdiccionales de tres millas". "Aguas jurisdiccionales.—La Ley del 8 de abril de 1967 extiende a 12 millas las aguas jurisdiccionales a efectos de pesca. El Decreto de 26 de diciembre de 1968 modifica el artículo 33 de las Ordenanzas de Aduanas estableciendo unas aguas fiscales de 12 millas". "La práctica diplomática bilateral y multilateral española ha mantenido durante dos siglos que el mar territorial español se extiende a seis millas y sus aguas jurisdiccionales a efectos de pesca y fiscales son de 12 millas". Como conclusión a lo expuesto, señaló: "Hemos hablado y proclamado la vigencia actual del principio de libertad de los mares con sus secuelas clásicas de libertad de navegación, libertad de pesca, colocación y mantenimiento de cables submarinos en tiempos de paz y la de sobrevuelo por el espacio aéreo suprayacente. Pero también hemos analizado sus considerables excepciones, nacidas de la fuerza expansiva de las aguas jurisdiccionales de los Estados. El establecimiento de la zona contigua, que es realmente un espacio de la alta mar sobre el que el Estado ribereño goza de ciertos derechos, a efectos de pesca, fiscales, sanitarios o de defensa nacional, restringe y amenaza de muerte el principio general de la libertad oceánica". Finalizó su magistral lección inaugural con estas palabras: "Sepamos situarnos como auténticos hombres de mar, con plena responsabilidad, en este mundo nuestro, en el que más que nunca se está librando una decisiva batalla fría, en la que se oyen cercanos los estruendos políticos, los bombardeos de ideas y el hostigar de los frentes, y convencidos de que, cuando navegamos, representamos a la nación entera, sepamos defender con lealtad la España del futuro y el futuro de España".

Cerró el acto el presidente del Instituto Social de la Marina, estimulando a todos, alumnos y profesores, a mantener el mismo espíritu de trabajo y de superación, agradeciendo su presencia y la de las autoridades. Finalmente declaró inaugurado el curso 1975-1976 en la Escuela Reconocida de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM-Gijón. ■
RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

EN NUEVE MESES ARRIBARON 2.049 BUQUES

GIJON.—El puerto de Gijón registró un tráfico en mercancías de nueve millones trescientas mil toneladas, aproximadamente, durante los nueve primeros meses del año en curso.

Durante este período arribaron al puerto gijonés un total de 2.049 buques, de ellos 1.765 con bandera española. Estos transportaron un total de cinco millones doscientas quince mil toneladas de mercancías.

De continuar la actual situación, se espera que el puerto de Gijón rebase la cifra de doce mil millones de mercancías, que consiguió a finales del año precedente. ■

HUELGA EN ASTILLEROS GONDAN

OVIEDO.—Efectuada la consulta prevista, de acuerdo con la normativa que regula el procedimiento de los conflictos colectivos, los trabajadores de Astilleros Gondan, de Figueras, Castropol, han decidido, por el 94 por 100 de votos favorables, ir a la huelga.

El conflicto está planteado por la no conformidad de los trabajadores con la oferta económica que efectúa la empresa en el convenio que se está deliberando. ■

DOS EMBARCACIONES ASTURIANAS, APRESADAS POR FRANCIA

AVILES.—Las embarcaciones "Nuevo Alfa", de 60 toneladas, y "Puente Nuevo", de 40, han sido apresadas por las autoridades francesas cuando se hallaban faenando en la zona de La Rochelle, tras haberse adentrado en sus aguas jurisdiccionales, arrastradas, al parecer, por las corrientes, según ha trascendido en los círculos pesqueros locales.

Tras el apresamiento, el "Nuevo Alfa" y el "Puente Nuevo" han sido conducidos al puerto de Nantes, donde se les instruyen las diligencias correspondientes.

El armador del "Nuevo Alfa" ha declarado que se han iniciado las gestiones oportunas para conseguir la liberación de las dos embarcaciones, las cuales, por otra parte, son habituales de la zona donde ahora se encontraban faenando al palangre. ■

BOTADURA DEL PESCA-FACTORIA "ARAMO"

GIJON.—En los astilleros de Marítima del Musel se ha celebrado el acto de botadura del barco de pesca-factoría "Aramo", de arrastre por popa, construido para la empresa Europesca, de Bilbao.

Este buque es gemelo del "Suave", botado el pasado mes de julio con destino a la misma entidad.

Tiene una eslora de 77 metros, 13,8 de manga y su registro bruto es de 1.850 toneladas.

Por otra parte, en Astilleros del Cantábrico tuvo lugar la puesta a flote del buque "Cemenmar IV", de la especialidad de barcos cementeros, construido para la empresa Cementos del Mar, de Tarragona.

Tiene una eslora de 107,97 metros, manga de 15,9 metros, puntal de 8,15 metros y un registro bruto de 3.080 toneladas. ■

SANTANDER



MEDALLA AL MERITO MARITIMO AL SEÑOR PEREDA APARICIO

SANTANDER.—En la última reunión celebrada por el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de esta capital, le fue impuesta por el delegado provincial de Trabajo, don Juan Sánchez Calero, la medalla al Mérito Social Marítimo a don Fernando María Pereda Aparicio, procurador en Cortes por el tercio de cabezas de familia de la provincia de Santander, presidente de los Consejos de Administración de Naviera de Castilla, S. A., y Transportes de Petróleos, S. A., y presidente del Consejo Provincial de Empresarios. Al acto, que tuvo lugar en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, asistieron, entre otras personalidades, los delegados provinciales de Mutualidades Laborales, doña Quiruelas Huidobro, del Instituto Nacional de Previsión, señor Rubín de Celis, y del Instituto Social de la Marina, señor Pastor Alfaro, y el inspector jefe de Trabajo, señor Bedia, así como los componentes del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina. La foto recoge el momento en que el delegado provincial de Trabajo impone al señor Pereda la condecoración. ■

SANTURCE

HA MUERTO DON JULIO LUCENA FERNANDEZ

BILBAO.—Julio Lucena era un hombre muy conocido en todo el sector marítimo-pesquero del Cantábrico.

Como todo hombre dedicado a la acción pública, suscitó las más diversas controversias, y como todo hombre de mando, tuvo que tomar decisiones que, aun a sabiendas de ser antipopulares, fueron en su momento necesarias.

Quería a Santurce en la flor y en el fondo de su alma, y a su pueblo y a su trabajo consagró su vida.

Murió como él hubiera querido, en plena fuerza, en plena dedicación.

Los hombres que, de una forma u otra, están vinculados a la mar, y especialmente los pescadores vascos, le rendimos homenaje de respeto y gratitud por su esfuerzo, su trabajo y su dedicación.

Era patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santurce, consejero provincial del Instituto Social de la Marina, ex consejero nacional de este organismo y concejal del Ayuntamiento de Santurce. ■ L. R.

CAMBIO DE DOMICILIO

Rogamos a todos nuestros suscriptores que cambien de domicilio, que lo comuniquen con la máxima urgencia a la administración de "Hoja del Mar" si desean continuar recibiendo la revista. Deberán indicar la nueva dirección completa, pero TAMBIÉN LA ANTIGUA, a efectos de poder efectuar el cambio.

BILBAO

SATISFACCION EN EL CANT EN LA SUBVENCION

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Gran satisfacción y alivio ha producido en las Cofradías de Pescadores de todo el Cantábrico la Orden de la Dirección General de Pesca Marítima, por medio de la cual se les ha notificado que la subvención actual que viene disfrutando la flota pesquera en el suministro de carburantes ha sido prorrogada hasta el día 31 de diciembre del presente año.

Dicha subvención debía haber concluido —según el plazo fijado anteriormente— el pasado día 18 de octubre. Este tema tenía muy preocupado a todo el sector pesquero de baja, sobre todo en unos momentos especialmente difíciles para un gran número de barcos pesqueros, sobre todo para los considerados como artesanales.

SALE PARA EL FERROL EL MAYOR BUQUE CONSTRUIDO EN LA RIA DE BILBAO

Con la pleamar, el pasado día 16 de octubre salió de Bilbao, rumbo a El Ferrol, el petrolero "Ondiz", que es el mayor barco construido en la ría de Bilbao.

El barco, realizado en Astilleros Españoles, S. A., factoría de Sestao, fue botado el día 13. Tiene 130.000 toneladas de peso muerto, 276,45 metros de eslora, 40 metros de manga, 22,25 metros de puntal y 19,95 de calado.

ES ESPERADA EN BILBAO LA ESPOSA DEL PRESIDENTE DE NICARAGUA

El próximo día 3 de noviembre es esperada en Bilbao la esposa del Presidente de Nicaragua, doña Hope de Somoza, así como el embajador de aquel país en España y otras personalidades de dicho país. El motivo de esta visita es asistir a la botadura del primer barco atunero-congelador que los astilleros bilbaínos Marítima de Axpe construyen para Nicaragua. El barco, que llevará por nombre "Esperanza", tiene las siguientes características: 1.500 toneladas de registro bruto, 67,50 metros de eslora, 13,50 metros de manga y 4.000 HP. de potencia. El barco será entregado a Nicaragua el próximo mes de marzo.

EL DIQUE DEL PUERTO DE ONDARROA SE PROLONGARA 125 METROS

El pasado día 9 salió en el "Boletín Oficial de la Provincia", a información pública, el Proyecto de Prolongación del Dique de Abrigo del Puerto de Ondarroa, redactado por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (Grupo de Puertos de Vizcaya). El proyecto —en esencia— consiste en prolongar el dique del rompeolas del puerto de Ondarroa otros 125 metros. Dicha prolongación tendrá 25 metros de altura, desde la cota 10 hasta la cota 15, y unos 60 metros de anchura. El presupuesto de realización es de 161.913.074 pesetas. Una vez concluido el plazo de treinta días que ordena la ley, el proyecto será remitido a Madrid para su aprobación técnica y económica, subastándose a continuación la obra.

PROBLEMA LABORAL A BORDO DEL "JUAN FERRER"

El pasado día 23 quedó totalmente resuelto el problema laboral planteado por la tripulación en la motonave "Juan Ferrer", que solicitaba una serie de salarios pendientes de abono.

Tras eficaz intervención del letrado de la Organización Sindical y principalmente del presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos de dicho Sindicato, se planteó —como es preceptivo— la oportuna demanda de conciliación ante la Comandancia militar de Marina de Bilbao. Sin necesidad de que se llegara a sustanciar el acto de conciliación, la empresa procedió al abono a la tripulación de los salarios devengados y no cobrados. El "Juan Ferrer" había llegado unos días antes al puerto bilbaíno.

MUERE POR EMANACIONES DE GAS A BORDO DE UNA GABARRA

A las 5,00 horas de la tarde del pasado día 3, el peón especialista Julio Albuín Santín, natural y vecino de Portugalete, resultó muerto por emanaciones de gas desprendidas de la fermentación del maíz al bajar al plan de la bodega de



Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES
FLOTA**

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 " "

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

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

ABRICO POR LA PRORROGA N DEL CARBURANTE

la gabarra de gran porte "Esla", que se encontraba fondeada en la dársena de Galdames, dentro del puerto bilbaíno.

Debido a la existencia de dichos gases, el rescate del cadáver resultó muy laborioso, teniendo que ser llamados los bomberos de San Salvador del Valle.

La víctima, que deja mujer y seis hijos, había ido a bordo —según parece— en plan de visita, acompañando al patrón y a dos de los tripulantes.

EL CASCARON DE UN BARCO EMBARRANCA EN LA PLAYA DE SOPELANA

Sobre las 4,00 horas de la madrugada del día 7 de octubre, el cascarón de un barco de arrastre que navegaba a la deriva por el Cantábrico —tras romper amarras— chocó contra unas rocas en la playa de Sopelana, quedando embarrancado en la arena. El cascarón carecía de máquina, arboladura y de hélice, y pertenecía a un viejo barco en desguace de unos 30 metros de eslora y 180 toneladas de peso, llamado "Tontorramendi". Parece ser que el cascarón, que se encontraba fondeado en Ondárroa, fue llevado a Bilbao para que se le extrajera el motor. De regreso, al parecer, se rompieron las amarras que sujetaban el cascarón, quedando a la deriva. Las autoridades de Marina han abierto una investigación porque, según parece, no había sido autorizada la salida del cascarón del puerto de Ondárroa. ■ ADOLFO ROLDAN.

TRES PESQUEROS VASCOS, RETENIDOS EN LAS AZORES

BILBAO.—Tres pesqueros vascos han sido retenidos por un guardacostas de las Azores. Se trata de dos embarcaciones de Orio (Guipúzcoa), llamadas "Kukuarriz" y "Betí-Ave María", y otra de Bermeo (Vizcaya).

