

hoja del mar

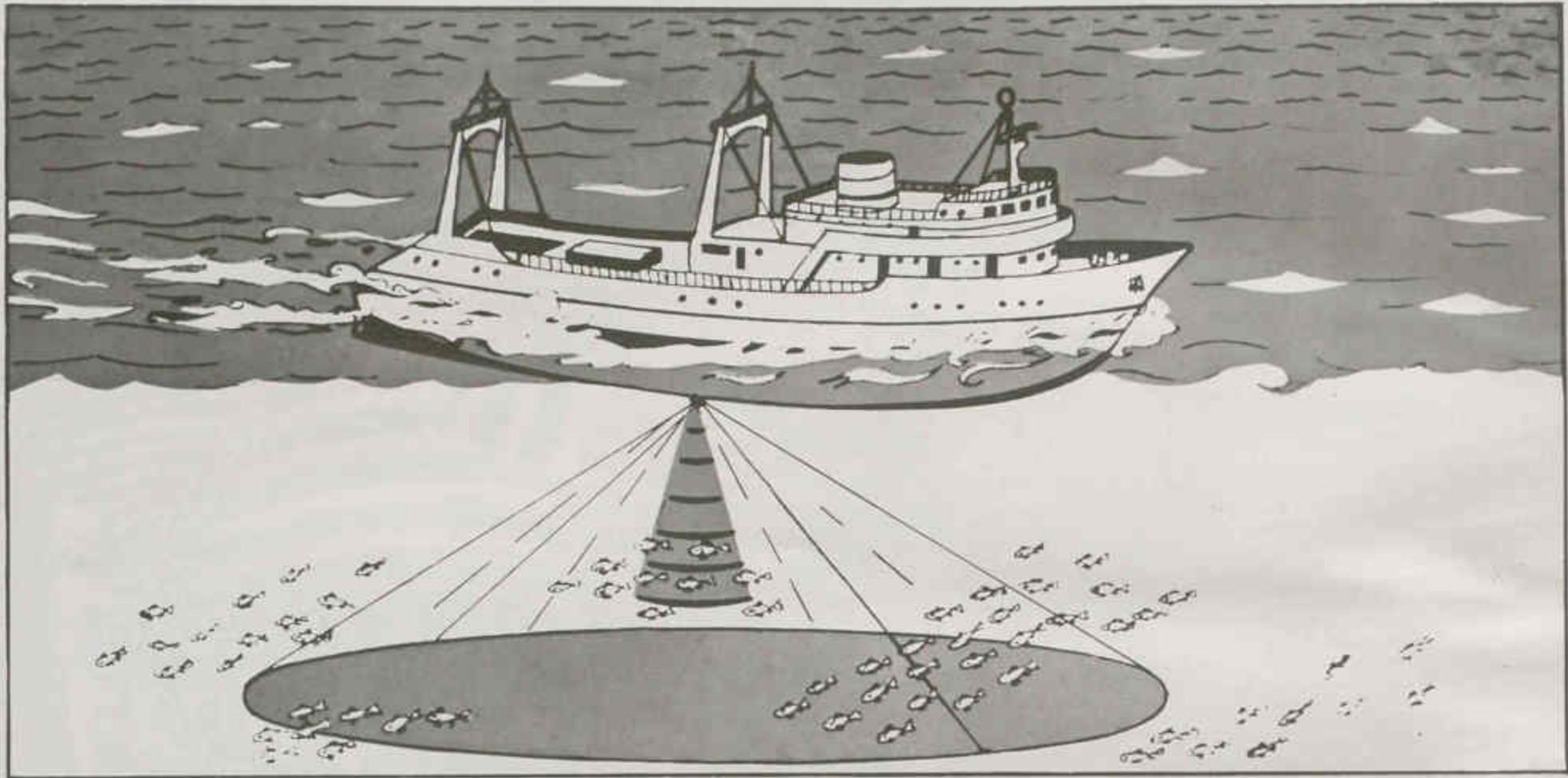
NUMERO 123*

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



FELIZ NAVIDAD Y PROSPERO AÑO 1976

Tenga dos sondas en su barco instalando una sola.



Sonda de doble frecuencia FUV/FUG de **FURUNO**

La sonda de doble frecuencia FUV/FUG de **FURUNO** permite un doble sondeo al tener dos frecuencias: alta para el sondeo de precisión en aguas poco profundas, y baja para detección de amplitud a mayor profundidad.

Cuenta con enganche en fondo y expansión de escala y según el modelo con o sin tubo de rayos catódicos.

 **FURUNO**[®]
Sabe lo que se pesca

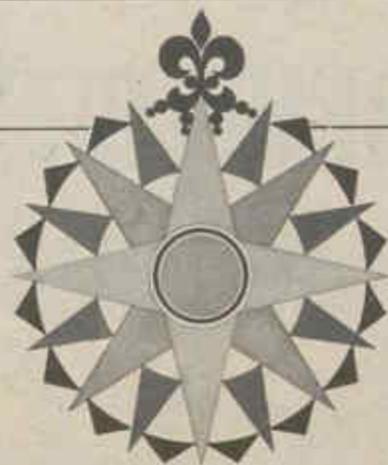


Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 TELEX 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.



EL PESEBRE EN EL OCEANO

N

O el pesebre, a la manera de Nápoles y de Cataluña, tal como está dicho por el poeta Segarra, y, en fin, tal y como en el barrio romano de Grecio lo montó el poverello de Asís, sino una visión del nacimiento de Jesús tal como fue en realidad, y visto más de mil años después en el océano, en una isla de doradas pajas, a la que hacía techo una perenne bandada de gaviotas. Todos conocen las navegaciones de San Brendan, y especialmente la parte aquella de la celebración por él y los monjes que lo acompañaban de la Pascua de Resurrección, cuando decidieron asar en una isla desierta, de oscuras rocas, el cordero lechal para el banquete. Mejor dicho, cocer, que parece ser que no eran aquellos celtas gente de asados y sí de cochura. La isla era el lomo del pez Jasconius, quien al sentir el fuego se puso en marcha, cayendo los monjes al agua. Pero nadie nos dice qué pasó con Brendan y sus monjes cuando llegó, en el año litúrgico, el día de Navidad; ni siquiera ese marino francés que escribió el "Diario de a bordo de San Brendan" y nos dice la singladura de cada día, y las tempestades y visiones.

Si es cierto, conforme a la mitología céltica de la inmortalidad, que a Oeste estaba el Paraíso Terrenal —contrariamente a todos los otros pueblos cristianos, que lo sitúan en Oriente—, y lo es también que a la puerta del Paraíso están Belén y Jerusalén, unidas por un arco de piedras jaspeadas, de manera que el que entra al Jardín pasa entre el pesebre del Nacimiento y el Gólgota de la Pasión, podemos imaginar la llegada de Brendan y sus monjes a Belén de Judá, el otro, el de Poniente, justamente cuando nacia el Niño. Lo primero que les sorprendería sería la música celestial que hacían los ángeles y la de los pastores —que siendo gaélicos los viajeros, otra música no podrían imaginar que la que naciese de las grandes arpas antiguas o de las gaitas alegres—. Los monjes de Brendan saltarían a la playa del Paraíso y correrían hasta la puerta de Belén diciendo ¡aleluya! y ¡aleluya!, mientras Brendan se arrodillaba y decía aquellas oraciones que solamente supieron los santos irlandeses de antaño, y que se hacían luz en el aire e inventaban el enorme silencio, ese mismo silencio que, según Ernesto Hello, y nos lo ha recordado alguna vez Eugenio Montes, sigue a la realización del milagro. Los monjes vieron a José y a María, y al dulce y sonriente infante en las pajas. Ignoro el porqué, pero desde muy antiguo se cree, en himnos y en leyendas e historias, que Jesús, al nacer, era rubio. En los villancicos gallegos se nos dirá o **Neniño que é coma un ouro**. Pero entonces no había rubios entre las Doce Tribus, y solamente habrá hebreos rubios en Europa, después de muchos siglos de diáspora. En un documento de Orense que ha publicado el finado Ferro Couselo, al hacer nómina de pobladores, se cita a alguien que no podía precisamente pasar inadvertido, o **xudeo rubio e capado**. Jesús era de blanca piel y de cabello rubio: esta es la constante afirmación, y nadie osaría decir que era more-

no, porque la morenez no se ha llevado hasta nuestro siglo de agosto en playas. (Y menos en Galicia, donde llamar "morena" a una chica hasta podía ser insulto: la mocita se quejaba porque podía quedarle de mote "moreniña para sempre". Y hay una cantiga en la que la muchacha prefiere que le llamen Siega la Hierba y no morena.)

Pero volvamos a Brendan, arrodillado en la última playa a Poniente, a la puerta del Belén del Paraíso. Por celta, sabía que las visiones de los grandes hechos del tiempo pasado dan la ceguera al visionario. Pero dan también la visión perpetua del suceso. Si ver el nacimiento de Jesús daba la ceguera a Brendan, también le daba el ver siempre la hora aquella, la máxima de la Historia del mundo. Para siempre tendría Brendan la estampa coloreada en el fondo de sus ojos ciegos. ¿Se acercó Brendan, flor de santidad, al pesebre de Belén y vio a Jesús en el regazo de su madre, y a José como ausente y soñador al lado de la Virgen? Es casi seguro, y entonces tiene una explicación su regreso a Irlanda y el fin de su vida con los azules ojos muertos. No se le quitaba de los labios la sonrisa, porque estaba viendo al Niño, recién nacido, en un pesebre silencioso que le ocupaba todas las salas de su alma. (Fueron los hombres del Norte, los islandeses y noruegos, al cristianarse, quienes preguntaron qué forma tenía el alma, y parece que quien les predicaba el Evangelio en la ocasión tuvo la respuesta certera para aquellos osados navegantes, cuyas madres, cuando era posible, iban a parirlos al mar.)

—El alma tiene forma de nave —les dijo.

—¿Con proa, popa, quilla, remos, velas y banco para el Rey?

—¿Con todo ello?

Y Malar de Malarendi, que viene en la "Heimskringla", comentó que por eso tantas veces sentía el alma suya aprestarse a navegar por el mar oscuro que lleva a la isla de la muerte.

Brendan está de vuelta en Irlanda y cuenta el nacimiento de Jesús, que lo ha visto, a los poetas vagabundos, y sus monjes les repiten la música celestial a los arpistas y gaiteros. Quizá a esto último se refería Padraic Colum cuando aseguraba que hay músicas en Irlanda que, recordadas cuando uno está lejos de la isla, se ve que no son humanas, sino sonatas del Paraíso. Es decir, de los ángeles que saludaron al Salvador del mundo, que nacia en Belén. La nave de Brendan, regresando del Oeste, podía llevar un vigía como el infante Arnaldos que gritase:

**¡Yo no digo mi canción
más que a quien conmigo va!**

El viento llena la pequeña vela y en el aire chillan las aves marinas, como locas. Hay un verso de Mallarmé que dice que "hay pájaros que están borrachos por vivir entre la espuma desconocida y los cielos". Un arco iris va desde Finisterre hasta el Belén del Oeste. ■ A. C.

REMOLQUES- AGUADAS

Y

SALVA- MENTOS, S. A.

REMOLCADORES:

ADELANTADO ARAÑÓN

"IÑIGO LOPEZ TAPIA"

APARTADO NUMERO 14

TELEFONO 56 41 43

TELEX 88211

AVILES

DIA DE LA MAR

Se celebró el Día del Hombre de la Mar...

Un homenaje al hombre de la mar, porque hay que acordarse de él al menos una vez al año, porque eso de los homenajes y los "días" ha proliferado de forma alarmante. ¡Quiera Dios que no cojan el Día del Mar las firmas comerciales para vendernos anclas, hélices y medallones con giroscópica...!

Con la intención que sea, que hemos de suponer buena (pues incluso el remordimiento es cosa buena), los hombres de tierra dedicamos un día al hombre del mar... y nos acordamos de él. La radio, la "tele", los periódicos y algunas revistas nos recuerdan que hay hombres fuera de la sociedad, en órbita marinera casi todo el año. ¡Bien venido el homenaje!

Muchos de esos "hombres" de la mar tienen una "mujer de tierra", y a esa querría yo hoy dedicarle mi recuerdo y mis reflexiones. Y de entrada, vaya mi pregunta: ¿quién lo pasa peor, el marino o la mujer del marino?

Todos (al menos cuando estudiamos psicología o tenemos un despacho con confidencias) sabemos que para la mujer el marido es más que para el marido la mujer. Dicho de otro modo: la mujer es más esposa que profesional; el hombre además es además profesional, político, deportista, etcétera... y esposo. Ella parece que vive más intensamente la presencia o la ausencia del marido; él puede vivir más holgadamente la ausencia... o la presencia de la esposa... salvadas, exigencias naturales de cierta frecuencia.

Mis lectores podrán opinar según sus datos, pero, por favor, que sus datos no sean exclusivamente los de su matrimonio, sino una estadística un poco más rica en número de ejemplos.

La esposa pasa muy mal las ausencias, largas ausencias, del esposo en la mar. Las pasa muy mal como esposa y muy mal como madre.

Se le debe, hoy precisamente, un homenaje. Pero se le debe también un poco de ayuda.

Yo, como sacerdote, estoy dedicado casi exclusivamente a la obra de educación; de hijos sobre todo, pero no descuido a los padres, y hasta colaboro muy activamente en una "Escuela de Padres" recién fundada. Como además son bastantes las travesías que he hecho cerca, muy cerca de los hombres del mar y sus problemas, es posible que entronque ambas vertientes en bien de esos hogares. Por eso veo la gran dificultad que tienen esas madres en la educación de sus hijos.

Ya de por sí el educar los hijos HOY, en ambiente de desprestigio de la autoridad, con solicitaciones desde fuera del hogar, con la invasión de la mal llamada libertad, etcétera, etcétera, es duro. ¡Si además educan ellas solas!

Porque educan ellas solas a los hijos de marinos de petroleros, de cargueros de travesías largas, de bacaladeros, etcétera, etcétera. Y eso es heroico y muy expuesto además. Por eso no creo queden valdías algunas advertencias a los de tierra y mar, en ayuda de esas "viudas artificiales" con gran peso encima.

"SEIS CONSEJOS..."

1.º Ante todo, si ella es la única que está en contacto directo con los hijos, tendremos que darle **toda la autoridad**. Los hijos deben ver, estar convencidos que la madre manda, que la madre tiene autoridad, que no es "un delegado" de educación. Sólo así la podrán hacer caso sin esperar a que... "la autoridad desembarque".

2.º Cuando el esposo-marino llegue a puerto, de vacaciones por ejemplo, vea despacio cómo van las cosas **más importantes** del hogar: estudios, visita a los profesores, grandes gastos, etcétera, etcétera. Si algo hay que cambiar, que sea en diálogo con ella, pero **NUNCA DESAUTORIZANDO A LA MADRE** ante los hijos. El luego se embarca y ella queda con más dificultad aún a la hora de educar.

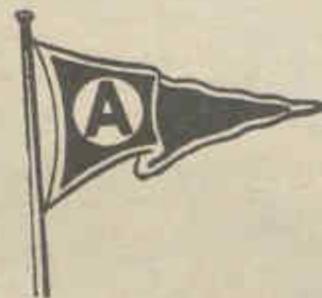
3.º No llegue a tierra como el "ogro": "Cuando tu padre desembarque...". No llegue tampoco como los Reyes Magos o como un podrazo. En dos meses de permiso puede sentar unos precedentes que luego a la esposa le van a crear problemas cuando él ya esté en la mar. Es fácil ser cariñoso y "borrachón" por unos días... Difícil trescientos sesenta y cinco días al año.

4.º No olvide **los detalles** con la esposa y que los hijos lo sepan: el papá no los olvida, y por eso escribe en todos los puertos: pone telegramas con frecuencia (un telegrama de diez palabras, a la esposa solitaria, le supone un gozo infinito).

5.º Los hombres, ante la mujer, tienen **el peligro de o todo o nada**. Y a la mujer, tanto en lo más íntimo como en otras cosas diarias, también lo pequeño le hace feliz. Por eso hay más peligro de que él, al estar privado del "todo", olvide esas otras cosas bonitas que lleva el amor. No le hagan a ella más dura la cruz que la ausencia le supone...

6.º En los días de **vacaciones o permiso** deberá agotar el tiempo con la familia. Sólo así, entrándoles por los ojos, los pequeños sabrán que el papá les quiere, que sufre la ausencia como ellos mismos y como la madre. Vida de hogar... vida RELIGIOSA de cara al hogar (la religión no es cosa de "mamás", y sólo la imposibilidad nos dispensa del culto religioso)...

Estas notas y algunas otras más confluyen en la única idea que hoy quiero hacer llegar "a quien convenga". La mujer del marino es también una mujer en constante soledad, con dificultades MAYORES que la esposa que vive en unidad de matrimonio; mayores que las de la esposa que encuentra ayuda y codo a codo para la difícil tarea de la educación de los hijos. Por eso, porque posiblemente hoy sean ellos los que acaparan la fiesta y el recuerdo, bien merecido, del "hombre de la mar", he querido repartir, desde mi amistad y mi profesión, un poco de admiración también por ellas y su difícil labor. ■ JOSE FORCADA, S. J.



"AUCONA"

COMPañIA AUXILIAR DE COMERCIO Y NAVEGACION, S. A.

Alcalá, 63 - MADRID-14

225 60 67 (5 líneas)

225 50 25 (5 líneas)

Teléfonos

225 21 10 (9 líneas)

225 51 10 (9 líneas)

PASAJES

Telex 42177 - 42178 - 27731 - 27573 -

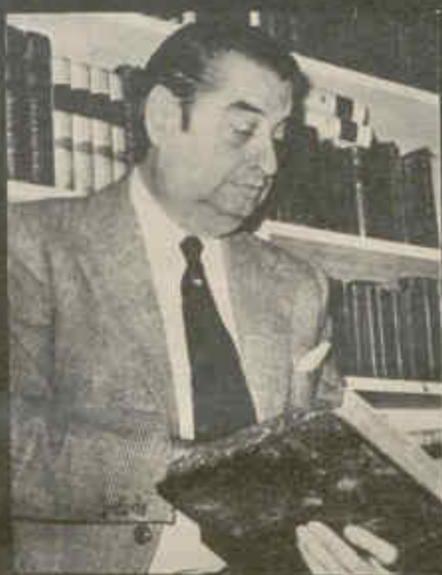
23186 PASAJES

Telegramas: AUCONA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES.
AGENTES GENERALES DE LA COM-
PAÑIA TRASMEDITERRANEA. EXPOR-
TACION E IMPORTACION. AGENTES
LIBRES DE SEGUROS. REPRESENTA-
CIONES AEREAS.

DELEGACIONES Y AGENCIAS EN
LOS PRINCIPALES PUERTOS DE
ESPAÑA

Con Sabor y Acento



Por
NESTOR
LUJAN



LOS TURRONES NAVIDEÑOS

POR una vez, y en atención a que este número va a salir muy cercano a la fiesta de Navidad, hemos de hablar de un manjar que no tiene una estricta relación con el mar o con la pesca. Porque la gastronomía navideña no posee una unidad en toda España, y si en algún lugar de nuestra Península el besugo es el gran plato de pescado de la Nochebuena, en cambio en el Mediterráneo deja de serlo, e igualmente no puede encontrarse, como no sea en el capítulo de las dulcerías, un marisco o pescado que signifique Navidades para toda España.

Pues lo cierto es que el turrón navideño ha desplazado las dulcerías locales o regionales. Y si no las ha desplazado, coexiste con los mazapanes andaluces o castellanos, con los buñuelos andaluces, con las "filloas" gallegas, con las "neules" o barquillos catalanes y mallorquines. El turrón ha pasado a ser el postre navideño por excelencia, que desde su procedencia levantina se ha extendido, con la autoridad de su exquisitez, al resto de España. Los vinos que ligan perfectamente con este postre dilecto son los jereces olorosos, los vinos rancios y los jereces "tawny"; ellos colman la comida navideña y clausuran otros tradicionales platos y los grandes vinos del momento gastronómico y familiar de estos días. Como alcanzan renombre universal, la historia del turrón es muy complicada. Turrones existen en Italia, en Francia y en España. Algo muy parecido al turrón existe en Turquía, la célebre miel turca. Los italianos han creído durante tiempo que el turrón era originario de Cremona, la bella ciudad de los constructores de violines, de los Guarneri y los Stradivarius. Decían que el turrón —en su caso "torroni"— viene de torre y que el origen de los "torroni" procedía del banquete de bodas de Blanca Visconti con Francesco Sforza en 1441, en cuyo festín se sirvió este dulce en forma de torreón, de donde se dijo "torroni". Asimismo afirmaban que ya en Cremona, donde se celebró este banquete, en la época de los romanos, se enviaban ya estos dulces a Roma.

Todo esto no pasa de ser una leyenda. Actualmente, los árabes, a través de España, reconocen que el turrón les viene de los de miel con masa de almendra y otros ingredientes tostados, parece ser de origen árabe adaptado al Levante español y transformado hábilmente. Esta teoría árabe, que sostiene que existe un dulce de origen oriental, se sustenta en que aparece en **Las mil y una noches** un postre parecido a lo que llamábamos los españoles, a principios de siglo, "turrón imperial" y ahora se conoce por turrón de Alicante. No es que **Las mil y una noches** sea un libro muy antiguo, pero sí lo es en el sentido de reproducir cuentos inmemoriales, venidos por tradición oral. Nos parece que la antigüedad arábiga del turrón y de los barquillos es incuestionable y no puede mantenerse otra tesis de que fuera de más reciente invención levantina o bar-

celonesa. Tanto más cuando estas leyendas son relativamente modernas, ya que se atribuyen a finales del XVII o principios del XVIII y, en cambio, las menciones de los turrónes como las de las **neules** o barquillos son mucho más antiguas. Existe, por ejemplo, una disposición real, datada a principios del siglo XV, que reglamenta las rifas o sorteos de Navidad y ya tienen puesto principal en ella los que venden "turróns o pinyonades". Asimismo existe en el siglo XV una receta del acreditado turrón de avellanas, y los villancicos o "nadales" hablan de los turrónes también en el 400:

"Donarle liets dels turrónets
e de les neules quin havia".

Jijona fabrica turrónes desde muy antiguo, a pesar de que el botánico Cavanilles, que pasó por Jijona en la segunda mitad del siglo XVIII y da tantas noticias sobre las industrias locales, no alude a la turrónera. Y, cerca de un siglo después, el escrupuloso Pascual Madoz (1847) menciona el turrón de Jijona, pero sin dar excesiva importancia a su industria, "dedicados sus habitantes casi exclusivamente a las faenas del campo", señala, y añade "que existen algunas confiterías en las que se elabora el rico turrón y que la producción global es de diez millones de reales, que es una cifra comparativamente bien escasa por el número de habitantes". Colegimos de ello que la gran pujanza de la industria turrónera es de la segunda mitad del siglo XIX.

Hoy el turrón no se fabrica solamente en Jijona, sino en toda la región, y mucho también en Cataluña. En Jijona solamente se elaboran más de cinco millones de kilos anuales, si no van erradas mis noticias, de los doce millones que se consumen al año en España. Pero los jijoneses fueron los mejores propagandistas del turrón. Durante años han ido vendiéndole por España, imponiéndolo lentamente. En verano, con un humor itinerante, algo errabundo, también circulaban por España vendiendo sus helados y sus horchatas.

El turrón navideño por excelencia es el llamado de Jijona, montado sobre los ingredientes primigenios, o sea, la almendra picada, miel y almendras amargas y dulces. Luego está el turrón de Alicante, con azúcar y con la almendra sin moler. Están luego todas las variedades de los guirlaches con avellanas, piñones y almendras. Luego los turrónes de crema e infinitas variedades que se realizan dentro y fuera del área alicantina. Como puede verse, todo tiene que ser a base de primeras materias de gran calidad. En estos postres populares, tan sencillos, tan genialmente sencillos por mejor decir, la sustitución de sus materias originales por otras de menor calidad o distintas le suele ser fatal. ■ N. L.

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.



DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

MAS IMAGINACION PARA PONER AL DIA LA COMERCIALIZACION (Y EL CONSUMO) DEL BACALAO

Señor director:

En el número 121 de su interesante revista se publica un artículo explicando las dificultades por que atraviesa la flota bacaladera, al no poder hacer frente a nuevas mareas, dado que tienen sin vender grandes cantidades de pescado procedente de capturas ya realizadas.

De toda la exposición se deduce que la única tabla de salvación a la que se asen los empresarios del renglón es la que puedan echarles desde Madrid, mediante créditos, subvenciones, desgravaciones, protecciones, etc., sin pensar en que es más seguro salvarse del naufragio construyéndose su propia balsa.

Lamentablemente se han perdido los mercados de Portugal, Brasil y otros países consumidores. Los de los países africanos —Guinea Ecuatorial, Zaire, Camerún, etc.— posiblemente estén en baja en cuanto al consumo, si no es que se han perdido también.

Independientemente de los apoyos que puedan tener los países nórdicos para competir con la producción española, es un hecho evidente que sus bacalaos están mejor curados, sus calidades gustan más y también ofrecen otras variedades, entre ellas el "stockfish" o "pez-palo", que desde hace más de medio siglo viene teniendo gran predicamento entre los consumidores.

Pero, a pesar de todo, el consumo de pescados salados seguirá sufriendo enormes bajones en su volumen, debido a que los gustos del público han ido evolucionando hacia el pescado fresco y no digamos hacia el congelado. En todos los puertos africanos existen cámaras de conservación a bajo costo, y tanto rusos como japoneses y otros desembarcan directamente

sus capturas en los mismos, desplazando al pescado salado, que poco a poco se va considerando como una antigualla a extinguir. Empecinarse en mantener un consumo, contrariando las preferencias del cliente, que es el que manda, es algo que debe olvidarse. Dentro de poco, el único bacalao que se consumirá en salado será el que comamos los gastronómicos, a base de calidades de primerísima y en los guisos vascos (pil-pil, ajoarriero, a la vizcaína, etc.). De Canarias me dicen que van desapareciendo los pocos aficionados al "sanchocho" con pescado salpreso, y que entre el fresco y el congelado, se cifra el consumo total, olvidándose, repito, de la preparación ya arcaica del salado.

Así, pues, las cosas, por imperativos de la evolución humana, creo que lo procedente sería que la imaginación y el sentido práctico fueran los que presidieran la situación, descubriéndose la manera de eludir para el futuro esas tremebundas palabras de crisis, medidas urgentes, colapso, etc. Para ello deberían de reunir un "trust" de cerebros que idease nuevos medios de conservación para el rico bacalao, nuevas presentaciones y nuevos procedimientos propagandísticos para el mismo.

Por ejemplo: añadir al bacalao pulverizado, mezcla de pescados grasos —chicharro, verdel, sardina—, que también tienen su propia crisis de consumo, y elaborar unas riquísimas salchichas de pescado, que serían de general aceptación, pues ahora los bocadillos, los "perros calientes" y demás formas actuales de consumo son los que mandan en el mundo.

También se podría presentar en forma de empanadillas, buñuelos, albondiguillas, ya sea en forma precocinada o lista para freír, a base de calidad reconocida.

Igualmente, activar su presentación en forma de congelado, dado que la merluza tuvo al principio mala acogida entre los consumidores, pero cuando pasó la mala racha primera de acumulación de existencias y se empezó a traerla poco a poco con lo que estaba en buenas condiciones, la gente se volcó; ahora ya no se encuentra en la presentación de "descabezada y eviscerada"; toda la que se captura va en rodajas, medallones, etc., para sacarle más precio, ya empaquetada.

Los tamaños grandes y medianos, a congelar; la "barajilla", a convertirla en salchichas y demás formas atractivas de consumo, incluso hamburguesas.

Para mejorar el sabor, dándole el toque de condimento adecuado, contamos con fantásticos cocineros y no digamos si se acudiera a la colaboración del famoso señor Busca Isasi.

La propaganda de prensa, revistas, radio y televisión puede ser de una efectividad grande, puesto que se basaría en realidades atractivas, con futuro. La que se hizo para impulsar el consumo en salado posiblemente tendría alguna eficacia, pues se ofrecían atractivos, pero cuando pudo hacer efecto, ya estaba el bacalao exportado, merced a la rachilla circunstancial que se presentó, y los bacaladeros se olvidaron de cumplir sus promesas para con el público nacional, al que se intentó movilizar como para una campaña de salvación; en cuanto no convino, "si te he visto, no me acuerdo", y eso no es serio ni constructivo.

Para la técnica de elaboración de las salchichas, puede acudir a observar la forma en las que preparan en Méjico, Chile y otros países americanos, que cuentan con plantas industriales adecuadas; también en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas se está estudiando el asunto y, supongo, a punto de resolver la mejor manera de embutir carne de pescado, con garantías de éxito en cuanto a conservación, aceptación del consumidor, etcétera.

Aunque el tema se presta a numerosas consideraciones más, mi punto final es el de que los pasaitarras y los bermeanos —afectados debido a que son el bacalao y el chicharro los que no se consumen cuanto debieran— habrían de tomar ejemplo de los eibarreses, que para sobresalir y navegar por el mundo, agudizan su ingenio y lo que no descubren ellos —y conste que es mucho lo que inventan— lo aprenden visitando industrias de fuera, ferias de muestras, exposiciones, etc., con los ojos bien abiertos y un papel milimetrado y un rotulador bien a la mano.

A ver, pues, si el sector del bacalao y de los pescados azules salen de su inmovilismo y se ponen al rojo vivo mediante la puesta en marcha del computador humano, que es el que deja atrás a todos los que se fabrican por el mundo. Células grises, ¡¡¡en marcha!!!, como diría el detective Poirot. ■ **JUAN GRIJALVO, Barcelona.**

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO, 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE LAS MARCAS:

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

CADIZ

JOSE SIBON PANTOJA

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

Muelle Pesquero

Caseta 10

Tel. 23 36 30

CADIZ

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. Arrécife 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. La Coruña: José A. Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland.
Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

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

Redacción Central:

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

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

PERO AUN NO ES TODO...

UN LOGRO IMPORTANTE

LOS pescadores retribuidos "a la parte" o asimilados perciben ya en toda su cuantía, al igual que los demás afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, las prestaciones de incapacidad laboral transitoria e invalidez profesional, derivadas de enfermedad común o accidente no laboral.

Son más de 65.000 los pescadores que se van a beneficiar de esta mejora, con la cual se cumple uno de los principales objetivos de la ley de 30 de diciembre de 1968, reguladora de este régimen especial, que se cifraba en lograr para los trabajadores del mar un grado de protección social acorde con el que tienen los trabajadores de la industria y los servicios.

Hay que unir a este importantísimo paso, naturalmente, los ya logrados en fechas anteriores, principalmente en febrero de 1974, mediante los que se equiparaban al grupo I las prestaciones a la familia, la eliminación de cualquier tipo de limitaciones en cuanto a coeficientes reguladores para la jubilación; el mantenimiento de la situación de alta dentro del régimen especial de aquellos trabajadores que hagan cursos de Formación Profesional, etcétera.

La situación del trabajador del mar, en este sentido, no cabe duda de que ha mejorado, hasta el extremo de que ya se encuentra a los mismos niveles que los trabajadores de los restantes sectores. Pero esto no es todo, ciertamente, puesto que no puede ser todo. Aún quedan huecos por cubrir, huecos de tipo laboral y profesional, y pensamos que quedarán siempre, como consecuencia de las especiales características de la actividad marítima. Porque la aspiración máxima del trabajador del mar no ha de ser, en este orden de cosas, alcanzar los niveles de la rama general de la Seguridad Social (nos referimos a aspectos cualitativos, no cuantitativos), sino otro nivel: precisamente el que corresponde a sus peculiaridades.

La profesión de marino, sea mercante o pesquero, precisa una atención constante desde la Administración. No le valen unas estructuras encorsetadas, inflexibles, porque la actividad es cambiante, siempre está marcada por la multiplicidad de circunstancias climatológicas y oceanográficas, y es acusadamente sensible a la incidencia de las mutaciones socioeconómicas, y no sólo del país, sino también del ámbito internacional.

El legislador lo entendió así y ya se decía en el preámbulo de la Ley citada: "Las circunstancias especiales que concurren en el trabajo marítimo y pesquero, que se realiza en las condiciones más duras y en constantes situaciones de peligro, donde, por razón de la actividad, tanto el marino mercante como el propio pescador se ven obligados a permanecer fuera de su hogar y aun de su Patria durante largas temporadas y, por otra parte, la dispersión de la población pesquera en pequeños núcleos situados a lo largo del litoral español, así como la existencia de explotaciones carentes de una organización artesanal adecuada y el carácter intermitente del trabajo, que en muchos sectores está vinculado a determinadas costas y a temporadas de abundancia o de escasez de capturas, justifica el Régimen Especial que la presente Ley establece".

Obsérvese cómo no se menciona, en absoluto, la importancia numérica del colectivo, porque el trato especial que los trabajadores del mar reciben y han de recibir en el futuro no se justifica por su cuantía, sino por su calidad. Y aún sería mejor si otras cuestiones y no sólo la Seguridad Social estuvieran acordes con la singularidad de la actividad, a fin de que entre todas hubiese una coherencia mínima y de ella surgiese, por ejemplo, la necesaria política pesquera aplicable en cada momento y que contemple desde los grandes objetivos generales hasta los más pequeños recursos que fueran preciso para alcanzarlos. ■

PRESTACIONES COMPLETAS PARA LOS PESCADORES RETRIBUIDOS "A LA PARTE"

MADRID, 28.—Por una Orden ministerial que publica el "Boletín Oficial del Estado", los pescadores retribuidos "a la parte" o asimilados percibirán en toda su cuantía, al igual que los demás afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, las prestaciones de incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional, derivadas de enfermedad común o accidente no laboral. Esta importante mejora afecta a más de 65.000 pescadores.

El texto íntegro de la disposición, que publicó el Diario Oficial en su edición del pasado 28 de noviembre, dice así:

ORDEN de 15 de noviembre de 1975, por la que se determina la base reguladora de las prestaciones económicas por incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional, derivadas de enfermedad común o accidente no laboral, para los trabajadores de los grupos II y III del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Ilustrísimos señores:

Transcurrido un año desde la aplicación de la Orden de 22 de noviembre de 1974, que estableció las bases reguladoras de determinadas prestaciones económicas de los trabajadores de los grupos II y III del Régimen Especial del Mar, resulta aconsejable extender a las prestaciones de incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional de los trabajadores por cuenta ajena y asimilados de dicho Régimen las bases de cálculo establecidas en la Orden citada.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social, y oída la Organización Sindical, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Lo dispuesto en el número 1 del artículo 2.º de la Orden ministerial de 22 de noviembre de 1974 ("Boletín Oficial del Estado" de 27 de noviembre) será de aplicación, asimismo, para determinar la base reguladora de las prestaciones económicas por incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional, derivadas de enfermedad común o accidente no laboral, que se causen por los trabajadores inclui-

dos en los grupos II y III a que se refieren los números 3 y 4 del artículo 33 del Reglamento General de la Ley de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por Decreto 1.867/1970, de 9 de julio, con exclusión de los trabajadores del grupo III que tengan la condición de "por cuenta propia" o "autónomos" y no estén asimilados, en virtud del artículo 4.º de la citada Ley, a los trabajadores "por cuenta ajena".

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se autoriza a la Dirección General de la Seguridad Social para resolver cuantas cuestiones puedan plantearse en la aplicación de lo dispuesto en la presente Orden, que entrará en vigor el día 1 de noviembre de 1975.

Segunda.—Las cuantías de las prestaciones económicas por incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional, ya reconocidas y en curso de percepción por los beneficiarios, que resulten afectadas por lo dispuesto en el artículo único de la presente Orden, se revisarán, a partir de la entrada en vigor de la misma, para acomodarlas a dicho precepto.

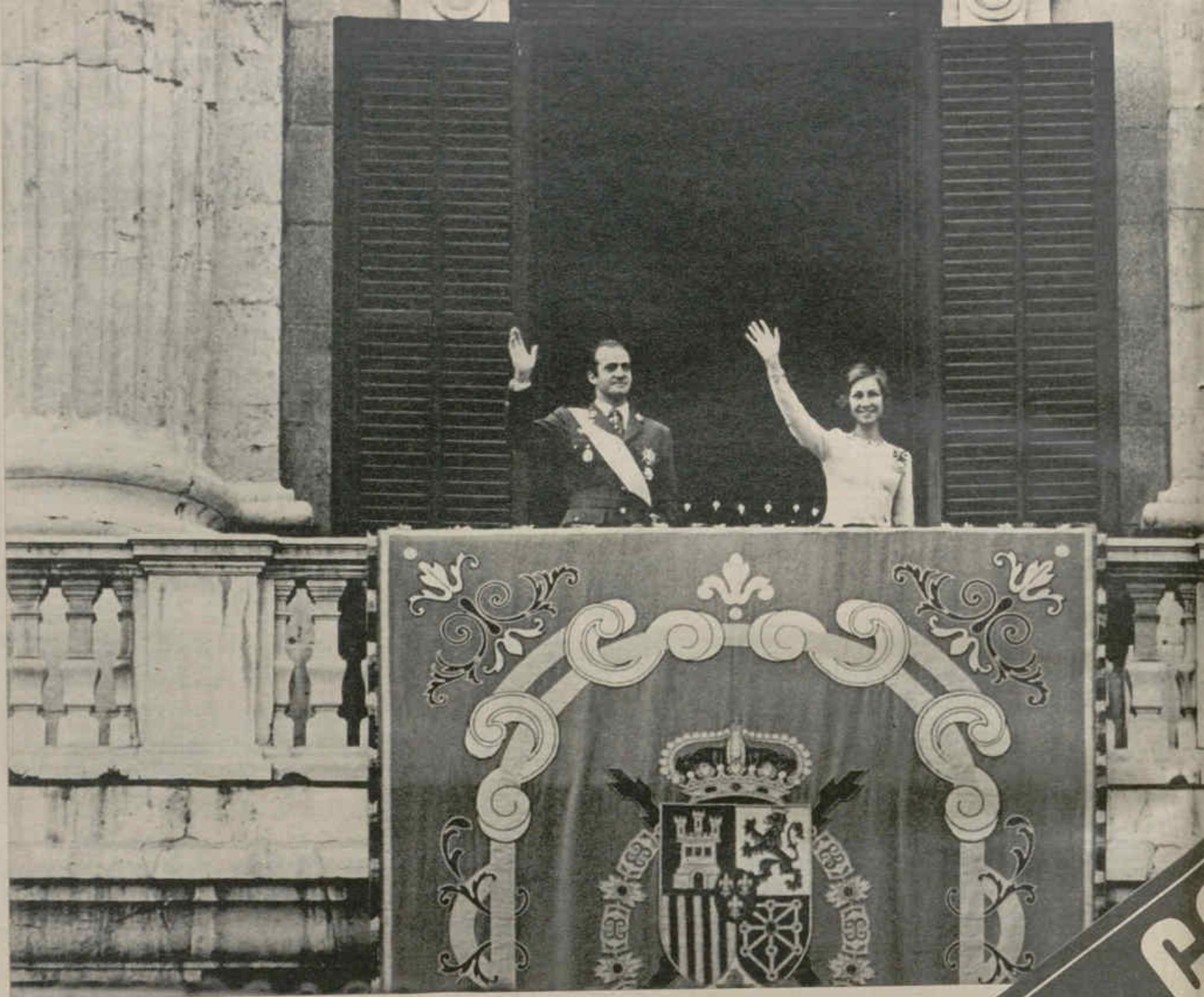
Lo digo a VV. II, para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 15 de noviembre de 1975.

SUAREZ

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de la Seguridad Social de este Ministerio.



MADRID, como capital de la nación y representación de la nación toda, tributó, el pasado día 27 de noviembre, un magno homenaje a los Reyes de España. Entre vitores y aclamaciones, Sus Majestades recorrieron el trayecto desde su residencia en el palacio de la Zarzuela hasta el templo de San Jerónimo el Real, donde asistirían a una Misa del Espíritu Santo. Las mismas manifestaciones del pueblo se produjeron cuando, terminada la ceremonia, los soberanos se dirigieron al palacio de Oriente. El Rey, en pie en su automóvil descubierto, recibió la adhesión entusiástica de su pueblo; la Reina, a su lado, correspondía también a estas muestras de adhesión a la Corona.

La plaza de Oriente, escenario histórico de grandes manifestaciones populares, volvió a serlo otra vez. Reiteradamente, Sus Majestades fueron reclamadas a salir al balcón principal del palacio real para corresponder a las aclamaciones de una multitud enfervorizada. El pueblo, con sus Reyes. Sus Majestades, con el pueblo, fue la conclusión de la jornada.

En el templo de San Jerónimo el Real se celebró la Misa del Espíritu Santo, siguiendo una tradición regia española. Durante la ceremonia, pronunció una homilía el cardenal-arzobispo de Madrid, doctor Enrique y Tarancón.

En el palacio de Oriente, Su Majestad asistió, en la plaza de la Armería, a la parada militar. Después, en el Salón del Trono, con la Reina, se celebró una recepción oficial, en la que partici-

Juan Carlos I y doña Sofía corresponden a las aclamaciones de la multitud desde el balcón principal del palacio de Oriente. La jornada del 27 de noviembre de 1975 será de imborrable recuerdo para Sus Majestades, como lo ha de ser para todos los españoles.

EL PUEBLO, C

En el trayecto desde el templo de San Jerónimo el Real hasta palacio, el pueblo de Madrid aclamó a los Reyes. Posteriormente, la multitud se concentró en la plaza de Oriente, donde se desbordó el entusiasmo en un magno testimonio de adhesión a don Juan Carlos y doña Sofía.

EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1975, JORNADA MEMORABLE PARA LA HISTORIA DE ESPAÑA

● SUS MAJESTADES DON JUAN CARLOS I Y DOÑA SOFIA ASISTIERON A UNA MISA DEL ESPIRITU SANTO EN EL TEMPLO DE SAN JERONIMO EL REAL, EN LA QUE PRONUNCIO UNA HOMILIA EL CARDENAL TARANCON.

● POR LAS CALLES DE MADRID Y EN LA PLAZA DE ORIENTE SE PRODUJO UN MAGNO HOMENAJE POPULAR A LOS MONARCAS.

● RECEPCION OFICIAL A LAS NUMEROSAS MISIONES EXTRANJERAS QUE ESTUVIERON PRESENTES EN LOS ACTOS.

Fotos: CESAR LUCAS,
COSMO PRESS Y
EUROPA PRESS
(Blanco y negro
y color)

paron las misiones extraordinarias extranjeras venidas con tal fin y las altas autoridades y organismos de la nación. A continuación hubo un desfile militar en el que tomaron parte representaciones de las Academias Militares y de las unidades de los tres Ejércitos y de las fuerzas del Orden Público.

Finalmente, Sus Majestades ofrecieron un banquete en palacio en honor de las representaciones extranjeras y de las altas autoridades españolas. El Rey, en su brindis, dijo que "en esta nueva etapa, España desea mantener las relaciones más estrechas con todos los países en bien de la paz y el mejor entendimiento entre todas las naciones".

CON LOS REYES



DEL TEMPLO DE SAN JERONIMO A LA PLAZA DE ORIENTE, UNA MULTITUDINARIA MUESTRA DE ADHESION AL REY

ASI FUE LA JORNADA DEL 27 DE NOVIEMBRE

DESDE las primeras horas de la mañana, las calles de Madrid por las que iba a pasar el cortejo regio comenzaron a llenarse de público. Banderas nacionales, carteles con vivas al Rey, balcones engalanados. Ante el templo de San Jerónimo, donde iba a celebrarse la Misa del Espíritu Santo, se fue agolpando el público desde las siete de la mañana. Igual sucedía en la plaza de Oriente, en la que el pueblo se congregó, llenándola por completo, para asistir al desfile militar y aclamar a los Reyes, que hubieron de asomarse varias veces en el balcón principal.

ANTE EL TEMPLO DE SAN JERONIMO

Desde poco antes de las siete de la mañana comenzó a congregarse el público en la calle de Ruiz de Alarcón y adyacentes, en torno al templo de San Jerónimo el Real. Los balcones de la mayoría de las casas aparecían adornados con la bandera española. Entre el público se veían banderas nacionales y pancartas con vivas al Rey.

Minutos después de las nueve de la mañana llegó una compañía del Batallón del Ministerio del Ejército, encargada de rendir honores, y se situó frente a las escaleras de

acceso al templo. Continuamente sobrevolaban el lugar helicópteros y avionetas, que lanzaban octavillas: "Al servicio de esa gran comunidad que es España debemos estar todos. Juan Carlos I. 22 de noviembre de 1975". Y otras de la asociación ANEPA: "Rey, Patria, Justicia" y "ANEPA con el Rey".

LA SALIDA DEL PALACIO DE LA ZARZUELA

Sobre las diez de la mañana partió del palacio de la Zarzuela la comitiva real. El automó-

vil cerrado en el que iban Sus Majestades fue escoltado hasta la plaza de la Moncloa por motoristas del Regimiento de la Guardia; a partir de aquí, por el escuadrón de lanceros del mismo Regimiento. En otros vehículos seguían a los Reyes sus hijos, el príncipe don Felipe, y las infantas doña Elena y doña Cristina, y el séquito de la Casa Real.

El Rey vestía uniforme de capitán general y lucía el Toisón de Oro. La Reina vestía un traje de seda de color verde, con bordados de plata, y se tocaba con la peineta y mantilla tradicional española. El príncipe don Felipe vestía traje largo, de color azul marino, y corbata a rayas. Las infantas llevaban abrigos azul marino, con doble hilera de botones dorados, y lucían cintas en el pelo.

El cortejo recorrió, a poca velocidad, la avenida de la Victoria, el paseo de Moret, paseo del Pintor Rosales, Ferraz, plaza de España, avenida de José Antonio, Alcalá, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo y Felipe IV, para desembocar frente a las escalinatas de acceso al templo.

Al descender del automóvil. Sus Majestades fueron ovacionadas y aclamadas por el público allí congregado. Los Reyes fueron recibidos por los presidentes del Gobierno, de las Cortes Españolas y del Tribunal Supremo de Justicia. Desde un podio, Sus Majestades escucharon el Himno Nacional. Después, el Rey, con el ministro del Ejército, pasó revista a la compañía que rendía honores.

Al llegar a la puerta del templo, Sus Majestades fueron recibidas por el cardenal arzobispo de Madrid, doctor Enrique Tarancón, y el párroco del templo, don Cecilio Cornejo, que le dieron a besar el "Ignem crucis". Después, bajo palio, y seguidos por sus hijos, Sus Majestades penetraron en el templo, mientras el órgano interpretaba el Himno Nacional, dirigiéndose a ocupar sus sitials, situados al lado del Evangelio. Los sitials eran de madera tallada, cubiertos por un dosel de color rojo, en el que campeaba el escudo de la Casa Real. Unos pasos más atrás se situaron los miembros de la Casa Real. A lado de la epístola se situaron los miembros del Gobierno y el Consejo del Reino.

En la nave central estaban los miembros de las misiones extranjeras que han acudido a Madrid con tan solemne ocasión, autoridades nacionales y otros invitados.

El templo estaba adornado con flores, plantas y tapices. El altar lucía un manto de la Reina Isabel II, del siglo XIX, y en el frontal llevaba bordadas en pedrería las armas de Carlos III, Isabel II y el Toisón de Oro.

"LA FE CRISTIANA NO ES UNA IDEOLOGIA POLITICA"

La Misa de Espíritu Santo fue concelebrada por los cardenales de Madrid, monseñor Enrique Tarancón; de Toledo, monseñor González Martín, y de Barcelona, monseñor Jubany, y ayudados como diáconos por los padres Martín Patiño y Andrés Pardo.

Actuaron en la Misa los Coros y Orquesta de Radiotelevisión Española, integrados por una masa coral de setenta ejecutantes y veinticuatro profesores de orquesta, dirigidos por el maestro Alberto Blancafort. Actuó como organista don José María San Martín.

Durante la ceremonia, el cardenal Enrique Tarancón pronunció una homilía.

En ella, el cardenal arzobispo de Madrid resaltó que es misión de la Iglesia dar "el mensaje de Cristo y la oración". "Ese mensaje de Cristo —dijo el cardenal— que el Concilio Vaticano II actualizó y que recientes documentos del Episcopado español han adoptado en nuestro país, no patrocina ni impone un determinado modelo de sociedad. La fe cristiana no es una ideología política ni puede ser identificada por ninguna de ellas, dado que

SUS MAJESTADES TUVIERON QUE APARECER REPETIDAS VECES EN EL BALCON DE PALACIO PARA CORRESPONDER AL HOMENAJE DEL GENTIO.

EL CARDENAL TARANCON EN SU HOMILIA: "LA FE CRISTIANA NO ES UNA IDEOLOGIA POLITICA NI PUEDE SER IDENTIFICADA POR NINGUNA DE ELLAS".

ningún sistema social o político pueda agotar toda la riqueza del Evangelio, ni pertenece a la misión de la Iglesia presentar opciones o soluciones concretas de gobierno en los campos temporales de las ciencias sociales, económicas y políticas. La Iglesia no patrocina ninguna forma ni ideología política, y si alguien utiliza su nombre para cubrir sus banderías está usurpándolo manifiestamente".

ORACION POR EL REY

En otro momento de su predicación, el cardenal Tarancón, dirigiéndose al Rey, le dijo: "Os ofrece también la Iglesia su oración, iniciada ya con esta Misa del Espíritu Santo. En esta hora tan decisiva para vos y para España, permitidme, señor, que diga públicamente lo que quien es pastor de vuestra alma, pide para quien es en lo civil su soberano.

Pido para vos, señor, un amor entrañable y apasionado a España. Pido que seáis el Rey de todos los españoles, de todos los que se sienten hijos de la Madre Patria, de todos cuantos desean convivir, sin privilegios ni distinciones, en el mutuo respeto y amor. Amor que, como nos enseñó el Concilio, debe extenderse a quienes piensen de manera distinta de la nuestra, pues nos urge la obligación de hacernos prójimos de todo hombre". Pido también, señor, que si en este amor hay algunos privilegiados, éstos sean los que más lo necesitan: los pobres, los ignorantes, los despreciados: aquellos a quienes nadie parece amar.

Pido para vos, señor, que acertéis a la hora de promover la formación de todos los españoles, para que sintiéndose responsables del bienestar común, sepan ejercer su iniciativa y utilizar su libertad en orden al bien de la comunidad.

Pido para vos acierto y discreción para abrir caminos del futuro de la Patria para que de acuerdo con la naturaleza humana y la voluntad de Dios, las estructuras jurídico-políticas ofrezcan a todos los ciudadanos la posibilidad de participar libre y activamente en la vida del país, en las medidas concretas de gobierno que nos conduzcan, a través de un proceso de madurez creciente, hacia una Patria plenamente justa en lo social y equilibrada en lo económico".

Terminada la ceremonia religiosa, Sus Majestades abandonaron el templo, mientras el coro interpretaba el "Alleluia" de "El Mesías", de Haendel. Fueron despedidos con los mismos honores que a su llegada. Ante Sus Majestades desfilaron después las tropas que rindieron honores.

En medio de un clamor de vítores y aplausos, a los que correspondían los Reyes y los infantes, Sus Majestades subieron a un automóvil descubierto, al que dio escolta el escuadrón de lanceros del Regimiento de la Guardia. Todo el recorrido de la comitiva estaba cubierto por tropas pertenecientes a la Primera Región Militar.

Lentamente, el Rey, en pie en el automóvil descubierto, la comitiva se puso en marcha, en medio de un creciente clamor popular, que vitoreaba y aplaudía el paso de los Reyes de España. Fue un auténtico homenaje del pueblo a Sus Majestades. El cortejo, por el mismo itinerario hasta la plaza de España, siguió



A las 10,30 de la mañana del 27 de noviembre (foto en color de la página contigua) dio comienzo la Misa del Espíritu Santo, oficiada por el cardenal Tarancón, a la que asistieron los Reyes. A la salida, don Juan Carlos y doña Sofía corresponden a las cariñosas muestras de adhesión del pueblo, que irán en aumento en el transcurso de la histórica jornada.



después por la calle de Bailén hacia el palacio de Oriente. Aquí, la plaza se encontraba abarrotada de público, que se encaramaba sobre las estatuas, árboles y farolas para aclamar a Sus Majestades. Y en medio de este entusiástico homenaje, el automóvil de Sus Majestades penetró en la plaza de la Armería, entrada principal al palacio de Oriente.

PARADA MILITAR

Su Majestad se bajó del automóvil y se subió a un podio para escuchar el Himno Nacional. A continuación, y acompañado por el ministro del Ejército, el Rey pasó revista a las fuerzas formadas en la parada militar, y que poco después iban a desfilar ante el soberano.

Terminada la revista, el Rey penetró en palacio para presidir la recepción.

RECEPCION EN PALACIO

Ante el clamor del público estacionado en la plaza de Oriente, Sus Majestades hubieron de asomarse al balcón principal del palacio para corresponder al homenaje que se les tributaba.

La recepción se celebró en el Salón del Trono del palacio. Sus Majestades ocuparon el sitial del Trono. A su derecha se situaron los presidentes del Gobierno, de las Cortes Españolas y del Consejo del Reino, miembros del Gobierno y del Consejo del Reino, el jefe de la Casa Real y séquito de Sus Majestades. A la izquierda estaban los cardenales primado de España y de Madrid; presidente del Tribunal de Cuentas del Reino; presidente del Consejo de Economía Nacional; presidente del Consejo Supremo de Justicia Militar; jefe del Estado Mayor Central del Ejército; jefe del Estado Mayor de la Armada; jefe del Estado Mayor

del Aire; jefe del Mando de la Defensa; capitán general de la Primera Región Militar; jefe de la Jurisdicción Central de Marina; capitán general de la I Región Aérea; director general del CESEDEN; fiscal del Consejo Supremo de Justicia Militar y fiscal togado del mismo Consejo; fiscal del Tribunal Supremo de Justicia; director general de la Guardia Civil; director general de Seguridad; gobernador civil y jefe provincial del Movimiento; presidente de las Audiencias Territorial y Provincial; fiscal de la Audiencia Territorial; jefe del Sector Aéreo; gobernador militar; rector de la Universidad Complutense; presidente de la Diputación Provincial y el alcalde de Madrid.

Delante del trono se situaron los embajadores y los jefes de misiones extranjeras; Mesa de las Cortes, Comisión Permanente del Consejo Nacional y Consejo de la Diputación de la Grandeza Española.

En lugar de honor, las personalidades

extranjeras que habían llegado a Madrid para la ceremonia.

Como final de los actos, sus Majestades ofrecieron un banquete en el comedor de gala del palacio de Oriente.

BRINDIS DEL REY

Al concluir la comida, Su Majestad el Rey pronunció las palabras siguientes:

"Quiero saludar a los Jefes de Estado y presidentes de misiones extraordinarias que han tenido la amabilidad de acompañarnos en estos momentos históricos de nuestra Patria. En esta nueva etapa, España desea mantener las relaciones más estrechas con todos los países en bien de la paz y el mejor entendimiento entre todas las naciones.

Levanto mi copa por vuestra felicidad personal y la prosperidad de todos los pueblos".

EL PRINCIPE FELIPE



HEREDERO DE LA CORONA

Como complemento al número especial que publicamos en los últimos días del pasado mes de noviembre, y en el que se recogían los acontecimientos trascendentales que vivió el país, con las biografías del Caudillo Franco y los Reyes de España, incluimos aquí la semblanza biográfica de don Felipe de Borbón, heredero de la Corona desde las 12.30 horas del día 22 de noviembre de 1975, momento en que Su Majestad don Juan Carlos I prestó juramento como Rey de España.

Al ser proclamado Rey don Juan Carlos de Borbón y Borbón pasa automáticamente a ser heredero de la Corona su único hijo varón, don Felipe de Borbón y Schleswig-Holstein, a tenor de lo que dispone la Ley de Sucesión en su artículo 11, cuyo párrafo primero establece lo siguiente:

"Instaurada la Corona en la persona de un Rey, el orden regular de sucesión será el de primogenitura y representación, con preferencia de la línea anterior a las posteriores; en la misma línea, del grado más próximo al más

remoto; en el mismo grado, del varón a la hembra, la cual no podrá reinar, pero sí, en su caso, transmitir a sus herederos el derecho, y, dentro del mismo sexo, de la persona de más edad a la de menos, todo ello sin perjuicio de las excepciones y requisitos preceptuados en los artículos anteriores".

DATOS BIOGRAFICOS DEL PRINCIPE DON FELIPE

Don Felipe Juan Pablo Alfonso y de Todos los Santos de Borbón Schleswig-Holstein de Grecia nació el día 30 de enero de 1968 en la clínica de Nuestra Señora de Loreto, de Madrid, a las 12.45 de la mañana.

Fue bautizado en el palacio de la Zarzuela el día 8 de febrero del mismo año, en la pila bautismal de Santo Domingo, siéndole administrado el sacramento por el entonces obispo de Madrid-Alcalá, doctor Morcillo, que fue auxiliado por el arzobispo de Sión y vicario general castrense, monseñor Muñoyerro. Actuaron como padrinos su bisabuela la Reina doña Victoria Eugenia y su abuelo don Juan de Borbón, conde de Barcelona. Asistieron el Jefe del Estado, don Francisco Franco Bahamonde, y su esposa. Entre las altas personalidades del Gobierno que se hallaban presentes figuraron el almirante Carrero Blanco; el entonces presidente de las Cortes y del Consejo del Reino, don Antonio de Iturmendi, y el ministro de Justicia, en su calidad de notario mayor del Reino, don Antonio María de Oriol y Urquijo.

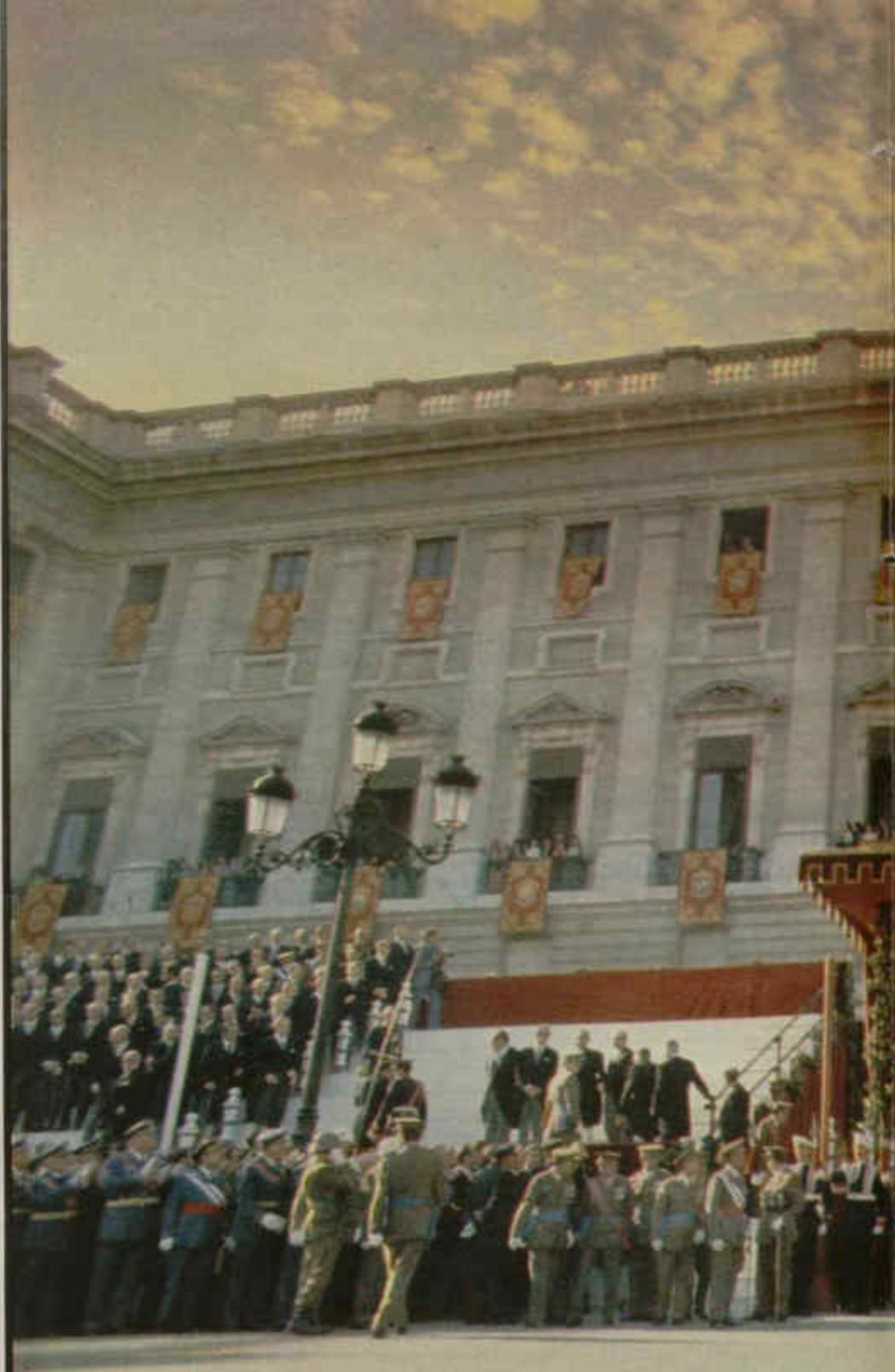
Asimismo asistieron el presidente del Consejo privado del conde de Barcelona, don José María Pemán; el secretario general del Secretariado del mismo, don José María de Areilza, conde de Motrico; el ex ministro de la Corona don José Yanguas Messia; el secretario del Consejo privado, señor Gil de Santibáñez, y los miembros del mismo don Jesús Pabón y don Alfonso García Valdecasas. La Diputación de la grandeza de España estaba representada por el duque del Infantado, duque de la Victoria, duque de Maura y otras personalidades.

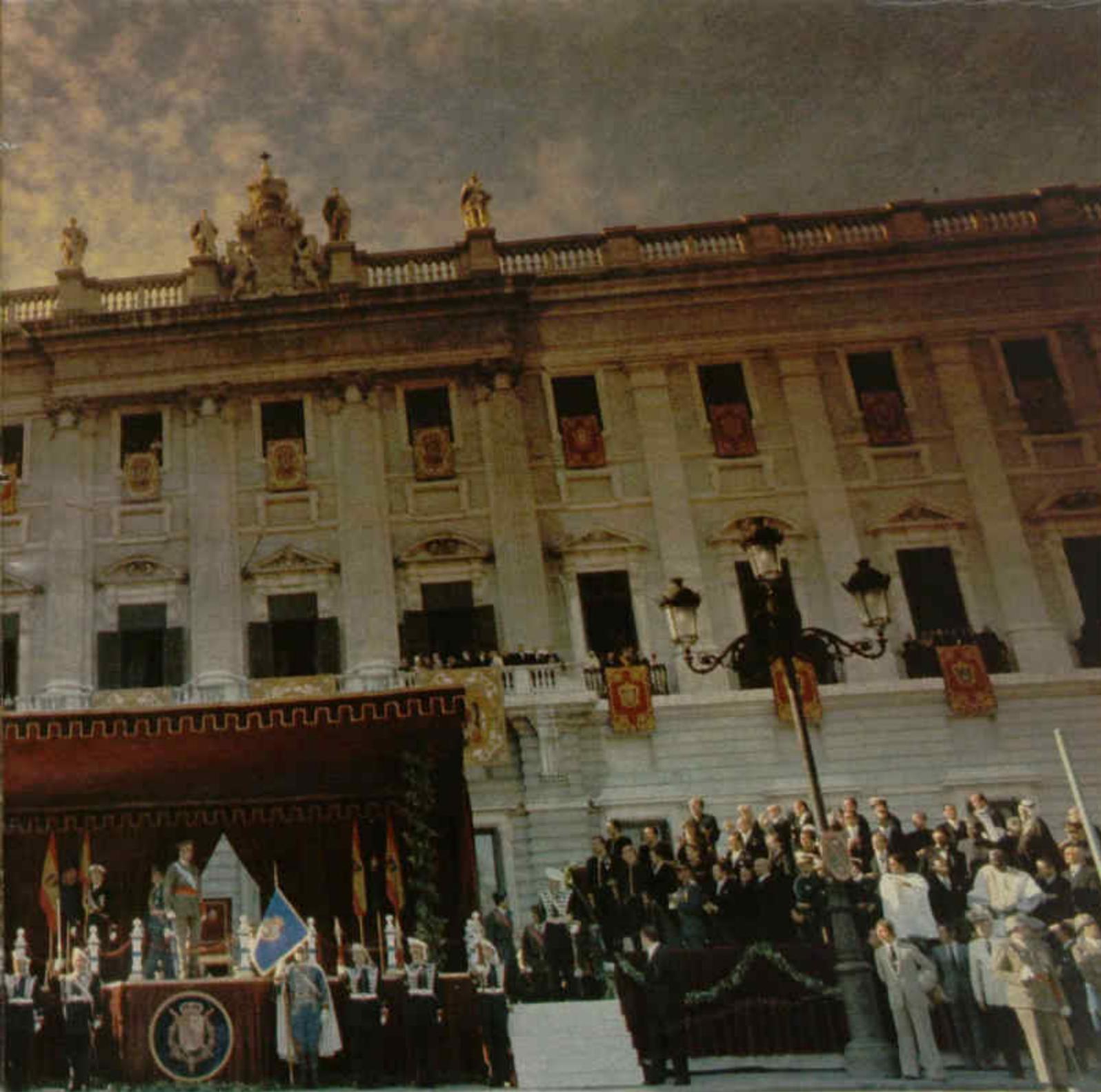
En el caso de que llegara a reinar, le correspondería el nombre de Felipe VI y sería titular de 24 reinos, 15 ducados, 5 principados, 6 marquesados, 22 condados y 12 señoríos. Su genealogía se remonta hasta Don Pelayo, Wifredo el Velloso y los más remotos ascendientes de las Casas Reales europeas.

Hoy, al príncipe Felipe le gusta jugar; montar a caballo en los "ponies" que tiene en el palacio de la Zarzuela. Siente especial placer navegando de un pequeño velero que posee en el puertecito del palacio de Miravent, en Palma de Mallorca; una vocación heredada de su padre.

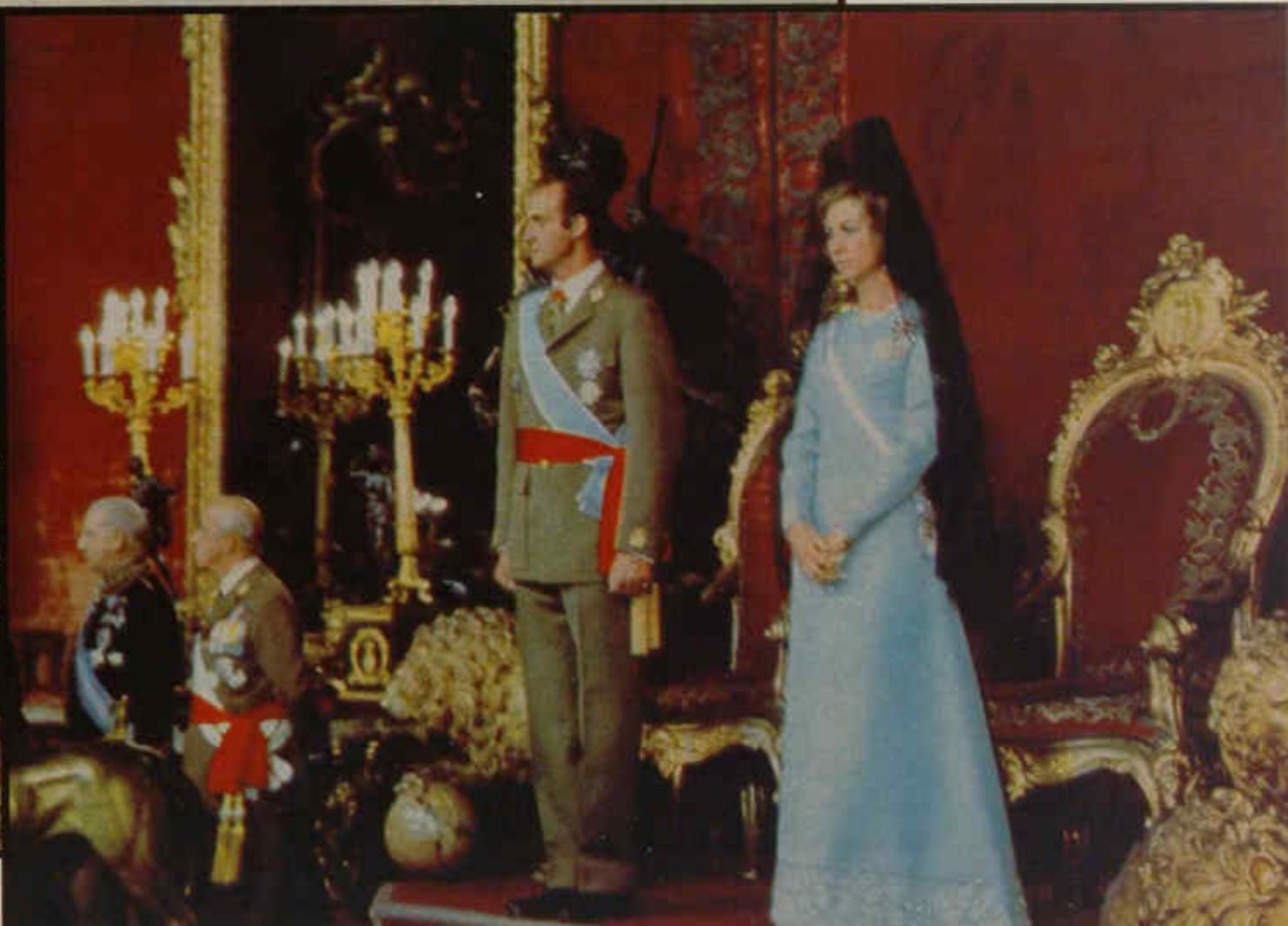
La educación de un infante de España siempre ha sido dura, laboriosa y difícil. Como debe ser la educación de un príncipe. Habla inglés muy bien y algo de francés y, desde luego, conoce del griego mucho, de lo escuchado en su casa.

El 31 de mayo del presente año de 1975 recibió la Primera Comunión, siendo administrada en la capilla del mismo palacio de la Zarzuela durante una sencilla ceremonia a la que asistieron su abuela la condesa de Barcelona, así como las hermanas, tíos y primos de don Felipe.





En las fotografías que ilustran esta doble página recogemos varios momentos de la jornada del pasado 27 de noviembre. Junto a estas líneas, foto grande, una panorámica que corresponde a la parada militar. Con el palacio de Oriente al fondo, el Rey preside el desfile desde una tribuna. Momentos después de esta instantánea invitaría a que le acompañaran el presidente del Gobierno, don Carlos Arias, y el entonces presidente de las Cortes y del Consejo del Reino, don Alejandro Rodríguez de Valcárcel. Abajo, recepción en el salón del trono del palacio. Sus Majestades ocuparon el sitial del trono. A su derecha se colocaron los presidentes del Gobierno, Cortes y Consejo del Reino, miembros del Gobierno y del Consejo del Reino, jefe de la Casa Real y sequito de Sus Majestades. A la izquierda estaban los cardenales primado de España y de Madrid; presidentes del Tribunal de Cuentas, Consejo de Economía Nacional y Consejo Supremo de Justicia Militar; jefes de los Estados Mayores Centrales del Ejército, Armada y Aire, jefe del Mando de la Defensa, capitán general de la Primera Región Militar y otras autoridades. Frente al trono se situaron los embajadores y jefes de las misiones extranjeras, Mesa de las Cortes, Comisión Permanente del Consejo Nacional y Consejo de la Diputación de la Grandeza española. En lugares de honor, las personalidades extranjeras que habían llegado a Madrid expresamente para la ceremonia.