Parece ser que la mar se hallaba excesivamente revuelta, y, sin el menor propósito, las embarcaciones fueron arrastradas hacia las costas de las Azores, donde fueron retenidas.

SESTAO

INCENDIO EN EL "MONTE ULIA"

SESTAO (Vizcaya).—Un incendio se ha declarado en el buque "Monte Ulía", que se hallaba en reparación en los diques de la Naval de Sestao.

Al parecer, el fuego se produjo a consecuencia de alguna chispa saltada de uno de los sopletes en acción, e inmediatamente las llamas se extendieron a dos bodegas y varios camarotes, que sufrieron considerables desperfectos.

En el incendio ha resultado herido, con lesiones de pronóstico reservado, un empleado del servicio de seguridad de la empresa, apellidado Zuloaga, quien acudió al lugar del siniestro y quedó apresado en un camarote sin salida alguna.

Los bomberos del Parque Municipal de San Salvador del Valle lograron abrir un boquete y extraer al herido, que fue llevado a un centro sanitario próximo, donde se le apreciaron heridas de pronóstico reservado. ■

SUSCRIPCIONES

Una vez más nos vemos en la precisión de comunicar que la suscripción a "Hoja del Mar" permanece cerrada. Son muchos los lectores que nos escriben en solicitud de que se les remita la revista a sus domicilios, y en la imposibilidad material de contestarles directamente, lo hacemos con carácter general mediante la presente nota.



ROMPIO AMARRAS

BILBAO.—Un barco pesquero, al que se le había desmontado la maquinaria e incluso la hélice, ha navegado a la deriva, con el consiguiente peligro para la navegación marítima, cuando al ir remolcado entre Ondárroa y Bilbao rompió amarras. El cascarón, que es en realidad lo que queda del barco, fue a embarrancar a la playa de Sopelana, sin que de momento se sepa nada del barco que lo remolcaba. (Telefoto: EUROPA PRESS.)

SAN SEBASTIAN

FAMILIARES DE LOS TRIPULANTES DEL "LEZO"

PASAJES DE SAN PEDRO.—El vaporcito "Lezo" zozobró frente a las costas de Burdeos y en el accidente perdieron la vida dos tripulantes. Los restos mortales de ambos infortunados marineros fueron llevados a Pasajes de San Pedro, en cuyo puerto esperaron la llegada sus familiares, produciéndose desgarradoras escenas de dolor.



EL MUELLE, INVADIDO POR LAS ALGAS

SAN SEBASTIAN.—Como ya es tradicional por estas fechas, los muelles donostiarros se hallan repletos de montones de algas secándose al sol. Aprovechando las mareas vivas, se realiza la recogida de las algas, que antes se utilizaban como abono y que ahora se destinan para otros muchos fines industriales.

[illegible]

VISITA DEL JEFE DEL SECTOR NAVAL A LA CASA DEL MARINO

REUNION DE AUTORIDADES PORTUARIAS DE EUROPA Y AFRICA

Junto a los miembros españoles de dicha Comisión, que preside el barcelonés Alfredo Molinas, tomarán parte en dicha reunión el presidente director general de los puertos nacionales tunecinos, Bechir Ben Zineb; el secretario de la Unión de las Administraciones Portuarias de África del Norte, Yazid Allal; el presidente del Comité Revolucionario de los Puertos Libios, Senouci Abdelkrim; el secretario del Puerto Autónomo de Marsella, Roger Caillot, y el doctor Pescetto, del Consorcio Autónomo del Puerto de Génova.

TARRAGONA

EL SEÑOR MARTINEZ BAU, DELEGADO DE TRABAJO



TARRAGONA (Especial para "Hoja del Mar").—Ha tomado posesión del cargo de delegado provincial de Trabajo en esta provincia don Ricardo Martínez Bau, que anteriormente lo desempeñaba en la vecina provincia de Lérida, habiendo sustituido a don Enrique Rodríguez Pérez, que ha sido nombrado para el mismo cargo en la Delegación de Murcia.

Igualmente ha sido designado jefe de la Inspección Técnica de Trabajo en la provincia don Eduardo Ferrer Ridaura, sustituyendo a don José Martí Martín, que ha sido nombrado delegado de Trabajo en Lérida.

El Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina adoptó el acuerdo de testimoniar su agradecimiento a los cesantes por las innumerables atenciones recibidas por los hombres del mar, y a los recientemente nombrados, la cordial felicitación corporativa junto a su ofrecimiento para la más estrecha y leal colaboración.

MEDALLA DE ORO AL SEÑOR PLACA

La Diputación de Tarragona ha concedido la medalla de oro de la provincia al presidente de la Cofradía de Pescadores de esta capital, don José Placa Flos, en cuya persona simboliza las virtudes y laboriosidad sobradamente acreditadas en la comunidad pescadora de esta provincia.

VALENCIA

UN REMOLCADOR CAPAZ DE TRANSPORTAR GABARRAS POR RUTAS TRANSOCEANICAS

VALENCIA.—Por primera vez en España se construye un remolcador para los Estados Unidos y que revolucionará el transporte de gabarras, según informa "Valencia Marítima".

El barco mide 21 metros de eslora y 8,5 de manga. Sobre su reducida superficie ha sido instalado un puente de mando similar al de un buque de 5.000 toneladas de registro bruto. La sala de máquinas alberga motores equivalentes a los precisados para un buque veinte veces mayor, con un total de 4.000 caballos de potencia.

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

El coste total de la embarcación se eleva a 80 millones de pesetas, y tiene una tripulación de doce hombres.

CARTAGENA

PUESTA A FLOTE DEL "AROSA 11"

CARTAGENA (Murcia).—El capitán general de la zona marítima del Mediterráneo, almirante Francisco Javier Elizalde Laínez, ha asistido a la puesta a flote del buque harinero "Arosa II", que ha tenido lugar en el astillero de la factoría de la Empresa Nacional Bazán.

Esta es la construcción 167, y segunda de una serie de cuatro que tiene en construcción para la firma Pesquera Industrial Gallega, de la citada factoría.

Este tipo de buque, proyectado para la producción de harina y aceite de pescado, lleva instalada a bordo una fábrica completamente automatizada, capaz de tratar 520 toneladas de pescado al día.

EL "TARRAGONA" (MAYOR DE LOS BUQUES) DESCARGA CRUDOS PARA LA REFINERIA

TARRAGONA.—El mayor de los buques arribados en todos los tiempos a puertos catalanes, concretamente el buque-tanque "Tarragona", ha llegado a este puerto.

Casi 270.000 toneladas de crudos, procedentes del puerto de Ras-Tatura, en el golfo Pérsico, es la preciosa carga que ha traído, y que es el primer petróleo que se tratará en la refinería de Tarragona, cuando ésta comience su funcionamiento antes de fin de año, y que a pleno rendimiento podrá refinar siete millones de toneladas al año.

Las primeras autoridades tarraconenses visitaron la gigantesca nave. Estaba presente en este acontecimiento el director general de Energía, del Ministerio de Industria, don José Luis Díaz Fernández, y el presidente de Enpetrol, don Eduardo Angulo.

SUS MEDIDAS

En síntesis, es una nave de 344 metros de eslora y 55 de manga, con una capacidad de carga y descarga máxima de 4.000 metros cúbicos a la hora. Quiere esto decir que en casos así puede efectuarse la carga en sólo dos días.

El viaje desde el golfo Pérsico tarda en realizarlo veintiocho días.

El crudo que descargó fue, desde la boya, por tubería submarina hasta el pantalán, y de éste a la sección de almacenamiento construida por Enpetrol, y que tendrá una capacidad de 629.000 metros cúbicos.

LA REFINERIA

Las instalaciones de la refinería, en avanzado estado de construcción, se espera entren en servicio, como indicamos más arriba, antes de finalizar el año. La arribada del gigantesco buque así lo confirma ya.

Dentro del área marítima de la nueva refinería se encuentra el pantalán, con una longitud aproximada de kilómetro y medio, formada por pilotes metálicos hinca-

dos en el fondo marino y con una estructura de hormigón de dos pisos, destinados, el inferior, al tendido de tuberías, y el superior, al acceso de vehículos a las distintas plataformas de atraque.

Este pantalán dispondrá en el futuro de seis frentes de atraque, hallándose en construcción en la actualidad cuatro de ellos. Estos frentes, en los que podrán atracar petroleros de muy distinta capacidad, hasta un máximo de cien mil toneladas, estarán destinados a la descarga de crudos y carga de los productos que se obtengan en la refinería. Los cuatro frentes en construcción dispondrán de dieciséis brazos articulados y adecuados a los distintos productos de carga o descarga. Estará dotado de plataformas de servicio con todas las instalaciones necesarias para su perfecto funcionamiento y para su seguridad.

En las proximidades del pantalán se encuentran instalados los equipos para tratamiento de deslante de

buques, capaces para un trabajo continuo de cuatrocientos ochenta metros cúbicos por hora, con punta de descarga de unos dos mil metros cúbicos por hora. Con estas instalaciones se conseguirá que las aguas de deslante se envíen al mar, cumpliendo todas las normas vigentes al efecto y que corresponden a las más exigentes en el campo internacional.

PARQUE DE ALMACENAMIENTO

También forma parte del área marítima de la refinería de Tarragona un parque de almacenamiento de productos para la recepción de crudos y suministro de aquéllos, situado a unos dos kilómetros de la costa, con una capacidad total de almacenamiento de crudo y distintos productos de 629.000 metros cúbicos, complementados por los equipos de bombeo necesarios, que pueden alcanzar, para algunos productos, un ritmo de mil ochocientas toneladas/hora.

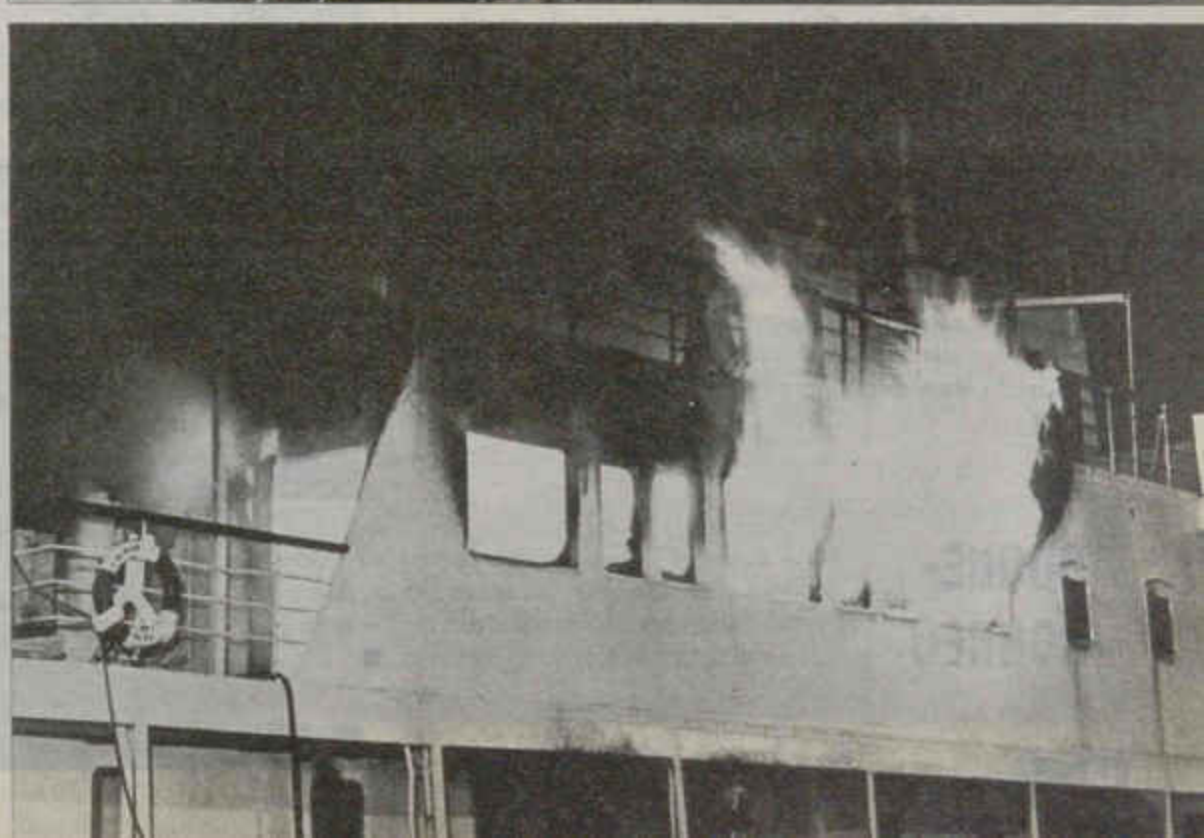
PALMA DE MALLORCA

INCENDIO EN EL "CIUDAD DE VALENCIA"

PALMA DE MALLORCA.