AMPLIACION DE LA OFICINA CENTRAL



En el palacio de la Zarzuela, ante el Rey, el señor Fernández-Miranda jura el cargo de presidente de las Cortes y del Consejo del Reino.

DON TORCUATO FERNANDEZ-MIRANDA, NUEVO PRESIDENTE DE LAS CORTES

MADRID.—Don Torcuato Fernández-Miranda y Hevia ha sido nombrado presidente de las Cortes Españolas y del Consejo del Reino tras el cese reglamentario de don Alejandro Rodríguez de Valcárcel. El nuevo presidente de las Cortes juró su cargo el miércoles 3 de diciembre ante el Rey, en el palacio de la Zarzuela, y tomó posesión del cargo en la tarde de dicho día en el palacio de las Cortes Españolas.

El nombramiento se publicó en el "Boletín Oficial del Estado" del mencionado día por un Decreto firmado por Su Majestad el Rey Juan Carlos I. Dicho texto legal dice lo siguiente: "De conformidad con la propuesta formulada por el Consejo del Reino y en la forma prevista por el artículo 7.º, i) de la Ley Constitutiva de las Cortes Españolas, vengo en nombrar presidente de las Cortes Españolas a don Torcuato Fernández-Miranda y Hevia.

Así lo dispongo por el presente Decreto dado en Madrid a 2 de diciembre de 1975, Juan Carlos I.

Refrenda el Decreto el presidente en funciones del Consejo del Reino, Manuel Lora Tamayo".

DATOS BIOGRAFICOS

- Don Torcuato Fernández-Miranda y Hevia nació en Gijón el día 10 de noviembre de 1915. Tiene, pues, sesenta años. Está casado con doña Carmen Lozano Arco y tiene siete hijos.
- Inició sus estudios de Derecho en la Universidad de Oviedo, que interrumpió al estallar la guerra civil, en 1936. Fue jefe del SEU en 1939-40. Terminó la carrera con premio extraordinario, al finalizar la contienda, en Oviedo, y realizó el doctorado en Madrid. Amplió estudios becado por el Ministerio de Educación Nacional.
- Fue profesor ayudante y adjunto en Ciencias Políticas en la Facultad de Derecho de Oviedo y de Madrid. En 1945, por oposición, ganó la cátedra de Derecho Político de la Universidad de Oviedo, en donde fue rector.
- Fue nombrado director general de Enseñanza Media en octubre de 1954, siendo ministro de Educación don Joaquín Ruiz-Giménez. Dos años después fue igualmente nombrado director general de Enseñanza Universitaria.
- En noviembre de 1962 pasó a desempeñar la Dirección General de Promoción Social del Ministerio de Trabajo. Y en julio de 1965, delegado nacional de Cultura y Formación del Movimiento.
- En enero de 1968 ganó las oposiciones para cátedra de Derecho Político en la Universidad de Madrid.
- Por nombramiento directo del Generalísimo Franco, desde 1969 es consejero nacional y procurador en Cortes, cargo que, tras la muerte de Franco, ostentará hasta los setenta y cinco años.
- Fue nombrado ministro secretario general del Movimiento el 30 de octubre de 1969; sustituyendo a don José Solís. Desde este Ministerio fue nombrado vicepresidente del Gobierno en el Gabinete del almirante Carrero Blanco.
- Tras el asesinato del almirante Carrero Blanco ocupó la Presidencia, en funciones, del Gobierno del 20 al 30 de diciembre de 1973. Cesó al ser nombrado presidente del Gobierno don Carlos Arias.

monte de
piedad y
caja de
ahorros de
almería



70 oficinas al servicio
de la provincia
de Almería



HOJA DEL MAR desea a todos sus lectores, suscriptores, anunciantes y amigos, y muy especialmente a los trabajadores del mar, un año 1976 lleno de concordia, prosperidad y felicidad.



Don Torcuato Fernández-Miranda, acompañado del señor López Miñano, entonces delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón, durante su visita en agosto de 1973 (era por aquellas fechas vicepresidente del Gobierno) al "stand" del ISM dentro de la Feria Nacional de Muestras que se celebró en la referida ciudad.

EL PRIMER GOBIERNO DEL REY



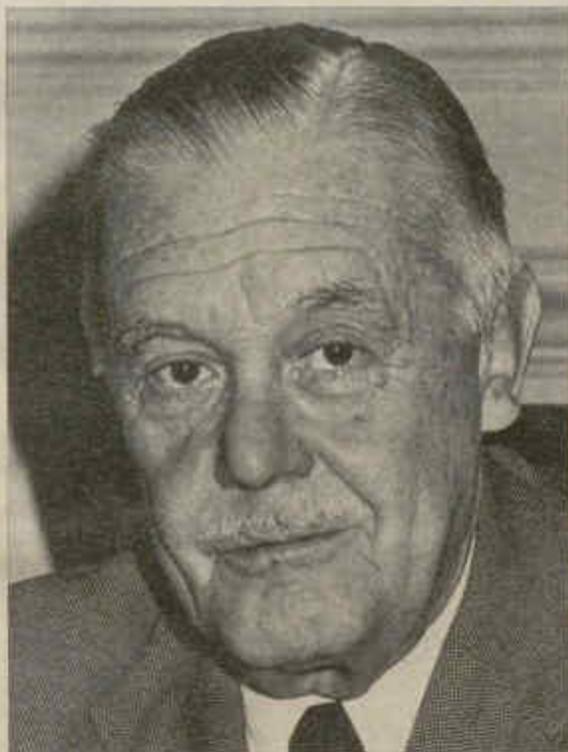
Don Carlos Arias Navarro, presidente del Gobierno.

MADRID.—El Rey de España, don Juan Carlos I, a propuesta del presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, ha designado la composición del nuevo Gabinete ministerial, según Decretos que publicó el "Boletín Oficial del Estado" del viernes 12 de diciembre último. Se trata del primer Gobierno del Rey y supone una renovación casi total del anterior, dado que sólo permanecen tres ministros: el almirante Pita, en Marina; el señor Valdés, en Obras Públicas, y el señor Solís, que pasa de la Secretaría General del Movimiento a la cartera de Trabajo.

Hay, asimismo, cambios en las configuraciones de las Vicepresidencias, que son las siguientes: Vicepresidencia para Asuntos de la Defensa, Vicepresidencia para Asuntos del Interior y Vicepresidencia para Asuntos Económicos.

En estas páginas ofrecemos la composición del nuevo Gobierno que preside el señor Arias, con el resumen biográfico de cada uno de los ministros.

DON FERNANDO DE SANTIAGO
Vicepresidente para Asuntos de la Defensa y ministro sin cartera.



Nació en Madrid el 23 de julio de 1910. Casado con doña María Ignacia Morales de los Ríos y de Palacio. Tienen nueve hijos.

Datos profesionales:

Teniente general del Ejército de Tierra. Diplomado de Estado Mayor del Ejército (diciembre 1941). Diplomado de Guerra Naval. Diploma de profesor de Equitación. Diploma de especialista en automovilismo. Diploma de especialista de carros de combate. Diploma de mandos superiores de la Armada.

Cargos profesionales:

Ingresó en el Ejército el 20 de julio de 1928 (Academia General Militar, segunda época, primera promoción).
Teniente de Caballería (número 1 de su promoción) el 8 de julio de 1932, en dicho empleo prestó servicio en el Regimiento de Cazadores número 6 y en el Depósito de Recría Caballar y Doma.
Ascenso a capitán el 23 de marzo de 1937, en la Milicia Requeté de Alava que guarnecía el frente de Somosierra desde el 1 de agosto
(Pasa a la pág. siguiente)

DON MANUEL FRAGA IRIBARNE
Vicepresidente para Asuntos del Interior y ministro de la Gobernación.



Nació en Villalba (Lugo) el 23 de noviembre de 1922. Casado con doña María del Carmen Estévez Eguilagaray. Tiene cinco hijos.

Datos profesionales:

Licenciado en Ciencias Políticas y en Derecho por la Universidad de Madrid, Oficial letrado de las Cortes (ingreso con el número 1). Diplomático (número 1 de su promoción). Ministro plenipotenciario (1963).

Cargos profesionales y políticos anteriores:

Catedrático de Derecho Político de la Universidad de Valencia (1948). Subdirector del Seminario de Estudios Hispanoamericanos Contemporáneos (1948). Director de cursos para norteamericanos (1948-50). Secretario general del Instituto de Cultura Hispánica (1951-55). Director de cursos de problemas contemporáneos en Santander (1953). Secretario general del Consejo Nacional de Educación (1953-55). Secretario de la Comisión Española de Cooperación de la UNESCO (1954). Secretario general técnico del Ministerio de Educación y Ciencia (1955-56). Subdirector de la revista "Arbor". Director de la revista "Estudios Políticos" y "Política Internacional". Miembro del Consejo de Redacción de la "Revista Española de Derecho Internacional" y de "Documentación Administrativa".
(Pasa a la pág. siguiente)

DON JUAN MIGUEL VILLAR MIR
Vicepresidente para Asuntos Económicos y ministro de Hacienda.



Nació en Madrid el 30 de septiembre de 1931. Casado con doña Silvia de Fuentes Bescos. Tres hijos.

Datos profesionales:

Doctor ingeniero de Caminos (número 1 de su promoción). Licenciado en Derecho. Diplomado en Organización Industrial. Diplomado por el Economic Development Institute, de EE. UU. Catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos y de la Escuela de Ingeniería Técnica de Obras Públicas, de Madrid.

Cargos profesionales y políticos:

Director general del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Subdirector general de Puertos y Señales Marítimas (1962-64). Director general de Empleo (1964). Presidente-director general de Hidronitro Española y sus sociedades filiales. Presidente de Altos Hornos de Vizcaya, S. A. Presidente del Consejo de Administración de Altos Hornos del Mediterráneo.

DON FERNANDO DE SANTIAGO

(Viene de la pág. anterior)

de 1936 al 31 de enero de 1938. Destinado posteriormente al sexto regimiento de la Primera División de Caballería (31 de julio de 1939), al Grupo de Exploración y Explotación número 6 y al Regimiento de Cazadores Numancia hasta el 30 de septiembre de 1939. Más tarde, destinado en el E. M. de la División número 22 y en el Cuerpo de Ejército de Guadarrama.

Ascenso a comandante el 8 de febrero de 1945, siendo destinado a la Dirección General de Enseñanza Militar. Posteriormente, al E. M. de la División de Infantería 142. Profesor de la Escuela de Estado Mayor y de la Academia Militar de Suboficiales.

Ascenso a teniente coronel el 8 de octubre de 1957. Profesor auxiliar de la Escuela Superior del Ejército y destinado al Regimiento de Caballería Blindada Villaviciosa número 14.

Ascenso a coronel el 13 de septiembre de 1963, jefe del Regimiento Ligero Acorazado de Caballería Alcántara número 10, y jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla.

Ascenso a general de Brigada el 21 de febrero de 1966. Jefe de la primera sección del Alto Estado Mayor.

Ascenso a general de División el 7 de enero de 1972. Gobernador general y jefe de las fuerzas militares del Sahara (que ya lo era en plaza de superior categoría desde 1971).

Ascenso a teniente general el 22 de mayo de 1974. Capitán general de Baleares el 26 de junio de 1974. Director de la Escuela Superior del Ejército el 14 de septiembre de 1974. Director del CESEDEN desde el 9 de octubre de 1974.

DON MANUEL FRAGA

(Viene de la pág. anterior)

Subdirector del Instituto de Estudios Políticos (1958-61). Director del Instituto de Estudios Políticos (1961-62). Delegado nacional de Asociaciones del Movimiento (1957). Miembro del Consejo Nacional de Educación (1959). Miembro del Consejo de Estado (1961). Miembro del Consejo de Economía Nacional (1961). Miembro de la Junta Política (1961). Miembro del Consejo de Gerencia de la Prensa del Movimiento. Miembro del Consejo Superior de Asuntos Exteriores. Secretario de la Comisión de Asuntos Exteriores de las Cortes (1958-62). Secretario general del grupo español de la Unión Interplanetaria (1958-62). Ministro de Información y Turismo (1962-69). Procurador en Cortes (VI, VII, VIII y IX Legislaturas). Consejero nacional del Movimiento (1957-71). Director general de Cervezas El Águila (1970-73).

Actuales:

Embajador de España en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (septiembre 1973). Catedrático de Teoría del Estado y Derecho Constitucional de la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad Complutense de Madrid (1953-73) en situación de excedencia. Académico de número de las Reales Academias de Ciencias Morales y Políticas, Jurisprudencia y Legislación, Académico correspondiente de las Reales Academias Gallega, de Ciencias Económicas y Financieras de Barcelona. Miembro de la Asociación Nacional para el Estudio de los Problemas Actuales (ANPEA). Presidente de honor del Centro de Iniciativas y Turismo de La Coruña (junio 1974). Presidente de honor de la Academia Beiga Española de la Historia.

DON JOSE SOLIS RUIZ

MINISTRO DE TRABAJO



Don José Solís Ruiz nació en Cibra (Córdoba) el 27 de septiembre de 1913. Está casado con doña Ana María Rodríguez-Sedano Bosch y tiene trece hijos. Cursó la carrera de Derecho en las Universidades de Deusto y Valladolid, e ingresó luego en el Cuerpo Jurídico Militar, en el que ha alcanzado el grado de coronel auditor. Es secretario técnico sindical. Como abogado pertenece al Colegio de Madrid.

Inició su carrera política en la Organización Sindical, cuando en 1942 fue designado secretario de la Sección Social Central del Sindicato del Metal. Posteriormente fue secretario de la Vicesecretaría Nacional de Ordenación Social, vicesecretario nacional de Ordenación Social, secretario del II Congreso Nacional de Ordenación Social y presidente del I Congreso Nacional de Trabajadores.

En 1946 fue nombrado gobernador civil de la provincia de Pontevedra, y luego, en 1951, de la de Guipúzcoa. En septiembre de este mismo año entró a formar parte del Gobierno como delegado nacional de Sindicatos. Desde el 25 de febrero de 1957 simultaneó este cargo con el de ministro secretario general del Movimiento y vicepresidente del Consejo Nacional. Cesó en ambos el 29 de octubre de 1969, y fue nombrado nuevamente para estos cargos en junio de 1975.

Ha sido consejero del Reino y de Estado, es consejero nacional del Movimiento por designación del Jefe del Estado y procurador en Cortes. Asimismo fue vicepresidente de la Mesa del Consejo Nacional y de la Comisión Permanente. Además fue consejero de diversas sociedades y organizaciones públicas, como el Instituto Nacional de Industria y la Mutua General de Seguros, presidente de Carboníferas del Sur.

Ha sido procurador en siete Legislaturas y ha participado en el debate de las Cortes de la vigente Ley Sindical. Promotor de Unión del Pueblo Español.

N. de la R.—Con respeto y adhesión saludamos la llegada al Ministerio de Trabajo de don José Solís Ruiz, cuya personalidad sería inútil adjetivar, pues es bien conocido de todos los españoles. Muy especialmente del mundo laboral, del que siempre ha estado muy cerca el señor Solís, especialmente durante los años que fue primero delegado nacional y luego ministro de Sindicatos. Vocación política e inquietud social son constantes en la ejecutoria de don José Solís, y no cabe duda de que marcarán una impronta en su gestión al frente de tan importante Departamento como es el de Trabajo.

DESDE LA JUNTA DE DEFENSA NACIONAL AL GABINETE ARIAS

LOS GOBIERNOS DEL ESTADO ESPAÑOL

MADRID, 12.—El Gobierno que, a propuesta del presidente Carlos Arias Navarro, ha aprobado S. M. el Rey don Juan Carlos I, de acuerdo con la Ley Orgánica del Estado, es el primero que se constituye bajo la soberanía del nuevo monarca y el duodécimo desde la constitución del Gobierno del 31 de enero de 1938 por el Generalísimo Francisco Franco.

Hasta hoy, en realidad, ha habido nueve Gobiernos presididos por el Generalísimo Francisco Franco, de acuerdo con el Decreto Ley de 31 de enero de 1938, que unía en su persona la Jefatura del Estado y la Presidencia del Gobierno; el gobierno del presidente Carrero Blanco y el primer Gobierno del presidente Arias Navarro.

Todos los demás cambios registrados en este dilatado período de treinta y nueve años han sido, en realidad, reajustes ministeriales en los Gobiernos del Generalísimo Franco.

LAS JUNTAS

El 24 de julio de 1936, a la semana de iniciarse el Alzamiento Nacional, se crea en Burgos la Junta de Defensa Nacional, órgano reducido y provisional del Estado. La preside el general Miguel Cabanellas Ferrer (jefe de la Quinta División Orgánica, antigua Quinta Región Militar, con sede en Zaragoza) y compuesta, tras ligeras variaciones posteriores, por los generales Francisco Franco Bahamonde, Andrés Saliquet Zumeta, Miguel Ponte y Manso de Zúñiga, Emilio Morá Vidal, Fidel Dávila Arrondo, Gonzalo Queipo de Llano y Luis Orgaz Yoldi. Y por el coronel de Estado Mayor Federico Montaner Calderón.

El 1 de octubre de 1936, el general Francisco Franco Bahamonde es elegido Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos. Se crea la Junta Técnica del Estado, órgano consultivo y asesor del Jefe del Estado. La nueva Junta la componen una presidencia y siete comisiones.

Preside la Junta el general Fidel Dávila Arrondo hasta el 3 de junio de 1937, en que se hace cargo del Ejército del Norte para suceder al general Emilio Mola Vidal, muerto en accidente aéreo. El nuevo presidente de la Junta es el general Francisco Gómez Jordana y Sousa, conde de Jordana. Presiden las siete comisiones: Hacienda, Andrés Amado y Reygondaud de Villebardet; Justicia, José Cortés López; Industria, Comercio y Abastos, Joaquín Bau Nolla; Agricultura y Trabajo Agrícola, Eufemio Olmedo; Trabajo, Alejandro Gallo Artacho; Cultura y Enseñanza, José María Pemán y Parnatin; y Obras Públicas y Comunicaciones, Mauro Serret.

EL PRIMER GOBIERNO

El 31 de enero de 1938 (terminada la campaña del Norte y la batalla de Teruel) se crea el primer Gobierno, bajo la Jefatura del Estado y del Gobierno del Generalísimo Franco, con una Vicepresidencia y once Ministerios a cargo, respectivamente, de un vicepresidente y diez ministros:

- Vicepresidencia y Asuntos Exteriores: general Francisco Gómez Jordana y Sousa, conde de Jordana.
- Justicia: Tomás Domínguez Arévalo, conde de Rodezno.
- Defensa Nacional: general Fidel Dávila Arrondo.
- Hacienda: Andrés Amado y Reygondaud de Villebardet.
- Orden Público: general Severiano Martínez Anido.
- Interior: Ramón Serrano Suñer.
- Obras Públicas: Alfonso Peña Boeuf. Agricultura: Raimundo Fernández-Cuesta.
- Industria y Comercio: Juan Antonio Suanzes Fernández.
- Organización y Acción Sindical: Pedro González Bueno y Bocos.
- Educación: Pedro Sainz Rodríguez.

El 29 de diciembre de 1938, los Ministerios de Orden Público, cuyo titular, Martínez Anido, ha fallecido, y del Interior, se funden en el nuevo Ministerio de la Gobernación, con Ramón Serrano Suñer como titular. Los Ministerios se reducen, pues, a diez y los ministros a nueve y un vicepresidente de Gobierno.

EL "GOBIERNO DE LA VICTORIA"

El 1 de abril de 1939 termina la guerra de España. El 9 de agosto siguiente se forma el llamado "Gobierno de la Victoria". Se suprime la Vicepresidencia del Gobierno, el Ministerio de Defensa desaparece para formar los Ministerios de Ejército, Marina y Aire, se restablece el Ministerio de Trabajo y se da rango ministerial a la Secretaría General del Movimiento, que absorbe el Ministerio de Organización y Acción Sindical. En total, trece Ministerios y catorce ministros (uno con dos carteras), dos de ellos sin cartera:

- Asuntos Exteriores: general Juan Beigbeder Atienza.
- Justicia: Esteban Bilbao Eguía.
- Ejército: general José Varela Iglesias.
- Marina: almirante Salvador Moreno Fernández.
- Hacienda: José Larraz López.
- Obras Públicas: Alfonso Peña Boeuf.
- Agricultura: Joaquín Benjumea Burín.
- Industria y Comercio: Luis Alarcón de la Lastra.
- Educación Nacional: José Ibáñez Martín.
- Gobernación: Ramón Serrano Suñer.
- Trabajo: Joaquín Benjumea Burín.
- Aire: general Juan Yagüe Blanco.
- Secretaría General de FET y de las JONS: general Agustín Muñoz Grandes.
- Ministro sin cartera: Rafael Sánchez Mazas.
- Ministro sin cartera: Pedro Gamero del Castillo.

EL GOBIERNO DE LA GUERRA MUNDIAL

El 19 de mayo de 1941 tiene lugar un importante cambio ministerial. Se mantienen los 13 Ministerios del Gobierno anterior, con otros tantos ministros. No se nombran ministros sin cartera y nuevamente se nombra un ministro secretario general de FET y de las JONS. La composición del nuevo Gobierno es la siguiente:

- Asuntos Exteriores: Ramón Serrano Suñer (continúa).
- Justicia: Esteban Bilbao (continúa).
- Ejército: general José Varela Iglesias (continúa).
- Marina: almirante Salvador Moreno Fernández (continúa).
- Hacienda: Joaquín Benjumea Burín (cambia).
- Gobernación: general Valentín Gallarza Morante (entrante).
- Obras Públicas: Alfonso Peña Boeuf (continúa).
- Agricultura: Miguel Primo de Rivera y Saenz de Heredia (entrante).
- Industria y Comercio: Demetrio Carceller Segura (continúa).
- Educación Nacional: José Ibáñez Martín (continúa).
- Trabajo: José Antonio Girón de Velasco (entrante).
- Aire: general Juan Vigón Suerodiaz (continúa).
- Secretaría General del Movimiento: José Luis de Arrese y Magra (entrante).

EL GOBIERNO DEL BLOQUEO INTERNACIONAL

El 20 de julio de 1945, terminada la guerra mundial en Europa, y a menos de un mes de la capitulación de Japón, tiene lugar un amplio reajuste ministerial. Se conservan los 13 Ministerios existentes desde 1939, con doce ministros, ya que queda vacante la cartera de ministro secretario general del Movimiento. El Gobierno queda constituido así:

- Asuntos Exteriores: Alberto Martín Artajo (entrante).
- Justicia: Raimundo Fernández-Cuesta (entrante).
- Ejército: general Fidel Dávila Arrondo (entrante).
- Marina: almirante Francisco Regalado Rodríguez (entrante).
- Hacienda: Joaquín Benjumea Burín (continúa).
- Gobernación: Blas Pérez González (continúa).
- Obras Públicas: José María Fernández Ladreda (entrante).
- Agricultura: Carlos Rein Segura (entrante).
- Industria y Comercio: Juan Antonio Suanzes Fernández (entrante).
- Educación Nacional: José Ibáñez Martín (continúa).
- Trabajo: José Antonio Girón de Velasco (continúa).

(Pasa a la pág. 18)



DON JOSE MARIA DE AREILZA,
Asuntos Exteriores

Nació en Portugalste (Vizcaya) el 3 de agosto de 1909. Alcalde del Ayuntamiento de Bilbao (1937-38). Director general de Industria (1938-39). Consejero nacional. Vocal de la Junta Política del Consejo Nacional. Colaborador del Instituto de Estudios Políticos. Embajador de España en Argentina, Estados Unidos y Francia. Negociador del protocolo Franco-Pérez. Secretario general del Consejo Privado del Conde de Barcelona (1966-69). Consejero de Estado. Procurador en Cortes (II) Legislatura. Miembro del primer Consejo Nacional de Economía. Negociador del ingreso de España en la ONU. Miembro de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.



DON ANTONIO GARRIGUES,
Justicia

Nació en Madrid el 9 de enero de 1904. Director general de Registros y Notariado. Embajador de España en Washington (1961-64). Embajador de España ante la Santa Sede (1964-72). Presidente del Patronato de la Universidad Pontificia de Salamanca (marzo 1973). Presidente de Cid, S.A. Presidente de Fopip, S.A. Presidente del Consejo de Administración de la empresa Auroholding, S.A. (marzo 1974). Vicepresidente y vocal de otras sociedades.



DON FELIX ALVAREZ-ARENAS,
Ejército

Nació el 5 de octubre de 1913 en Ceuta. Jefe de Estado Mayor de la Capitanía General de la 8.ª Región Militar. Profesor principal de Estrategia de la Escuela Superior del Ejército. Mando de la División de Montaña Urgel núm. 4 y gobernador militar de Lérida. Director general de Reclutamiento y Personal del Ministerio del Ejército. Capitán general de la 2.ª Región Militar en Sevilla. Capitán general de la 1.ª Región Militar en Madrid.



DON GABRIEL PITA DA VEIGA,
Marina

Nació en El Ferrol del Caudillo (La Coruña) el 31 de enero de 1909. Fue jefe del cuartel de instrucción de marinería de El Ferrol del Caudillo, formó parte del Gabinete de Estudios del Estado Mayor de la Armada, y posteriormente, como vicepresidente de la Comisión de Estudios y Planes, intervino en la reorganización de la Armada. Ascendió a contraalmirante en 1967 y fue nombrado jefe de la División de Orgánica del EMA en 1969, y sin cesar en dicho mando se le nombra, en destino de superior categoría, segundo jefe del Estado Mayor de la Armada. Ascendido a vicealmirante el 10 de mayo de 1970, se le confirma en el destino que venía desempeñando. El 14 de abril de 1971 tomó posesión de la Comandancia General de la Flota hasta su ascenso a almirante, en que fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Armada. En junio de 1973 fue nombrado ministro de Marina.



DON ANTONIO VALDES,
Obras Públicas

Nació en Madrid en 1926. En 1956 fue destinado a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales. En 1960, al crearse el Servicio de Tráfico y Planeamiento de la ciudad Dirección General, fue designado jefe del mismo. En este servicio dirigió los estudios de tráfico que fueron esenciales para definir la política de carreteras e iniciar el planeamiento de las futuras autopistas. Asimismo, bajo su dirección se efectuó el planeamiento de las redes arteriales de la mayor parte de las ciudades españolas que superan los 50.000 habitantes. En 1965 fue nombrado delegado de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid, siendo responsable de la ordenación del tráfico y de los transportes de la ciudad. En enero de 1974 fue nombrado ministro de Obras Públicas, cartera que le ha sido confirmada en el nuevo Gobierno.



DON CARLOS ROBLES PIQUER,
Educación y Ciencia

Nació el 13 de octubre de 1925. Jefe de los departamentos del Instituto de Cultura Hispánica. Tercer secretario de Embajada en el Ministerio (1953). Secretario de Embajada en Bogotá. Consul general de España en Nador (Marruecos). Secretario de Embajada en Londres (1962). Director general de Información en el Ministerio de Información y Turismo (1962-67). Director general de Cultura Popular y Espectáculos (1967-69). Subdirector general de Relaciones Económicas Biliaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas (1969-72). Presidente del Instituto Nacional del Libro. Director general de Relaciones Económicas Internacionales. Subdirector general de Asuntos de Iberoamérica de la Dirección General de Política Exterior (1972-73). Embajador de España en Libia (junio 1973). Embajador de España en Nyamena, con residencia en Trípoli (febrero 1975).



DON CARLOS PEREZ DEL BRICIO,
Industria

Nació en Madrid el 31 de diciembre de 1927. Perteneció al Cuerpo Técnico de Aduanas. Cargos anteriores: Presidente adjunto de la Comisión de Industrias Básicas del Hierro y del Acero del Plan de Desarrollo. Miembro de la ponencia de Comercio Exterior del Plan de Desarrollo. Delegado de España en el Consejo de Cooperación Aduanera Internacional de Bruselas y en la accesión de España al GATT. Presidente de UNESID. Presidente del Subcomité de Siderurgia de la OCDE. Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales. Actuales: Miembro del Consejo de Administración y Comité Ejecutivo del Instituto Nacional del Hierro y del Acero. Presidente de la Comisión de Industrias Básicas del Hierro y del Acero y de sus Materiales del Plan de Desarrollo. Vocal del Consejo Superior de Aeropuertos. Consejero del Consejo Superior de Transportes.



DON VIRGILIO OÑATE,
Agricultura

Nació en Madrid el 18 de diciembre de 1924. Director general de Obras Hidráulicas en el Ministerio de Obras Públicas (65-69). Colaborador del Instituto Eduardo Torroja. Consejero y director general de Prefabricaciones y Contratos de Ingeniería, S.A. Procurador en Cortes por representación familiar de Castellón. Subsecretario de Agricultura (71-74). Consejero delegado de la Empresa Nacional para el Desarrollo de la Industria Alimentaria, S.A. (ENDIASA) (febrero 75). Presidente de la Comisión de Agricultura del Plan de Desarrollo Económico y Social (septiembre 72). Presidente adjunto de la Comisión de Energía del Plan de Desarrollo Económico y Social. Presidente de la Empresa Nacional de Mercados de Origen de Productos Agrarios, S.A. (MERCOSA). Presidente del Consejo de Administración de Fibrotubo-Fibrolit, S.A.



DON CARLOS FRANCO,
Aire

Nació el 30 de agosto de 1912 en El Ferrol del Caudillo (La Coruña). Diplomado en mando y Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos. De comandante, ocupa destinos de Estado Mayor en la Región Aérea de Levante y Estado Mayor del Aire. Jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor del Aire. Jefe de los servicios aéreos de la base de Rota. Jefe del ala 37 de Transportes de Albacete. Profesor de la Escuela Superior del Ejército. Jefe del Estado Mayor de la Región Aérea de Levante. Director de la Escuela Superior del Aire. Mando de la Zona Aérea de Canarias. Capitán general de la 3.ª Región Aérea, en Zaragoza.



DON LEOPOLDO CALVO-SOTELO,
Comercio

Nació en Madrid el 14 de abril de 1926. Director general de Perfolil, S.A. (1954-63). Director general de Unión Española de Explosivos (1963-67). Presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (1967-68). Consejero delegado de Unión Explosivos Río Tinto, S.A. (ERT). Presidente de la Comisión de Industrias Químicas del Plan de Desarrollo Económico y Social (febrero 74). Procurador en Cortes en representación de los empresarios del Sindicato Nacional de Industrias Químicas. Presidente de la Comisión de Obras Públicas y miembro de la Comisión de Leyes Fundamentales y Presidencia del Gobierno. Presidente de la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia (SODIGA) (noviembre 72).



DON ADOLFO MARTIN-GAMERO,
Información y Turismo

Nació el 13 de febrero de 1917. Diplomático. Director general de la Oficina de Información Diplomática en enero 1960. Consul general en Nueva York en julio de 1968. Representante español en la XXIV/XXV Asamblea General de las Naciones Unidas (1969). Embajador de España en Marruecos desde el 30 de octubre de 1972.



DON FRANCISCO LOZANO,
Vivienda

Nació en Barcelona el 4 de octubre de 1922. Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingeniero de las Jefaturas de Obras Públicas de Barcelona, Badajoz y Madrid. Jefe de las Divisiones de Construcción y Materiales en la Dirección General de Carreteras (1962). Vicepresidente de la Comisión de Revisión de Precios. Presidente del Consejo de Administración de la RENFE (junio 1970). Consejero delegado y director de empresas privadas del sector del Transporte (1966). Delegado del Gobierno en Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) (1974).

DON ALFONSO OSORIO,
Presidencia

Nació en Santander el 13 de diciembre de 1924. Jurídico militar del Ejército del Aire, número 1 de su promoción (1947). Abogado del Estado, número 1 de su promoción (1956). Estudios en Estados Unidos sobre organización y métodos de la política americana. Subsecretario de Comercio de 1965 hasta junio de 1968. Presidente del Consejo de Administración de RENFE (1968-1970). Procurador en Cortes de representación familiar elegido por la provincia de Santander (1968-71). Miembro del Consejo Rector del Centro de Estudios Universitarios y de la Comisión Gestora provisional de Unión Democrática Española.



ñola. Vicepresidente de Petroleros del Mediterráneo, S.A.

DON RODOLFO MARTIN VILLA,
Relaciones Sindicales

Nació en Santa María del Páramo (León) el 3 de octubre de 1934. Becario de la Organización Sindical como hijo de ferroviario. Doctor ingeniero industrial. Jefe nacional del SEU (1962-64). Presidente del Sindicato Nacional del Papel y Artes Gráficas (1964-65). Delegado provincial de Sindicatos de Barcelona (1965-66). Director general de Industrias Textiles, Alimentarias y Diversas (1966-69). Consejero nacional del Movimiento, consejero del Reino y procurador en Cortes. Secretario general de la Organización Sindical (1969-73). Presidente del Banco de Crédito Industrial (1973-74). Miembro



del Consejo de Economía Nacional. Gobernador civil de Barcelona.

DON ADOLFO SUAREZ GONZALEZ,
Secretaría General del Movimiento

Nació en Cebreros (Ávila) el 27 de septiembre de 1932. Técnico del Instituto Social de la Marina. Jefe de la Inspección del Servicio de Planes Provinciales de la Presidencia del Gobierno. Director del Gabinete Jurídico de la Delegación Nacional de Juventudes. Gobernador civil de Segovia (1968-69). Procurador en Cortes de representación familiar por la provincia de Ávila. Director general de Radiodifusión y Televisión (1969-1973). Presidente de la Empresa Nacional de Turismo del INI (octubre 1973). Vicesecretario general del Movimiento.



Delegado del Gobierno en la Compañía Telefónica.

LOS GOBIERNOS DEL ESTADO ESPAÑOL

(Viene de la pág. 16)

- Aire: general Eduardo González Gallarza (entrante).
- Secretario General de FET y de las JONS: vacante.

EL GOBIERNO DE LA APERTURA INTERNACIONAL

Hasta el 19 de julio de 1951 no tiene lugar el siguiente cambio ministerial. Se crean los Ministerios de Industria, de Comercio (por desdoblamiento del anterior de Industria y Comercio), el de Información y Turismo, y la Subsecretaría de la Presidencia adquiere rango ministerial. En total, los Ministerios ascienden a 16, y los ministros, también a 16. La composición es la siguiente:

- Subsecretaría de la Presidencia: almirante Luis Carrero Blanco.
- Asuntos Exteriores: Alberto Martín Artajo (continúa).
- Justicia: Antonio Iturmendi Bañales (entrante).
- Marina: almirante Salvador Moreno Fernández (entrante).
- Aire: general Eduardo González Gallarza (continúa).
- Hacienda: Francisco Gómez de Llano (entrante).
- Gobernación: Blas Pérez González (continúa).
- Obras Públicas: Fernando Suárez de Tangil y Angulo, conde de Vellellano (entrante).
- Agricultura: Rafael Cavestany Anduaga (entrante).
- Industria: Joaquín Planell Riera (entrante).
- Educación Nacional: Joaquín Ruiz-Giménez (entrante).
- Ejército: general Agustín Muñoz Grandes (entrante).
- Trabajo: José Antonio Girón de Velasco (continúa).
- Secretario general del Movimiento: Raimundo Fernández-Cuesta (cambia).
- Comercio: Manuel Arburúa Miyar (entrante).
- Información y Turismo: Gabriel Arias Salgado (entrante).