Das imágenes del aparatoso incendio que se produjo en el buque "Ciudad de Valencia", que se encontraba anclado en el puerto de Palma de Mallorca.

En la fotografía de abajo puede apreciarse cómo salen las llamas por las escotillas, y en la de arriba, el barco semihundido por el costado de estribor. Fue preciso sumergir la nave para evitar que el fuego se propagara a las bodegas, donde había mercancías de fácil combustión, especialmente peligrosas.





CAPITAN GENERAL DEL MEDITERRANEO

CARTAGENA.—El almirante don Francisco Javier Eliza de Láinez, en el acto de toma de posesión como capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, celebrado en Cartagena. ■

PRESIDENTE DEL SINDICATO PROVINCIAL DE LA MARINA MERCANTE

CARTAGENA.—Don Juan Oliva Cervantes, delegado provincial en Cartagena del Instituto Social de la Marina, ha sido reelegido presidente del Sindicato de la Marina Mercante en dicha provincia marítima. ■

CADIZ

CADAVER SOBRE LAS AGUAS DEL MUELLE PESQUERO

CADIZ.—Flotando en las aguas del muelle pesquero gaditano fue encontrado un cadáver, que, posteriormente, pudo identificarse como el de Sose Puga Rodríguez, de sesenta años, viudo, natural de Redondela (Pontevedra), y marinero del pesquero "Villa de Celanova", surto en este puerto.

Al principio no pudo conocerse la identidad del fallecido, al no llevar consigo documentación alguna, pero poco después le reconocieron sus compañeros de tripulación.

Según parece, el marinero fallecido —que había sido visto en unos bares de la Plaza de Topete tomando unas copas hacia las dos de la madrugada— regresaría sobre esa hora al barco, deduciéndose que, al ir a subir a la embarcación, amarrada al muelle, por la estrecha pasarela, perdería el equilibrio y caería al mar, sufriendo algún golpe.

Los restos del finado, tras la práctica de la autopsia, han salido hacia Redondela para recibir sepultura en su pueblo natal. ■

BUQUE- CORREO

El "J. J. Sister", nuevo buque-correo destinado al servicio con Canarias, atracado en el puerto gaditano. Sustituye al "Santa Cruz de Tenerife", que pasa a cubrir la línea de Baleares. ■

BUQUE ATUNERO

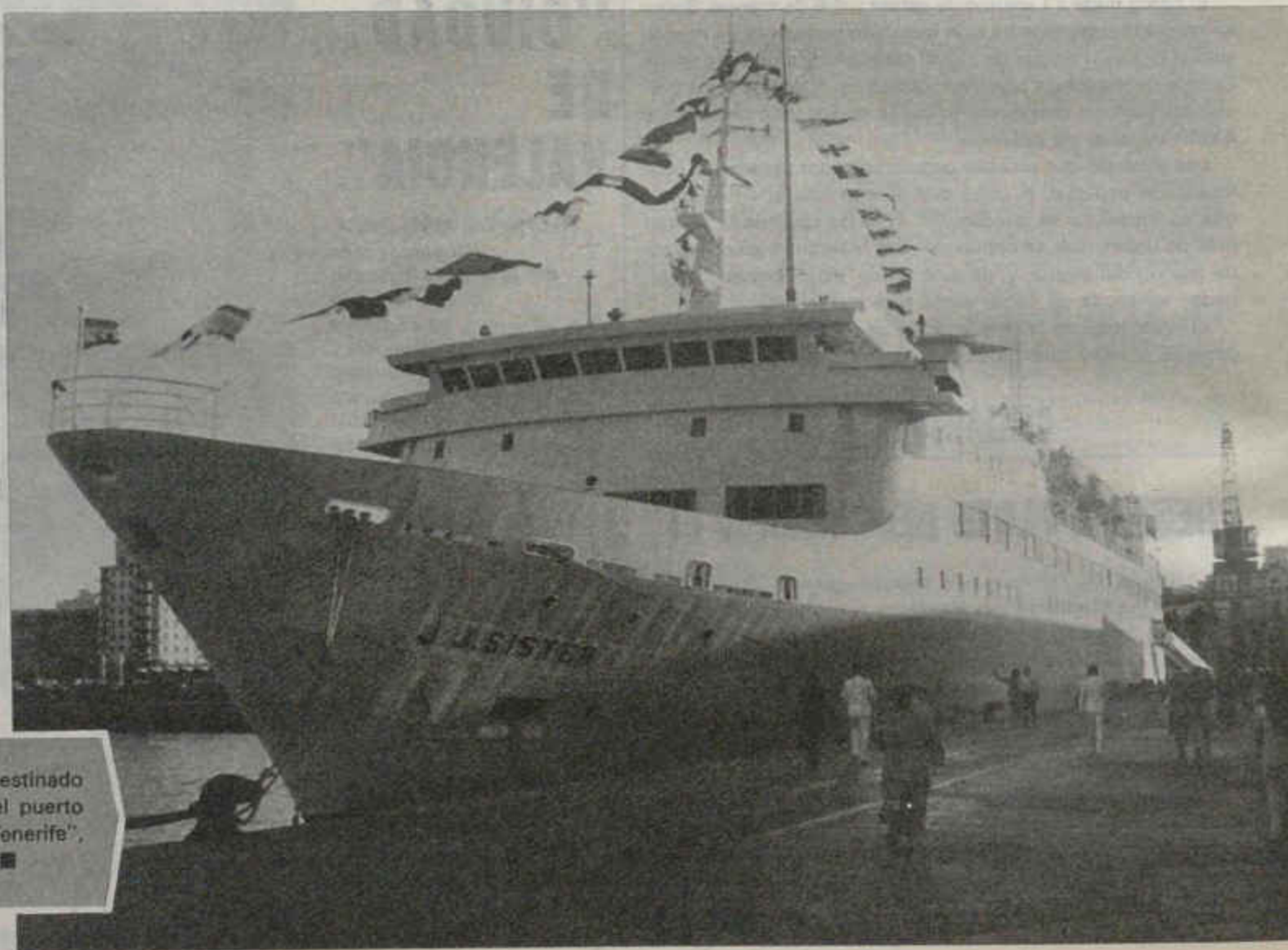
CARTAGENA.—En los astilleros de la Empresa Nacional Bazán ha sido puesto a flote el buque atunero "Albacora Nueve", para la firma Albacora, S. A., de Vizcaya. Su eslora es de 77 metros, manga de 13,50 y puntal 8,50. Desplaza 2.750 toneladas y su tripulación es de veintiséis hombres. Posee los más modernos sistemas de detección del pescado y cuenta con un sonar retráctil, varias sondas y otros importantes elementos. ■



PETROLERO "ARAGON"

CADIZ.—Como un simple acto de trabajo se ha efectuado en la nueva factoría naval de Astilleros Españoles, S. A., en Puerto Real, la puesta a flote del buque petrolero "Aragón", primero que se ha montado en el dique de construcción de que está dotado dicho astillero. Se destina a la compañía Fletamentos Marítimos, S. A., de Madrid.

Con la citada construcción han entrado en funcionamiento parte de las instalaciones de este nuevo astillero de la bahía gaditana. El buque-tanque "Aragón" está previsto se entregue a los armadores en el próximo mes de diciembre. ■



SEVILLA

MARINERO FALLECIDO EN EL PUERTO

SEVILLA.—Un marinero, perteneciente a la dotación de un barco español que se encontraba atracado en el muelle sevillano, ha fallecido por causas y en circunstancias que se desconocen por el momento.

Se trata de Celedonio Gómez Iglesias, de treinta y ocho años de edad, viudo, natural de El Ferrol del Caudillo y perteneciente a la dotación del barco "Isla I", cuya ausencia fue advertida por sus compañeros cuando el buque efectuaba maniobras de salida del llamado Muelle del Cemento, en el puerto hispalense.

Después de una laboriosa búsqueda se encontró al fin el cuerpo, ya sin vida, de Celedonio, que fue trasladado al Departamento Anatómico para la práctica de la autopsia que determine con exactitud las causas de su fallecimiento. ■

ARRECIFE

CONSTRUCCION DE UN EMISARIO SUBMARINO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—A quince millones y medio de pesetas asciende el presupuesto de la construcción de un emisario submarino en el puerto pesquero de Arrecife, cuyas obras han sido adjudicadas.

Con este emisario submarino se acabará definitivamente con la contaminación de las aguas del puerto pesquero y adyacentes, ya que estas aguas se encuentran polucionadas desde hace tiempo por verter en ellas los residuos de algunas industrias conserveras e incluso aguas negras, procedentes de un barrio sin urbanizar. Esto ha originado, a lo largo de los años, la muerte de muchos millares de peces, impidiendo entrar en la rada a los barcos de pesca que trabajan con carnada viva, pues, instantáneamente, moría envenenada.

De los quince millones y medio que importa el presupuesto de la construcción del emisario submarino, el Ayuntamiento de Arrecife aportará la mitad, corriendo la otra mitad a cargo de la Dirección General de Puertos. ■



SANLUCAR DE BARRAMEDA

RUMBO A AMERICA

SANLUCAR DE BARRAMEDA.—El bulkcarrier "Banda Azul", de 30.000 toneladas de peso muerto, propiedad de la Naviera del Noroeste, S. A., ha zarpado de Sanlúcar de Barrameda rumbo a las costas estadounidenses. ■

TENERIFE

CUATRO NUEVAS FLOTAS ATUNERAS OPERAN EN SANTA CRUZ

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Cuatro nuevas flotas pesqueras atuneras han comenzado a operar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, lo que viene a confirmar la predisposición de muchos barcos de pesca atuneros de diversas nacionalidades para utilizar la dársena pesquera de esta capital como base de sus operaciones.

Realizaron por primera vez maniobras barcos de la Hae Chang Fisheries Co. Ltd., Chun Sin Co. Ltd. y Tae Chang Fisheries Co. Ltd., todas ellas coreanas, así como pesqueros de la flota Taiyo Fishery Co. Ltd., de Formosa.

Las cuatro flotas atuneras citadas tienen el propósito de asentarse definitivamente en Tenerife por no poder hacerlo en el de Las Palmas, debido a tener allí su base las flotas arrastreras de diversos países y ser incompatible el asentamiento de flotas atuneras y arrastreras en un mismo puerto por los problemas de personal que se crean a los armadores.

Sólo la Taiyo Fishery dispone de 40 barcos, que, en el caso de realizar sus operaciones en la isla, podrían reportar numerosos ingresos para Tenerife,

tanto por el almacenaje, en depósito comercial, de sus capturas, como por los aprovisionamientos de combustible, agua y víveres, así como también por las reparaciones que han de realizar anualmente en varaderos.

Según cálculos dignos de fe, se supone que las flotas establecidas hasta la fecha en el puerto de Santa Cruz de Tenerife reportaban a la isla entre 500 y 800 millones de pesetas en divisas. Se estima que en el caso de que las flotas atuneras que actualmente tienen sus bases en el litoral africano se establezcan en Tenerife, las divisas podrían pasar a incrementarse hasta los 1.500 millones de pesetas.

El único problema que existe por parte de los armadores de los buques pesqueros para asentarse definitivamente en Tenerife parece ser el de la estrechez de las instalaciones de la dársena pesquera y el de la falta de personal que forma parte de la "colla del frío", que hacen que las operaciones de carga y descarga de pescado se prolonguen demasiado, con lo cual dejaría de ser rentable utilizar el puerto de Tenerife como base.

TALLERES TAHER, S. A.

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



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

VALENCIA (Grao)

CASA DELGADO

BIENVENIDO DELGADO MUÑOZ

Mayorista de pescados y mariscos
Ventas en comisión y cuenta propia

MERCADO CENTRAL: Puesto 33
Teléfonos 265 26 48 y 265 31 09
OFICINA: Cava de San Miguel, 8, 4.ª dcha.
Teléfono 266 46 94

PARTICULAR: Teléfono 469 24 93
APARTADO DE CORREOS 16.115
MADRID



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

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras.
Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores.
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.º
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33 718
BILBAO



UN ANUNCIO EN "HOJA DEL MAR"
LLEGA A TODOS...

- UNA DE LAS REVISTAS DE INFORMACION MARITIMA DE MAYOR DIFUSION.
- EN BREVE APARECERA EL NUMERO EXTRAORDINARIO DE NAVIDAD.