EL GOBIERNO DE LA ESTABILIZACION

El 25 de febrero de 1957 tiene lugar un nuevo y amplio reajuste ministerial. Se crea un nuevo Ministerio, el de la Vivienda, y se nombra, por primera vez desde el 9 de agosto de 1939, un ministro sin cartera, el presidente del Consejo de Economía Nacional. En total, 17 Ministerios y 16 ministros. El nuevo Gobierno está compuesto así:

- Subsecretaría de la Presidencia: almirante Luis Carrero Blanco (continúa).
- Asuntos Exteriores: Fernando María Castiella (entrante).
- Justicia: Antonio Iturmendi Bañales (continúa).
- Ejército: general Antonio Barroso Sánchez-Guerra (entrante).
- Marina: almirante Felipe Abarzuza Oliva (entrante).
- Hacienda: Mariano Navarro Rubio (entrante).
- Educación Nacional: Jesús Rubio y García-Mina (continúa).
- Obras Públicas: general Jorge Vigón Suerodiaz (entrante).
- Agricultura: Cirilo Cánovas García (entrante).
- Industria: Joaquín Planell Riera (continúa).
- Gobernación: general Camilo Alonso Vega (entrante).
- Trabajo: Fermín Sanz Orrio (entrante).
- Aire: general José Rodríguez y Díaz de Lecea (entrante).
- Secretaría General del Movimiento: José Solís Ruiz (entrante).
- Comercio: Alberto Ullastres Calvo (entrante).
- Información y Turismo: Gabriel Arias Salgado (continúa).
- Vivienda: José Luis de Arrese y Magra (cambio de cartera).
- Sin cartera: Pedro Gual Villalbi (entrante).

EL GOBIERNO DEL DESARROLLO

La novedad más importante del cambio ministerial del 10 de julio de 1962 es el restablecimiento de la Vicepresidencia del Gobierno, creada el 31 de enero de 1938 y suspendida desde el 9 de agosto de 1939. El Gobierno está compuesto por la Vicepresidencia y los 17 Ministerios del Gobierno anterior, con un vicepresidente, 17 ministros titulares y un ministro sin cartera. La composición es la siguiente:

- Vicepresidente: general Agustín Muñoz Grandes (entrante).
- Subsecretaría de la Presidencia: almirante Luis Carrero Blanco (continúa).
- Asuntos Exteriores: Fernando María Castiella (continúa).
- Justicia: Antonio Iturmendi Bañales (continúa).
- Ejército: general Pablo Martín Alonso (entrante).
- Marina: almirante Pedro Nieto Antúnez (entrante).
- Hacienda: Mariano Navarro Rubio (continúa).
- Gobernación: general Camilo Alonso Vega (continúa).
- Obras Públicas: general Jorge Vigón Suerodiaz (continúa).
- Agricultura: Cirilo Cánovas García (continúa).
- Industria: Gregorio López Bravo (entrante).
- Educación Nacional: Manuel Lora Tamayo (entrante).
- Trabajo: Jesús Romeo Gorría (entrante).
- Aire: general José Lacalle Larraga (entrante).
- Secretaría General del Movimiento: José Solís Ruiz (continúa).
- Comercio: Alberto Ullastres Calvo (continúa).
- Información y Turismo: Manuel Fraga Iribarne (entrante).
- Vivienda: José María Martínez Sánchez-Arjona (continúa).
- Sin cartera: Pedro Gual Villalbi (continúa).

EL GOBIERNO DE LA LEY ORGANICA

El 7 de julio de 1965 tiene lugar un cambio ministerial que afecta principalmente a las carteras económicas. El titular de la Comisaría del Plan de Desarrollo adquiere rango ministerial. Los Departamentos ministeriales ascienden a 18. Los ministros a 17 y uno sin cartera (Plan de Desarrollo), más el vicepresidente del Gobierno.

Trece son los miembros del Gobierno anterior que continúan en el nuevo, cinco los que cesan (Iturmendi, que pasa a la presidencia de las Cortes Españolas, Navarro, Vigón, Cánovas y Ullastres, que pasa, con categoría de embajador, a la delegación española ante la sede

en Bruselas de la Comunidad Económica Europea) y seis los entrantes (los cinco sustitutos de los anteriores cesantes y el nuevo ministro-comisario del Plan de Desarrollo, Laureano López Rodó). El Gobierno queda formado así:

- Vicepresidencia: general Agustín Muñoz Grandes (continúa).
- Subsecretaría de la Presidencia: almirante Luis Carrero Blanco (continúa).
- Asuntos Exteriores: Fernando María Castiella (continúa).
- Justicia: Antonio María de Oriol y Urquijo (entrante).
- Ejército: general Camilo Menéndez Tolosa (continúa).
- Marina: almirante Pedro Nieto Antúnez (continúa).
- Hacienda: José Espinosa Sanmartín (entrante).
- Educación Nacional: Manuel Lora Tamayo (continúa).
- Obras Públicas: Federico Silva Muñoz (entrante).
- Agricultura: Adolfo Díaz Ambrona (entrante).
- Industria: Gregorio López Bravo (continúa).
- Gobernación: general Camilo Alonso Vega (continúa).
- Trabajo: Jesús Romeo Gorría (continúa).
- Secretaría General del Movimiento: José Solís Ruiz (continúa).
- Comercio: Faustino García Monco (entrante).
- Información y Turismo: Manuel Fraga Iribarne (continúa).
- Vivienda: José María Martínez y Sánchez-Arjona (continúa).
- Comisaría del Plan de Desarrollo: Laureano López Rodó (entrante).

HOMOGENEIDAD EN EL MAYOR REAJUSTE MINISTERIAL

El 29 de octubre de 1969 tiene lugar el mayor reajuste ministerial de los Gobiernos españoles. La Organización Sindical es separada de la Secretaría General del Movimiento y su titular adquiere rango de ministro. El número de miembros del Gobierno asciende a un vicepresidente, 17 ministros y un ministro sin cartera. La composición ministerial es la siguiente:

- Vicepresidente y Subsecretaría de la Presidencia: almirante Luis Carrero Blanco (continúa).
- Asuntos Exteriores: Gregorio López Bravo (procedente de Industria).
- Justicia: Antonio María de Oriol y Urquijo (continúa).
- Ejército: general Juan Castañón de Mena (entrante).
- Marina: almirante Adolfo Baturone Colombo (entrante).
- Hacienda: Alberto Monreal Luque (entrante).
- Gobernación: Tomás Garciano Goñi (entrante).
- Obras Públicas: Federico Silva Muñoz (continúa).
- Agricultura: Tomás Allende y García-Baxter (entrante).
- Industria: José María López de Letona (entrante).
- Educación y Ciencia: José Luis Villar Palasi (continúa).
- Trabajo: Licinio de la Fuente y de la Fuente (entrante).
- Aire: general Julio Salvador y Díaz de Benjumea (entrante).
- Secretaría General del Movimiento: Torcuato Fernández-Miranda (entrante).
- Comercio: Enrique Fontana Codina (entrante).
- Información y Turismo: Alfredo Sánchez Bella (entrante).
- Vivienda: Vicente Mortes Alfonso (entrante).
- Plan de Desarrollo: Laureano López Rodó (continúa).
- Organización Sindical (Relaciones Sindicales desde el 17 de marzo de 1971): Enrique García-Ramal (entrante).

EL PRIMER GOBIERNO CON PRESIDENTE

El 9 de junio de 1973, y por primera vez desde la fundación del nuevo Régimen español, la Jefatura del Estado se separa de la Presidencia del Gobierno y es nombrado para desempeñar esta última por el período legal de cinco años, el almirante Luis Carrero Blanco. También es nombrado un ministro subsecretario de la Presidencia.

El día 11, y a propuesta del nuevo presidente del Gobierno, el Jefe del Estado nombra a los 19 miembros del nuevo Gobierno, uno de ellos vicepresidente y ministro, Torcuato Fernández-Miranda.

La composición del Gobierno es la siguiente:

- Presidente: almirante Luis Carrero Blanco.
- Vicepresidente: Torcuato Fernández-Miranda y Hevia.
- Asuntos Exteriores: Laureano López Rodó (continúa, pero en Departamento distinto al anterior).
- Justicia: Francisco Ruiz-Jarabo Baquero (entrante).
- Ejército: Francisco Coloma Gallegos (entrante).
- Marina: Gabriel Pita de Veiga y Sanz (entrante).
- Hacienda: Antonio Barrera de Irimo (entrante).
- Gobernación: Carlos Arias Navarro (entrante).
- Obras Públicas: Gonzalo Fernández de la Mora y Mon (continúa).
- Educación y Ciencia: Julio Rodríguez Martínez (entrante).
- Trabajo: Licinio de la Fuente y de la Fuente (continúa).
- Industria: José María López de Letona y Núñez del Pino (continúa).
- Agricultura: Tomás Allende y García-Baxter (continúa).
- Secretario general del Movimiento (y vicepresidente del Gobierno): Torcuato Fernández-Miranda y Hevia (continúa).
- Aire: Julio Salvador Díez-Benjumea (continúa).
- Comercio: Agustín Cotomuelo Sendagorta (entrante).
- Información y Turismo: Fernando Lilián y Zofio (entrante).
- Vivienda: José Utrera Molina (entrante).
- Subsecretario de la Presidencia: José María Gamazo Mangiano (entrante).
- Relaciones Sindicales: Enrique García-Ramal y Cellabo (continúa).
- Planificación del Desarrollo: Cruz Martínez Esteruelas (entrante).

EL PRIMER GOBIERNO ARIAS, CON TRES REAJUSTES

El 2 de enero de 1974, Franco nombra a su segundo presidente de Gobierno en la historia de su Jefatura del Estado: Carlos Arias Navarro, ministro de la Gobernación del Gobierno anterior y ex alcalde de Madrid.

El 4 de enero a propuesta del presidente del Gobierno, el Jefe del Estado nombra, por primera vez, tres vicepresidentes que simultáneamente ocuparán otras tantas carteras ministeriales: vicepresidente primero: José García Hernández; vicepresidente segundo: Antonio Barrera de Irimo, y vicepresidente tercero: Licinio de la Fuente y de la Fuente.

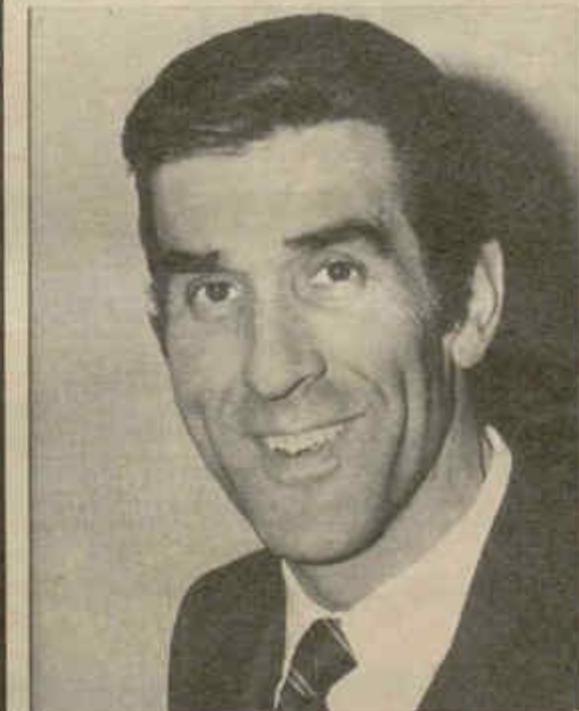
La Subsecretaría de la Presidencia es elevada al rango de Ministerio. Los diecinueve ministros nombrados son los siguientes:

- Asuntos Exteriores: Pedro Cortina Mauri (entrante).
- Justicia: Francisco Ruiz-Jarabo Baquero (continúa).
- Ejército: Francisco Coloma Gallegos (continúa).
- Marina: Gabriel Pita de Veiga (continúa).
- Hacienda (y vicepresidente segundo): Antonio Barrera de Irimo (continúa).
- Gobernación (y vicepresidente primero): José García Hernández (entrante).
- Obras Públicas: Antonio Valdés González-Roldán (entrante).
- Educación y Ciencia: Cruz Martínez Esteruelas (continúa, procedente de Planificación del Desarrollo).
- Trabajo (y vicepresidente tercero): Licinio de la Fuente y de la Fuente (continúa).
- Industria: Alfredo Santos Blanco (entrante).
- Agricultura: Tomás Allende y García-Baxter (continúa).
- Aire: Mariano Cuadré Medina (entrante).
- Comercio: Nemesio Fernández-Cuesta (entrante).
- Información y Turismo: Pío Cabanillas Galias (entrante).
- Vivienda: Luis Rodríguez de Miguel (entrante).
- Presidencia: Antonio Carro Martínez (entrante).
- Relaciones Sindicales: Alejandro Fernández Sordo (entrante).
- Secretaría General del Movimiento: José Utrera Molina (continúa, procedente de Vivienda).
- Planificación del Desarrollo: Joaquín Gutiérrez Cano (entrante).

De los ministros, diez son entrantes (Cortina, García Hernández, Valdés, Santos, Cuadré, Fernández-Cuesta, Cabanillas, Rodríguez de Miguel, Carro y Fernández Sordo), ocho continúan (Ruiz-Jarabo, Coloma, Pita, Barrera, Martínez Esteruelas, De la Fuente, Allende y Utrera), dos de ellos en carteras distintas (Martínez Esteruelas y Utrera) y sin contar al presidente Arias, que era titular de Gobernación en el Gobierno anterior, y cesan diez: López Rodó, Fernández de la Mora, Julio Rodríguez, López de Letona, Fernández-Miranda, Salvador, Cotomuelo, Lilián, Gamazo y García-Ramal.

El 12 de febrero de 1974, el presidente Arias expone ante las Cortes el programa de su Gobierno, que, en síntesis, se fija unos lazos para la constitución y regulación de las asociaciones políticas, promulgación de la Ley de Bases de Régimen Local y Ley de Incompatibilidades.

DON FERNANDO SUAREZ



Don Fernando Suárez González, hasta el pasado día 12 ministro de Trabajo, ha llevado a cabo una labor brillante al frente del Departamento, y en ella han descollado diversas mejoras en favor de los trabajadores del mar. Ha sido un ministro cordial, atento siempre a satisfacer las peticiones del mundo laboral marítimo, y esta disposición, que no podemos por menos de agradecer en cuanto vale, se ha traducido en una labor eficaz, de la que puntualmente hemos venido dejando constancia en estas páginas. El paso del señor Suárez por el Ministerio de Trabajo deja en el colectivo marítimo-pesquero una huella importante.

EXAMENES PARA CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—Se convocan exámenes para capitán de la Marina Mercante, correspondiente al mes de enero de 1976, en virtud de una Orden del Ministerio de Marina que insertó el "Boletín Oficial del Estado", el pasado día 6 de diciembre. Las solicitudes deberán entregarse en la Subsecretaría de la Marina Mercante los días 7, 8 y 9 de enero, exclusivamente.

TRES BOTADURAS EN ASTILLEROS ESPAÑOLES

MADRID.—Las botaduras del "Tavira", de 130.000 toneladas de peso muerto, y del "Aegis Hellenic", de 21.000 TPM, en Bilbao, y la entrega del "Castellblanch", de 30.000 toneladas, en Sevilla, han sido las últimas actividades de las factorías de Astilleros Españoles.

En la factoría de Sestao ha tenido lugar la botadura del petrolero "Tavira", de 130.000 toneladas de peso muerto, construido para Naviera Artola, S. A. Sus características principales son: 279,5 metros de eslora; 40 de manga, 22 de puntal, 16,9 de calado y 14,8 nudos de velocidad.

En la factoría de Olaveaga se botó la "Aegis Hellenic". Sus principales características son: 159 metros de eslora total, 22,8 de manga, 13,5 de puntal, 9,37 de calado y 16 nudos de velocidad.

Por último, en la factoría sevillana se entregó el bulkcarrier "Castellblanch", de 30.000 TPM, construido para Naviera del Norte. Esta embarcación tiene 178 metros de eslora, 22,8 de manga, 14,6 de puntal, 10,6 de calado y 15 nudos de velocidad.

PARA PERIODOS DE CRISIS

CONTROL NAVAL DE ACTIVIDADES MARITIMAS

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el 13 de noviembre, un Decreto correspondiente a la Presidencia del Gobierno sobre "control naval de las actividades marítimas nacionales en periodos de crisis o tensión internacional".

Según el citado Decreto, se faculta al Ministerio de Marina, previo acuerdo con el de Comercio, para controlar y dirigir, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, la actividad de aquellas zonas marítimas en que lo estime aconsejable a consecuencia de situaciones de crisis o tensión internacional.

FUTURO INCIERTO PARA LA CONSTRUCCION NAVAL

MADRID, 8.—Los astilleros españoles se hallan en una situación delicada. Aunque durante 1974 la producción nacional ha seguido creciendo, ello se debe, sobre todo, a contratos anteriores, señala un informe realizado por el Ministerio de Comercio. No sólo la cartera de pedidos ha experimentado un descenso, sino que las cancelaciones de contratos aún son más importantes.

Con la cartera de pedidos actual se asegura pleno empleo para un año y medio, aproximadamente. Tanto los astilleros en situación óptima como los que no lo están tanto necesitan contratar con urgencia para no entrar en paro parcial. Urge en este momento la adopción de medidas concretas, que pudieran ser, entre otras, las siguientes:

- Establecer un plan de flota nacional subven-

cionada con los recursos financieros necesarios, en volumen y flexibilidad.

—Fomento de las medidas exportadoras.

—Situación de las primas de seguro de crédito a la exportación a niveles internacionales.

—Establecer un efectivo seguro de elevación de costes.

—Facilitar la importación de materiales y equipos sin cargos arancelarios o bien compen-

sarlas con primas a la construcción naval. —Fomentar de hecho la investigación aplicada al campo naval.

REESTRUCTURACION PRODUCTIVA

Se debe ir también hacia una continua reestructuración productiva que permita ofrecer en los próximos años los tipos de buques que requiere el mercado mundial. Sin duda, las perspectivas de demanda de nueva flota petrolera son casi nulas hasta 1980. Pero si se reconvierten las instalaciones actuales y se ofrece una amplia gama de buques, se podrá hacer frente a la nueva situación con flexibilidad y realismo.

Los próximos años —se indica también— han de ser cruciales, pues se prevé el estancamiento que va a producirse, reflejo del que está sufriendo la industria en general. Además, la demanda va a experimentar un profundo cambio según las necesidades actuales hacia un tipo de buque más pequeño y más rentable. Sólo adaptándose a las nuevas circunstancias se les podrá hacer frente de una manera eficaz.

Respecto a la inflación de costes de los materiales y productos industriales que se viene registrando desde los últimos meses de 1973, el impacto que ha tenido que soportar el sector es aún mayor en la contratación de los años 1972-73, que se entregará en los dos o tres años siguientes, bajo su presupuesto, teniendo en cuenta las tasas de inflación media que se venían registrando. Pero el inesperado aumento de los precios de los años 1974 y 1975 rebasó con creces las previsiones presupuestarias, provocando un grave problema de generación de recursos y de financiación de capital circulante de las empresas. Se puede estimar este nuevo quebranto sufrido por el sector en unos 11.000 millones de pesetas para los meses de junio de 1974 a mayo de 1975.

Concluye el informe señalando que "ante la difícil perspectiva que presenta el sector naval, no queda más que encarar la situación con un renovado esfuerzo de racionalización que permita mantener el pleno empleo y una actividad aceptable".

COMISION INTERMINISTERIAL PARA ESTUDIAR EL SECTOR

MADRID.—La baja de la cartera de pedidos de la construcción naval española, que de los 7,8 millones de TRB, en abril de 1974, ha pasado pedidos por 5 millones de TRB en el pasado mes de octubre, ha sido uno de los motivos fundamentales de la constitución de una Comisión Interministerial para estudiar los problemas del sector.

El Consejo de Ministros del pasado día 7 de noviembre aprobó, a propuesta del titular de Industria, la creación de una Comisión Interministerial, presidida por el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Hacienda, en la que forman parte representantes de los Ministerios de Hacienda, Industria, Trabajo, Comercio, Relaciones Sindicales y Planificación del Desarrollo.

La Comisión operará a través de tres grupos de trabajo: El primer grupo hará un estudio básico de la Marina Mercante española, cuyas necesidades se cifran en un aumento de la flota de más de tres millones de TRB.

—El segundo grupo efectuará un estudio industrial de reestructuración de los astilleros y de sus industrias auxiliares y de suministros.

—Un tercer grupo definirá y tratará de buscar soluciones a los problemas sociales derivados de la reestructuración del sector.

La industria naval española refleja actualmente la situación a nivel mundial, dado su relativo alto peso dentro de la industria mundial —somos el cuarto país en volumen de producción, detrás de Japón, Suecia y Alemania Federal— y porque más de la mitad de nuestra producción se ha venido dedicando al mercado mundial de exportación.

Las siguientes cifras son suficientemente explicativas de la situación de nuestro sector naval.

En abril de 1974, la cartera de pedidos alcanzó su máxima cota, con 7,8 millones de toneladas de registro bruto (TRB) a primeros de octubre de 1975, había bajado a 5 millones de TRB. La producción, por el contrario, sigue aumentando, este año se llegará probablemente a unas entregas de 1,7 millones de toneladas como consecuencia de las mejoras de productividad y de compromisos adquiridos con anterioridad a la crisis, frente a 1,5 millones de toneladas entregadas en 1974.

LIGERO OPTIMISMO EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—La nota dominante del mercado internacional de fletes ha estado marcada por la línea ascendente de los de grano, que se mantiene dentro de límites que rozan lo razonable, según Fletamar.

Los últimos datos, tras la deficiente cosecha rusa de cereales y la necesidad de adquirir grandes cantidades de estos en Estados Unidos, que fructificaron en octubre en las negociaciones entre ambos países, señalan una evidente mejoría en los fletes de granos en el Atlántico Norte.

La repercusión en otros sectores es aún dudosa y pese a haber entrado ya en una época de tradicional aumento en la actividad del comercio internacional, no se nota mucha animación y el mercado se desenvuelve de forma lánguida, sin que se advierta una reacción notable hasta fin de año.

Por su parte, el movimiento de carbón ha sido ligeramente más activo.

Continúa la delicada situación de los petróleos, tanto más cuanto mayor es su tonelaje, y en general, el panorama continúa siendo muy sombrío no sólo para los grandes "tanques" para crudos, sino incluso para los llamados "hímpios".

La cancelación de buques tanques adquiere ya tintes masivos, y se elevan en lo que va de año a 45 millones de toneladas, a las que hay que añadir cinco millones más pospuestas definitivamente o en trance de cancelación y otros siete millones que se piensa pueden estar, asimismo, cancelados aunque están sujetos a confirmación oficial.

MAL AÑO PARA LOS NAVIEROS

MADRID, 8 (Cifra).—“Decididamente, a la hora de hacer un balance de 1975, los resultados habrán de ser descorazonadores para los navieros”, explica la sociedad anónima Marítima Internacional en su habitual balance mensual sobre el mercado internacional de fletes.

Informa Marinter de que en el sector del Atlántico Norte —que era el más activo— ha decrecido notablemente la demanda de tonelaje para granos durante las últimas semanas; de que, a punto de cerrarse la estación de los grandes lagos, cuya campaña ha transcurrido "sin pena ni gloria", no se vislumbra ninguna circunstancia que permita abrigar optimismo por lo que resta de invierno, y que también el tráfico de crudos se mantiene sumamente débil.

Como nota singular, destaca el hecho de que en el sector del Lejano y Medio Oriente se ha registrado una actividad superior a la normal, con el fletamento de varios buques con cargas japonesas con destino al golfo Pérsico, "lo que está dando singular animación al mercado en estos últimos días". Parece ser que esta actividad es debida a ciertos convenios de intercambio con petróleo.



MINISTRO RUSO DE PESQUERIAS

El ministro de Pesquerías de la URSS, señor Studenetsky, llegó a Madrid, procedente de Moscú, con objeto de asistir a una reunión internacional sobre pesca. En la foto, instantes después de su llegada al aeropuerto de Barajas.

SOCIEDADES MIXTAS PARA LA PESCA

"A lo largo de todo el año se viene insistiendo en los problemas acuciantes del sector pesquero, motivados en parte por la crisis mundial, pero, sobre todo, por la actitud proteccionista de los países ricos en pesca, con medidas de extensión de sus aguas jurisdiccionales", dice la revista "Situación", del Banco de Bilbao, en su último número.

Las medidas proteccionistas de algunos países respecto al sector pesquero siguen incrementándose; ahora es Canadá el país

que quiere ampliar sus aguas territoriales. El único camino que queda es la creación de sociedades mixtas y éste parece ser el que intenta seguir España: con Canadá se han iniciado conversaciones en este sentido. Se ha firmado la constitución de la sociedad Pesquerías Españolas Soviéticas Conjuntas, S. A., y se habla de nuevas sociedades conjuntas de pesca hispano-americanas. Islandia, por su parte, parece dispuesta a desencadenar una nueva "guerra del bacalao" con la nueva extensión de sus aguas jurisdiccionales.

TORNOS DE VACACIONES PARA PESCADORES

MADRID.—Como continuación de los tornos de vacaciones, que tan buena acogida tuvieron entre los trabajadores del mar en el año que finaliza, se montarán por parte del Instituto Social de la Marina, en el presente año, varios tornos más, en colaboración con la Organización Sindical.

El primero que tendrá lugar es para matrimonios pertenecientes al sector pesquero, siendo requisito indispensable que el marido esté en situación de activo. La fecha de comienzo está fijada para el próximo 12 de enero, y finalizará el día 27 del mismo mes.

El número de matrimonios que podrán asistir es de 48, y los aspirantes se seleccionarán por riguroso orden de presentación de solicitudes en las correspondientes Delegaciones Provinciales de aquel organismo.

Durante estos días de convivencia y descanso, el ISM organizará diversas actividades de tipo recreativo, así como excursiones, encaminadas a visitar monumentos históricos y lugares pintorescos de las provincias de Madrid, Toledo y Segovia. Próximamente se anunciarán otros tornos de vacaciones para marinos mercantes y pensionistas, con análogos características.

Madrid, diciembre 1975.

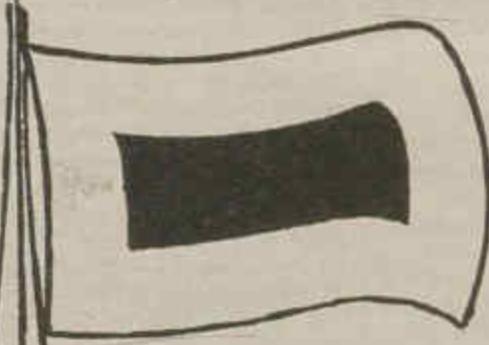
ESPAÑA, PRIMER PAIS PRODUCTOR DE MEJILLON

MADRID.—La producción española de mejillón, prácticamente concentrada en Galicia, ocupa el primer lugar entre todos los países, con un 40 por 100 de la producción mundial.

Se calcula que la producción mejillonera española de este año alcanzará las 175.000 toneladas, con un valor total de 5.250 millones de pesetas en el mercado.

Para tratar del cultivo del mejillón en Europa, la Academia Brasileña de Ciencias ha invitado al director del Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, doctor Buenaventura Andréu.

Las conferencias del doctor Buenaventura se desarrollaron dentro del seminario de biología marina celebrado en la Universidad de Sao Paulo.



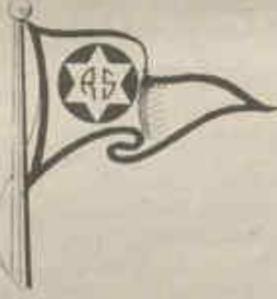
MARITIMA DEL NORTE, S. A.

LINEAS REGULARES
SERVICIO FRIGORIFICO
TRANSPORTE DE MADERAS
* * * *

UNIDADES EN SERVICIO

	FRIGORIFICOS
	SIERRA ANDIA
	SIERRA ARANZAZU
	SIERRA ARAMO
	SIERRA LUNA
	SIERRA LUCENA
	SIERRA FRIA
	SIERRA ESTRELLA
	SIERRA ESCUDO
	SIERRA ESPUÑA
CARGA SECA	
SIERRA JARA	
SIERRA MADRE	
SIERRA MARIA	
SIERRA URBION	
SIERRA BLANCA	

Miño, 4
MADRID-2
Teléfono 282 93 00
Telegramas:
MARINORTE



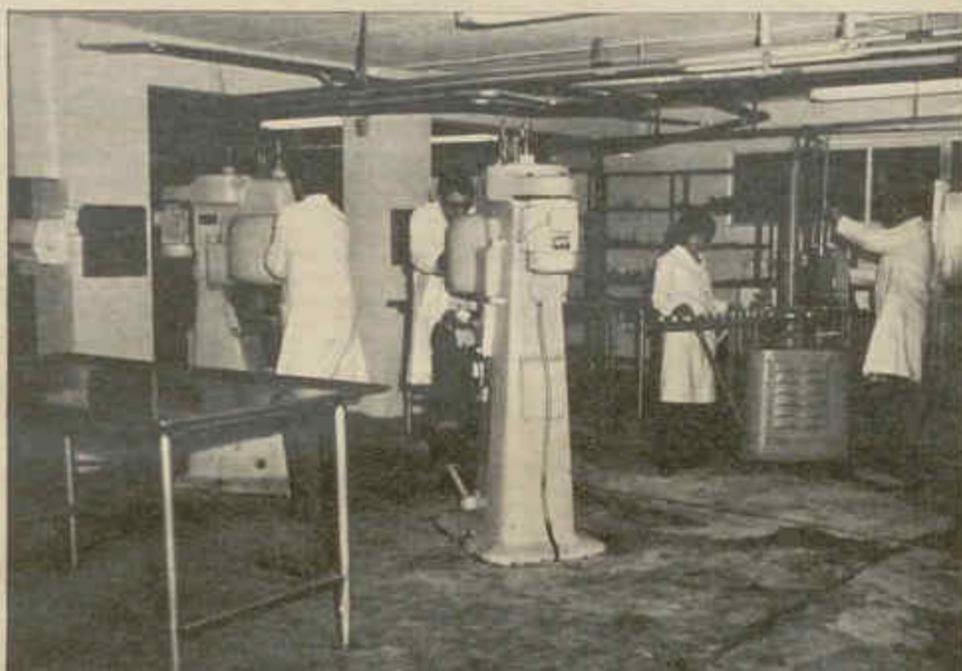
VAPORES SUARDIAZ, S. A.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

- ★ LINEA REGULAR SEVILLA/CANARIAS
- ★ ESTIBAS Y DESESTIBAS
- ★ FLETAMENTOS TODO TIPO DE CARGA PARA Y DESDE CANARIAS

Avenida 3 de Mayo, 8
P. O. B. 426
SANTA CRUZ DE TENERIFE

Teléfono 21 80 00 (5 líneas)
Telex 92178 (3 líneas)
Cables: VASUARDIAZ TENERIFE



Planta piloto de conservas del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo.

CONCENTRADO DE PROTEINAS A PARTIR DEL JUREL

- EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS DE VIGO HA OBTENIDO UN PRODUCTO DE CALIDAD.
- HAN ENSAYADO SU FUNCIONALIDAD, Y PODRIAN FABRICARSE CON EL ALIMENTOS SIMILARES A LA CARNE DE VACA.

La Sección de Tecnología del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo está llevando a cabo una interesante línea de investigación en el campo de la obtención de concentrado de proteína de pescado. La utilidad de esta proteína es obvia, ya que contribuye al desarrollo de nuevas fuentes de alimentación en un mundo deficientemente nutrido.

La materia prima empleada en la fabricación es, en su mayor parte, el jurel, del que se capturan en España del orden de las 100.000 toneladas anuales. A pesar del alto contenido graso de esta especie, el producto final sin grasa es de elevada calidad y puede compararse con el tipo A de las Normas de la FAO. En otros países se suele emplear pescado blanco, más fácil de elaborar, pero nosotros hemos considerado más interesante el empleo del jurel, por su menor precio, a pesar de la mayor dificultad que presenta para su aprovechamiento.

ACTUAL LINEA DE TRABAJO

El concentrado de proteína de pescado se obtiene ya en nuestro laboratorio desde hace algún tiempo, pero ahora tratamos de mejorar en todo lo posible las condiciones funcionales de dicho producto.

Un concentrado es, sin duda, una fuente de proteínas y por ello puede ser utilizado como reforzador de otros alimentos convencionales, tales como pan, sopas, chocolates, galletas, etcétera.

Es decir, se puede emplear como aditivo de otros alimentos, pero para poder ser utilizado como alimento directo, poder ser texturizado y aromatizado, por ejemplo, y fabricarse con él productos similares a la carne de vaca, se precisa que dicho concentrado tenga ciertas propiedades funcionales, como son la capacidad de rehidratación, emulsificación, viscosidad y solubilidad.

Sin duda que en el futuro la utilización de estas proteínas será función no sólo de su valor nutritivo, sino también de sus propiedades funcionales; ahora bien, dichas propiedades sólo se consiguen por medio de modificaciones en los tratamientos del proceso de fabricación. Esto es, en resumen, lo que hemos ensayado en la planta piloto de nuestro laboratorio de Vigo, en el convencimiento de que el mercado potencial de concentrado de proteína de pescado dependerá de la funcionalidad y del precio del producto, factores estos que deben ser considerados conjuntamente cuando se trate de determinar la capacidad de penetración de este producto en cualquier país.

MEDIOS MATERIALES PARA REALIZAR ESTOS TRABAJOS

El Patronato Juan de la Cierva, consciente de la importancia de la investigación en el campo de la tecnología de alimentos, ha dotado a la Sección de Vigo, además del personal científico necesario, de unos completos laboratorios especializados y una planta piloto en la que se pueden llevar a cabo experiencias a la escala idónea para ayudar a la industria de la alimentación.

OTRAS LINEAS DE INVESTIGACION

Los dos problemas más importantes de la tecnología de alimentos son la conservación y la producción.

En nuestra Sección nos ocupamos, además del estudio en planta piloto, de los procesos de conservación del pescado en envase cerrado esterilizado, congelación, liofilización y en medio ácido, fabricación de nuevos productos comerciales y estudios de calidad en conservas de pescado. ■ M. LOPEZ-BENITO.

DESCONTENTO ENTRE LOS ARMADORES GALLEGOS POR LA SUBIDA DEL FUEL-OIL

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—"Peligra la existencia misma de la flota pesquera de fuel-oil si se mantiene el actual estado de cosas. No exageramos nada al afirmarlo", nos han dicho en medios próximos al sector pesquero. La inquietud y descontento general entre los armadores ha aumentado considerablemente en las últimas semanas. Un factor se suma a los anteriores: las recientes subidas del fuel-oil, que los armadores consideran injustas y discriminatorias. La flota pesquera gallega recibe de este modo otro duro golpe, que repercute precisamente en el sector más débil.

Hace unos días, la Agrupación de Armadores del puerto de La Coruña remitía a los medios informativos una extensa carta en la que se daba cuenta detalladamente de la situación. Según los armadores, el fuel-oil ha experimentado este año una subida de 1.800 pesetas en tonelada, mientras que el gas-oil ha subido 500 pesetas. La discriminación es tan evidente como injustificada. Más de cuarenta embarcaciones de este tipo hay en el puerto de La Coruña. Vigo tiene once; Marín, ocho. La flota ballenera, por sus propias características, tiene que moverse a fuel-oil.

Todo empezó en marzo de 1974, cuando se decretaron las primeras subidas —nos dicen en el puerto coruñés—. El sector pesquero arrastra muchos factores que merman considerablemente su rentabilidad, y la subida del combustible periódicamente, a pesar de las buenas palabras oficiales que prometen una especial atención a la agricultura y la pesca, nos obligan irremediablemente a una situación cada vez más precaria. Puede incluso desaparecer la flota de seguir las cosas de este modo.

Los armadores dicen haber soportado las primeras subidas porque, entre otras cosas, no eran discriminatorias, se producían en la misma cantidad tanto en el gas-oil como en fuel, aunque quizá cabría esperar mayores atenciones a este último. Pero desde enero de 1975 las subidas son discriminatorias. En enero, el fuel sube 800 pesetas tonelada, mientras que el gas-oil mantiene sus precios. Algunas embarcaciones no pudieron hacerse a la mar a raíz de aquellas subidas. Ahora, en noviembre, se les comunica a los armadores un nuevo tirón que vuelve a discriminar al gas-oil e incide fundamentalmente en el fuel.