SPITZBERGEN EL "DOLOR DE CABEZA" NORUEGO

- DE LOS 3.500 HABITANTES DE LAS ISLAS, 2.500 SON SOVIETICOS, PERO EL GOBIERNO ESTA A CARGO DE NORUEGA.
- SI, COMO PARECE, HAY PETROLEO ABUNDANTE EN LAS ISLAS, EE. UU. Y U. R. S. S. INCREMENTARAN SUS PRETENSIONES DE DOMINIO.

Han transcurrido cincuenta años (14 de agosto de 1925) desde que la Liga de Naciones rechazó una avenencia que atañía a Svalbard o Spitzbergen. Noruega está gobernando las islas, de 62.400 metros cuadrados. Sin embargo, los cuarenta países que suscribieron el pacto tenían el derecho a trabajar en Spitzbergen. La Liga de Naciones también elaboraba algunas restricciones. El área está desmilitarizada y no pertenece a ningún país; no obstante, Noruega tiene el derecho a construir bases militares en las islas.

En la actualidad, 3.500 personas están viviendo en Spitzbergen, habitable solamente gracias a la corriente del golfo, el cual bombea tres millones de metros cúbicos de agua procedente de climas calientes.

La Unión Soviética tiene algo más de interés por las islas. Del total de 3.500 habitantes, dos mil quinientos son ciudadanos soviéticos y solamente 1.000, noruegos. Pero los noruegos tienen más fuer-

za, hasta el punto de que Spitzbergen es gobernada precisamente por Noruega.

La influencia de los soviéticos está bien visible desde que tienen allí gran cantidad de equipos. Por ejemplo, cinco helicópteros, frente a un barco de estano usado por los tres oficiales de Policía que guardan los intereses noruegos.

Pero, por supuesto, ellos tienen la tarea de salvaguardar ante todo Svalbard. Ambos países, Noruega y la Unión Soviética, poseen minas de carbón en Spitzbergen y también están tratando de encontrar petróleo. Los rumores dicen que los rusos han encontrado el tan preciado oro negro. Y si los descubrimientos son ciertos, a los noruegos no les faltará la razón al decir que tienen un auténtico dolor de cabeza. Estados Unidos, Unión Soviética, Inglaterra exhiben ya informes que no aceptan los noruegos, acerca del dominio marítimo y costero de toda la zona. Si encuentran petróleo, será en gran cantidad.

■ LEHTIKUVA OY.

MEJICO, A FAVOR DE LAS 200 MILLAS

La postura del Gobierno mejicano, expuesta en la ONU, a favor de las 200 millas marinas, ha suscitado una polémica, por los efectos que esta decisión podría causar en los intereses norteamericanos, y también dentro del propio Méjico, donde no están de acuerdo muchos de quienes defienden capitales extranjeros. Nuestros corresponsales en Nueva York y Méjico exponen estas tomas de posición en sus respectivas crónicas.

SATISFACCION DE LOS NACIONALISTAS... Y CRITICAS EN OTROS SECTORES

MEJICO (De nuestro corresponsal).—Con la declaración de Méjico de asumir la soberanía sobre las doscientas millas de mar patrimonial, ha llenado de gran satisfacción a un grupo de nacionalistas y se ha acarreado las críticas de hombres importantes al servicio de intereses extranjeros y de más de un funcionario apátrida que dice: "¿Para qué quiere Méjico doscientas millas si no puede cuidar las doce que tiene?"

Méjico, como un patrimonio de las futuras generaciones reserva los minerales, la fauna y la flora de esa extensa faja marina, continuación del macizo continental; queda libre el tránsito aéreo y marítimo, así como el tendido de los cables submarinos para las comunicaciones internacionales.

La extensión de la superficie es el 50 por 100 mayor que la del territorio nacional, quedando cerrado el tantas veces codiciado y violado mar de Cortés (golfo de California), de donde la flota extranjera el año pasado obtuvo un promedio de doscientas mil toneladas de atún.

Los intereses de las grandes compañías petroleras, mineras, pesqueras y las que explotan la flota marina por muchos años han venido frenando la soberanía de Méjico sobre esa faja tan rica, tan pródiga de recursos naturales.

Ante los parlamentos internacionales, para los primeros meses de 1976 se tiene planeada una reunión en Nueva York, para tratar de las doscientas millas.

Mientras continúan explotando los recursos abundantes en los continentes, la minería, el petróleo, el subsuelo marino presenta sólo un campo de explotación que pocos países dan preponderancia y lo hacen susceptible de explotación, pero es indudable que se ha de cumplir la dedicatoria que le pusiera el ingeniero Luis Kasuga Osaka a un libro de pesca que me obsesara.

... Y, FINALMENTE, TODOS LLEGAREMOS AL MAR

En el amplio litoral de Méjico, más de 10.000 kilómetros de costa señalan la magnitud de la declaración hecha por el Gobierno de Méjico, estará más controlada la pesca de la flota extranjera y las investigaciones científicas realizadas por barcos también extranjeros estarán frenadas, y para los mejicanos es un compromiso mayor, un esfuerzo muy grande el que tenemos que realizar para igualar y superar las tecnologías más avanzadas de los países desarrollados en las industrias. El único camino que tenemos que seguir es el del estudio y del trabajo respecto a las instituciones y de la organización, sin la cual no podremos avanzar hacia la meta fijada por nuestra constitución política, alma de nuestra idiosincrasia.

La creación de las Escuelas Agropecuarias Tecnológicas Regionales, Escuelas Industriales, Escuelas Agropecuarias, Escuelas Técnicas a nivel medio y superior, las Escuelas Tecnológicas Pesqueras y los recién creados CECYTEM (Bachilleratos Tecnológicos Pesqueros de Centros de Estudios Científicos y Tecnológicos Marinos) dan una idea del propósito fundamental de la política del actual Gobierno, quien viene haciendo esfuerzos muy grandes para incorporar a los campesinos y ciudadanos que viven cerca de las costas de la vida marítima; cientos de millones de pesos se han destinado para llevar a buen término esos planes de estudio, interviniendo activamente varias Secretarías de Estado, como son: Secretaría de la Presidencia de la República, quien ha creado comités de desarrollo a lo largo del país.

La Secretaría de Industria y Comercio, atendiendo la creación de cooperativas, las investigaciones del Instituto Nacional de Pesca...

Los Centros de Promoción Pesquera.

PERJUDICARA A LA FLOTA CAMARONERA CALIFORNIANA

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Entre las muchas cosas que el Presidente mejicano Luis Echeverría defendió en su discurso ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, en el debate en curso, estaba el apoyo de su Gobierno a la soberanía sobre esas doscientas millas frente a las costas, que vienen reclamando la mayor parte de los países del Tercer Mundo. No sabemos hasta qué punto esta fue una concesión a la galería, de las muchas que en la ONU se hacen, o un intento más, de los muchos que está haciendo Echeverría para ganarse los votos de ese Tercer Mundo y ser el próximo secretario general de la Organización. Pero, a efectos prácticos, es lo mismo: Méjico se alinea con los "no alineados" para esta reclamación, lo que puede tener efectos inmediatos para los Estados Unidos. Inmediatos y nada agradables, pues gran parte de la flota "camaronera" californiana pesca en aguas que caen precisamente dentro de esas doscientas millas reclamadas por Méjico.

El lance pone de manifiesto la dicotomía de los intereses pesqueros norteamericanos. Mientras en el Atlántico, sobre todo en la parte de Nueva Inglaterra, estos pescadores tratan de echar a los de otros países y hasta presionan sobre el Congreso de Washington para que él también apruebe una Ley que establezca la soberanía nacional sobre las primeras doscientas millas de mar ante la costa, en el Pacífico ocurre todo lo contrario, y allí son las flotas USA, sobre todo la atunera, la que se va a pescar muy lejos, teniendo frecuentes conflictos con los guardacostas colombianos y peruanos.

Washington, presionado enconstradamente desde una y otra costa, calla y mantiene el proyecto de Ley en el cajón. Lo que allí se espera, o mejor dicho, se desea, pues las esperanzas se hacen cada día más remotas, es que se llegue a un acuerdo internacional sobre el asunto. Este acuerdo tiene ya una base prácticamente con el consenso universal: las 200 millas serán una "zona económica" del país ribereño, que tendrá prioridad y responsabilidad sobre ellas. ¿Pero tendrá también absoluta soberanía? ¿Podrá hacer lo que quiera allí, como si se tratase meramente de la extensión de su territorio nacional? Es aquí donde empiezan las diferencias y la razón por la que se halla atrancada la Conferencia sobre el Derecho del Mar. Pues mientras la mayoría de los países del Tercer Mundo defienden que sí, que son omnimodamente soberanos sobre esa zona, otros, con los Estados Unidos a la cabeza, vienen defendiendo que deben respetarse ciertos derechos internacionales en la misma, que van desde permitir el libre paso de la navegación a la libertad de investigación científica en la misma. Asimismo, propugnan que si el país costero no puede por sí solo explotar dicha zona, debe conceder, mediante tratados, a otros la pesca, para que se aprovechen plenamente aquellos recursos.

Cómo armonizar tan contrarios puntos de vista es tan difícil como poner de acuerdo en cuanto medidas a tomar a los pescadores norteamericanos de la costa atlántica y del Pacífico. ■ CARRASCAL.

El control de las vedas a través de las Oficinas de Pesca.

La Secretaría del Patrimonio Nacional de Fomento Cooperativo Pesquero.

Secretaría de Marina, con documentación de las embarcaciones y del personal.

Secretaría de Recursos Hidráulicos con la Dirección de Acuicultura, centros refrigeradores receptores, para el proceso del tiburón y de la escama bajo la dirección del ingeniero Daniel Muñoz Ferreira.

Comisión Federal de Electricidad, quienes llevan a cabo estudios en los hidroeléctricos.

La Secretaría de Educación Pública, en los centros de investigaciones científicas, Escuelas Tecnológicas Pesqueras, CECYTEM, Centros de Biología y Escuelas de Técnicos Pesqueros, así como Escuelas de Ciencias Marinas.

Actualmente, el Gobierno de Nayarit ha auspiciado la creación de la Escuela Superior de Pesca en San Blas, Nayarit, y el nuevo Estado de Baja California Sur viene madurando la idea de hacer una Escuela Superior de Pesca a cargo de la Universidad de Pesca con sede en La Paz, capital del Estado. ■ ABIU ZAMUDIO LUVIANO.

TRAS LA AMPLIACION DE LA ZONA DE CONTROL A 200 MILLAS

SE AGRAVA EL CONFLICTO ENTRE ALEMANIA E ISLANDIA

● En octubre último, diez "bous" alemanes fueron expulsados por la fuerza del lugar en que pescaban.

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—El conflicto surgido entre la República Federal Alemana e Islandia, a raíz de la ampliación, por parte de Islandia, del límite de su zona de aguas jurisdiccionales a 50 millas, se ha agudizado ahora más todavía cuando el 15 de octubre último Islandia declaró que ampliaba de nuevo dicha zona hasta un límite de 200 millas.

Ya cuando hace meses Islandia amplió el límite de sus aguas jurisdiccionales a 50 millas, las empresas pesqueras alemanas pusieron el grito en el cielo, declarando un rotundo boicot a los barcos islandeses, prohibiéndoles la entrada en los puertos alemanes para descargar y repostar. La réplica islandesa al boicot alemán fue irse a descargar a los puertos belgas y holandeses que están al lado, no volviendo desde entonces a tocar ningún puerto alemán. Pero ahora, al no respetar los "bous" alemanes que trabajan por los alrededores de Islandia el nuevo límite de las 200 millas, las cosas se han puesto más serias todavía.

"Alemania, desde hace ya muchos meses, nos tiene declarada la guerra", dijo el presidente del Gobierno islandés en unas declaraciones que hizo a los periodistas. "No respetan nuestra soberanía ni han hecho nada por impedir la pesca ilegal de sus "bous" en nuestras aguas. Pero nosotros, si es necesario, estamos dispuestos a emplear la fuerza para expulsar a los intrusos".

"BOUS" ALEMANES PERSEGUIDOS POR CAÑONERAS ISLANDESAS

En efecto, el mismo día 15 de octubre, fecha en que Islandia comunicó oficialmente la ampliación del límite de la zona de control de sus aguas a 200 millas, diez "bous" alemanes que, en diversos lugares, se encontraban trabajando, fueron amenazados y perseguidos por lanchas cañoneras islandesas y obligados a interrumpir su pesca.

Ante estos hechos, el Gobierno federal alemán ha declarado que el comportamiento del Gobierno islandés es contrario a los principios del Derecho público internacional y que de ninguna manera está dispuesto a tolerar tal contravención. Pero por debajo del alto tono de irritación verbal oficial, los industriales conserveros alemanes buscan una solución de tipo comercial que sea aceptable para todos.

"UNA ZONA EN LA QUE PESCABAMOS DESDE HACE CINCUENTA AÑOS"

El presidente de la Asociación Alemana de Industria de la Pesca de Altura (Verband des deutschen Hochseefischerei) ha declarado, en tono más bien conciliante, que Alemania hará todo lo que esté de su parte por llegar a un acuerdo amistoso con Islandia, un acuerdo que sea provechoso para los intereses de ambos países, porque sería absurdo que "los islandeses viniesen ahora sencillamente a echarnos de una zona en la que pescábamos desde hace cincuenta años los alemanes".

Y es que la industria conservera alemana se encuentra verdaderamente en un aprieto. Alrededor del 70 por 100 de las 100.000 toneladas de pescado fresco que anualmente vienen elaborando las fábricas de conservas de Bremen, Cuxhaven y Bremerhaven, proceden de los bancos de pesca de Islandia. Y de no llegarse a un arreglo, las consecuencias para estas fábricas serían catastróficas, quedándose sin ocupación millares de obreros en una época en que no puede decirse que abunde precisamente el trabajo en Alemania. ■ MANUEL NOALES.

LA TRAGEDIA DEL "MIMI"

CARGUERO ALEMAN (CON BANDERA PANAMEÑA) HUNDIDO EN EL CARIBE POR UNO DE SUS TRIPULANTES

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—En estos momentos, en una prisión de Hamburgo, cuatro marinos indonesios y un cocinero filipino esperan ser condenados por rebelión en alta mar y asesinato. La sangrienta tragedia de la que uno de ellos —o quizá los cinco— es actor responsable, tuvo lugar el día 10 del pasado mes de octubre. Mas para comprender un poco la trama de la tragedia hay que remontarse —seis meses atrás— al mes de mayo de este año. En el puerto de Kiel, en el Báltico, un capitán mercante alemán recluta para su barco, el "Mimi", un carguero de 499 toneladas, que trabaja con bandera panameña, su tripulación.

Es una tripulación pequeña y abigarrada: extranjeros, alemanes, personal titulado y sin titular, profesionales del mar y gente que por primera vez pone sus pies en un barco. A los panameños, bajo cuya bandera navegan —y por eso navega— el "Mimi", no les preocupa lo que dicen los Reglamentos internacionales sobre las condiciones de trabajo. Lo importante son las ganancias, trabajar con el mínimo de costes y el máximo de beneficios. El "SBO" (Schiffsbesetzungsordnung), es decir, el "Reglamento Alemán para Tripulaciones de Barcos", es mucho más riguroso. El "SBO", por ejemplo, prescribe, para un barco como el "Mimi", una dotación mínima de 14 tripulantes. Pero a los armadores panameños, con nueve hombres les basta. Y con cuatro oficiales alemanes, un cocinero filipino y cuatro marineros de cubierta indonesios, sale el "Mimi" con carga para Noruega. De allí pasa al Canadá y del Canadá baja a Tampa, en la península de la Florida, donde carga 700 toneladas de abonos químicos y sale para Georgetown, en la Guayana británica.

EL "KANAKER" PROTESTA

El capitán del "Mimi", Lothar Eckart, treinta y cuatro años, es la primera vez que manda un barco, que ejerce funciones de capitán. Durante la travesía del Atlántico, ya el "Kanaker" —que es como los alemanes llaman despectivamente al indonesio— empieza a protestar. El capitán Eckart enroló a su amigo, Horst Herche, como segundo oficial de máquinas, aunque Herche jamás visitó una escuela naval ni posee el título de maquinista. En cambio, al indonesio, Gun Suleiman, sí posee el título de maquinista naval, se negó a enrolarlo como oficial de máquinas, dándole trabajo como simple marinero de cubierta... "y si no estás conforme puedes largarte", le dijo. Pero Suleiman, ya varios meses en Hamburgo sin trabajo, aceptó. Aceptó lleno de resentimiento, de rabia. Y ahora, durante la navegación, no pierde ocasión de reprocharle a Horst Herche que es un "enchufado del capitán" y que el puesto de oficial de máquinas a quien por derecho le corresponde es a él, a Gun Suleiman. Pero Herche, treinta



El bote de salvamento del "Mimi" en el que intentaron huir los marinos indonesios y el cocinero filipino.

y dos años, mecánico de automóviles antes de embarcar, se encoge de hombros, se rie encima. Tanto él como los otros oficiales alemanes empiezan a llamar al indonesio el "Kanaker" (indígena de los mares del Sur) y esto espolea la rabia del indonesio transformándola en odio. Además, claro, está el hecho muy concreto de que, como marinero, cobra al mes unos 1.500 marcos (unas 30.000 pesetas), mientras que los oficiales —que es lo que él en realidad es— salen por las casi 70.000 pesetas.

EL CAPITAN MUERE CABLEGRAFIANDO

Y así llega el día fatal: el 10 de octubre. El "Mimi", a la altura de Cuba, navega rumbo a Georgetown, en la Guayana británica. Al atardecer, Suleiman, que tiene la guardia de ocho a doce de la noche, alega estar enfermo y se niega a salir de su camarote. El capitán designa a otro marinero para la guardia. Pero al poco, Suleiman se dirige a la cámara de oficiales donde se encuentra el primer oficial de máquinas, Bernd Hesse; se ponen a discutir y de pronto el indonesio saca un cuchillo y se lo clava al alemán, que cae al suelo, desangrándose. En esto se presenta Horst Herche, el segundo oficial de máquinas (sin título) y el indonesio se echa sobre él, lo cose a golpes de puñal, lo mata. En seguida sale corriendo hacia el camarote del segundo oficial de náutica, Manfred Schmidt,

que está durmiendo, y lo acribilla a puñaladas. Después se dirige al puente. El capitán Eckart, que tiene la primera guardia, avisado ya de lo que pasa a bordo por el primer maquinista que desangrándose se arrastró como pudo hasta el puente, mientras que el indonesio estaba en el camarote del piloto Schmidt, está cablegrafiando: "Luchas a bordo. Necesitamos inmediata ayuda... SOS... SOS...". El capitán tiene tiempo para dar la posición del barco, pero no llega a dar el nombre del buque, el indonesio, enloquecido, cae sobre él. La comunicación queda interrumpida. El capitán cae muerto. Suleiman remata también al primer oficial de máquinas, que encuentra allí desvanecido, y se baja a la sala de máquinas, donde inutiliza los generadores. El barco se queda a oscuras. Después, con un hacha, destroza las tuberías que dan paso a la entrada de agua para la refrigeración de las máquinas, y el agua empieza a entrar a chorros...

EL SERVICIO DE GUARDACOSTAS NORTEAMERICANO INTERVIENE

Suleiman sube a cubierta, despierta a los otros marineros indonesios y al cocinero filipino, echan el bote de salvamento al agua y abandonan el barco. El "Mimi" se inclina ya. Son aproximadamente las doce de la noche. La llamada de socorro lanzada por el capitán del "Mimi" ha sido captada por el Servicio de Guardacostas norteamericano



Lothar Eckart, el capitán del "Mimi", apuñalado cuando cablegrafiaba pidiendo socorro.



Horst Herche, segundo oficial de máquinas (sin título) y amigo íntimo del capitán.

● En un ataque mental, el oficial maquinista indonesio Gun Suleiman, enrolado en Hamburgo como simple marinero de cublería, asesinó a los cuatro oficiales alemanes y hundió el barco frente a las costas de Cuba.



Gun Suleiman, el indonesio, segundo oficial maquinista, pero enrolado en Hamburgo como simple marinero de cublería.

en Jacksonville, en Florida. Al amanecer, un avión de servicio costero sale a reconocer la zona dada como posición por el capitán Eckart. Barco no se ve ninguno. Pero descubren un bote con cinco hombres. El avión avisa y al poco rato un barco costero recoge a los cinco marineros. Al principio dicen que el "Mimi" se hundió solo y que los oficiales no sabían nada y perecieron. Pero después lo cuentan todo... Absolutamente todo...

Y al día siguiente, los expertos en materia jurídica de cin-

co países discuten sobre la cuestión de que qué país es el que tiene derecho a juzgar el delito: ¿Panamá, ya que el barco navega con bandera panameña? ¿Alemania, que es el país de los oficiales asesinados? ¿Indonesia, que es el país de los asesinos?

Los Estados Unidos declaran que el crimen se produjo fuera de sus aguas jurisdiccionales y que a ellos el asunto no les interesa. Y los alemanes se llevan a los indonesios, finalmente, a Hamburgo. ■ NOALES.

EL BOTE SALVAVIDAS

POR aquel entonces era yo un marinero joven e inexperto y creía firmemente que los botes de los costados estaban destinados al salvamento de la tripulación en caso de necesidad de abandonar la nave.

A los cuatro meses y un día de formar en el rol del "Castillo Torrecillas", estando atracados de punta en el Musel y obedeciendo órdenes de la Comandancia de Marina, se dispuso que la dotación dedicara una mañana a prácticas de salvamento.

—¡Veinte años llevo navegando y jamás tuve necesidad de meterme en estas sucias cáscaras de nuez! —rezongaba el capitán, hombre duro y cerril, mientras revisábamos los pertrechos de cada bote.

—Capitán, tenga en cuenta que el barco se construyó mucho antes de que su bendita madre tuviera la feliz ocurrencia de traerle al mundo —comenté yo, ligeramente adulator, aunque no estaba muy convencido de que la ocurrencia hubiese sido feliz para alguien más que la madre y el hijo.

Al terminar la revista, la gorra me seguía a cuatro centímetros por encima de la cabeza, sostenida por los cabellos erizados. Los barriles de agua estaban agujereados; las latas de galletas, comidas por la humedad; el botiquín se reducía a una venda y un kilo de bicarbonato (¿para qué puede necesitar bicarbonato un naufrago?), y los cohetes y demás señales luminosas, inservibles. ¿Qué hubiera ocurrido si el "Castillito Torrecillas" hubiera decidido jubilarse y descansar de sus sesenta años de servicios ininterrumpidos?

Las pruebas de salvamento ocuparon la mañana y la tarde. Hubieran sido realizadas satisfactoriamente si el bote de babor no se hubiera hundido al posarse en el agua y si el de estribor no fuera más grande que la distancia entre sus pescantes. Costó cuatro horas de lucha con cabos y motones hacerlo pasar entre ellos. El capitán prefirió no botarlo y ahorrar así las consiguientes cuatro horas para volverlo a colocar a bordo sobre sus calzos.

El inspector se negó a extender el certificado mientras los aparejos no funcionaran debidamente y el bote de estribor no fuera sustituido por otro de tamaño apropiado.

—Compréndalo, inspector; en caso de peligro se cortan las amarras de él con el hacha de abordaje y, cuando el barco se sumerja, los botes quedarán flotando. Qué importa que el bote sea grande... —habló el "viejo".

—Muy bien —dijo el inspector—, pero, ¿dónde están las hachas? No las he visto junto a los botes.

Hasta las cinco de la tarde la tripulación estuvo ocupada en localizar el escondite de las hachas. Se revisaron sentinas, bodegas, ranchos, todos los rincones del buque. Un marinero desconfiado trepó por el trinquete



y el mayor hasta la galleta. Tampoco estaban allí.

Al pasar delante de la cocina en nuestro contante ir y venir por cubierta mirábamos angustiados al cocinero que freía las odiadas pescadillas y al marmitón que partía astillas a la puerta. Sabíamos que la cena peligraba mientras se retrasara el hallazgo.

Sólo un navegante curtido por los aires salados y para el que no tenía secreto el arte de navegar, como nuestro capitán, pudo reconocer un hacha de abordaje en el objeto cortante que sostenía en la mano el marmitón.

—Mañana irá usted a tierra y encargará un par de hachas, latas de galletas, barriles de agua y cuantas tonterías nos obliguen a llevar a bordo. La Marina decae. Antes sólo navegaban los hombres —me dijo el capitán durante la pescadilla.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, pero supe cumplir perfectamente las órdenes que me permitieran dejar de serlo, añadiendo en previsión un chaleco salvavidas y un libro de oraciones para cada tripulante. ■ VITINOWSKI.

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.