Según nuestras noticias, los armadores coruñeses

2.825,50 pesetas la tonelada en enero, ha aumentado al pasado noviembre a 3.825,50. "Es un factor más —dicen los armadores— que nos pone de nuevo con el agua al cuello. El problema del sector no se soluciona con parches, requiere soluciones estructurales que nadie quiere acometer y es triste que en los flancos más débiles repercutan siempre todos los factores negativos de los reajustes económicos". ■ (De "Informaciones", por VICTOR F. FREIJANES.)

DON ANDRES BARROS, GERENTE DEL PLAN MARISQUERO DE GALICIA

Andrés Barros Dacosta ha sido nombrado gerente del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, en virtud de una orden de la Presidencia del Gobierno publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado 11 de diciembre. Cesa en el referido cargo don Carlos García Ramos Batafián.

VIGO

SEIS EMBARCACIONES DETENIDAS POR PESCAR CON ARTE PROHIBIDO

VIGO.—Seis embarcaciones que se dedicaban a la captura de almeja utilizando el arte prohibido denominado "can" han sido detenidas por celadores de la Comandancia de Marina de Vigo cuando éstos realizaban una inspección a bordo de la lancha "Virxen do Carmen", perteneciente a las Cofradías de Pescadores de la bahía viguesa.

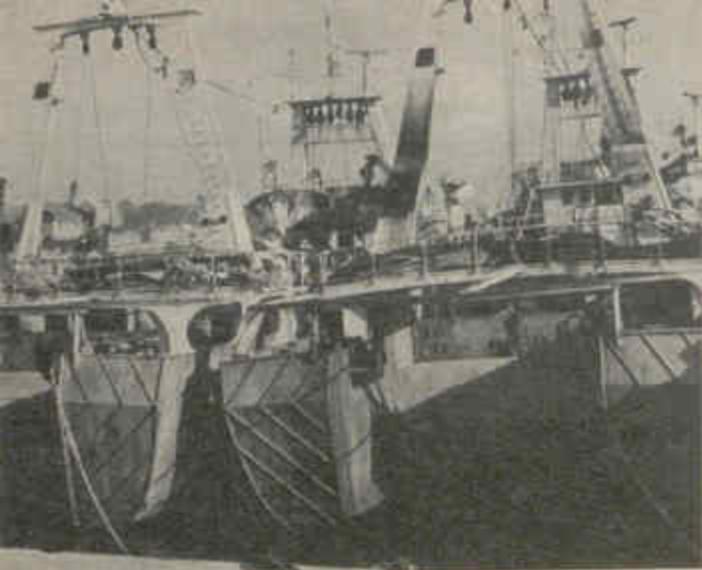
El empleo del arte de pesca denominado "can" está prohibido por la Dirección General de Pesca porque con este sistema se arrastran los fondos marinos sin dejar el menor indicio de vida.

Cuatro de las seis motoras aprehendidas fueron localizadas faenando en las proximidades de la playa de Rodeira. Se trata de "Loliño", de base en Cangas de Morrazo y de los barcos de base en Redondeña, "Chiquita", "Rosa María" y "Vicente Yáñez Pinzón". Los otros dos barcos aprehendidos son "Louseán" y "Santiago".

Las partidas de almeja fueron decomisadas por la autoridad de Marina.

CAMBIO DE DOMICILIO

Insistimos: Todos aquellos suscriptores que cambien de domicilio, deberán comunicarnos su nueva dirección si desean continuar recibiendo "Hoja del Mar", pero TAMBIEN LA ANTIGUA. Sin estos requisitos no se atenderá ninguna comunicación de cambio.



LLEGADA DE BACALADEROS

Han llegado al puerto de La Coruña, procedentes de Terranova y Groenlandia, los bacaladeros "Eduardo Chao" y "José Cornide", primeros en finalizar la segunda campaña del año. Las tripulaciones respectivas pasarán un período de descanso en sus hogares, que concluirá a finales del próximo enero. En la foto, ambos buques atracados en el muelle coruñés.

PONTEVEDRA

MOLUSCOS CON VIBRION COLERICO

LA CORUÑA.—"Hemos detectado que tanto mejillón como berberecho y almeja están contaminados; algunas partidas, con vibrion colérico", manifiesta el jefe provincial de Sanidad de Pontevedra, Francisco Javier Yuste Grijalba, en una entrevista que publicó "La Voz de Galicia".

"Se han cerrado depósitos reguladores de moluscos en número superior a los cincuenta", agrega el señor Yuste. La mayoría de estos depósitos regulan la comercialización de la almeja.

Respecto a la existencia de casos de cólera en Pontevedra, el jefe provincial de Sanidad dice: "Ha habido. En estos momentos, y desde hace veinte o veinticinco días, no hemos tenido casos clínicos. Lo que no es posible decir es si ha habido casos subclínicos o casos sin ninguna sintomatología".

"Es preciso hacer presente que se han propuesto multas abundantes. Algunas personas, incluso, han sido reincidentes. Tal vez conviniera, para pública ejemplaridad, decir que la empresa Marza ha sido una de las más sancionadas, porque no ha tenido con nosotros la colaboración exigida en estos momentos de preocupación".

Preguntado sobre los consejos para el consumo de moluscos, el señor Yuste dice: "El consejo fundamental es sencillamente el consumo de molusco cocido. Sería lo mejor. Aquel que tenga el deseo gastronómico de tomarlo crudo, que exija en todo momento se le demuestre que hay una garantía sanitaria en el mismo, a través de un proceso de depuración, y para ello puede exigir la etiqueta que lo indique".

LA CORUÑA

PESCA DESEMBARCADA: MIL MILLONES DE PESETAS (EN TRES MESES)

LA CORUÑA.—A más de mil millones de pesetas asciende el valor del pescado desembarcado en el puerto coruñés durante los meses de julio, agosto y septiembre, según informa la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.

El total del pescado desembarcado ha sido de 26.118 toneladas, que corresponden: 11.005 toneladas, al mes de julio, por un valor de 379.376.000 pesetas; 7.515 toneladas, por 49.440.000 pesetas, al de agosto, y 7.598 toneladas, por 363.206.000 pesetas, al de septiembre.

Las cifras de mayor entidad corresponden al pescado en fresco, con 21.195 toneladas y un valor de 855.582.000 pesetas; a bacalao corresponden 3.734 toneladas, por un valor de 108.306.000 pesetas; y a crustáceos y moluscos, 1.189 toneladas, por un valor de 127.934.000 pesetas.

FALLECE A BORDO, DE UN INFARTO

LA CORUÑA.—Un tripulante del pesquero "Masso-28", de base en el puerto de La Coruña, ha fallecido a bordo, al parecer, como consecuencia de un infarto de miocardio.

Se trata de Antonio Maneiro Lourido, de sesenta y un años de edad, casado, natural de Puerto del Son y vecino de La Coruña.

El fallecimiento se produjo cuando el pesquero se dirigía a puerto después de haber realizado faenas de pesca en el litoral. El cuerpo sin vida de Antonio Maneiro fue hallado en el camarote por sus compañeros.

MUGIA

CADÁVER FLOTANDO EN ALTA MAR

MUGIA (La Coruña).—Un cadáver ha sido hallado flotando en el mar, a unas tres millas al Norte de cabo Villano, por el pesquero "Caiñas", patroneado por José Cándido Insúa Martínez.

El cadáver fue rescatado del mar y posteriormente llevado a Camariñas.

Identificado posteriormente, resultó ser el de José Infante Martínez, de sesenta y dos años, vecino de Traba-Lage, el cual había desaparecido en el mar el día 24 de octubre pasado, cuando se dedicaba a las faenas de la pesca en un lugar próximo a su domicilio.

NOYA

Durante la campaña marisquera

MÁS DE 200 MILLONES POR VENTA DE BERBERECHOS

NOYA (La Coruña).—Más de doscientos millones de pesetas ha proporcionado la venta de los berberechos capturados en los bancos de las playas de Testal y Boa durante la campaña marisquera que acaba de finalizar, según estimaciones de los marisqueros.

Durante dicha campaña, que se ha efectuado a lo largo del mes de octubre, a excepción de sábados, domingos y festivos, se vendieron unos seis millones de kilos de berberechos.

Se cree que las cifras oficiales darán cantidades superiores a las señaladas por los marineros en base a las exportaciones efectuadas.

EL FERROL

NO QUIEREN PERDER SU FERIA DE LA INDUSTRIA NAVAL

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Realizar gestiones cerca del Ministerio de Comercio en defensa de los intereses feriales de la ciudad, con relación a la Feria Nacional de la Industria Naval, ha sido uno de los acuerdos adoptados en la sesión extraordinaria que celebró el pleno del Ayuntamiento de El Ferrol bajo la presidencia de su titular, Joaquín González-Llanos y Galvache.

En esta misma sesión se acordó también adherirse a los acuerdos tomados en su día por el Consorcio Pro Ferias y

Exposiciones, en el sentido de solicitar del Ministerio de Comercio la anulación de la celebración en Bilbao de la I Feria Internacional Monográfica de la Industria Naval, por considerar que tal certamen perjudica sensiblemente a la Feria Monográfica de El Ferrol, que desde hace catorce años se viene desarrollando en esta capital departamental.

ASTANO FUE NOTICIA

Algunos días del pasado mes de noviembre y primeros de diciembre, los astilleros Astano, con base en El Ferrol, fueron noticia por diversos motivos: protesta de los trabajadores por las medidas de seguridad, que aquéllos consideran insuficientes (la empresa lo rebatió en una razonada nota); despidos por falta de ocupación, perdón de sanciones. Recogemos a continuación las correspondientes informaciones.

PARO PARCIAL

En protesta por las condiciones de seguridad, se registró un paro parcial en los astilleros ferrolanos de Astano, que afectó a las secciones de gradas, taller de bloques curvos, taller de bloques planos, bularcamas y parte del personal de compañías auxiliares.

Desde el pasado día 21 de noviembre se registraron tres accidentes laborales, en el que sufrió amputación de cuatro dedos un trabajador; otro que chocó con su coche contra un montón de chapas estibadas, y el tercero, que quedó atrapado entre dos piezas de elevado peso, sufriendo lesiones muy graves.

Los vocales provinciales mantuvieron una reunión con la dirección del Comité de Seguridad, solicitando un control más democrático para alcanzar una solución a estos problemas de seguridad del trabajador.

NOTA DE LA EMPRESA

Por su parte, la empresa dio una nota oficial en la que —entre otras cosas— señala que la coincidencia de estos tres lamentables accidentes no implica, en manera alguna, cualquier posible despreocupación por parte de Astano en materia de seguridad, como podría deducirse de alguna de las informaciones publicadas por diferentes medios de comunicación. En tal sentido conviene insistir en la constante preocupación que la empresa ha evidenciado por este importante tema, singularmente a partir del año 1973, según se desprende de las cuantiosas inversiones realizadas en este servicio y de las medidas adoptadas a la misma finalidad, sin contar los planes de formación permanente sobre seguridad que se imparten a todo el personal.

Como consecuencia de estas actuaciones de Astano —sigue la nota—, que desmienten toda idea de despreocupación en tan importante cuestión de la vida laboral y con la imprescindible colaboración de todo el personal de la factoría, pero singularmente del Comité de Seguridad e Higiene y del propio Jurado de Empresa, se lograron tan satisfactorios resultados como los que reflejan las estadísticas de accidentes ocurridos durante los tres últimos años, que, con la rotundidad de los números, demuestran que si el año 1972 el índice de accidentes fue del 29,86 por 100, este índice se rebajó en el pasado año a prácticamente la tercera parte, y el avance de este índice de accidentes para el año que está finalizando permite anticipar que el mismo se reducirá, salvo contingencias no previsibles, al 9 por 100.

DESPIDOS POR FALTA DE OCUPACION

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Veinte trabajadores de Montajes Cantábrico, auxiliar de los astilleros de Astano, han sido despedidos por no contar con la suficiente ocupación, debido a que paulatinamente los contratos van descendiendo.

Trabajadores de las compañías auxiliares de los astilleros ferrolanos de Astano corren peligro de quedarse sin empleo, por falta de contratos en los mencionados astilleros, según se han puesto de manifiesto en reunión mantenida en La Coruña con el delegado provincial de Trabajo, señor Portela Ceballos, y los representantes sindicales de las compañías auxiliares de la mencionada empresa.

Asistieron también a esta reunión el presidente de la Unión de Técnicos y Trabajadores del Sindicato Provincial del Metal, el presidente de la UTTT local de Fene y el vicepresidente de la citada Unión.

El tema fundamental de la misma fue la preocupación de estos dirigentes sindicales ante la actual problemática de las compañías auxiliares.

El delegado de Trabajo ofreció todo su apoyo para la búsqueda de soluciones a estos problemas.

(Sigue)

BAQUERA KUSCHE MARTIN, S. A.

Fundada en 1847

Central: Paseo de la Castellana, 8. Madrid-1.
Telex: 27677 y 22040. Teléfono 226 10 00

SUCURSALES:

Alicante. Telex: 66117. Cádiz. Telex: 78040. Palma de Mallorca. Telex: 68537. Valencia. Telex: 62771. Barcelona. Telex: 54753. Málaga. Telex: 77074. Sevilla. Telex: 72053. Irún y Pasajes. Telex: 36379. Port-Bou. Colón, 6. Teléfono 25 02 28

Oficinas en todas las Aduanas interiores y aeropuertos nacionales

Consignatarios de buques — Representantes de líneas regulares — Camiones TIR y TIF — Fletamentos — Agentes de Aduana — Viajes Bakumar — Telegramas: Bakumar

Continúa CRONICAS NACIONALES en página 31 y siguientes.

De regreso al puerto de Vigo, después de haber efectuado una navegación de once horas en torno a las islas Cies. (Fotos del autor.)



RELACIONES ATLANTICAS PREHISTORICAS ENTRE GALICIA Y LAS ISLAS BRITANICAS

Por FERNANDO ALONSO ROMERO
Catedrático de Filología Inglesa de la Universidad de Santiago

Se conocen en Irlanda y también en Galicia cierto número de leyendas sobre diferentes temas cuyas semejanzas son realmente notables y que merecería cada una de ellas un estudio detenido. Estas semejanzas existen igualmente entre determinadas leyendas bretonas y algunas de Cornualles.

El análisis y el estudio de los elementos que componen todas estas leyendas es un tema de verdadero interés e importancia que contribuiría a una mejor comprensión de la mentalidad primitiva y del desarrollo de la civilización prehistórica en estos países. Ante la evidencia de estas semejanzas en las leyendas y ante las pruebas arqueológicas que existen, no se puede negar que muchas de estas leyendas debieron surgir provocadas por verdaderos acontecimientos históricos y, sobre todo, como consecuencia de los contactos que en la antigüedad existieron entre las islas Británicas y Galicia. Sin duda, muchas leyendas pueden atribuirse a los pueblos celtas que poblaron estos países, aunque los orígenes de algunas podrían remontarse a la Edad del Bronce. De todas estas leyendas, son las históricas las que más puntos oscuros pueden aclararnos acerca de las relaciones atlánticas entre Galicia y las islas Británicas durante la Prehistoria.

Una de las leyendas gallegas de origen histórico es la leyenda de Breogan, quizá la

más sorprendente de todas por su sugestivo tema y el encanto romántico que posee. Relata esta leyenda que Ith, el hijo de Breogan, joven soñador, enamorado del mar y de su tierra galaica, tenía la costumbre de subir todos los atardeceres hasta lo más alto de un torreón que Breogan había construido en la ciudad de Brigantia. Desde allí, el joven Ith contemplaba ocasos y horizontes marinos, y dejaba volar su imaginación tras la ruta de las gaviotas y las aves marinas... Una tarde de invierno, cuando el sol empezaba a teñir de rojo el cielo, a Ith le pareció distinguir entre las brumas lejanas del mar la silueta de una isla. Emocionado por esta visión, bajó inmediatamente a los aposentos de su padre para comunicar lo que había visto. Pero nadie dio crédito a sus palabras; estaban tan acostumbrados a sus fantasías, a sus ensueños personales, que intentaron hacerle olvidar lo que había visto desviando su atención hacia otros temas. Pero Ith no se dejó disuadir. Estaba tan seguro de que lo que había visto era realmente tierra y no una nube del horizonte, que logró convencer a

sus amigos para que le ayudasen a echar su embarcación de cuero al agua y poner rumbo hacia esa enigmática isla. Y fue así como, después de varios días de navegación, Ith llegó hasta las costas de Irlanda y desembarcó en una de sus playas del Sur. La leyenda nos relata después una serie de episodios llenos de encanto y sugerencias, y la trágica muerte de Ith en una batalla con los irlandeses. La versión más antigua de esta leyenda se encuentra en el manuscrito irlandés denominado **Libro de las Invasiones (Lebor Gabála Erenn)**, cuyo texto más antiguo conocido data del siglo XII. En esta fantástica obra en la que se relatan una serie de acontecimientos extraños, entrelazados con relatos históricos, se mencionan las invasiones que sufrió Irlanda desde sus orígenes, entre las cuales se relatan varias procedentes de Galicia. El estudio de estas leyendas llevó al autor de este artículo a investigar la posibilidad de que algunos de los episodios en ellas relatados estuvieran fundamentados en verdaderos acontecimientos históricos. Se trataba de ver si era cierto, como dicen estas leyendas, que la Península Ibérica, y más concretamente Galicia, había mantenido relaciones culturales y comerciales con las islas Británicas durante la Prehistoria. Después de varios años de tra-

bajo, el autor logró reunir un gran número de pruebas, sobre todo arqueológicas, con las que atestigua las relaciones que Galicia mantuvo con Irlanda e Inglaterra durante la Edad del Bronce principalmente.

Era evidente que estas antiguas leyendas irlandesas tenían un fondo de verdad. Ahora bien, el problema no estaba resuelto con la comprobación, basada en datos arqueológicos, de la existencia de relaciones comerciales con las islas Británicas en fechas tan remotas. Estaba claro que los antiguos navegantes que poblaron los castros gallegos, y los preceltas, habían navegado antes del año 2000 hasta Irlanda. Pero, ¿cómo lo habían hecho?, ¿qué naves podían haber utilizado, dados los primitivos medios de técnica naval en los que se movían? Hasta la fecha no han aparecido en Galicia restos de embarcaciones prehistóricas, solamente una piragua monóxila en la laguna de Antela que se perdió hace ya varios años. Sin embargo, en las islas Británicas, y en otras zonas de la costa atlántica europea, debido precisamente a la importancia que se da a la arqueología náutica, se han encontrado restos de naves de madera construidas de una forma muy curiosa: con planchas de madera

(Pasa a la pág. siguiente)

EMBARCACION DE CUERO (COMO LAS ORIGINARIAS DEL "CRECIENTE FERTIL"), CONSTRUIDA POR UN CATEDRATICO Y ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.

Frente a las Islas Cies navegan los universitarios de Compostela, con su embarcación de cuero. Abajo preparan las redes para efectuar pruebas de pesca en el transcurso de la navegación.



SE HA DEMOSTRADO QUE ESTE TIPO DE BARCAS ES CAPAZ DE NAVEGAR EL OCEANO, Y PUDO SER UTILIZADO POR LOS GALLEGOS PARA DESPLAZARSE A IRLANDA DURANTE LA EDAD DE BRONCE.

(Viene de la pag. anterior)

cosidas, como si fueran pieles. Estas embarcaciones se fechan en el año 1500 a. de C. y se empleaban para navegar en aguas tranquilas, estuarios de los ríos, y posiblemente para cruzar el canal de la Mancha con buen tiempo. Han aparecido también numerosas piraguas monóxilas y restos de naves romanas. Sin embargo, ni con las embarcaciones de planchas de madera cosidas, ni con las piraguas monóxilas se pudieron haber efectuado los contactos marítimos entre Galicia e Irlanda, por la simple razón de que carecían de condiciones maríneas para efectuar una travesía semejante. ¿Qué embarcaciones se emplearon, entonces?

Julio César, Estrabón, Plinio, Avieno y otros escritores de la época clásica hacen referencia en sus escritos a unos extraños barcos que se utilizaban tanto en Galicia como en las islas Británicas, y que estaban contruidos con mimbres y cueros. El origen de este tipo de embarcaciones habría que buscarlo en el Este del Mediterráneo, en la llamada zona del Creciente Fértil. Con la difusión de los pueblos neolíticos hacia el Atlántico, las embarcaciones de cuero se empezaron a utilizar por las costas atlánticas europeas hasta Escandinavia. No se han encontrado restos de ninguna de épocas tan remotas, porque sus materiales son de una duración muy limitada. Sin embargo, existen en los megalitos bretones, así como en los petroglifos escandinavos, representaciones de estas primitivas naves, de líneas muy curvas. En Irlanda se continuaron construyendo naves de cuero hasta el siglo pasado, al igual que en Gales; y en nuestros días, los esquimales continúan utilizando sus grandes "umiaks" contruidos con pieles de foca. Estrabón cuenta que en Galicia se empleaban embarcaciones de cuero hasta la llegada de los romanos. Ahora bien, ¿cómo eran estas embarcaciones?, ¿qué forma tenían?

El autor de este artículo realizó, con la

ayuda de un equipo de estudiantes de la Universidad de Santiago de Compostela, la reconstrucción de una embarcación de cuero semejante a las que, según sus teorías, se habían utilizado en Galicia durante la Prehistoria. Varios meses les llevó la construcción del barco. Aprovechando los días festivos y los períodos no lectivos, estos estudiantes trabajaron intensamente en el proyecto de arqueología náutica experimental llevado a cabo durante el curso académico del 74/75. Fueron numerosas las dificultades con las que se encontraron, sobre todo el trenzado de los mimbres, el lograr hacer con ellos, sin utilizar ningún clavo, todo el casco del barco; también el cálculo de las medidas, el curtido de las pieles, que debieron ser curtidas con corteza de roble, según relatan las leyendas irlandesas; el cosido, que se efectuó a mano, ya que los estudiantes tenían que moverse dentro de los medios técnicos que estaban al alcance de las poblaciones gallegas del año 2000 a. de C. Un gran problema surgió a la hora de decidir el tipo de costura a utilizar que reuniera garantías de impermeabilidad. Se optó por utilizar el sistema de cosido de las antiguas botas de cuero de los marineros gallegos de Noya, y que resultó de gran eficacia, ya que, después de efectuadas varias pruebas de navegación, no entró ni una gota de agua. Para impermeabilizar las pieles se utilizó sebo, y en las costuras, una mezcla de resina y sebo.

La embarcación, de 5,50 metros de eslora y 2 de manga, demostró poseer unas extraordinarias condiciones maríneas debido a su ligereza y a su flexibilidad, que hace que su casco se adapte al oleaje, se doble, encoja o estire con las olas, navegando como una gigantesca oruga que se desliza por el mar. Se maneja con canaletes, pues no existen pruebas arqueológicas de la existencia del remo en Galicia antes de la llegada de los romanos.

Como consecuencia de la construcción



de esta embarcación de cuero se llegó a las siguientes conclusiones:

1.ª Las antiguas naves de cuero que mencionan los escritores clásicos estaban capacitadas para navegar por el océano.

2.ª El empleo de canaletes en las embarcaciones de cuero es muy dudoso, dado que resulta muy pesado el esfuerzo a realizar para manejar estas naves con ellos. Se hace necesario el apoyar los canaletes en la borda al remar. De lo cual se deduce que el descubrimiento del remo debió ser una consecuencia lógica de la realización de la tarea del remado con canaletes. Es probable que el primer mecanismo del remo utilizado hayan sido en las embarcaciones de cuero los estrobos de este mismo material.

3.ª El curtido de las pieles con corteza de roble, tal y como relatan las leyendas irlandesas, es más eficaz y da una mejor calidad a las pieles que el moderno sistema de curtido al cromo. Es interesante señalar aquí, a título anecdótico, que el Instituto Británico del Cuero, que está colaborando en la expedición de St. Brendan, que consistirá en ir desde Irlanda a América en una reconstrucción de un barco de cuero del siglo VI d. de C., ha descubierto recientemente que efectivamente el curtido de las pieles con roble es el más eficaz y es el que aconsejan para la construcción de este barco irlandés.

4.ª Aunque no se sabe desde cuándo

se empezaron a utilizar en Galicia las embarcaciones con vela, pues no hay datos arqueológicos todavía, es muy probable que se utilizase desde épocas muy remotas en las embarcaciones de cuero. Estas naves, dado su poco peso, tienden a la deriva con el menor viento. Cuando uno de los estudiantes se ponía de pie en la embarcación que construyeron, el obstáculo que ofrecía al viento era suficiente para que la nave acusase una desviación. Deducimos por ello que el descubrimiento de la vela debió ser también casual, al igual que el de los remos, y tan antiguo probablemente como el de estos últimos.

5.ª Se dedujeron otras conclusiones sobre dificultades técnicas de construcción naval prehistórica, economía prehistórica, dificultades de transporte y conservación de los barcos de cuero, posibilidad de transporte de animales en ellos, pesca dentro de las rías gallegas, etcétera.

Esta embarcación de cuero fue bautizada con el nombre de "Borna", en recuerdo de los petroglifos de embarcaciones existentes en la ensenada de Borna (Meira, ría de Vigo) y semejantes a los petroglifos de embarcaciones de los megalitos bretones. Las representaciones esquemáticas de embarcaciones de estos petroglifos se utilizaron como modelo para deducir las líneas de esta embarcación de cuero contruida por este equipo de estudiantes y profesores de la Universidad de Santiago. ■ F. A. R.



Gunpowder was urgently needed by the American Army in 1775 during the War of Independence and one dark night in August of that year, a band of sympathisers broke through the roof of the Royal Magazine at St. George's. One hundred barrels of gunpowder were taken to the American ships lying off Tobacco Bay. The daring theft was not discovered until the next morning. Artistic licence shows the magazine closer to the sea than was actually so. The American ships also lay further out to sea, but complete accuracy would spoil a stirring picture.



LA MAR Y SUS SELLOS



SOLAMENTE en este mes de noviembre se ponen en servicio dos sellos para España. Se trata de la serie de Navidad, la cual, al igual que las de años precedentes, muestra obras de estilo románico, pero las presentes se refieren concretamente al de Navarra. Ambos efectos llevan los nominales de 3 y 12 pesetas. En el primero figura la parte central del gran esmalte existente en el monasterio de San Miguel in Excelsis, sito en lo alto del monte Aralar, mostrando dicha parte central a la Virgen con el Niño; en el segundo, un capitel de la iglesia de Santa María la Real de Sangüesa ofrece una escena de la huida a Egipto. Son sellos en huecograbado y con tiradas de ochenta y doce millones de ejemplares, respectivamente. Primer día de emisión, 4 de noviembre.

Por otra parte, el día 20 de noviembre se ponen en venta dos nuevos enteros postales, que son de 1,50 y 7 pesetas. El primero muestra una vista de Cuenca y el segundo, una de Jaén. La tirada de cada uno de ellos es de 400.000 tarjetas y la impresión, en offset.

En cuanto al Despacho del Correo español en el Principado de Andorra, sus sellos navideños son de 3 y 7 pesetas, figurando en ellos la Natividad y la Adoración de los Reyes, tomadas ambas escenas del retablo de la iglesia de Ordino. También están fabricados en huecograbado multicolor y las tiradas son de 400.000 unidades para cada valor.

Con ello resulta que los cuatro sellos, realizados por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para la Navidad de este año, llevan todos motivos del arte románico, y podemos decir que nuevos temas del románico aparecerán en la Navidad de 1976. Por otra parte, este año los sellos de Navidad de Suecia y Principado de Liechtenstein muestran asimismo obras románicas.

EMISIONES DE TEMATICA MARINA

CANADA.—Con la denominación de Buques de cabotaje, en cuatro sellos de 8 centavos cada uno, figuran otros tantos buques del siglo pasado, como son el "Beaver", el "Neptuno", el "William D. Lawrence" y el "Quadra".

Este último buque lleva el nombre del que fue capitán de Navío de la Marina española don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, el cual navegó a lo largo de la costa canadiense del océano Pacífico durante varios años, y es una personalidad tan apreciada en este país, que ahora también hay un buque con su nombre y el cual es una unidad oceanográfica. Por cierto, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra figura en sellos de la serie de Forjadores de América, hecha en España en el año

1967 de acuerdo con una propuesta formulada por quien redacta esta crónica.

BERMUDAS.—En relación con la independencia de los Estados Unidos, cuyo segundo centenario tiene lugar en 1976, se ha hecho una serie de 5, 17, 20 y 25 centavos, más una hoja bloque, cuyos dibujos están referidos al llamado "complot de la pólvora", suceso ocurrido en 1775.

ISLA DE MAN.—Natural de esta isla británica fue sir George Goldie, creador de la colonia de Nigeria, y al cumplirse ahora el centenario de la misma, hay una serie de 5 1/2, 7, 10 y 12 peniques, cuyos motivos son: la mansión de Nunnery, donde nació sir George Goldie; su retrato que está en la National Portrait Gallery de Londres y un mapa de Africa; sir George Goldie como presidente de la Royal Geographical Society y buques en el río Níger.

GILBERT Y ELLICE.—Su emisión de Navidad se forma con cuatro valores de 4, 10, 25 y 35 centavos. Nos interesa señalar que este último nominal muestra unas canoas indígenas con unos hombres que observan la Estrella de Belén.

CLUB DE COLECCIONISTAS

De nuevo hemos de indicar a numerosas personas que nos solicitan sellos que sólo podemos ofrecer aquellos que figuran en las listas que publicamos. También insistimos que cada pedido debe venir acompañado del correspondiente giro postal, e indicando algunas series de reserva, por si las solicitadas primordialmente estuvieran agotadas.

Por otra parte, se indica que **todas las listas hasta ahora publicadas quedan anuladas** según nos manifiestan nuestros proveedores.

Entre las numerosísimas cartas recibidas, hay algunas que bien demuestran la eficacia del Servicio de Correos, pues, por ejemplo, nos llegó hace días una desde la isla de la Palma, cuyo sobre solamente ponía "Sellos de Correos, avenida Mediterráneo 48".

Unos lectores nos dicen que los sellos que figuran en la revista no llevan la moneda española. A ellos les contestamos que una cosa es la relación de novedades señaladas en la sección "Emisiones de Temática Marina" y otras son las series ofrecidas en esta sección de "Club de Coleccionistas". Hoy podemos dar la siguiente lista, siendo todas las series en estado nuevo:

ANTIGUA: Vidrieras artísticas (295/97), 42. Universidad de Indias Occidentales (318), 14. Universidad de Indias Occidentales (316/19), 52. Uniformes militares (274/78), 60. Conchas marinas (279/82), 40. Semana de

la Vega (291/94), 100. Música típica (332/35), 52. Navidad 1972 (283/85), 62. Boy-Scouts (nov.), 111. Iglesias (nov.), 82. Sufragio (258/61), 50. Navidad (270/73), 44. Club de cricket (288/90), 52. Navidad 1973 (307/11), 60. Arsenal Nelson (361/65), 68. Cartas marinas, instrumentos náuticos y buques (nov.), 66. Navidad 1970 (249/52), 48.

TANZANIA: Peces (24A y 28A), 24. Mariposas (33/47), 440.

KENYA: Fauna (27A y 29A), 24.

ASCENSION: Astronáutica (184/85), 32. Centenario de la UPU (180/81), 22. Boda de la princesa Ana (178/79), 38. Metopas de buques (167/70), 48. Aniversario de la ocupación de la isla (nov.), 61. Muerte del navegante Shackleton (161/64), 68. Metopas de buques (153/56), 120. Metopas de buques (157/60), 64. Aviación (nov.), 75.

UMM-AL-QIWAIN: Astronáutica (serie 92), 28. Exposición de Osaka, 30.

TERRITORIO ANTARTICO BRITANICO: Boda de la princesa Ana (60/61), 48. Navegantes (45/59), 410.

BERMUDAS: Flores (nov.), 516. Ténis (292/95), 48. Rotary (296/99), 52. Arboles (285/89), 44. Boda de la princesa Ana (290/91), 26. Flores (243/59), 510. Aviación (306/09), 48. Visita real (304/05), 28. Campeonato del Mundo de Bridge (300/03), 48. Motín de la pólvora (nov.), 42.

BOTSWANA: Constelaciones (236/39), 50. Correo a Mefeking (240/43), 36. Navidad 1972 (244/47), 33. Aniversario de la independencia (227/31), 54. Flores (280/83), 50. Muerte de Livingstone (252/53), 24. X aniversario del autogobierno (284/87), 66. Navidad 1971 (232/35), 44. Navidad 1973 (254/57), 41. Minería (210/13), 72. Navidad 1969 (206/09), 56. Universidad (258/61), 78. XXV aniversario de la ONU (218), 21. Minerales (266/79), 535. Pinturas prehistóricas (nov.), 82. Personalidades (nov.), 51. Navidad 1975 (nov.), 66.

UGANDA: Productos agrícolas (nov.), 672. Flores (82/96), 500.

TERRITORIO BRITANICO EN EL INDICO: Correo marítimo (57/58), 46. Pájaros (63/77), 315. Isla de Aldabra (31), 58. Corales (44/47), 66. Flores (nov.), 60.

HONDURAS BRITANICA - Belice: Arboles y frutos (291/95), 54. Puentes del mundo (278/81), 54. Navidad 1970 (253/58), 70. Nueva capital (259/64), 91. Fauna (302/14), 412. Boda de la princesa Ana (315/16), 42. Fauna: mariposa (352), 560. Alfarería maya (330/34), 50. Arte maya (nov.), 53. ■ **LUIS M. LORENTE.**

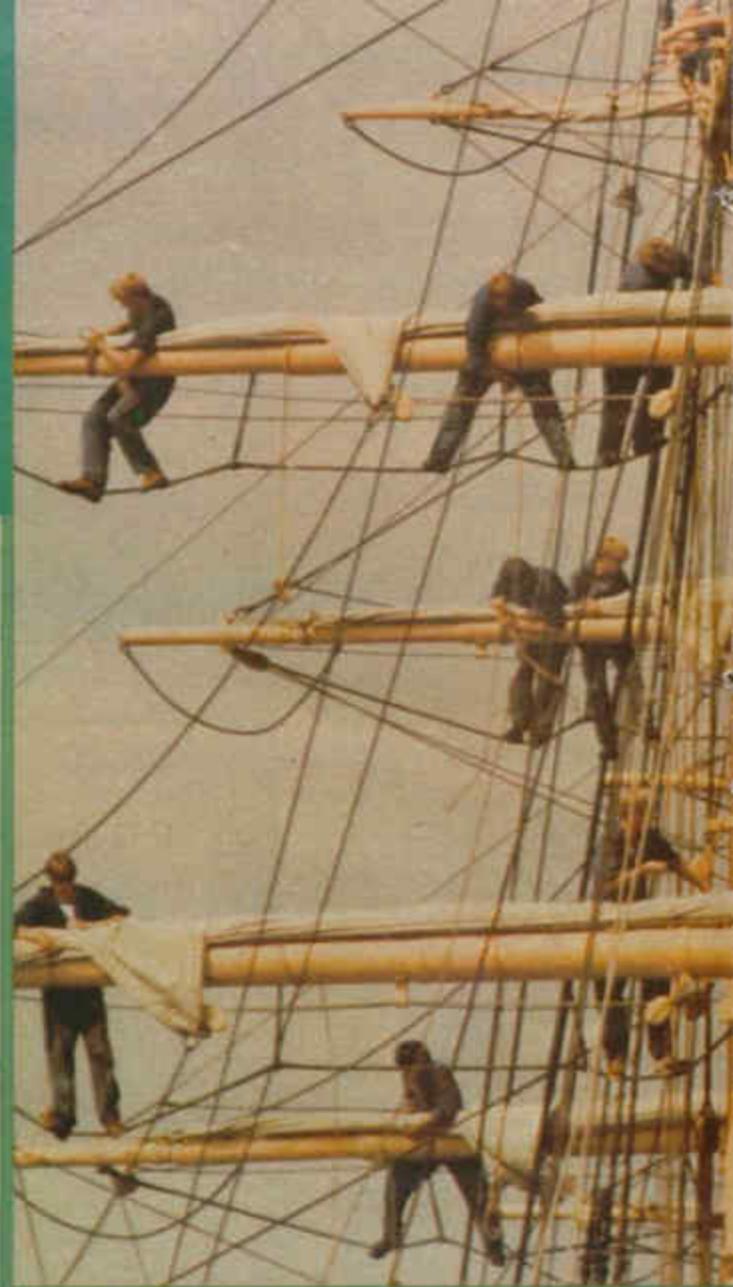
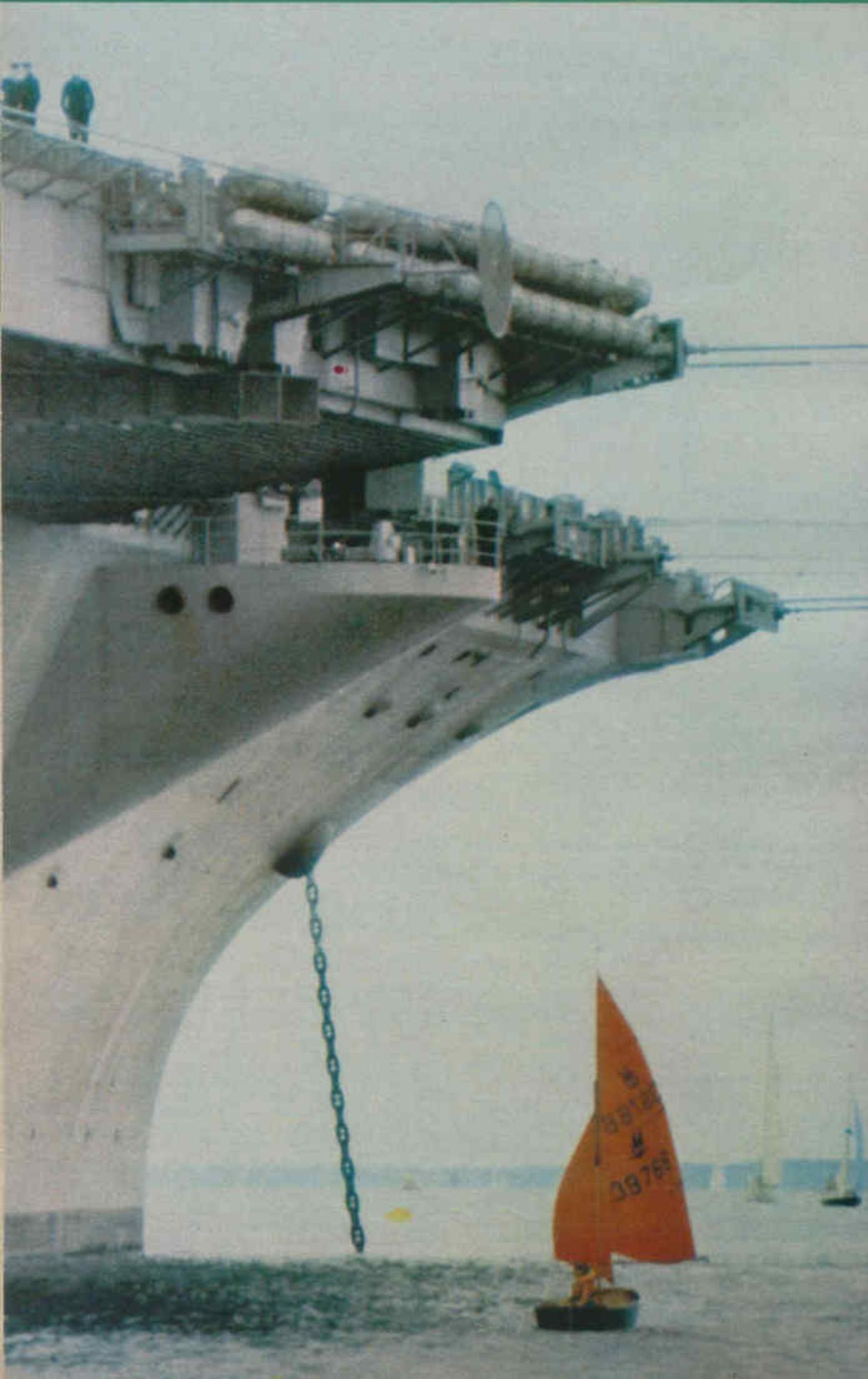
NOTA.—Toda la correspondencia de esta sección filatélica, a nombre de quien la redacta y seña: Avenida Mediterráneo, 45. Madrid-30.

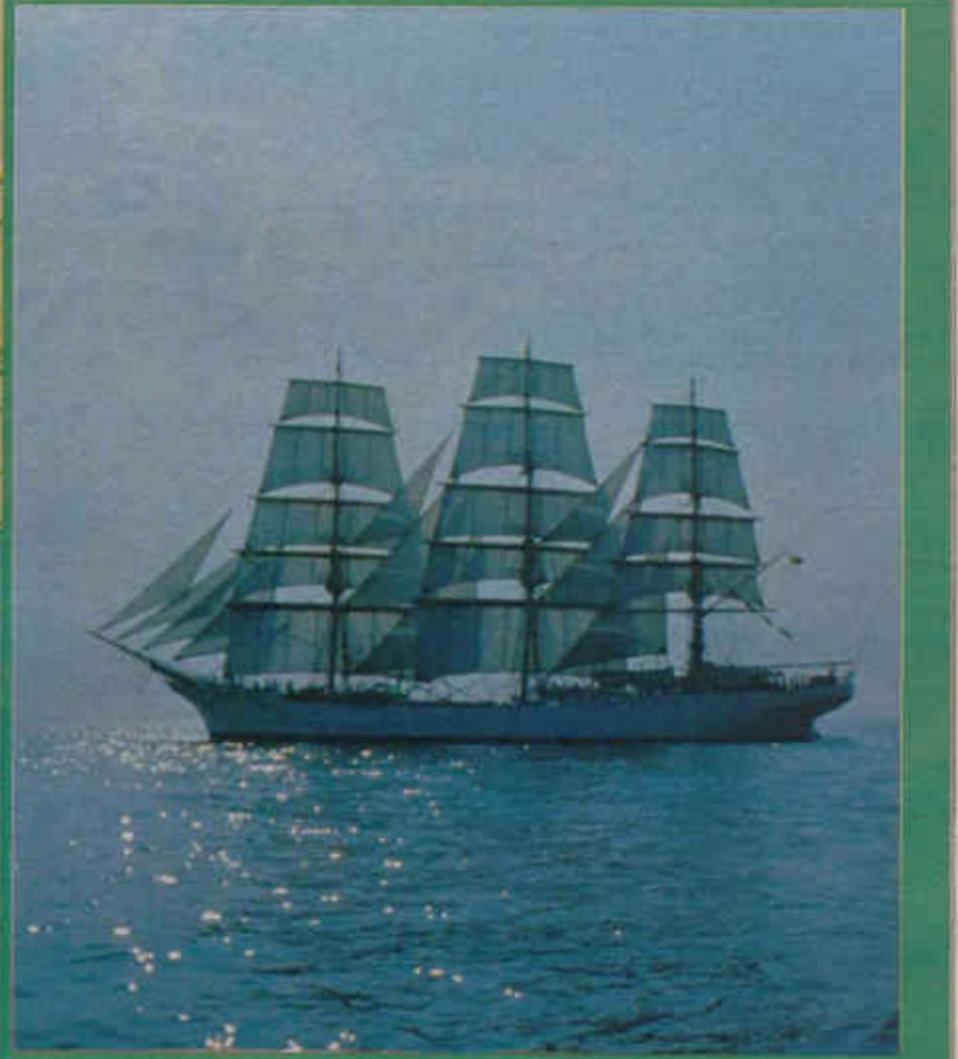
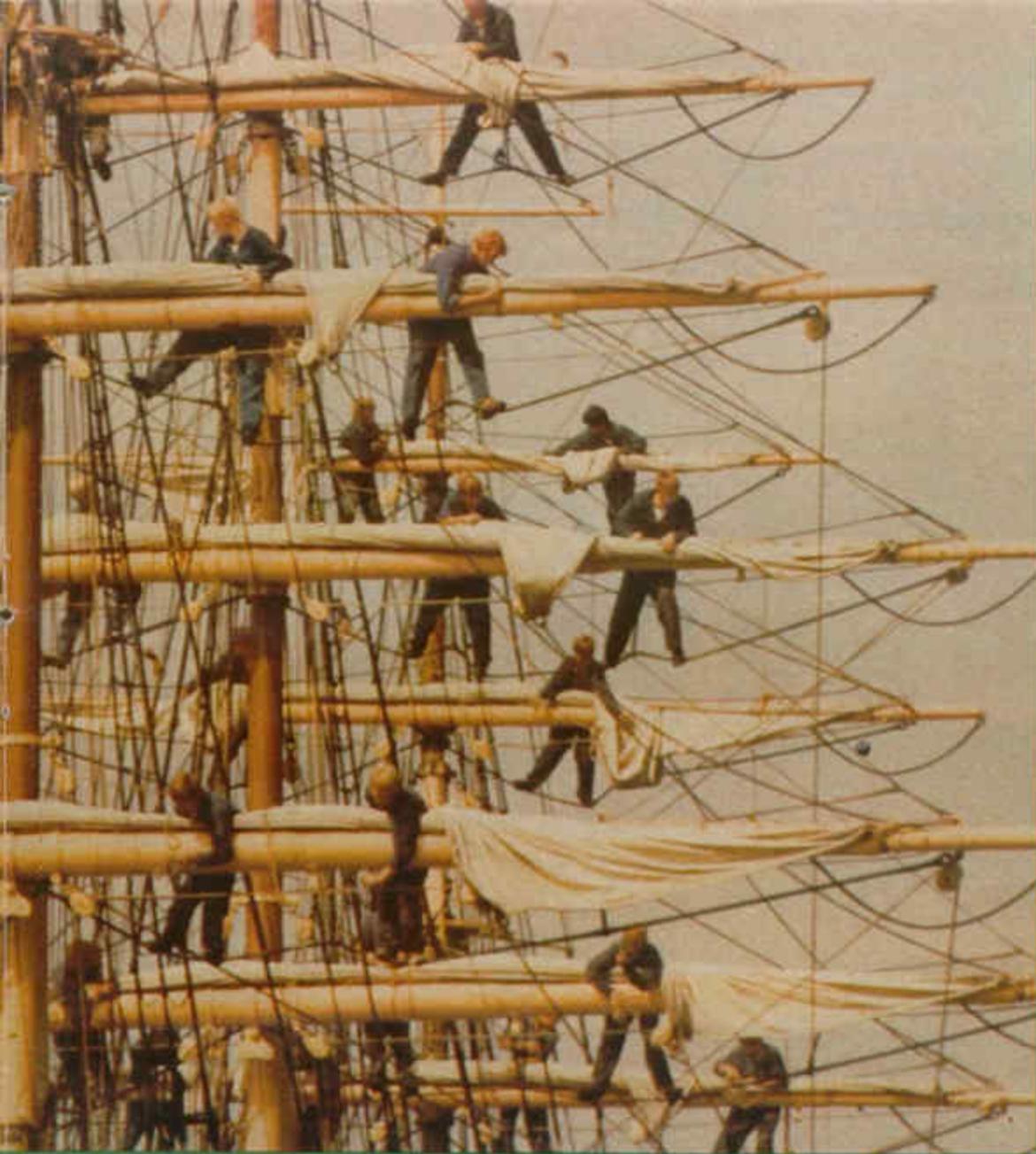
VELEROS

Correspondemos a la creciente afición por el deporte de la vela con este muestrario de veleros en reportajes facilitados por Europa Press y ANP-FOTO Amsterdam. Bajo estas líneas, la imponente desproporción entre la embarcación de velamen rojo y el "Nimitz", el portaaviones más grande del mundo, que pertenece a los Estados Unidos. El velero lo tripula un solo hombre; el portaaviones, 5.800, y además es capaz de cargar 96 aviones. La imagen fue obtenida en las costas inglesas.

También en Inglaterra, en el estuario del Támesis, fue obtenida la foto de la derecha, en la que los tripulantes del velero danés "Georg Stage" realizaron una exhibición con motivo del festival naval que allí se celebró.

El resto de las fotografías pertenecen a una regata que tuvo lugar en Amsterdam. En la foto grande de abajo, viejos barcos pesqueros, desde donde sus respectivos tripulantes presenciaron las pruebas. De arriba abajo, en el extremo de la página contigua, vista parcial del puerto de Amsterdam antes de empezar la regata, contraluz del "Dar Formozda", polaco, y el alemán "Gorch Fock" a toda vela.







TODOS LOS PAISES PUGNAN POR DEFENDER SUS AGUAS Y REGULAR UNA RIQUEZA QUE ES BASICA PARA LA ALIMENTACION DE LA HUMANIDAD

LA MAR **NO ES** INAGOTABLE

Está claro que la mar es la despensa del futuro... y ya del presente también. Países como Islandia (mapa) han extendido a 200 millas sus aguas jurisdiccionales, porque la pesca es su principal recurso; cuando no el único. Otros, como Alemania, pueden pasar perfectamente sin pescado, pero en breve este alimento les será vital y entonces habrá que ofrecerlo y prepararlo de forma que sea atractivo para los ciudadanos. Las restantes imágenes (fotos grandes) nos muestran dos momentos de la pesca de atún en Cerdeña. Como también los "trawlers" alemanes acuden a aquella zona, esta actividad ya ha provocado fricciones entre tripulantes germanos y pescadores del lugar.



DESDE que se puede comprar pescado congelado, también los alemanes se han acostumbrado a comer pescado en filetes, croquetas, hervido, frito o a la parrilla. Hay muchas variaciones para prepararlo. Pero la mayoría de la gente no se entera de que tras este animalito de escamas existe una polémica política. Y lo que hoy significa todavía un contratiempo, mañana puede originar una guerra.

El primer ministro de Islandia, Geir Halgrímsson, opinaba en el mes de octubre como sigue: "Los alemanes nos han declarado la guerra". Pero los alemanes, sin embargo, dicen que Islandia ha empezado por establecer

sus aguas jurisdiccionales primero en 50 millas, y luego en 200 millas, en zonas donde hasta ahora se habían pescado, anualmente, 120.000 toneladas de bacalao, barbo y salmón. Menos mal que en los últimos quince días se ha suavizado el ambiente y parece que se va a formular un acuerdo entre ellos.

Los submarinos soviéticos tantean los bancos de peces. Pero, por su parte, los islandeses espantan a los barcos pesqueros extranjeros con tiros de alarma y ademas estropean sus redes.

Los británicos, por su parte, envían unidades marinas para proteger la flota pesquera y la República Federal

Alemana prohíbe a los islandeses la entrada del pescado y bloquean las facilidades aduaneras que les habían sido concedidas por el Mercado Común.

Pero no solamente en el Atlántico Norte hay disgustos por la abundancia de pescado en aquellas aguas. Es un problema que no tiene fronteras.

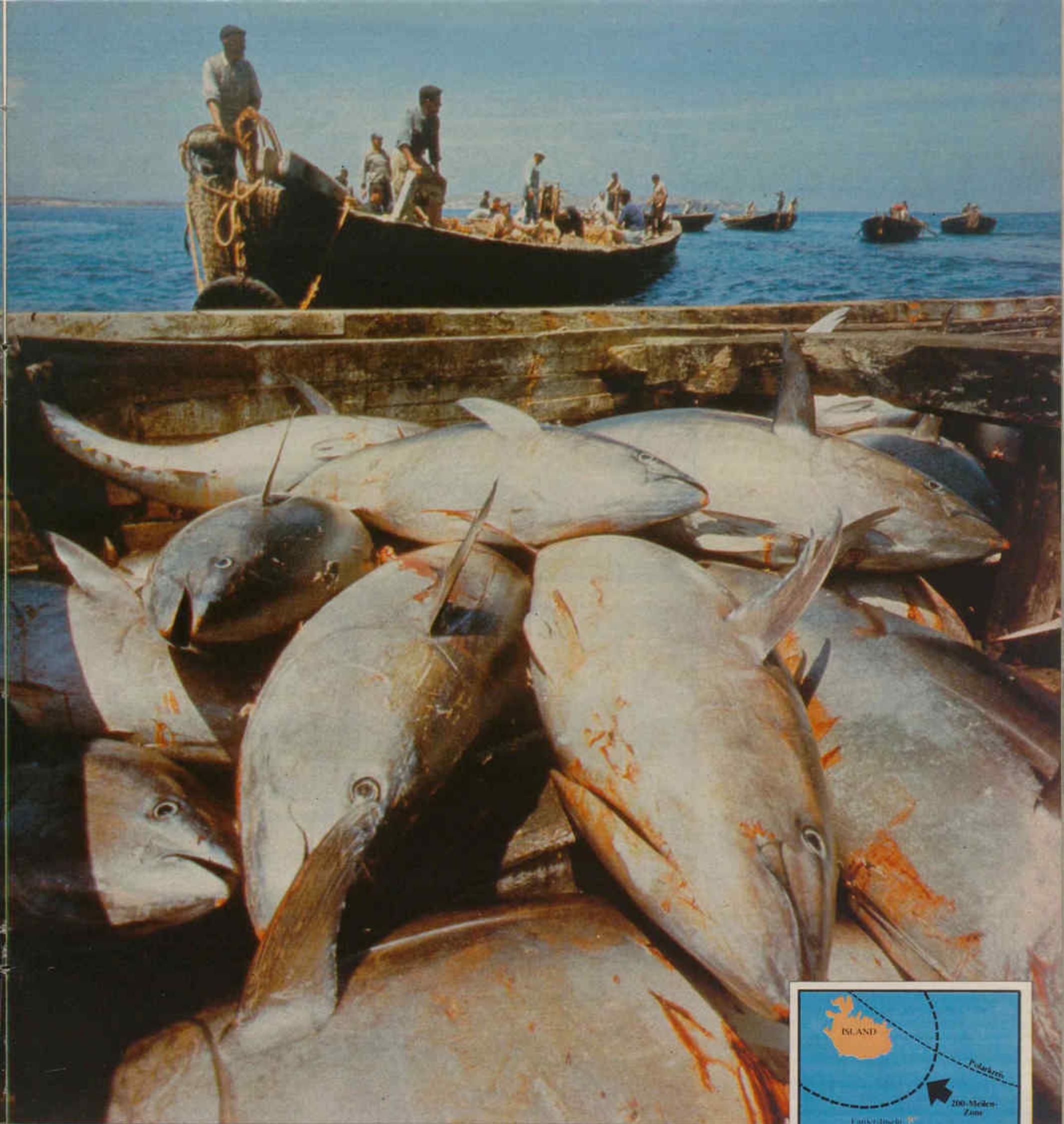
En el estrecho de Sicilia hubo ya un muerto durante otra guerra de pescadores entre italianos y tunecinos.

Los submarinos soviéticos que operan en el océano Índico tienen la consigna de detectar los bancos de peces y de avisar a su flota pesquera, lo que molesta a los hindúes y a los países ribereños del océano africano.

Los pescadores japoneses registran con máxima indignación que en sus costas aparecen cada vez más barcos de pesca, lo que perjudica su industria pesquera, porque aquéllos siguen muy buenas capturas.

No se trata solamente de ganancias. Para Islandia la pesca es una necesidad. El 80 por 100 de sus 200.000 habitantes viven de la pesca, viven a base de pescado. Lo mismo ocurre con los japoneses. Para ellos, el pescado es la base de su alimentación, mientras que los alemanes, por ejemplo, pueden vivir perfectamente sin pescado.

Pero con el crecimiento mundial de la población, gana



importancia este alimento procedente del mar, tan rico en proteínas.

Hay que hacer saber lo siguiente:

Hoy en día se pescan en todo el mundo 86 millones de toneladas de pescado, del cual se consume la mayor parte, casi tanto como de carne (78 millones de toneladas).

El pescado es muy rico en albúmina, minerales y vitaminas.

El barbo, por ejemplo, contiene en 100 gramos un 19

por 100 de albúmina, casi lo mismo que el cerdo magro.

● El pescado en el mar no es inagotable. Al contrario. Los bancos de sardinas y bacalao han sido muy explotados, lo que ha originado un alza de precios.

Por lo tanto, se han ideado "zonas protegidas" y "periodos de veda". Además se quiere despertar también el interés para otras clases de pescado y de crear criaderos submarinos.

● Con rumbo al Antártico zarparon estos días unos científicos alemanes, a bordo de los buques "Walther Herwig" y "Weser", y se tienen grandes esperanzas en

sus investigaciones. Los científicos y los pescadores rastrean también a pequeños peces y crustáceos que hasta ahora sólo sirvieron de alimento para las ballenas. Pero como el número de estas se ha reducido notablemente, se pueden ganar unos 100 millones de toneladas más de alimento para la Humanidad —el doble de la captura mundial en albúmina— sin amenazar con la pérdida de estos cangrejos pequeños (unos 5.000 millones de toneladas).

Está claro: el hombre tiene que vencer las querrefas alimentarias en los océanos para no morir de hambre.

■ BUNTE/Keystone-Names.



Por el doctor
JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN

Dibujos: ANTONIO MOLINS

HERIDAS GRAVES: SUS CAUSAS

HASTA ahora, en sucesivos números desde que iniciamos el tema de las heridas, planteamos la relación entre las contusiones y las heridas, la infección, tanto en su faceta primaria, de infección local, como en la posterior, en el caso de no ser efectivos los cuidados prestados ni tampoco las defensas del organismo, para pasar a convertirse en una infección general que puede tener resultados funestos, y que por ello declamamos que en esa situación deberíamos recurrir a todos los medios que tengamos a nuestro alcance, comenzando, por supuesto, con la consulta médica a distancia, a través de la radio, que nos indicará las directrices fundamentales en los cuidados y en el tratamiento médico, utilizando como base el botiquín de a bordo, que no hay que olvidar nunca de mantener en perfecto estado de uso y con su dotación completa, y recalco y hago hincapié en esto, porque he podido apreciar bastante anarquía en cuanto al estado de los botiquines de muchos barcos, fundamentalmente en los dedicados a las faenas de la pesca. Al arribar a puerto hay que llevar anotadas la relación de las medicinas y del material sanitario utilizados que hay que reponer durante la estancia en puerto, y antes de zarpar verificar si se ha cumplido, pues las lamentaciones en alta mar no sirven para nada.

Continuamos el tema haciendo una división de las heridas en leves y graves. Habiéndonos introducido en las primeras, defendiéndolas y dictando las normas para la esterilización del instrumental, la higienización del tripulante o tripulantes que van a actuar, la preparación de la herida y finalmente las diferentes técnicas a utilizar en el tratamiento y cura de una herida, con lo que dejábamos concluida la parte dedicada a las heridas leves.

Hoy vamos a iniciar la recta final del tema, comenzando con las heridas graves y dedicando este número a la descripción de los motivos que nos van a inducir a declarar una herida como grave.

Diremos que una herida debe considerarse como grave cuando concurren alguna o varias de las situaciones siguientes:

1.ª Si está infectada. Pues de no superarse la situación se corre el grave peligro de que la infección se generalice con todas sus consecuencias.

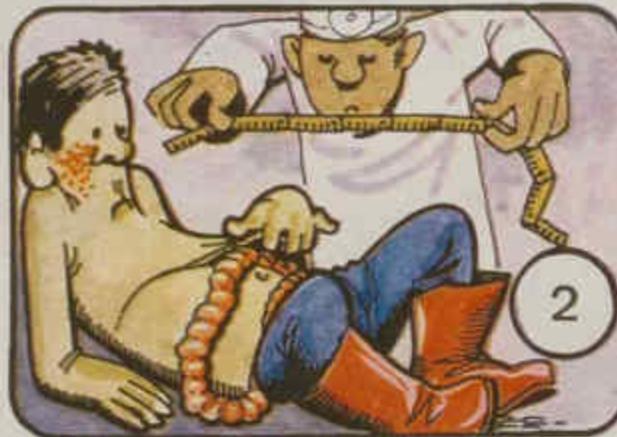
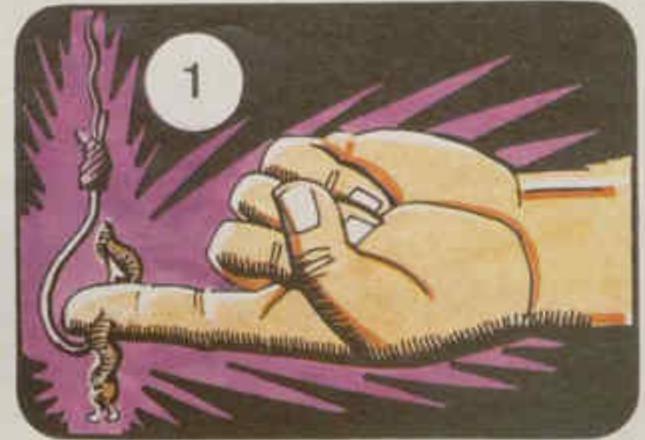
2.ª Si es extensa. Como la puerta de entrada que se les ofrece a los microbios es mayor, las posibilidades de contraer una infección aumentarán considerablemente, y por otro lado, la herida tardará mucho más tiempo en cerrar y curarse.

3.ª Si hay cuerpos extraños en el interior de la herida. Estos cuerpos son portadores de gran número de distintos tipos de gérmenes, que anidados en un medio de cultivo tan estúpido como es una herida, rápidamente se reproducirán y multiplicarán, creando una situación comprometida para el organismo.

4.ª Si las heridas son contusas. Esto quiere decir que además de la herida hay una deteriorización de los tejidos de alrededor, tejidos que luego al destruirse y por las dificultades de riego sanguíneo, facilitarán el desarrollo de los gérmenes que hubieran podido penetrar y de esta manera se desencadenará un importante foco infeccioso.

5.ª Si las heridas son profundas. Estas heridas van a afectar a otros tejidos y estructuras que están por debajo de la piel, con lo que junto al peligro de la infección a mayor profundidad habrá que añadir la importancia de los tejidos u órganos lesionados.

6.ª Si las heridas se complican con fracturas o copiosas hemorragias. Las fracturas serán abiertas, y esto por sí sólo ya es un signo de gravedad en las mejores condiciones de asistencia médica; no digamos en el ambiente en que se desenvuelve un barco en navegación o en las faenas de pesca. Una abundante hemorragia va



1.-Una herida con cuerpos extraños es una herida con grandes posibilidades de poner en serio peligro la vida del accidentado. 2.-Cuanto mayor es la extensión de una herida, mayores serán las probabilidades de contraer una infección y mayor la gravedad. 3.-A mayor profundidad de una herida, más tejidos lesionados y, por consiguiente, más gravedad en el pronóstico. 4.-Las heridas contusas se infectan muy fácilmente y requieren una gran atención médica, pues además presentan dificultades para su cierre y total curación. 5.-Todas las heridas acompañadas de fracturas o de hemorragias importantes son heridas muy graves. 6.-Una herida infectada hay que considerarla grave por las posibilidades de que la infección se generalice. 7.-Todas las heridas, por pequeñas que sean, que se encuentren junto a los orificios naturales, en los dedos o en la cara, pueden ser heridas que se agraven rápidamente.

a añadir a los efectos propios de la herida un decaimiento general y la pérdida de defensas del organismo en un momento en el que tanto las necesita.

7.ª Si las heridas se encuentran en los dedos, en la cara o en los orificios naturales. Estas heridas se infectan con extrema facilidad y por muy pequeñas que sean. No sería la primera vez que ha habido que desembarcar de arribada forzosa a un pescador que se había pincha-

do con una espina de pescado en un dedo y después de unos días se le había presentado un cuadro grave por una infección general. Esto, por citar una lesión con la que rápidamente se van a identificar muchos de los tripulantes que lean "Salud a bordo".

Una vez establecidas las causas de la gravedad de las heridas, seguiremos en el próximo número con la conducta a seguir ante una herida grave.

BILBAO

POLICLINICA PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

BILBAO (De nuestro corresponsal)- La Permanente Municipal del Ayuntamiento de Bilbao acordó, el pasado día 19, conceder licencia al Instituto Social de la Marina para la construcción, en el barrio bilbaíno de Begoña, de una policlínica destinada a los hombres del mar.

Esta obra se había iniciado hace unos meses, mediante una licencia provisional obtenida por dicho organismo, mientras se tramitaba la licencia definitiva.

Dicha policlínica, sita en un solar de la calle Virgen de Begoña, de 4.641,72 metros cuadrados, comprenderá, por una parte, un edificio nuevo de líneas sencillas, y por otra, la reforma de un chalet allí existente para instalar en él las oficinas de la citada Delegación.

La clínica constará de un semisótano, planta baja y tres pisos altos. En el semisótano se instalarán los siguientes servicios: asistencia de urgencia, servicios generales para la clínica y servicios de rehabilitación, incluido el gimnasio. La planta constará de acceso para ambulancias y acceso para personal.

La planta baja llevará el acceso principal, instalándose en el vestíbulo departamentos de información, recepción y cafetería. En el ala derecha, dirección de consultorios de las unidades de Odontología y Medicina general. En la izquierda, sala de curas e inyectables y unidad de Pediatría, así como una sala de reuniones o conferencias.

En el primer piso se establecerán, a la derecha, las unidades de Tocología y Ginecología, especialidades médicas, Neurología y Psiquiatría; en la izquierda, unidad de especialidades médico-quirúrgicas. En la segunda planta irá el gabinete de radiodiagnóstico, los servicios de electroterapia y el laboratorio de análisis clínicos. Finalmente, en la tercera, los servicios de internamiento transitorio y quirófano ambulatorio.

En el chalet que va a reformarse, además de las oficinas generales, se instalará la sección de Seguridad Social y Administración, inspección médica, fomento social y la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

El presupuesto total de la obra asciende a la cantidad de 73.409.711,27 pesetas, y, según las bases del concurso-subasta, la obra deberá estar concluida en el plazo de dos años, a partir de su adjudicación.

OCHO MUERTOS Y DIEZ DESAPARECIDOS EN EL TEMPORAL DEL GOLFO DE VIZCAYA

El temporal iniciado el pasado día 17 de noviembre en el golfo de Vizcaya, que se prolongó por espacio de tres días, ocasionó un total de ocho muertos, cinco de ellos de nacionalidad española, y diez desaparecidos.

Asimismo, ocasionó el hundimiento de los siguientes ocho barcos: el carguero alemán "Rudolf's", el pesquero paisatarrá "Ipeasa", una lancha tripulada por los señores Lemona y Zamora, un yate y tres embarcaciones amarradas junto al embarcadero de Las Arenas, de Guecho (Vizcaya), y una embarcación de recreo desaparecida -se supone que hundida- en Santurce, denominada "Milagritos".

ASTANO FUE NOTICIA

(Viene de la página 22)

SIN EFECTO LAS SANCIONES, POR LA ENTRONIZACION DEL REY

EL FERROL DEL CAUDILLO.-La dirección de Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (Astano), ha hecho pública una nota que dice:

"Con motivo de la entronización de Su Majestad el Rey don Juan Carlos I, la dirección de la empresa Astano tomó el acuerdo de dejar sin efecto la cumplimentación de las sanciones pendientes, así como los expedientes en curso en relación con el personal de su plantilla y que se refieren a faltas cometidas con anterioridad al 27 de noviembre de 1975".

TEMPORAL EN EL GOLFO DE VIZCAYA: 18 VICTIMAS

Las embarcaciones que sufrieron desperfectos han sido: un pesquero de Pasajes, que colisionó con la entrada de la bocana del puerto; el barco mercante "Indico", que sufrió rotura de timón, cerca del puerto de Bilbao, estando a punto de colisionar contra el muelle de Punta Lucero. Afortunadamente fue rescatado, tras tres largas horas de trabajo, por los remolcadores "Ibaizabal 1" y "2". Finalmente, el pesquero santurzano "Bello Amanecer" sufrió también desperfectos, abriéndosele una vía de agua en el casco, al chocar contra el muelle del puerto, donde se encontraba amarrado.

SALE A INFORMACION PUBLICA LA AMPLIACION DEL PUERTO DE BERMEO

Acaba de salir a información pública, en la Secretaría de la Comandancia de Marina de Bilbao, el proyecto de ampliación del puerto de Bermeo, redactado por la Comisión del Grupo de Puertos de Vizcaya.

El proyecto permanecerá a disposición de cuantos se muestren interesados en él durante un mes, según señala la actual reglamentación. Con este proyecto, el puerto de Bermeo se verá incrementado unas once hectáreas, convirtiéndose en uno de los mejores puertos pesqueros de España. ■ ADOLFO ROLDAN.

"ABEJA DEL MAR", PRIMER BUQUE "NODRIZA" QUE ENTRA EN EL PUERTO

El pasado día 9 atracó en el muelle Princesa de España, del puerto de Bilbao, el barco "nodriza" "Almería Lykes", también conocido como "Sea-Bee" o "Abeja del Mar". Es el primer barco de este tipo que arriba al puerto bilbaíno.

El "Almería Lykes" inició inmediatamente la descarga de siete de las 38 barcasas que llevaba en sus bodegas. Cuatro de ellas transportaban piezas para la central nuclear de Lemóniz, y el resto, containers.

Se espera que en breve las "abejas marinas", propiedad de la compañía Lykes Lines, recalen en el puerto bilbaíno mensualmente.

Estos barcos -según se ha informado- pueden cargar y descargar totalmente en sólo trece horas; con ayuda de un gigantesco "ascensor", capaz para 3.000 toneladas, coloca prácticamente las barcasas en el agua, extrayéndolas por la popa del buque. ■ A. R.

PREOCUPACION EN LAS EMPRESAS DE DESGUACES DE BUQUES

Paralelas a la atonía que desde hace algún tiempo viene registrándose en el sector industrial vizcaíno por la acumulación de "stocks" de su producción, las empresas de desguace de barcos de la ría de Bilbao vienen viviendo horas bajas, a consecuencia de dos causas principalmente: el descenso de precio del kilo de chatarra, de casi dos tercios, con los que regían hace sólo unos meses, y el sostenimiento de los altos precios a que se cotizan en el mercado internacional los barcos destinados a desguace. De las tres empresas de desguace de barcos instaladas en la ría de Bilbao, una acaba de causar baja por diferencias surgidas entre los propietarios de la misma y los de la empresa de los muelles que ocupa. Las otras dos, desde el pasado mes de agosto, prácticamente no han adquirido ningún nuevo barco para desguace. ■ A. R.

UN TRIPULANTE DENUNCIA A SU BARCO POR FALTA DE CONDICIONES DE SEGURIDAD

Desde el pasado miércoles día 12 de noviembre se encuentra detenido en el puerto de Bilbao el buque de nacionalidad griega "Elisabeth", como consecuencia de una denuncia que, al parecer, fue formulada contra el mismo por alguno de sus tripulantes ante la autoridad de Marina de Vizcaya por supuesta falta de condiciones mínimas de seguridad exigidas a todos los buques para navegar. La denuncia se refería en concreto al mal estado de su máquina principal.

Con el fin de comprobar la veracidad de la denuncia, la autoridad de Marina prohibió la salida al mar del "Elisabeth", ordenando a los ingenieros navales de la Inspección de Buques de la Comandancia que practicaran un detenido reconocimiento de todas sus instalaciones. Los resultados de la inspección han sido positivos, de acuerdo con lo denunciado, acordándose que, en tanto no subsane las anomalías observadas, el barco permanezca en puerto. El "Elisabeth" fue construido en 1949 y tiene 9.350 toneladas de desplazamiento. ■ A. R.

LA CAMPAÑA DE LA MERLUZA PRACTICAMENTE "NO EXISTE"

BILBAO.- De prácticamente inexistentes pueden calificarse las capturas en la campaña merluquera del presente otoño en la casi totalidad del litoral cantábrico. En los meses de verano, las capturas fueron flojas, aunque en el primer semestre de 1975 fueron francamente buenas.