Fadiz

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

TRATAMIENTO DE LAS HERIDAS LEVES (Continuación)

En los últimos números de "Salud a bordo", nos hemos venido ocupando del interesante tema, por su incidencia a bordo, de las heridas. Ya vimos la diferencia de las contusiones y las heridas, las consecuencias de una herida si no se trata debidamente, es decir, la infección, local primero y, si sigue evolucionando, general después, y finalmente comenzamos con las heridas leves y los pasos a seguir ante el tratamiento de las mismas, la esterilización del instrumental, el lavado de las manos y la preparación de la herida. En este número vamos a continuar y a dejar zanjado todo lo correspondiente a las heridas leves.

CURA DE UNA HERIDA LEVE

Tras la higienización del tripulante que va a actuar, la esterilización del instrumental que ha de usarse y la limpieza y preparación de la herida, habremos de iniciar la cura de la misma siguiendo este orden paso a paso:

1.º Aplicación del antiséptico correspondiente, sobre la herida primero y después por los alrededores de la misma, en un movimiento rotatorio iniciado en los bordes de la herida hasta cubrir un par de centímetros por fuera de los mismos.

2.º Cubrir ampliamente, con dos capas de gasa estéril por lo menos, la herida y la zona pintada con el antiséptico.

3.º Sobre las gasas, poner una capa de algodón.

4.º Fijar toda la cura mediante un vendaje, pero procurando siempre que no esté muy apretado, puesto que su única misión es simplemente mantener fijo el apósito colocado. Si está muy apretado dificultará el riesgo sanguíneo y con ello no sólo lentificaríamos el proceso de curación, sino que además produciríamos otros trastornos que se acusarían en la parte que quedase con poco riego sanguíneo, apareciendo hormigueos, dolor, color violáceo de la piel..., lo que desaparecerá en cuanto se afloje el vendaje.

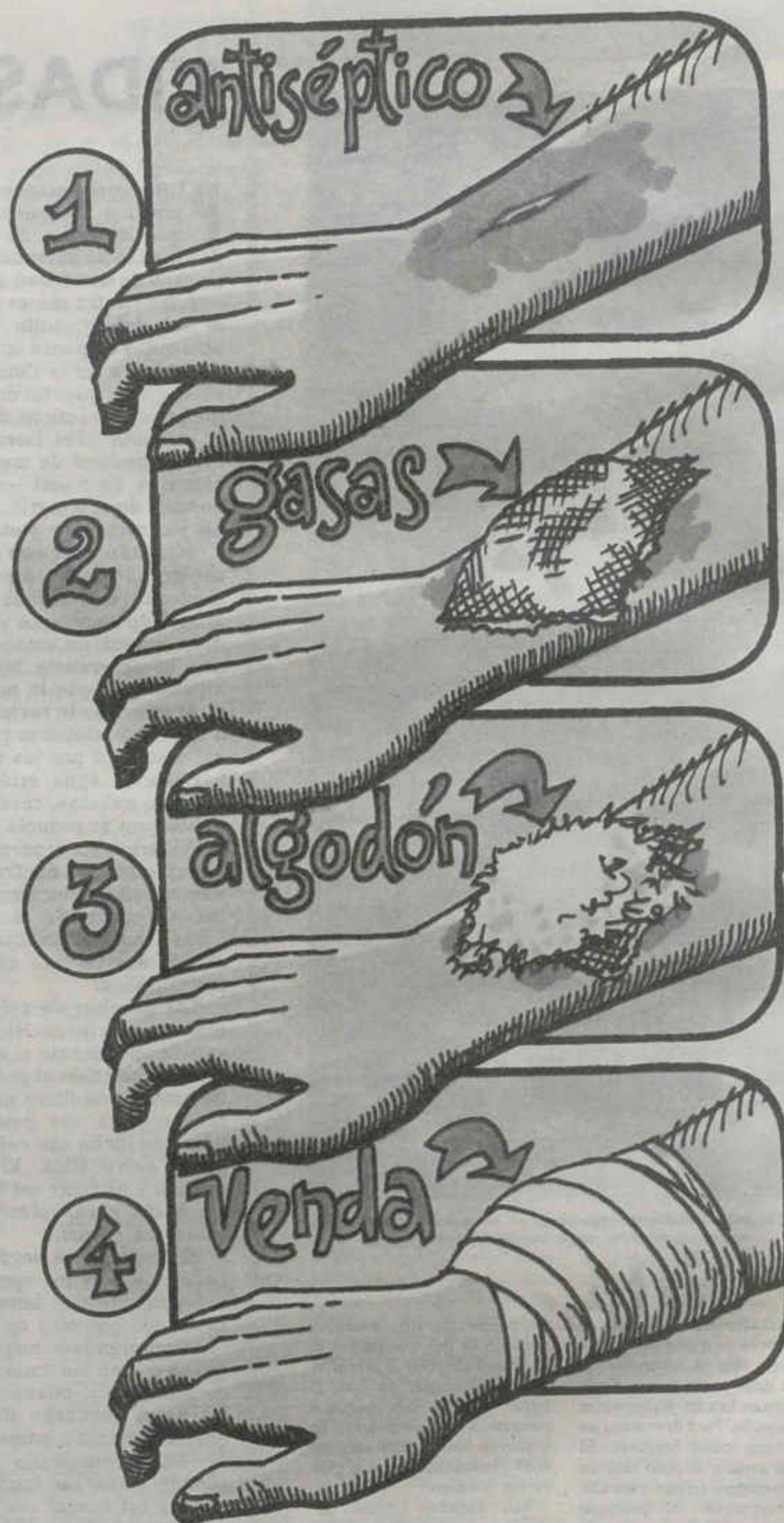
Si se tratara de un pequeño rasguño, simplemente con la aplicación del antiséptico es suficiente. Y en el caso de pequeños cortes, son de gran utilidad, después de la limpieza y secado de la herida, los vendajes conocidos vulgarmente con el nombre de "tiritas", que llevan incluidos un antiséptico en una compresa y después un tejido adhesivo que como recubre a la compresa impide el que se pegue a la herida.

Cuando la herida sea larga, para el cierre de los bordes de la misma, que quedan siempre algo separados, podemos utilizar a bordo dos sistemas: bien el esparadrapo o bien las lañas o agrafes.

La técnica de aproximación de los bordes de la herida mediante un esparadrapo es bien sencilla, como se puede apreciar en los dibujos. Primero se pega el esparadrapo en uno de los lados, cerca del borde de la herida; a continuación se tira de él hasta contactar ambos bordes y, sin dejar de tirar, se pega el esparadrapo al otro lado. Naturalmente, previamente se ha limpiado y desinfectado la herida. Conviene, si es necesario, proteger la cura realizada, para evitar que se pueda infectar.

La aplicación de las lañas o agrafes ya es algo más complicado y conviene utilizarlos cuando no se haya podido poner en práctica el esparadrapo o la herida sea tan larga que aconseje la utilización de estas grapas metálicas que son los agrafes, que si están bien puestos darán más firmeza a la cura y consolidación de la herida.

En los dibujos se ve con claridad tanto el agrafe como las pinzas especiales para los mismos. Estas pinzas se utilizan, por un lado, para emplazar la grapa y poder así fijarla a la piel, y por otro, para sacar y retirar los agrafes una vez cicatrizada la herida. La técnica de utilización es sencilla. Después de limpiada y desinfectada la herida, con unas pinzas, y si resulta complicado con la mano, se aproximan los bordes de la herida, y una vez que están contactados, se aplica sobre la piel, en el lugar elegido, el agrafe, que, una vez clavado, cerramos la pinza que lo contiene con fuerza, hasta quedar arqueado y los bordes de la herida íntimamente contactados. Entre agrafe y agrafe no debe haber menos de un centímetro de distancia. Transcurridos de ocho a diez días como mínimo, y ya cicatrizada la herida, se retirarán las lañas utilizando la pinza, pero por el otro extremo, introduciendo debajo del arco y sobre la cicatriz la punta de una de las ramas de la pinza, y al incidir la otra rama sobre la grapa, ésta se enderezará y quedará libre. De todas las maneras, esta operación es preferible

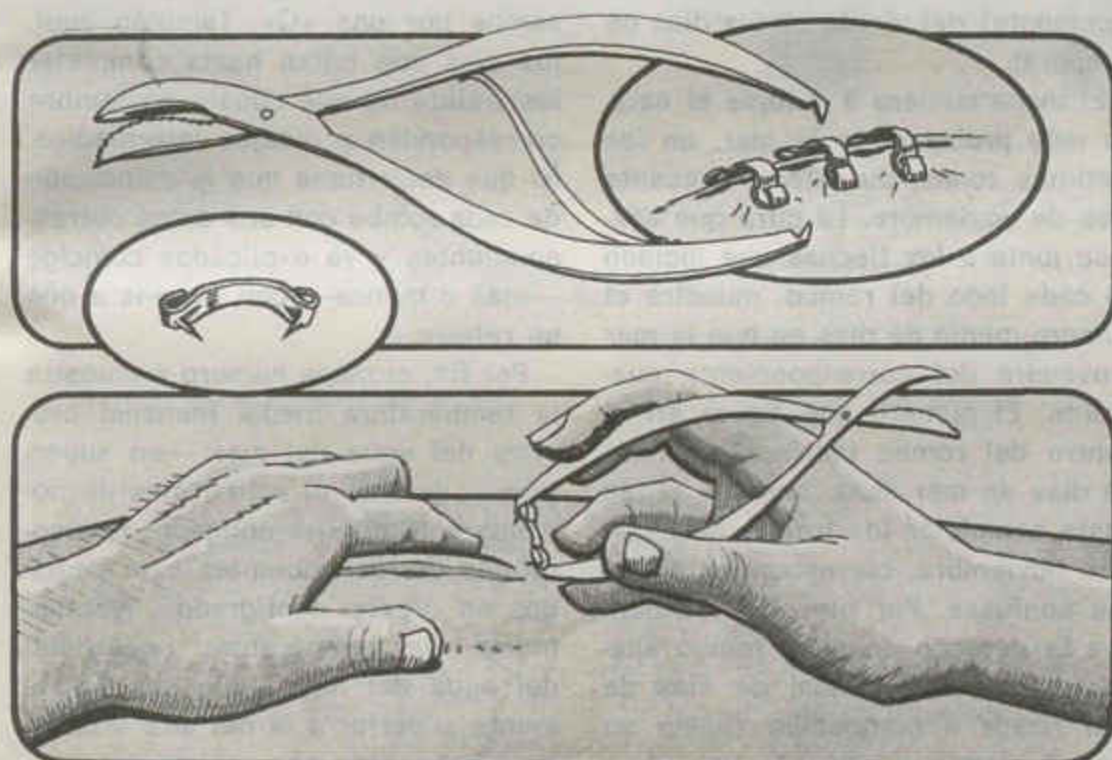


He aquí los pasos correlativos a seguir cuando se quiera realizar la cura de una herida leve.

HERIDAS (IV)



Técnica a seguir para la aplicación del esparadrapo en el cierre de una herida.



Agrafe o laña. Pinzas para quitar y poner agujas. Técnica de aplicación de los agujas en una herida: con una mano se aplica el agrafe y con la otra, bien directamente o con la ayuda de otras pinzas, se aproximan los bordes de la herida. En la parte superior, una representación de los agujas fijados y cerrando una herida.

que la realice personal sanitario, ya que lo verdaderamente urgente era el cerrar la herida y no la operación de retirar los agujas.

Para que el proceso de cicatrización se haga mejor hay que cambiar la cura periódicamente, si todo marcha normal, cada dos o tres días, pero si la herida supura habrá que cambiarla una o dos veces al día, y revisarla cuantas veces se moje o ensucie.

Cuando la herida, a pesar de las atenciones prestadas, duela, esté enrojecida y muy caliente, habrá siempre que procurar la consulta médica.

Antes de cerrar esta parte de las heridas, quiero hacer mención a algo que no se nos debe pasar nunca por alto y que es muy importante: el TETANOS. Lo ideal sería que todos los tripulantes estuvieran vacunados contra esta terrible, peligrosa e insidiosa enfermedad, pero si el tripulante herido no lo estuviera, hay que administrarle el suero antitetánico como primera y elemental medida preventiva.