Esta anomalía se atribuye al buen tiempo reinante hasta hace unos días en aguas cantábricas. Las escasas capturas han originado importantes pérdidas materiales en las principales flotas pesqueras de merluza, principalmente en la de Fuenterrabía, que cuenta con unas 70 embarcaciones.

Por el contrario, la campaña de la anchoilla se puede considerar como abundante. En cuanto a la atunera -con sólo media docena de pesqueros-, las impresiones son optimistas, debido a las buenas capturas y precios interesantes, que oscilan en lonja sobre las 75 pesetas kilogramo.

PASAJES

FALLECEN DOS MARINEROS EN EL "LEZO"

SAN SEBASTIAN.-Entró en el puerto de Pasajes de San Pedro el pesquero "Lezo", con la bandera a media asta en señal de duelo. A bordo traía los cuerpos de dos marineros que habían fallecido cuando embarrancó en un bajo a 120 millas del puerto guipuzcoano y a la altura de Burdeos.

Como consecuencia del incidente, se rompió la boza cuando ambos marineros se encontraban en la maquinilla de maniobras. Uno de ellos fue alcanzado de lleno por el cable en la cabeza y el otro fue lanzado de uno a otro lado del barco, falleciendo ambos instantáneamente.

Las víctimas son José Fernando Pereira Marqués, de diecinueve años de edad, soltero, de nacionalidad portuguesa, domiciliado en Pasajes de San Juan, y Salustiano Lemos Lemos, de treinta y siete años, casado, con dos hijos y esperando un tercero, natural de Cangas de Morrazo (Pontevedra), y con domicilio en Pasajes de San Pedro.

En el muelle se encontraban los familiares de las víctimas y las autoridades de Marina.

ARREBATADO POR UNA OLA

SAN SEBASTIAN.-El patrón de pesca Jaime Rodino, de cuarenta y dos años, ha desaparecido en el mar tras haber sido arrebatado por una ola de la cubierta del pesquero "Marcelo", que él mandaba.

El hecho tuvo lugar a la entrada del puerto de Pasajes, cuando el "Marcelo", debido al temporal, embistió el espigón de entrada al canal del puerto de Pasajes. Fue entonces cuando una ola arrebató de la embarcación a su patrón.

Al parecer, el "Marcelo" fue abordado por otro pesquero al mismo tiempo que embestia al espigón.

Jaime Rodino estaba casado y era padre de seis hijos.

ASTILLEROS DE TARRAGONA DE JUAN BTA. GARCIA

●
**PROYECTO,
CONSTRUCCION
Y REPARACION
DE BUQUES**

●
VARADEROS

●
**Carro para buques
hasta 900 Tms. de peso**

●
RIO FRANCOLI, S/N - TARRAGONA (PUERTO)

TELEFONOS 21 23 47 - 21 23 48

TELEX: 56479 GMAR

GUMERSINDO JUNQUERA, S. A.

Fletamentos - Consignaciones

MARITIMA ASTUR, S. A.

Naviera

FLOTA:

Motonave	"EL PISON":	5.500 TPM.
"	"GAVIOTA":	5.700 TPM.
"	"GAVION":	5.700 TPM.
"	"FULMAR":	3.800 TPM.

Calle Linares Rivas, 6, 1.
Teléfonos 34 17 00-01-02
Apartado de Correos n.º 176
Telex n.º 87.356 JUNSA E
GIJON

BARCELONA



En representación de sus compañeros, dos pescadores pensionistas hacen la ofrenda a la "Morenata".

PENSIONISTAS EN PEREGRINACION A MONTSERRAT

BARCELONA.—Más de 400 pensionistas encuadrados en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de Barcelona han participado en una peregrinación al santuario de Nuestra Señora de Montserrat.

Jubilados, con sus mujeres, y viudas de trabajadores del mar de Arenys del Mar, de Mataró, de San Pol de Mar, de Calella de la Costa, de Pineda, de Blanes, de Barcelona, de La Escala, de Llansá, de Palamós, de Puerto de la Selva, de San Feliu de Guixols, de Rosas, de toda la costa, en fin, de la provincia marítima, se han dado cita en este bello y abrupto paisaje, centro espiritual, religioso y familiar del pueblo catalán.

A las doce horas tuvo lugar la ceremonia tradicional del canto del "Virelay" por la Escolanía del santuario, y a continuación se celebró la Misa de peregrinación.

UN BARCO DE OFRENDA

En el ofertorio, los pensionistas de Pesca y Marina Mercante, don Miguel Pastor Guevara y don Vicente Torres Bosch, respectivamente, ofrendaron un barco-miniatra, obra de artesanía pura realizada por el también jubilado y socio del Club de Pensionistas del Mar de Barcelona, don José López Fabubú.

Hizo la ofrenda en nombre de los peregrinos el delegado provincial del Instituto Social de la Marina. Las siguientes palabras fueron parte del pregón:

"Señora: Aquí postrados ante este altar de Cataluña, los pensionistas del mar de la provincia marítima de Barcelona vienen a rogar tu protección. Han trabajado en la costa y en el mar, han conocido la mar calma y sus honduras, sus caladeros y sus peces; se han afanado con ilusión en barcos españoles y de otros países; algunos conocen los cinco continentes, y ahora, a la hora de hacer recapitulación de sus vidas, regresan al hogar con sus hijos y sus nietos. Señora, les ha llegado el momento de ver con serenidad la obra hecha, el trabajo cumplido y el merecido descanso en la paz familiar".

Terminada la solemne Misa rezada, se celebró un almuerzo comunitario, cuya organización fue perfecta, en un gratísimo ambiente de convivencia, y en muchos casos de reencuentro de pescadores y marinos que habían coincidido en otras etapas de su vida activa.

CASTELLON

NUEVA PLANTA DE CULTIVOS MARINOS

CASTELLON.—El Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas dispondrá en breve de una nueva planta de cultivos marinos, sufragada por la Diputación Provincial de Castellón, y que se construirá a 30 kilómetros al Norte de Castellón, en la zona denominada Torre de Sal.

El valor de las obras es superior a 54 millones de pesetas

y el proyecto de la planta ha sido elaborado por el gabinete técnico de la Diputación, asesorado por los investigadores del Instituto.

El laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Castellón desarrolla en la actualidad un interesante trabajo sobre la cría y reproducción de langostinos y camarones. Estas especies son alimentadas en su desarrollo por cultivos alimenticios naturales que consiguen en sus instalaciones, reproduciendo las cadenas alimenticias.

Los langostinos se crían a partir de huevos obtenidos de hembras capturadas por los pescadores de Castellón, y cuando alcanzan un desarrollo de seis a ocho centímetros, se lanzan al mar para que se reproduzcan en su ambiente natural.

El mismo proceso se sigue con el camarón, con la diferencia que el Instituto ha conseguido crías de esta especie a partir de ejemplares nacidos en cautividad hasta la tercera generación.

El éxito de estos trabajos se ha hecho patente entre los pescadores de esta zona costera, que han visto incrementadas las capturas de estos mariscos, y muestran su agradecimiento al Instituto ofreciendo gratuitamente hembras de langostino con huevos para que los investigadores prosigan sus trabajos.



CARTAGENA

HOMENAJE DE DESPEDIDA AL ALMIRANTE YUSTI

CARTAGENA.—En la Casa del Mar de esta localidad tuvo lugar, el pasado mes de octubre, un caluroso acto de despedida, de todos los organismos y autoridades relacionados con la mar, del hasta esos momentos capitán general del Mediterráneo, almirante don José Yusti Pita.

En el transcurso del acto, presidido por el delegado provincial de Trabajo, don Enrique Rodríguez Pérez, pronunció unas palabras de ofrecimiento del homenaje el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Juan Oliva Cervantes, resaltando el merecido cariño que el almirante Yusti Pita ha sabido ganarse de las gentes de la mar de Cartagena y todo el Mediterráneo. El capitán general agradeció, emocionadamente, las atenciones de que era objeto.

Como despedida, el almirante Yusti Pita firmó en el Libro de Oro de la Casa del Mar, momento que recoge la fotografía.

EL "CABO SAN VICENTE" ENTREGADO A UNA COMPAÑIA INDIA

CARTAGENA (Murcia).—El buque de pasajeros "Cabo San Vicente", de la compañía Ibarra, ha sido entregado a la compañía The Mogul Line Limited, de Bombay (India), a la que ha sido vendido.

MELILLA

PRESIDENTE DE LA JUNTA DEL PUERTO

MADRID.—A Tomás Liniers Pidal se le ha nombrado presidente de la Junta del Puerto de Melilla en virtud de un Decreto del Ministerio de Obras Públicas que inserta el "Boletín Oficial del Estado" del día 26 de noviembre.

MAREA NEGRA

Así quedaron las arenas de las playas malagueñas de San Andrés y la Misericordia, como consecuencia del escape de petróleo del buque liberiano "Oceanlyon", que descargaba crudo con destino a la refinería de Puertollano. El incidente se produjo al romperse una manga. (Telefoto: EUROPA PRESS.)

CAMPEONES MUNDIALES DE VELA



MALAGA.—Félix Gancedo y Manuel Bernal, que en la fotografía aparecen con sus trofeos, han regresado a Málaga procedentes de Punta del Este (Uruguay), donde conquistaron el título mundial de vela clase Snipe.

TARIFA

BUQUE MERCANTE GRIEGO ENCALLADO

TARIFA (Cádiz).—Dos meses lleva ya encallado en la zona de bajos denominada Los Cabezos, en la costa de Tarifa, el buque mercante griego "Alekos". El buque encalló durante la noche del 14 al 15 del pasado mes de septiembre en los bajos de Los Cabezos, a unas cinco millas al Oeste de Tarifa, a consecuencia de la marejada reinante.

El carguero transportaba mineral desde Melilla, con destino a un puerto de Polonia, cuando ocurrió el accidente. Desde entonces, el salvamento del buque se ha hecho imposible, ya que la gran penetración de su casco en las rocas, a las que se halla materialmente adherido, ha hecho inútiles todos los intentos de sacarlo a flote y remolcarlo a un puerto idóneo.

En cuanto a la carga que tomó el "Alekos", todavía continúa en las bodegas, debido a que los armadores no han llegado a un acuerdo económico con los equipos que habrían de realizar la recuperación del mineral.

En estas circunstancias, el "Alekos", de 10.000 toneladas de desplazamiento, sigue encallado en los bajos de Los Cabezos, visible desde la costa tarifeña y ofreciendo una lastimosa perspectiva.

En los medios marítimos se estima que cuando lleguen los temporales invernales de Poniente el casco del mercante

será irremisiblemente tragado por las aguas atlánticas, pasando a engrosar sus restos el que ha sido llamado "cementario de buques de Los Cabezos", por existir ya en sus fondos bastantes barcos hundidos.

TANGER

FALLECE UN PESCADOR ESPAÑOL EN ACCIDENTE

CADIZ.—Por la empresa José González Suárez se nos informa que, estando faenando el pesquero "Grazalema" (antes "Urdx") el día 28 de noviembre en aguas de Tánger, sufrió un accidente de trabajo el marinero don Ramón Marcote Caló, nacido en Finisterre. Fue trasladado urgentemente al puerto de Tánger, donde se le intervino quirúrgicamente. Ante su extrema gravedad, por recomendación de los médicos de Tánger, fue trasladado a Ceuta el día 29, falleciendo a las pocas horas de su ingreso en el sanatorio de Los Angeles de dicha ciudad.

RUMBO A ESTADOS UNIDOS

CADIZ.—El bukarrier portacontenedores "Castellblanch", de 30.000 toneladas, perteneciente a Naviera del Noroeste, se hizo a la mar en los últimos días de noviembre, rumbo a Estados Unidos. La fotografía se obtuvo instantes después de zarpar del puerto de Cádiz.

LAS PALMAS

ESCASO DESARROLLO PESQUERO

La provincia de Las Palmas, a pesar de su considerable extensión litoral, no presenta un desarrollo pesquero adecuado a sus posibilidades, al menos en algunos aspectos de la misma actividad, señala un informe sobre la situación pesquera y las características biológicas de las especies de Las Palmas, realizado por el doctor Carlos Bas, profesor de investigación del Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Ciencias del Instituto de Enseñanza Media de Las Palmas.

El informe pone de manifiesto que la pesca en las islas de esa provincia se encuentra en un grave estado de subdesarrollo; Lanzarote y Fuerteventura son las más perjudicadas. También se apunta que las actuales artes de pesca que se emplean, aun no siendo totalmente dañinas, deberían ser objeto de reglamentación o quizá de sustitución por otros sistemas, especialmente para las especies pelágicas.

Finalmente, se señala la necesidad de crear pequeños refugios para el abrigo de las embarcaciones, y la puesta en marcha de un programa de investigaciones biológicas, técnicas y económicas, a fin de asegurar el desarrollo del sector pesquero de la provincia canaria.



PESCA: LA OPORTUNIDAD PERDIDA

El diario "El Día", de Santa Cruz de Tenerife, publicó el pasado 21 de noviembre, dentro de su sección "Enviado 7", el artículo de Descarte que, por su interés, reproducimos a continuación:

En los términos del posible acuerdo tripartito sobre el Sahara, el capítulo pesquero está contemplado con la determinación de un cupo de seiscientos barcos —entre Canarias, Huelva, Cádiz, Ceuta y Melilla— para faenar en el banco canario-sahariano.

No sabemos si este acuerdo, o mejor, este punto de los más amplios acuerdos, se ha efectuado pensando en el futuro. En un futuro que nada tiene que ver con la situación actual del sector pesquero de Canarias, tan raquítico, tan desatendido, tan desatendido en suma.

Porque toda la programación, o todos los deseos para ser más exactos, en torno al desarrollo del sector pesquero de la región canaria, hasta ahora han quedado en eso, en buenos deseos y en recordatorio de una riqueza extraordinaria que la región, una región insular que, por falta de asistencia de la Administración, estaba viviendo de espaldas al mar, a su principal recurso.

¿Qué pasa con aquellos proyectos de refugios pesqueros en otros tantos lugares de la provincia? ¿Qué ocurre, a la hora de pensar en la industrialización de la provincia, con las ideas de las grandes empresas, copatrocinadas e impulsadas por el Instituto Nacional de Industria?

A diario comprobamos tristemente que los productos que constituyen los recursos tradicionales y esenciales de Canarias escasean en los mercados, que sus precios alcanzan cotas increíbles. El pescado no es, por supuesto, ninguna excepción. Nos estamos limitando a las capturas concretas de algunos sectores pesqueros de las islas, cuya oferta siempre es infinitamente inferior a la demanda y estamos consumiendo, en grandes cantidades, el pescado congelado.

Nosotros no sabemos ya qué cartas jugamos a la hora de vivir en Canarias. Las tradicionales ventajas de unas islas fértiles, con los inconvenientes de la escasez hídrica y de la orografía sobradamente conocidos y comentados, de un mar rico en especies, están resultando a la hora de la verdad espejismos de la magnitud de la isla de San Borondón. Seguimos, por una carga de muchos ciclos triunfalistas, hablando de las riquezas tradicionales, como si realmente fueran factores que contabilizamos día a día, como si fueran bienes de los que estamos disfrutando.

Si ahora, cuando sobre el tapete —digamos verde— de las negociaciones entre España, Marruecos y Mauritania se observa el capítulo pesquero, pensamos que el Gobierno está programando o tiene programas especiales para Canarias en el desarrollo de ese sector.

Y nos gustaría conocer esos pormenores.

Aquí, en Canarias, se han desmenuzado por destacados especialistas todas las posibilidades del sector. Se han determinado los lugares más cualificados para construir refugios pesqueros. Se han señalado las posibles industrias derivadas. Se ha manifestado el tipo de embarcación ideal para estas faenas. No ha quedado detalle, en suma, por analizar.

En Madrid, en este sentido se ha hecho muy poco.

En ningún momento como ahora, con más recursos en las corporaciones canarias, las entidades de la región han colaborado o han querido colaborar tanto con la Administración Central. Esa circunstancia, que en muchas ocasiones releva al Gobierno de los que son sus cometidos esenciales o colabora decididamente en el cumplimiento de éstos, se debe aprovechar al máximo. En el tema de los refugios pesqueros, desde el estudio realizado por la Mancomunidad de Tenerife hasta ahora, el tiempo ha sido testigo de la inoperancia. No se ha avanzado ni un solo paso.

Canarias, en la pesca, como en otros tantos temas, ha llegado a este momento clave de su historia con unas necesidades incrementadas considerablemente por el auge demográfico que ha registrado la nación y por la crisis económica internacional, que tan peculiares visos está mostrando ahora mismo en nuestra nación.

Y en la pesca, la oportunidad desaprovechada, y en tantos y tantos temas más, o la inversión y la decisión gubernamental cubren la necesidad global y prevén el futuro, nada luminoso, de las islas, o seguimos, como hasta ahora, a la Luna luna, que no es precisamente la de Valencia. ¡Enviado!

DESCARTE

PORIS DE ABONA

EXTRAÑO ARTEFACTO

Este extraño artefacto apareció recientemente en Poris de Abona. Lo encontraron unos pescadores en la mar y lo acercaron a la playa. Resultó ser un detector y destructor de minas, de origen norteamericano. Se ignora su procedencia.



EL PROBLEMA DEL SAHARA

INCERTIDUMBRE EN LA FLOTA CANARIA

LAS PALMAS.—Independiente de los telegramas dirigidos por el Cabildo Insular de Lanzarote y el Ayuntamiento de Arrecife, acordado en plenos celebrados por ambas Corporaciones, el Consejo Insular Sindical de Empresarios de la isla ha dirigido un escrito al presidente del Gobierno, así como al vicepresidente primero y ministro de la Gobernación, Presidencia, Comercio, Relaciones, Sindicales, Exteriores y subsecretario de la Marina Mercante. Dice lo siguiente:

"Hondamente preocupados ante reanudación conversaciones con Marruecos sobre futuro del Sahara, ponemos en vuestro conocimiento la extraordinaria importancia económica y social que en materia de pesca tienen aquellas aguas para nuestras islas. En base a experiencias sufridas con anterioridad, desconfiamos totalmente de Marruecos, máxime actualmente en que industria conservera canaria y marroquí concurrimos en los mismos mercados internacionales con gran competencia. El futuro de nuestra industria y flota pesquera dependen íntegramente del Sahara, siendo vitales para nuestro mantenimiento socio-económico dichas actividades". Salúdale Consejo Insular de Empresarios de Lanzarote. Firma su titular, Vicente Llorent.

ARRECIFE

DESDE HACE DOS MESES NO HAY NOTICIAS DEL "MARIBEL RIVAS"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Desde hace dos meses y medio no se tienen noticias de la suerte que haya podido correr el buque carguero español "Maribel Rivas", mandado por el capitán de la Marina Mercante Pablo García, de cuarenta y siete años, natural de Arrecife y vecino de Las Palmas de Gran Canaria.

El barco zarpó del puerto de Castellón de la Plana el día 22 del pasado agosto, con destino al puerto libio de Bengasi, transportando un cargamento de materiales de construcción, sin que, hasta el momento, se haya recibido ningún mensaje sobre el paradero del buque, que tiene cincuenta metros de eslora y nueve hombres de tripulación, todos españoles.

Normalmente, la travesía desde Castellón a Libia suele cubrirse en siete o diez días. Las averiguaciones efectuadas, hasta el momento, por la naviera propietaria del "Maribel Rivas" para localizar el barco, han resultado estériles.

La esposa del capitán García, Carmen Eugenio Caballero, que tiene nueve hijos, también natural de Arrecife, ha comunicado el caso al diario "La Provincia", de Las Palmas, con la esperanza de recibir alguna noticia sobre la situación de su marido, cuyos padres y abuelos, también lanzaroteños, fueron también oficiales de la Marina Mercante.

AHOGADO AL CAER DEL PESQUERO

El marinero Valeriano Gutiérrez Martín, de veintidós años, natural y vecino de Lanzarote, ha perecido ahogado al caer al mar desde el motopesquero "Teresín", cuando el barco faenaba frente a la costa del Sahara Occidental. El cuerpo del marinero se enredó en una red mientras trabajaba a bordo y se precipitó al agua ante la vista de sus compañeros de tripulación. El "Teresín" y otros barcos que se dedican a la captura de sardinas en aquella zona, han rastreado durante varias horas para encontrar el cadáver, sin conseguirlo por el momento.



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

FLOTA

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

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

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

SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

ELIMINACION Y TRATAMIENTOS
AGUAS RESIDUALES

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES
EMISARIOS SUBMARINOS

OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

Mandri, 25, 1.º, 3.º - Teléf. 211 47 94
BARCELONA-6

CARGOS SINDICALES EN MARINA MERCANTE Y PESCA

MADRID (Redacción).—De acuerdo con las normas dictadas por la Organización Sindical, a lo largo de los dos últimos meses se han venido celebrando en todo el país las elecciones correspondientes para la designación de los presidentes nacionales y provinciales, así como los de las Uniones de Empresarios y Trabajadores, de los Sindicatos de la Pesca y de la Marina Mercante.

A la hora de cerrar esta edición, dichas elecciones han cubierto ya los puestos que indicamos en estas páginas.

PESCA

Presidente del Sindicato Nacional:

Don Agustín de Bárcena y Reus (reelegido).

Presidente de la Unión Nacional de Empresarios:

Don José María Serrats Urquiza.

Presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos:

Don José Comesaña Otero.

CARGOS PROVINCIALES

ALAVA:

Presidente del Sindicato: **Don Eliso Andrés Gómez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan José Canalda Abascal.** Presidente Unión T. y T.: **Don Jesús Peña Ranero.**

ALICANTE:

Presidente del Sindicato: **Don Tomás Buedas Ruso.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Felipe Fontanet Rous.** Presidente Unión T. y T.: **Don Adrián Llorca Nogueroles.**

ALMERIA:

Presidente del Sindicato: **Don Juan Ramírez Vizcaino.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Manuel Martínez Pérez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Francisco Miralles Flores.**

BALEARES:

Presidente del Sindicato: **Don Pedro Oliver Reus.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan Vallés del Pino.** Presidente Unión T. y T.: **Don Juan Morey Colom.**

BARCELONA:

Presidente del Sindicato: **Don Ramón Torres Muñoz.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Jaime García Barber.** Presidente Unión T. y T.: **Don Alfonso Ayala Gómez.**

BURGOS:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Angel López Gimeno.** Presidente Unión T. y T.: **Don Mateo Calvo Terradillo.**

CADIZ:

Presidente del Sindicato: **Don Manuel Veiga Costas.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Pablo Villanueva Ferrer.** Presidente Unión T. y T.: **Don José M. Fernández Costas.**

CASTELLÓN:

Presidente del Sindicato: **Don Manuel Albiol Llorens.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Miguel Albiol Simé.** Presidente Unión T. y T.: **Don Francisco Simó Drago.**

LA CORUÑA:

Presidente del Sindicato: **Don Salvador Nera Pérez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Salvador Nera.** Presidente Unión T. y T.: **Don Fernando Muñoz López.**

GERONA:

Presidente del Sindicato: **Don Juan Figueras Romany.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Jesús Olmedilla Martín.** Presidente Unión T. y T.: **Don Agustín Buscarons Antón.**

GRANADA:

Presidente del Sindicato: **Don Guillermo Badel Berg.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Rafael Jiménez Rodríguez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Pedro Jiménez Gallardo.**

GUADALAJARA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don José A. Torrens Guasp.** Presidente Unión T. y T.: **Don Tomás Pérez Ramos.**

GUIPUZCOA:

Presidente del Sindicato: **Don Carlos Zubeldía Fernández.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Antonio Serrats Urquiza.** Presidente Unión T. y T.: **Don Aniceto Elósegui Gorástegui.**

HUELVA:

Presidente del Sindicato: **Don Domingo Rodríguez Moreno.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Amador Suárez Villa.** Presidente Unión T. y T.: **Don Juan Bautista Maestro Suárez.**

LUGO:

Presidente del Sindicato: **Don Roberto Riet Vázquez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Balbino Pérez Prieto.** Presidente Unión T. y T.: **Don Modesto Rivera Franco.**

MADRID:

Presidente del Sindicato: **Don Faustino Rivera Cuesta.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Amelio Castro Pérez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Faustino Álvarez García.**

MALAGA:

Presidente del Sindicato: **Don Manuel Villalta Ortiz.** Presidente Unión de Empresarios: **Don José Aranda Jodar.** Presidente Unión T. y T.: **Don Andrés Acosta Bonilla.**

MURCIA:

Presidente del Sindicato: **Don Juan Cañabata Méndez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Lázaro Escudero Alarcón.** Presidente Unión T. y T.: **Don Juan Gómez Ruiz.**

ORENSE:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Luis Ortiz Álvarez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Ricardo Núñez Vázquez.**

OVIEDO:

Presidente del Sindicato: **Don José Escotat Cerra.** Presidente Unión de Empresarios: **Don José A. Rodríguez Cadrecha.** Presidente Unión T. y T.: **Don Saturnino Menéndez García.**

PALENCIA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Miguel Méndez Díaz.** Presidente Unión T. y T.: **Don Miguel Cano Díez.**

LAS PALMAS:

Presidente del Sindicato: **Don José Miranda Junco.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Angel Ojeda.** Presidente Unión T. y T.: **Don Justo Cabrera.**

PONTEVEDRA:

Presidente del Sindicato: **Don Andrés Barros Dacosta.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Fernando de la Haza y de la Gándara.** Presidente Unión T. y T.: **Doña Encarnación Montenegro Rodríguez.**

SALAMANCA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Alejandro Loyano Silva.** Presidente Unión T. y T.: **Don Jaime García del Valle.**

SANTANDER:

Presidente del Sindicato: **Don Luis Pérez Sánchez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Alejandro Collado Otero.** Presidente Unión T. y T.: **Doña Angelinas Urquiza.**

SEGOVIA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Antonio Lafuente Lázaro.** Presidente Unión T. y T.: **Don Eugenio Llorente Gómez.**

SEVILLA:

Presidente del Sindicato: **Don Antonio Mela Fernández.** Presidente Unión de Empresarios: **Don José Sáez Díaz.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel Toribio Rodríguez.**

SDRIA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Carlos de Miguel Lahoz.** Presidente Unión T. y T.: **Don Justo Cornejo Pérez.**

TARRAGONA:

Presidente del Sindicato: **Don Gonzalo de la Peña García.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Luis Paláu Balanca.** Presidente Unión T. y T.: **Don Simón Sampér Vergé.**

TENERIFE:

Presidente del Sindicato: **Don Lohengrin Marichal Benicio.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan Antonio Mora Mora.** Presidente Unión T. y T.: **Don Juan Jesús Fernández Díaz.**

TOLEDO:

Presidente Unión de Empresarios: **Don Félix Arroyo Moreno.** Presidente Unión T. y T.: **Don César García Paniagua.**

VALENCIA:

Presidente del Sindicato: **Don José Oliver Pascual.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan Gómez March.** Presidente Unión T. y T.: **Don José Chulia Llorens.**

VIZCAYA:

Presidente Unión de Empresarios: **Don José María Serrats Urquiza.** Presidente Unión T. y T.: **Don Emilio Aguado Barajas.**

CEUTA:

Presidente del Sindicato: **Don Luis Morales González.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Carlos Martín Ramos.** Presidente Unión T. y T.: **Don Martín Martín Carmona.**

MARINA MERCANTE

Presidente del Sindicato Nacional:

Don Joaquín Fernández López.

Presidente de la Unión Nacional de Empresarios:

Don Eduardo de Aznar y Coste.

Presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos:

Don Antonio Maqueda Noé.

CARGOS PROVINCIALES

MELILLA:

Presidente del Sindicato: **Don Wenceslao García Chico.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Angel Sampere Martínez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Fermín Martínez Curado.**

ALICANTE:

Presidente del Sindicato: **Don Pedro Carbonell Zaragoza.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Mario Flores Arroyo.** Presidente Unión T. y T.: **Don Eugenio Castaños Cerda.**

ALMERIA:

Presidente del Sindicato: **Don Francisco Pérez Briones.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Tomás García Docio.** Presidente Unión T. y T.: **Don Arturo Yanguas Ruiz.**

BARCELONA:

Presidente del Sindicato: **Don Julio Núñez Gregorio.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Alfredo Molinas Bellido.** Presidente Unión T. y T.: **Don José Manuel Baos Campos.**

PALMA DE MALLORCA (BALEARES)

Presidente del Sindicato: **Don Bartolomé Alemany Bosch.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Lorenzo Oliver Quetglas.** Presidente Unión T. y T.: **Don Antonio Luna Quintero.**

CADIZ:

Presidente del Sindicato: **Don Juan Cañellas Bernedo.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Alvaro del Cubillo Palomino.** Presidente Unión T. y T.: **Don José Carneiro Coda.**

CASTELLÓN:

Presidente del Sindicato: **Don Antonio Mallat Garcés.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Enrique Belles Beltrán.** Presidente Unión T. y T.: **Don Benito Gómez Domínguez.**

LA CORUÑA:

Presidente del Sindicato: **Don José Angel Prego Carregal.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Jesús Carretero López.** Presidente Unión T. y T.: **Don Luis Santa Cruz Possés.**

CEUTA:

Presidente del Sindicato: **Don José Millán Ortiz.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Pedro de Ugarte Ros.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel Ramírez López.**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Presidente del Sindicato: **Don Luis Navarro Rodríguez.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Cayetano Cuyás Hidalgo.** Presidente Unión T. y T.: **Don Pedro Rojas Pérez.**

GERONA:

Presidente del Sindicato: **Don Félix Ribera Casamada.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Pedro Alberti Calzada.** Presidente Unión T. y T.: **Don Venancio Díaz Vila.**

MOTRIL (GRANADA):

Presidente del Sindicato: **Don José Hernández Almendros.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Antonio Molina Jiménez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Pedro Pérez Llanas.**

SAN SEBASTIAN (GUIPUZCOA):

Presidente del Sindicato: **Don José Manuel Anson Odriozola.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Pedro Sánchez Tapia.** Presidente Unión T. y T.: **Don Faustino Larumbe Arcúñez.**

HUELVA:

Presidente del Sindicato: **Don Antonio Zalvide Horticola.** Presidente Unión de Empresarios:

Don Manuel Calderón Ruiz de Morales. Presidente Unión T. y T.: **Don Rafael Arias Márquez.**

LUGO:

Presidente del Sindicato: **Don Francisco García Bobadilla.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Antonio Portejo Castaño.** Presidente Unión T. y T.: **Don Vicente Fernández Vázquez.**

MADRID:

Presidente del Sindicato: **Don Agustín Martín Ruiz.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Vicente Rodríguez Guerra.** Presidente Unión T. y T.: **Don Tomás Cañada Acosta.**

MALAGA:

Presidente del Sindicato: **Don Luis Espinar Villaespesa.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Jerónimo Pérez Cáceres.** Presidente Unión T. y T.: **Don Miguel Ripoll de Oña.**

MELILLA:

Presidente del Sindicato: **Don Rafael Santamaría Balaguer.** Presidente Unión de Empresarios: **Don José Luis Martos Canovaca.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel de la Parra Ripio.**

CARTAGENA (MURCIA):

Presidente del Sindicato: **Don Juan Oliva Cervantes.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Carlos Silgestrom Schjopleim.** Presidente Unión T. y T.: **Don Julián Puertos Martínez.**

GIJÓN (OVIEDO):

Presidente del Sindicato: **Don José María Jauregizar Araiztegui.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Dimas Menéndez Magdalena.** Presidente Unión T. y T.: **Don José Alonso Medina.**

VIGO (PONTEVEDRA):

Presidente del Sindicato: **Don Benjamín Suárez García.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Alberto Durán Núñez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel Pérez Vidal.**

SANTA CRUZ DE TENERIFE:

Presidente del Sindicato: **Don Manuel López Mora.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Nicolás Álvarez García.** Presidente Unión T. y T.: **Don Felipe Martín Abreu.**

SANTANDER:

Presidente del Sindicato: **Don Alfonso Ylera García-Lago.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Fernando María Pareda Aparicio.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel Cabanzo Menezo.**

SEVILLA:

Presidente del Sindicato: **Don Eduardo Carballido García.** Presidente Unión de Empresarios: **Don José Antonio Rabade Díaz.** Presidente Unión T. y T.: **Don Manuel Montero Cepero.**

TARRAGONA:

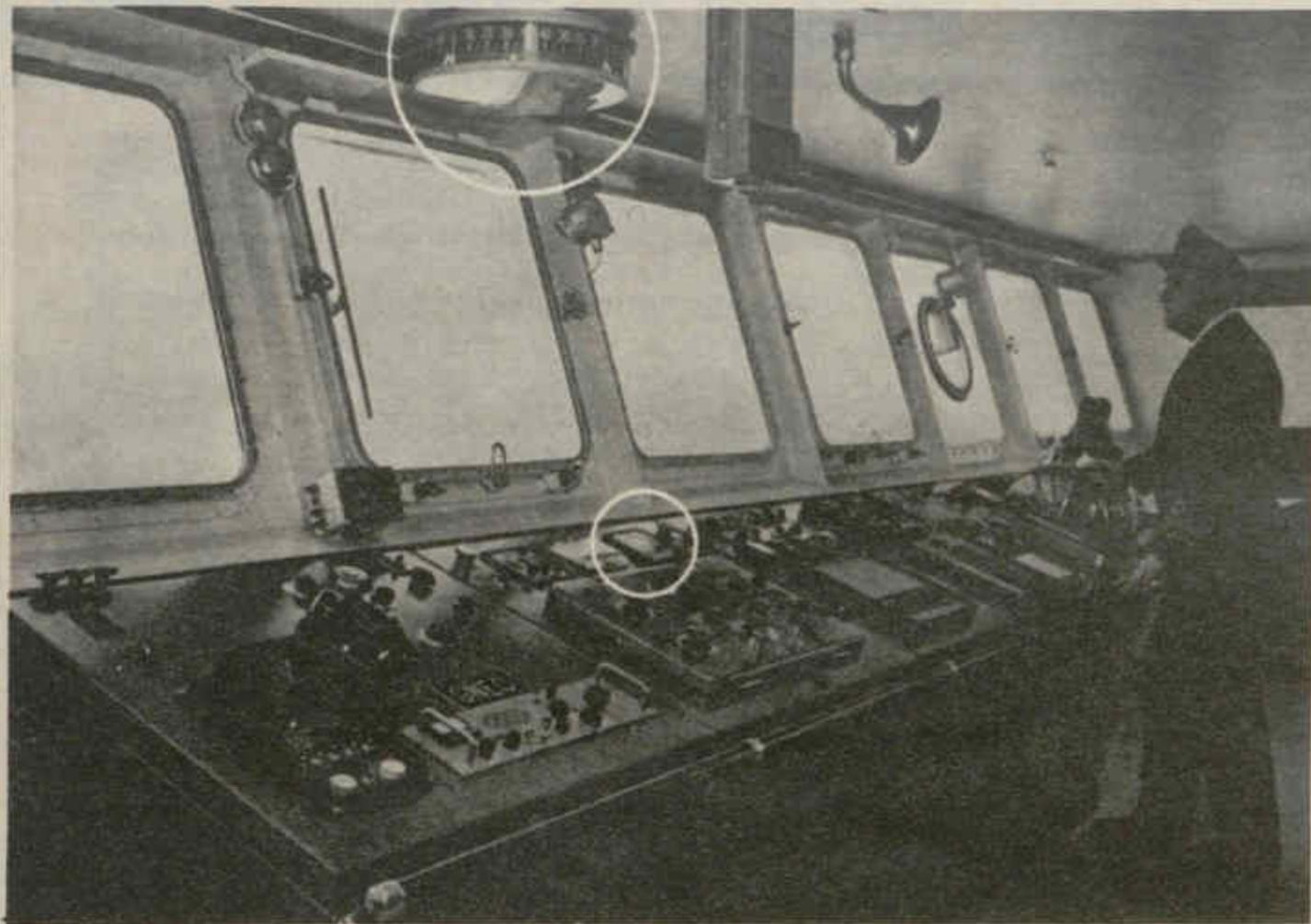
Presidente del Sindicato: **Don Víctor Merayo de Barberá y Sanromán.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Ramón Foix Tormo.** Presidente Unión T. y T.: **Don Ramón Canturri Breal.**

VALENCIA:

Presidente del Sindicato: **Don José Falgas Colatayud.** Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan Domingo Pérez.** Presidente Unión T. y T.: **Don Rafael Camps Darder.**

BILBAO (VIZCAYA):

Presidente Unión de Empresarios: **Don Juan María Gómez Alonso de Calada.** Presidente Unión T. y T.: **Don Juan Anchia García.**



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

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

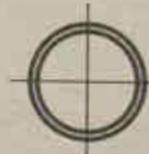
Hemos organizado un servicio de ventas y asistencia técnica que cubre el mundo entero... para hacerle a usted posible el ocuparse de otras cosas. Esté Ud. seguro de encontrar el equipo que necesita en nuestra lista de instrumentos.