Este tripulante está muy preocupado y atemorizado ante esa pequeña herida, pues no está vacunado contra el TETANOS. ¡Con lo sencillo que es! No le queda otra solución que administrarse el suero antitetánico como medida preventiva.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

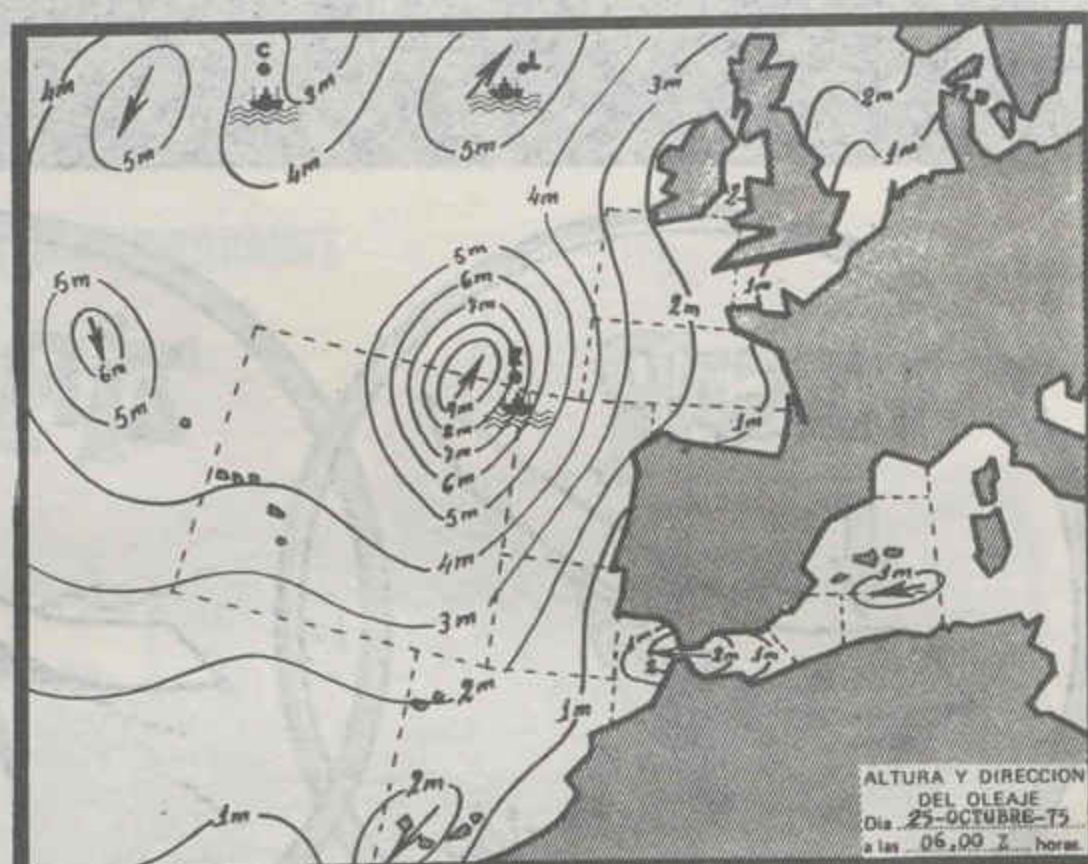
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE NOVIEMBRE

Como ya es costumbre en HOJA DEL MAR, les ofrecemos en el presente número una síntesis gráfica de lo que, desde el punto de vista meteorológico, puede ser el mes de noviembre en nuestras zonas marítimas de responsabilidad. Para los correspondientes cálculos se han tomado datos de treinta años, lo que hace que el error —según nos consta— no llegue siquiera al quince por ciento. De todos modos, ustedes —mejor que nosotros— pueden comprobar la realidad de cuanto decimos.

El mapa número 1, que ilustra este comentario, muestra el más significativo estado de la mar del pasado mes de octubre. Corresponde, como ven, a las seis (hora Z) del día 25. Aparece mar arbolada a montañosa (más de nueve metros) en el extremo Nororiental de la zona marítima de Azores, disminuyendo progresivamente hasta mar muy gruesa en el resto del cuadrante Nordeste y hasta mar gruesa en las demás áreas de la zona. También se registra mar muy gruesa en el cuadrante Noroccidental de Finisterre y marejada a fuerte marejada o mar gruesa en las res-

tantes zonas atlánticas. En el Estrecho aparece fuerte marejada, aunque con áreas de mar gruesa y vientos de Levante de hasta cuarenta nudos, habiéndose —en tal fecha— alcanzado los treinta y cinco nudos en el Noroeste de Finisterre y los cincuenta en el Nordeste de Azores. Desde luego, el mes de octubre último se mostró pródigo en temporales (sobre todo en su segunda mitad), con frecuentes depresiones que merodearon por nuestros mares, pero sin conseguir llegar a tierra para mojar nuestros campos, que buena falta ya les hace. La fuerte marejada y hasta la mar gruesa resultaron frecuentes, en las zonas marítimas españolas, a lo largo de todo el mes. La excepción —y no completa— correspondió al Mediterráneo.

El mapa número 2 esquematiza el número —previsto— de días de temporal que esperamos para este mes de noviembre en las distintas zonas marítimas próximas a España. Es decir, días con vientos superiores a los treinta y tres nudos. Como ven, ya empiezan a incrementarse éstos, llegando incluso a los catorce días



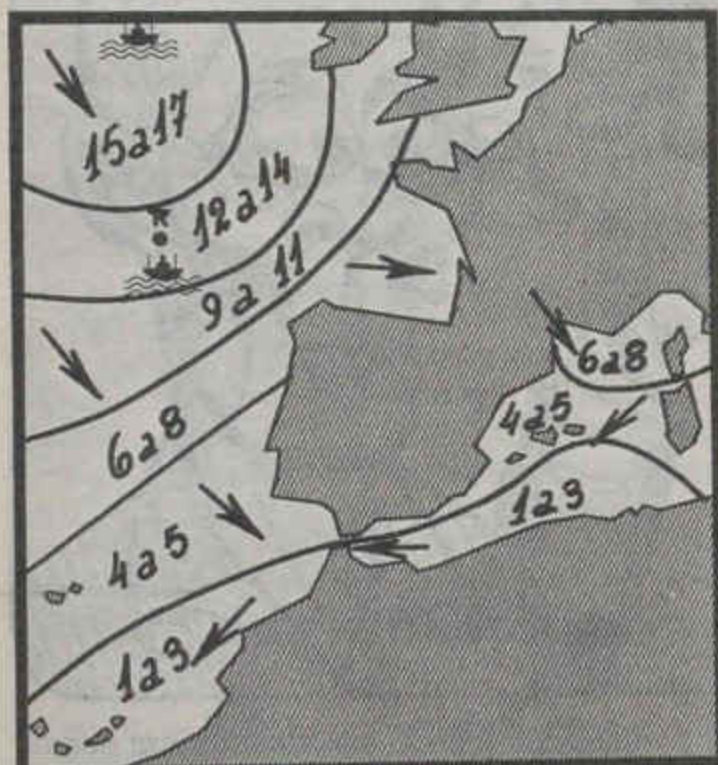
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las trazadas durante el mes de octubre último.

al Oeste de Gran Sol, Noroeste de Vizcaya y Nordeste de Azores. Las flechas que aparecen en este mapa indican la dirección (prevista como dominante) del viento en los días de temporal.

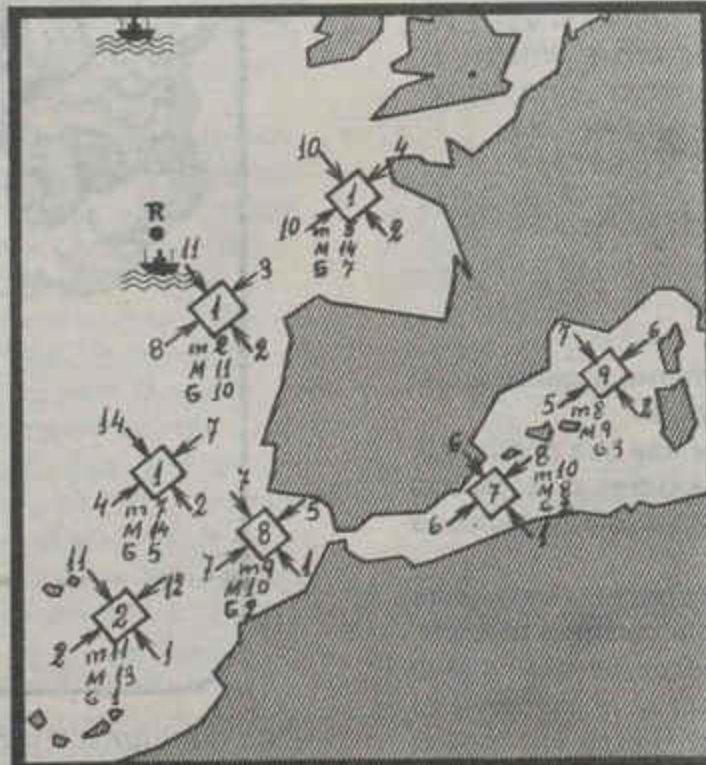
El mapa número 3 resume el estado más probable de la mar, en las distintas zonas, durante el presente mes de noviembre. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada lado del rombo, muestra el número medio de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante. El número que figura en el centro del rombo indica el número de días de mar llana. Los que faltan hasta completar los treinta días que trae noviembre, corresponden a mares confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), representada por una «m»;

de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una «M», y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), que expresamos por una «G». También aquí, los días que faltan hasta completar los treinta de que consta noviembre corresponden a oleajes intermedios. Ni que decir tiene que la colocación de cada rombo con sus datos correspondientes y ya explicados coincide —más o menos— con la zona a que se refiere.

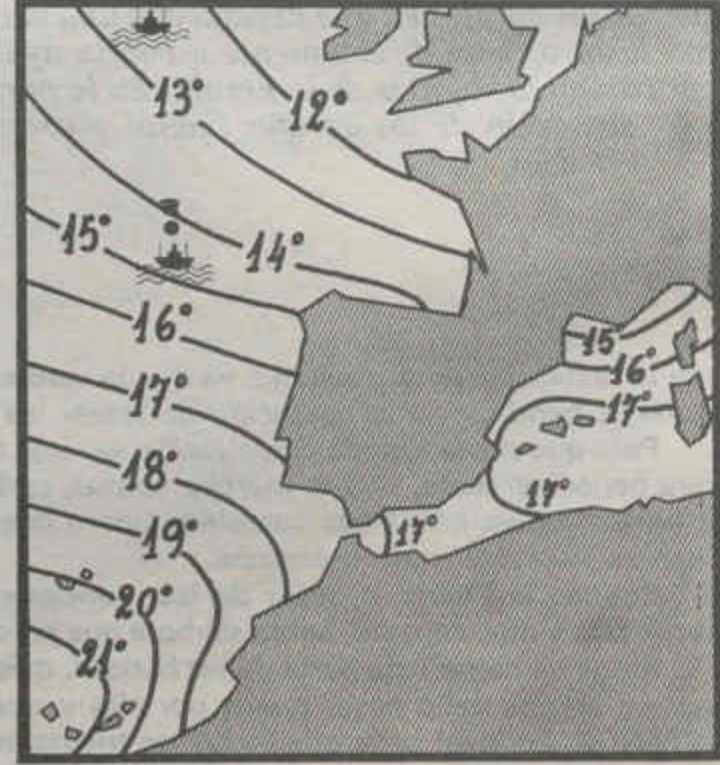
Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media mensual prevista del agua del mar —en superficie— durante el actual mes de noviembre. Como es obligado, las isotermas correspondientes van rotuladas en grados centígrados. Normalmente, la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima.



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



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



MAPA NUMERO 4.—Temperatura media superficial del agua del mar prevista para noviembre actual.

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR
UVE

SOLUCION AL "DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NUMERO 119

"El temporal se avenía con el estado de su espíritu, acompañaba sus iras, y deseaba más viento, más truenos y relámpagos sobre el mar, sobre el pueblo lejano y las riberas".

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deben decir:

S. J. ARBO. "LA TEMPESTAD"

1 J	2 G	3 S		4 Q	5 O	6 E		7 C	8 D	9 K		10 G	11 H	12 J	13 F		14 K	15 O	16 S		17 P	18 E
	19 J	20 G		21 H	22 C	23 F	24 Q	25 L		26 S	27 I	28 A	29 F	30 G	31 Q		32 M	33 G	34 Q		35 S	36 B
	37 H	38 O	39 J	40 B	41 G	42 O		43 J	44 E		45 Q	46 A	47 C	48 S	49 H	50 G		51 S	52 C	53 M		54 A
55 G	56 E	57 O	58 R	59 N		60 G	61 M	62 I	63 F	64 J	65 Q		66 E	67 G		68 Q	69 D		70 M	71 H	72 Q	73 J
74 S	75 E	76 Q		77 C	78 G		79 F	80 G	81 C	82 Q		83 N		84 I	85 O	86 B	87 S		88 D	89 K	90 G	91 C
	92 S	93 P	94 Q	95 O	96 R	97 L	98 S	99 M		100 R		101 P	102 B	103 A	104 N	105 H	106 E	107 L	108 F		109 D	110 A
111 O		112 P	113 A	114 D	115 N	116 M		117 L	118 I	119 K	120 A	121 H	122 P		123 F	124 R	125 B		126 L	127 J	128 M	
129 O	130 H	131 N	132 P	133 K	134 I	135 J	136 E		137 L	138 M		139 D	140 I	141 R	142 M	143 B	144 F					

DEFINICIONES

A. Marinero experimentado que se elegía para dirigir las maniobras en las cofas y en lo alto de los palos.

28 110 103 120 113 46 54

B. Molusco lamelibranquio, bivalvo, de concha ovalada y alargada, carne comestible y muy apreciada. Vive hundido en fondos arenosos o fangosos. Se pesca durante todo el año, al arrastre o mariscando en bajamar.

40 125 143 102 86 36

C. Navegan por un río o canal con las velas al filo del viento, aprovechando la corriente a favor.

81 91 7 22 52 47 77

D. Crecimiento de la marea durante el flujo.

139 109 88 8 114 69

E. Remo corto y de pala muy ancha que se emplea para bogar al aire (sin tolete ni chumacera); peculiar de las piraguas y cayucos esquimales, embarcaciones pequeñas de deporte y chinchorros de los yates.

75 6 66 136 44 56 106 18

F. Refiriéndose a la mar y al viento, disminuir éste de fuerza o de volumen las olas.

63 29 23 123 144 108 79 13

G. Familia de peces marinos acantopterigios, caracterizados por tener los ojos en la parte superior de la

cabeza y el hocico hendido verticalmente. Viven semienterrados en la arena.

80 90 20 10 78 2 55 33 60 30

41 67 50

H. Reviro o curva de una pieza.

49 37 21 71 105 11 121 130

I. Pase navegando más allá de algún buque, cabo, escollo, puerto, etcétera.

62 27 84 134 140 118

J. Sitio donde roza el remo en la regala de un bote.

19 64 12 73 43 135 1 39 127

K. Fondo marino de roca sedimentaria detrítica, no consolidada, compuesto de partículas cuyo diámetro varía entre el de las gravas y el limo, transportadas por rodaje.

14 119 9 133 89

L. Estrella Alfa de la constelación de Casiopea.

126 117 25 137 107 97

M. Distancia entre la gaza de un motón o cuadernal y el punto en que se ha afirmado o cosido.

70 99 116 32 142 138 128 53 61

N. Cesta o cajón de cuero, pendiente de dos argollas de hierro, que sirve para pasar gente, ganado y carga de una orilla a otra en varios ríos de América.

59 131 115 83 104

O. Estrobo largo y flexible, hecho de filásticas o meollar, sujetas o amarradas a cortos trechos con varias vueltas bien ajustadas. Sirve para tesar jarcias, suspender perchas, etcétera.

111 85 5 95 42 129 15 38 57

P. Ojetes que se hacen en puntos convenientes de las velas, toldos, fundas, etcétera, ya para sujetarlas, ya para disminuir su superficie, ya para aumentarla.

93 101 112 122 132 17

Q. Viento y rumbo de la bisectriz del ángulo formado por el Este y el Nordeste.

94 76 68 34 4 31 24 82 72

45 65

R. Bajen las anclas del escoben, dejándolas cerca de la superficie del agua, en disposición de ser fondeadas.

100 141 124 96 58

S. Embarcación dotada de cajas de aire estancas, que la hacen prácticamente insumergible, empleada en operaciones de salvamento.

26 3 35 92 87 48 16 51 74 98

LOS PIRATAS

JEAN FLEURY

I. EL MAR LLEGA HASTA COLMENAR

Las gentes del pequeño pueblo, de la provincia de Toledo, Colmenar de Arenas, nunca habían soñado con asistir al más ajeno e insólito de los espectáculos que pudiera darse en aquellas tierras de ganado y labranza. Nada menos que la ejecución, en medio de la plaza, de unos hombres de mar, unos corsarios, palabra que muy probablemente tampoco conocían.

Y, sin embargo, en octubre del "año de gracia" de 1527, bajo el reinado de Carlos V, los aldeanos de Colmenar presenciaban la subida al cadalso de tres hombres extraños, y los más cercanos al tablado escuchaban las últimas palabras del llamado Juan Florín:

—Fortuna, que tanto cambias, ¿cómo es posible que habiendo muerto yo a tantos me hayas traído hasta aquí para morir a manos de uno sólo?

Por mandato expreso del Emperador, fechada en Lerma, de ajusticiarlos en el primer lugar donde se recibiera la orden, fueron degollados el capitán, su segundo, Michel Feré, y otro pirata de nombre Mezières, sin que le valiese a Juan Florín la oferta de treinta mil ducados, muy fuerte cantidad en aquel entonces, por el rescate de su vida.

II. EL VIENTO DEL ORO SOPLA EN TODAS DIRECCIONES

Juan Florín había nacido en Vatteville (Sena inferior), y, naturalmente, su nombre

proviene del francés Jean Fleury, transcripción al castellano debida a los cronistas de la época. Poco se conoce de su vida anterior hasta que ingresa en el grupo de expertos y audaces marinos congregado en Dieppe al servicio de Jean Ango, hijo de un aventurero florentino establecido en dicho puerto a finales del siglo XIV.

Dueño de los más importantes astilleros, pero sin tomar parte en ninguna expedición, Ango enviaba sus barcos a la captura de los famosos tesoros que transportaban las naves al regreso de América, dispuesto a rivalizar con españoles y portugueses, comenzando así el resurgimiento marítimo de Francia.

Sus actividades aumentan y se convierten en actos de guerra al producirse el enfrentamiento entre las dos casas reinantes más poderosas de Europa, Habsburgo y Valois, representadas por Carlos I de España y el Rey de Francia, Francisco I, con aspiraciones a la posesión del Rosellón, los Países Bajos, Navarra e Italia. Se inicia la primera guerra en 1520, terminando con el Tratado de Madrid en 1526, consecuencia de la derrota de Francisco I en Pavia el 24 de febrero del año anterior, y tras sólo unos meses de tregua, la Liga de Cognac reanuda las hostilidades hasta 1529, fin de la segunda guerra.

Pero la ambición y la codicia influyeron más que el conflicto bélico. Se contaba entre los hombres de mar que el lastre de los galeones estaba formado por lingotes de oro y que bastaba una sola presa para enriquecer a todo un pueblo. Y este tipo de promesa es más que una declaración de guerra.



III. BUSCANDO FORTUNA (LA DE LOS DEMÁS)

Sanlúcar de Barrameda, visto desde alta mar, ofrecía una preciosa panorámica aun cuando apenas se distinguiera en el horizonte. No porque los piratas fueran entusiastas admiradores de tan lejano y poco relevante paisaje, sino porque era punto de recalada obligatorio de los navíos procedentes de América en ruta hacia Sevilla, primer puerto del comercio de las Indias.

Por esta zona y la no menos provechosa de los cabos de San Vicente y Santa María solía apostarse la flota de Juan Ango esperando sus presas, preparada para el abordaje o dispuesta a dar la popa si se acercaban barcos de guerra.

Desde el año 1521, en que iniciara sus correrías con la captura de dos carabelas, la fama de Jean Fleury se había extendido tanto, que el Emperador, ante las quejas de los comerciantes sevillanos arruinados, destinó una escuadra, al mando de Pedro Manrique, para que vigilase las rutas atlánticas desde las islas Canarias a los puertos del Sur de la Península.

Pero no resultó suficiente precaución. La osadía de Fleury, a bordo de "Le Dieppe", la nave capitana; Silvestre Villes, de "La Romaine"; Jean Fain, de "La Marie"; Guyon d'Estimenville, de "La Fleur de Lys", y Caudrir d'Esgueville, de "La Cicogne", les animó a entrar en la rada del puerto de las Isletas o de la Luz, en la isla de Gran Canaria, y apresar siete naves procedentes de Cádiz.

En la persecución, organizada por el gobernador, Pedro Suárez de Castilla, Fleury optó por abandonar las presas, poco importantes para decidirse a entablar combate, y huyó.

Corría el año 1522.

IV. ENCUENTRO CON MOCTEZUMA EN PLENO ATLANTICO

Quiso la suerte, la buena o la mala, según se mirara desde Dieppe o desde Sevilla, que las naves de Fleury, escapando a todo trapo, fueran a cruzarse al Norte

de las Azores con tres carabelas de Hernán Cortés, cargadas con una parte del tesoro de Méjico, conocido por "la recámara de Moctezuma" y compuesto, según los historiadores, de "una esmeralda del tamaño de la palma de la mano, en forma de pirámide; una vajilla de oro puro, con adornos de aves y peces; cerbatanas de plata, mosaicos de piedras preciosas..." y gran cantidad de objetos de elevado valor.

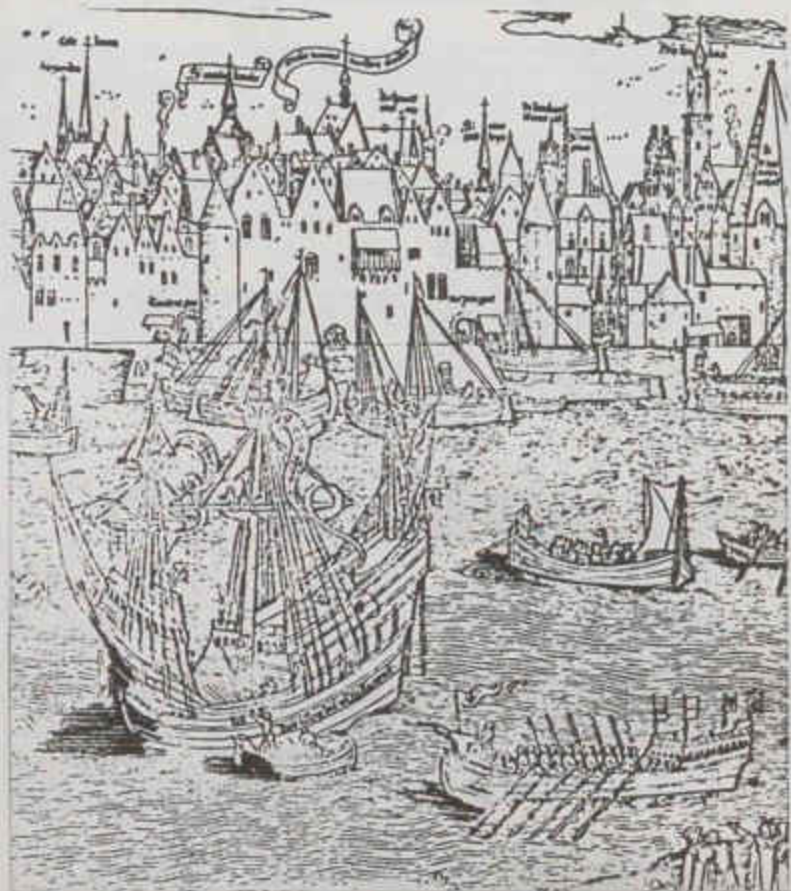
Dos naves cayeron en poder de los franceses y la tercera logró refugiarse en la isla de Santa María. La flota pirata quedó al acecho, y, cuando la carabela se hizo a la mar de nuevo, creyendo que el peligro había pasado, fue abordada ya cerca del cabo San Vicente, muriendo en el combate Antonio de Quiñones y cayendo prisionero Alonso Dávila, ambos tenientes de Hernán Cortés.

V. FLEURY, MARCHITO

Refiere la "Crónica del Emperador Carlos V", escrita por Alvaro de Santa Cruz, que "andaba por la mar un muy famoso corsario francés, que había de nombre Juan Florín, el cual hacía dieciocho años que andaba robando a españoles y a venecianos y a todos los enemigos del Rey de Francia, el cual le daba cada año 4.000 coronas porque hiciese guerra a sus enemigos..." y "a 3 de octubre se toparon en cabo de San Vicente seis galeones de Vizcainos con el corsario, y acordaron embestirle y pelear, y fue entre ellos una tan denodada y reñida pelea, que duró desde las ocho de la mañana hasta las dos después del mediodía..."

Mandaba la flota vasca el capitán Martín Pérez de Irizar, de Rentería, y perdió en la batalla 37 tripulantes, más 50 heridos. La nave de Fleury fue echada a pique, y su legendario capitán, prisionero con 150 de sus hombres, llevado a Cádiz.

Camino de la Corte, en un pequeño pueblo sin fama, terminaba la suya Juan Florín, un marino francés que había tomado la piratería como problema político internacional, pero que fue ajusticiado como simple bandido. ■ VICTOR VADORREY.



Puerto de Dieppe, en el siglo XVI.