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

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

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

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



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



NIFE ESPAÑA, S. A.

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

FRECUENCIAS DE

MADRID.—Las frecuencias de trabajo y llamada que actualmente utilizan las estaciones radiotelegráficas de todos los buques nacionales se sustituirán por las que para cada uno se indican en el apéndice de una Resolución de la Dirección General de Navegación que publicó el "Boletín Oficial del Estado" del día 31 de octubre.

Las sustituciones de estas series se harán precisamente dentro de los siguientes plazos: frecuencias de trabajo, antes de 1 de junio de 1976; frecuencias de llamada de la banda de 25 MHz., no podrán utilizarse antes del 1 de junio de 1976; frecuencias de llamada entre 4.000 y 23.000 kHz., del 2 de junio de 1976 al 31 de mayo de 1977.

A cada buque le corresponden cuatro series de frecuencias: una serie de llamada para servicio internacional, una serie de llamada para servicio nacional y dos series de trabajo, según acuerdos adoptados en la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas celebrada en Ginebra en 1974.

En la página siguiente reproducimos dos apéndices de la disposición, con el dato de cada una de las frecuencias.

hoja del mar

**UN ANUNCIO
 LLEGA A TODO
 EL SECTOR**

(Como si hubiese escrito una carta a todos y cada uno de los industriales, empresarios, trabajadores, etcétera.)

33021 EVISA E



"VIEIRASA"

"SDAD ANNA EDUARDO VIEIRA"

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS
 Pescados Congelados de primera calidad

OFICINA, 23 25 07 y 23 25 08*
 ADMINISTRACION, 23 37 15
 PARTICULAR, 21 71 93

APARTADO, 1075
 ORILLAMAR, 1
VIGO



CAMPAÑA "AGAMENON 75-10"

PESCAS EXPLORATORIAS EN AGUAS DE GRAN CANARIA

Por GERONIMO BRAVO DE LA LAGUNA CABRER

Del Instituto Español de Oceanografía. Laboratorio de Canarias

INTERESANTES RESULTADOS EN LA PESCA CON NASAS

Soaje (patrón), Emilio Villaverde (motorista) y Mario Pestano (marinero).

La duración de la campaña fue de quince días.

MATERIAL Y METODOS

Para esta campaña se ha utilizado el barco oceanográfico "Agamenon". Este es una embarcación de casco de madera, de 12 metros de eslora, con una potencia de 145 HP, y 15 toneladas de registro bruto. El "Agamenon" está provisto de un ecosondador Simrad, modelo Skipper Sounder, con un alcance de 600 brazas. Este ecosondador va acoplado a un sonar manual Simrad, modelo Basdic. Para la recogida de artes y aparejos, así como para el lanzamiento de botellas de inversión, dragas, batitermógrafos, etc., se ha instalado a bordo un torno con un pescante abatible.

La recogida de muestras del fondo se hizo con una draga Pettersen de 30 kg. de peso. Para conocer la estructura térmica de la columna de agua hasta 275 metros se utilizó un batitermógrafo. Las medidas de temperatura en superficie y en el fondo, así como la toma de muestras de salinidad, se llevaron a cabo con botellas Nansen. Las muestras de seres marinos se obtuvieron con nasas, trasmallos y palangres.

Las nasas utilizadas a lo largo de la campaña "Agamenon 75-10" son de dos

tipos, ambos especiales para la pesca del camarón. Uno de los modelos es de armazón y malla metálicos, excepto en la mitad inferior, que está cubierta de una malla plástica de pequeñas dimensiones. La malla metálica es cuadrada y sus dimensiones son de 1,5 cm. de lado. La plástica, también cuadrada, interviene en la cobertura de la mitad inferior y en la construcción de las entradas o "mataderos". El tamaño de esta última es de un centímetro de lado. La forma general de este modelo es paralelepípedica, con base cuadrada de 1,5 m. de lado y sección rectangular de 50 cm. de altura. En total tiene tres entradas o "mataderos".

El otro modelo de nasa utilizado tiene armazón metálico, pero la malla, también cuadrada, es totalmente de plástico. Las dimensiones de esta malla son de 1,5 centímetros de lado. En la mitad inferior de la nasa está cubierta de dos paños, por lo que esta zona es mucho más tupida.

El arte de enmalle empleado fue un trasmallo. El paño interior tiene una malla cuadrada de 2 cm. de lado. El tamaño de la malla de los paños exteriores es de 18 cm. de lado.

El palangre utilizado a lo largo de la campaña es semejante a los que se emplean para la pesca de túnidos. Sobre la línea madre, de 5 mm. de grueso, van atadas las brazoladas, de 1,80 cm. de longitud. Estas son en su primera mitad

de nylon y en la segunda de acero. En la unión entre el nylon y el acero hay un giratorio. Dadas las características del palangre se le intercalaron cuatro boyas de pequeñas dimensiones para mantenerlo entre dos aguas. Cada sección del palangre consta de 50 anzuelos.

Para la toma de muestras de salinidad, medición de la temperatura y dragados se han efectuado perfiles perpendiculares a la costa. La separación entre perfiles ha sido de unas cuatro millas y la distancia entre estaciones oceanográficas fue de dos millas, aproximadamente. Sobre estos mismos perfiles o en sus proximidades se efectuaron las estaciones de pesca. En las pescas con trasmallos sólo se usó una pieza, en vez de las tres que normalmente hemos calado en otras campañas.

RESULTADOS

Durante la campaña "Agamenon 75-10" se han realizado 41 estaciones hidrográficas y 34 de pesca. La situación y características de las mismas quedan reflejadas en los cuadros I y II y se pueden observar sobre los mapas 1, 2, 3 y 4.

En todas las estaciones hidrográficas se tomó la temperatura de superficie y muestras de agua para determinar la salinidad. En 20 de las 41 estaciones empleamos el batitermógrafo hasta una profundidad de 275 metros. En nueve estaciones se lanzaron sobres flotadores para determinar la dirección de las corrientes locales de la zona.

En las estaciones de pesca se capturaron un total de 39 especies distintas de animales, de las cuales siete son crustáceos y el resto peces. En cuadro se indican las especies de crustáceos, con el nombre vulgar entre paréntesis, y el peso en gramos capturado en ellas. Asimismo indicamos la talla media en milímetros de cada especie de camarón a lo largo de la campaña.

Puede observarse asimismo sobre el perfil del fondo la distribución vertical de las tres especies más importantes de camarón. A la izquierda de dicha figura aparecen las profundidades a que fueron capturadas estas especies durante la campaña "Agamenon 75-10".

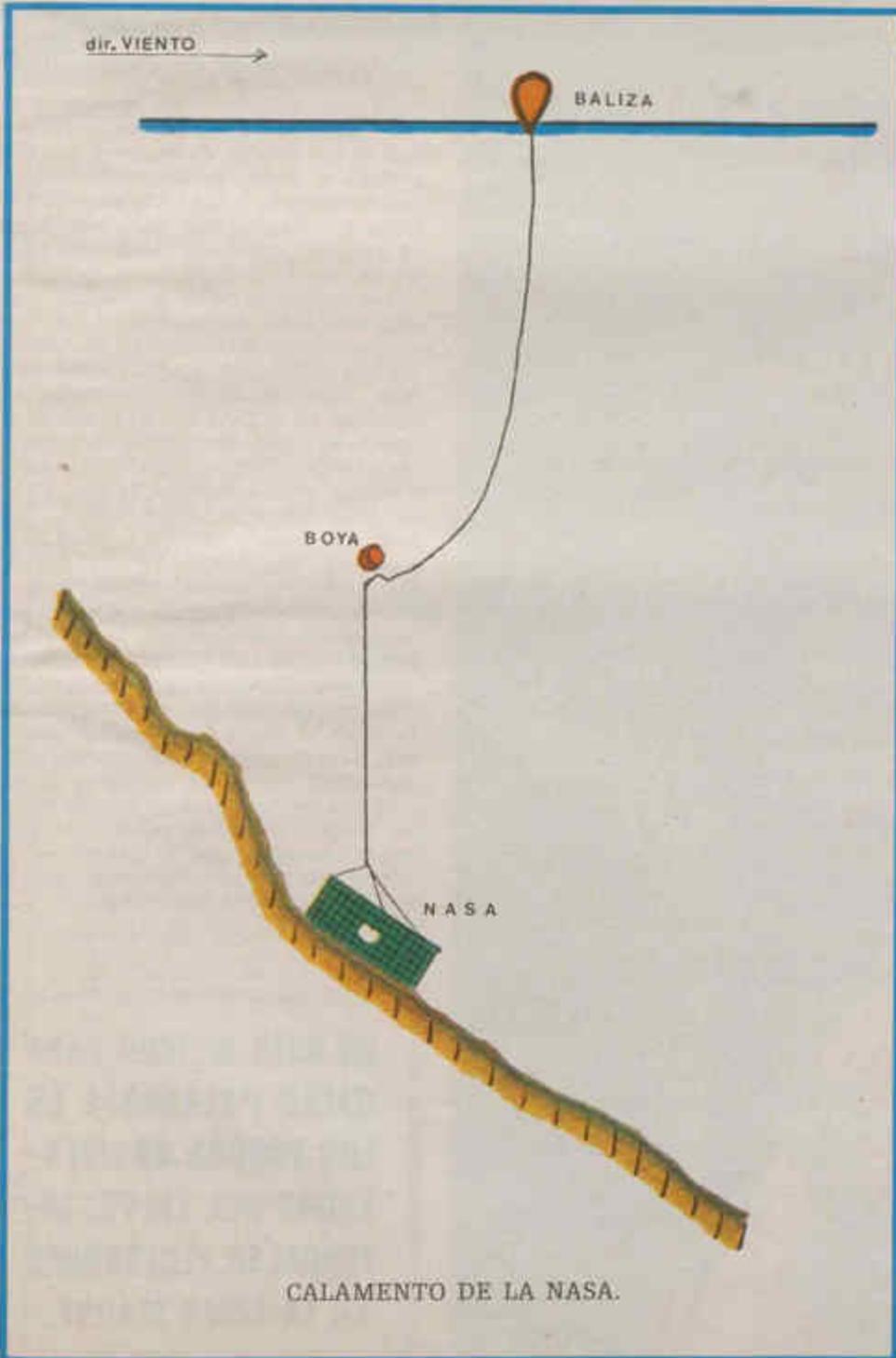
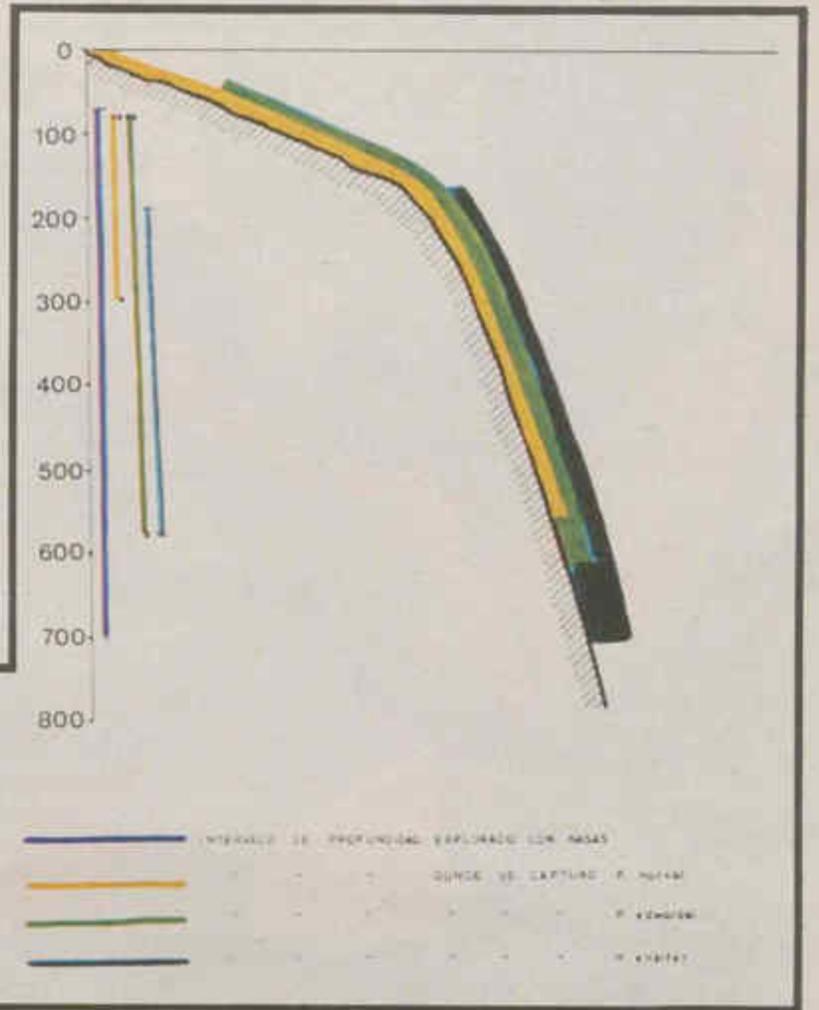
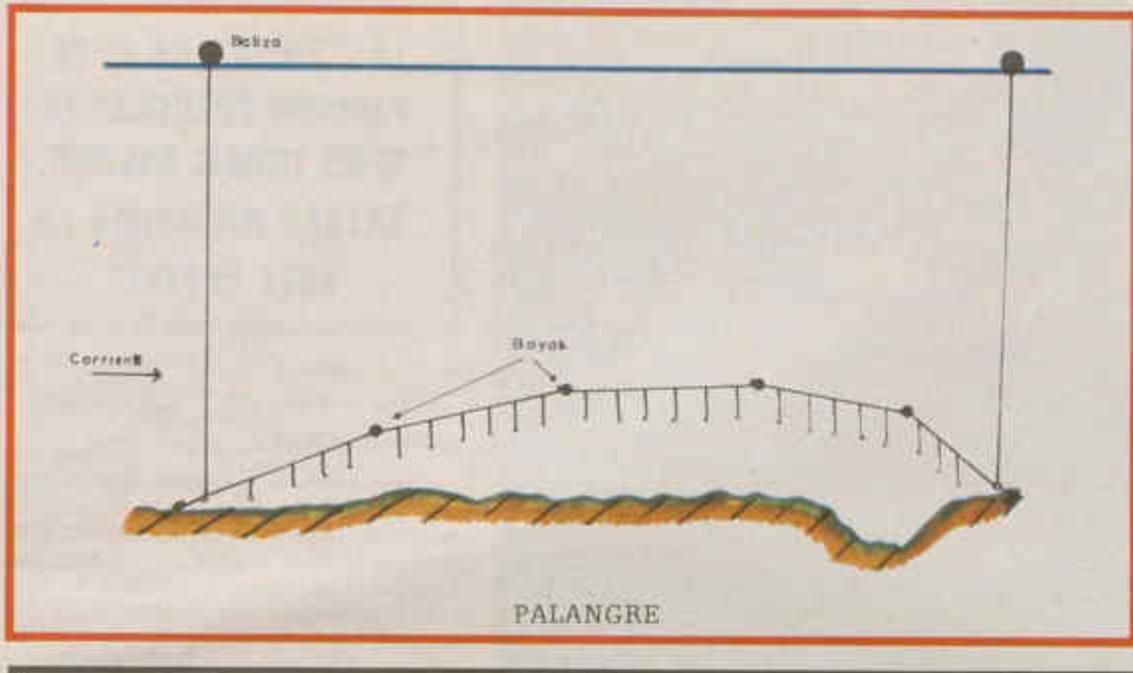
El otro cuadro muestra las distintas especies de peces, las estaciones, el peso total y el número de ejemplares de cada especie recolectada a lo largo de la campaña. El peso y el número de ejemplares vienen expresado entre paréntesis, a continuación del número de la estación. Así, por ejemplo, 12 (240, 17) quiere decir que en la estación número 12 se capturaron 240 gr. de peces y un total de 17 ejemplares.

CRUSTACEOS CAPTURADOS DURANTE LA CAMPAÑA

ESTACION	Talla	5	6	12	13	16	17	18	19	24	25	27	28	29	32
"Maja sp." (centolla)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
"Parapandalus narval" (camarón)	56	298	758	—	1.335	191	356	—	568	—	x	38	—	—	—
"Plesiopnika edwardsii" (camarón)	78	163	773	143	x	—	96	29	—	—	448	85	—	34	51
"Heterocarpus ensifer" (camarón)	68	—	—	250	—	—	—	77	—	x	x	—	—	14	9
"Plesiopneusedwardsianus" (carabinero)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—
"Cancer pagurus" (cangrejo buey)	305 (*)	—	—	321	—	—	—	700	—	—	—	—	200	—	—
"Pagurus sp." (cangrejo ermitaño)	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

x: Algunos ejemplares.
(*) Peso medio

(Pasa a la pág. 40)



Uno de los tipos de nasas empleados.



Ejemplar de camarón ("Heterocarpus ensifer") capturado en la campaña.



Congrio ("Conger conger")
capturado
en nasa de camarón.

**LA "VIEJA" HA DESA-
PARECIDO PRACTICAMEN-
TE DEL LITORAL CANARIO,
ANTAÑO RIQUISIMO EN
ESTA ESPECIE.**

(Viene de la pág. 38)

CONCLUSIONES

Como se puede apreciar en el cuadro, las capturas de peces con trasmallo han sido muy pobres. Es de destacar la falta casi absoluta de viejas en nuestras pescas. En total hemos capturado en siete pescas con trasmallo, cuatro viejas, con un peso medio de 210 gr. Estas cantidades son ridículas teniendo en cuenta la gran riqueza de esta especie que había antaño en el litoral de Gran Canaria.

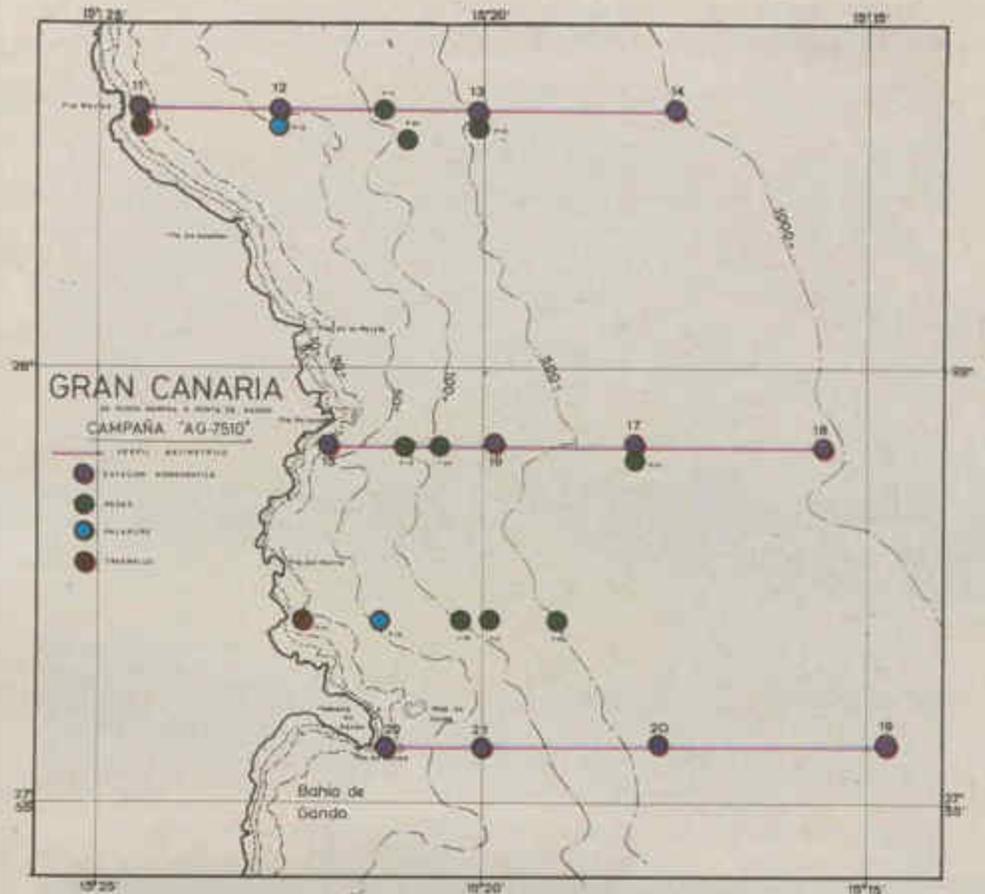
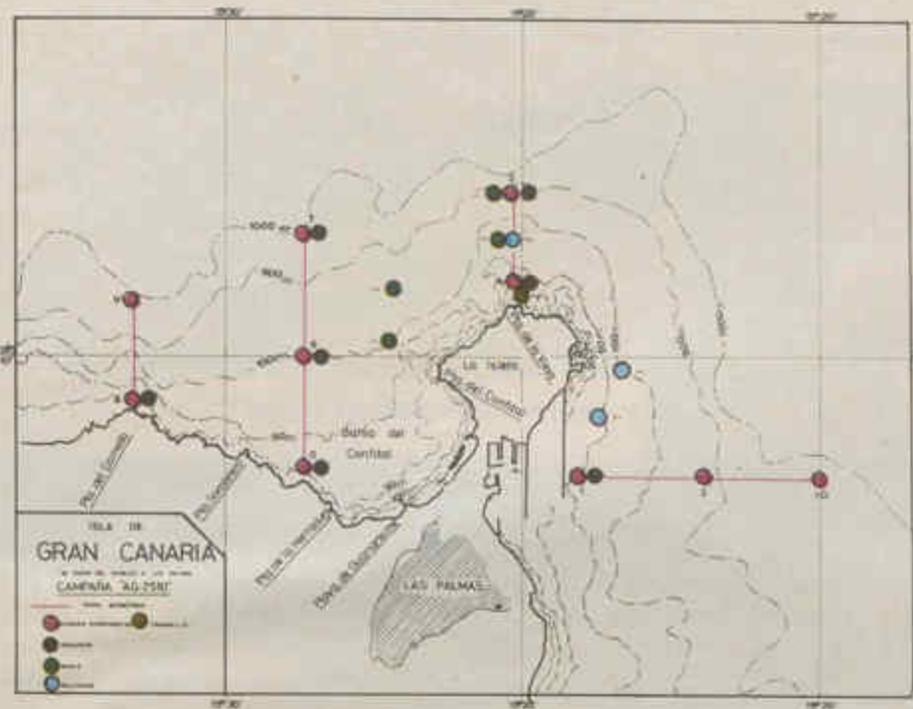
Asimismo observamos que otras especies litorales, como cabrillas, salmoneles, etc., han sido capturados en muy pequeñas cantidades y, en general, de talla pequeña. Aun teniendo en cuenta que el número de pescas no es muy grande y que sólo hemos utilizado una pieza del trasmallo, se puede comprobar, tal como indicábamos al principio, que el litoral está bastante explotado.

Los rendimientos obtenidos con palangre han sido bajos. Esto se debe fundamentalmente al anzuelo empleado, que no es apropiado por su forma y tamaño para las especies demersales. El objetivo fundamental por el que se utilizó este sistema fue encontrar un método para calar palangres en los fondos accidentados de los taludes de las islas. En este sentido, el intercalar flotadores en la línea madre fue un éxito que permitirá en futuras campañas ver los rendimientos en grandes profundidades de este sistema de pesca.

Los resultados de las pescas con nasas han sido más interesantes. Estos han venido a confirmar las experiencias llevadas a cabo por el Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Canarias en la zona de Arguineguin, en agosto de 1968. En aquella ocasión se capturaron a 400 m. de profundidad 2.450 gr. de dos especies de gambas en un total de ocho nasas "Publ. Téc. Junt. Est. Pesc.", número 8. Durante la campaña "Agamenón 75-10" se han capturado camarones pertenecientes a tres especies en 13 pescas con nasas. Los rendimientos por nasa son de aproximadamente unos 400 gr. Estas cantidades no reflejan fielmente la abundancia de estas especies, ya que con este sistema de pesca, el hecho de que se introduzca en la nasa un congrio o una morena evita que entren dentro de la misma mayor cantidad de camarones. Por otra parte, las nasas que hemos calado son para tomar muestras, por lo que su rendimiento es inferior a aquellas que se emplean con fines comerciales.

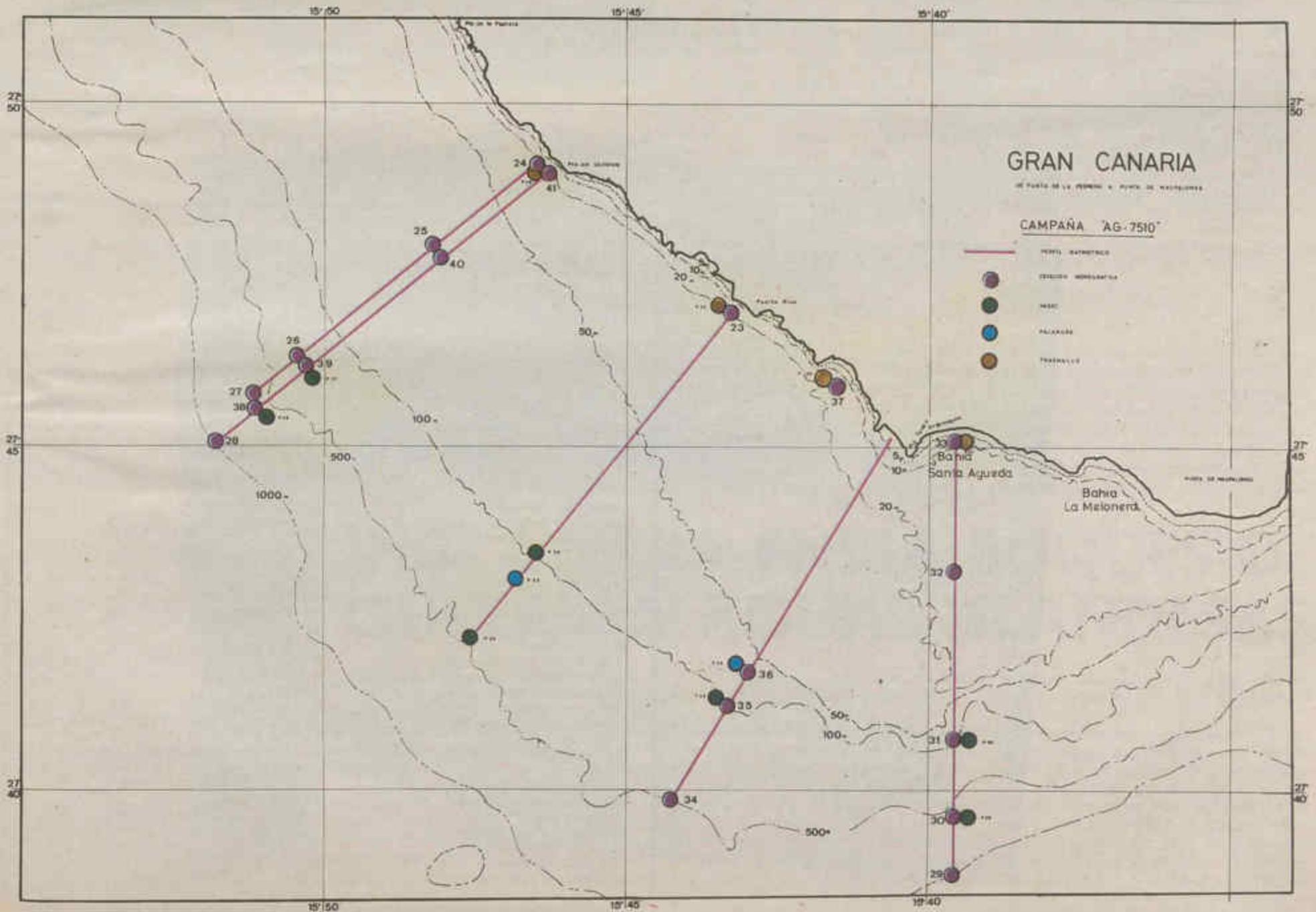
(Pasa a la pág. 42)

**UN BUEN METODO PARA
CALAR PALANGRES EN
LOS FONDOS ACCIDEN-
TADOS DEL TALUD: IN-
TERCALAR FLOTADORES
EN LA LINEA MADRE.**



Ejemplar ovigero de "Parapandalus narval".

CAMPAÑA "AGAMENON 75-10"





Cangrejo buey ("Cancer pagurus") capturado en una nasa de camarón.



Ejemplar de camarón ("Heterocarpus ensifer").



Salmonete ("Mullus surmuletus") capturado con trasmallo en la estación de pesca número 4.

CAMPAÑA "AGAMENON 75-10"

(Viene de la pág. 40)

De las ocho especies de camarón conocidas en el archipiélago, únicamente tres se encuentran en cantidad suficiente como para ser explotadas por los pescadores. Estas son: "Heterocarpus ensifer", "Plesionika edwardsii" y "Parapandalus narval". Estas especies se encuentran en todas las islas del archipiélago, siendo hoy en día objeto de explotación comercial en alguna de ellas (Tenerife y La Palma) por parte de la flota de pesca litoral. Las perspectivas de extracción a nivel industrial son hasta ahora desconocidas, pues con los métodos actuales de pesca los rendimientos son muy bajos. En un futuro próximo, como consecuencia de la campaña "Pescador 76", que tendrá lugar en octubre del próximo año, se podrá tener una idea

más aproximada de la densidad de estas especies en la zona.

AGRADECIMIENTO

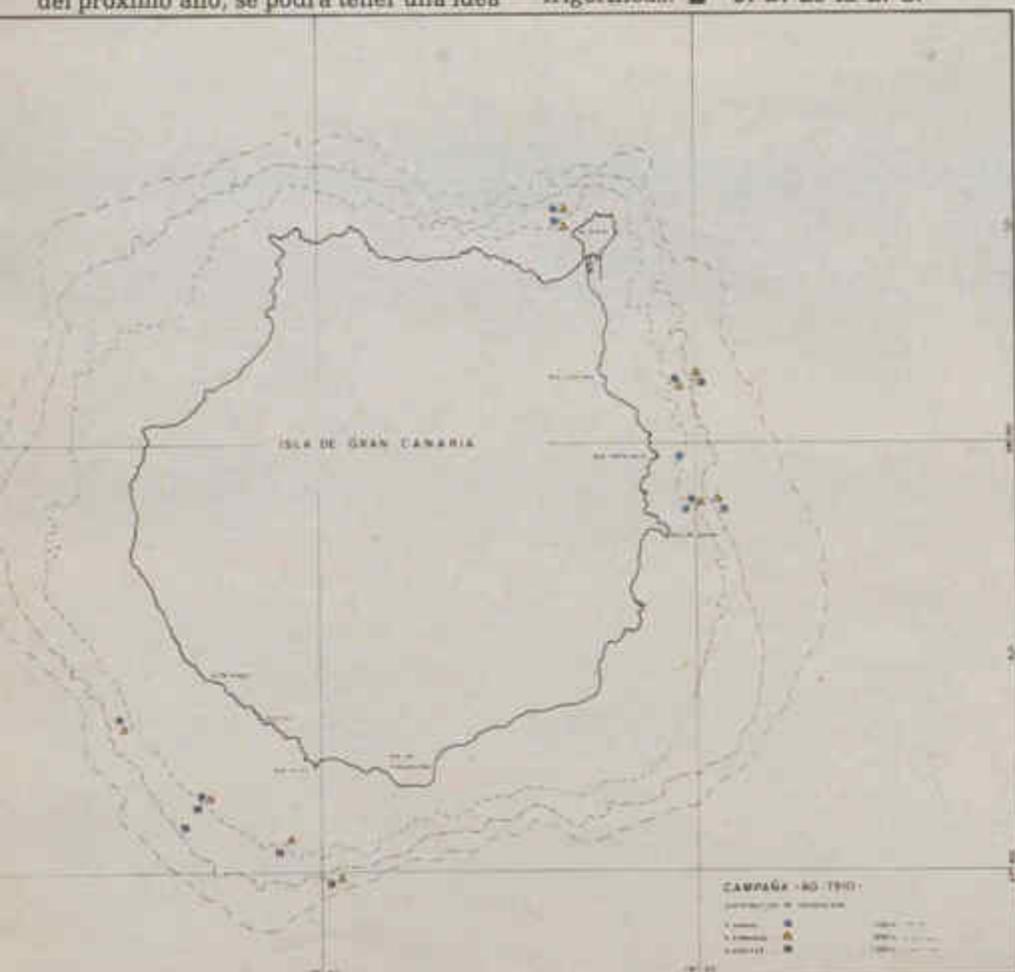
Agradecemos profundamente al señor Betancort, delegado del Instituto Social de la Marina en Las Palmas de Gran Canaria, y a los señores Soler y Márquez, del mismo Instituto, todas las facilidades que nos dieron para poder llevar a cabo nuestro trabajo. Asimismo queremos hacer presente nuestro agradecimiento a don Vicente Llinares, de la empresa Llorets y Llinares, S. L., por suministrarnos desinteresadamente la carnada necesaria para la realización de las estaciones de pesca. También queremos expresar nuestra gratitud a la empresa Fruigocán por permitirnos almacenar las muestras en sus cámaras frigoríficas. ■ J. B. de la L. C.



Ejemplar de catalufa ("Priacanthus arenatus") capturado con trasmallo en la estación de pesca número 26.

PECES CAPTURADOS EN LA CAMPAÑA

"Mustelus mustelus" (cazón)	4 (33400, 19); 9 (1500, 1); 15 (1500, 1); 34 (900, 1); 15 (30000, 1).
"Carcharhinus sp." (tiburón)	25 (900, 2); 32 (4200, 13).
"Squalus blainvilleri" (galludo)	22 (800, 1); 31 (10000, 1).
"Squatina squatina" (pez ángel)	22 (750, 1).
"Raja oxyrinchus" (moriega)	1 (7000, 1).
"Dasyatis pastinaca" (pastinaca)	15 (40000, 2).
"Synodus saurus" (lagarto)	9 (110, 1); 14 (300, 1); 31 (460, 3).
"Muraena helena" (morena)	2 (4800, 2); 3 (3000, 2); 8 (3000, 1); 13 (2000, 1); 16 (1500, 1); 16 (4200, 2); 27 (1100, 1).
"Muraena sp." (papudo)	5 (702, 1); 8 (1700, 2).
"Gymnothorax maderensis" (papudo)	27 (1800, 1).
"Conger conger" (cungrio)	5 (2400, 1); 6 (1500, 1); 12 (1100, 1); 24 (6000, 1); 27 (2600, 1).
"Phycis phycis" (brota)	5 (300, 1); 13 (900, 1).
"Capros aper" (ochavo)	24 (30, 1); 32 (40, 1).
"Serranus cabrilla" (cabrilla)	4 (140, 2); 26 (260, 4).
"Serranus atricauda" (cabrilla)	26 (90, 1); 31 (60, 1).
"Priacanthus arenatus" (catalufa)	26 (250, 1).
"Pomadourys bennetti" (roncador)	26 (420, 5).
"Umbrina canariensis" (berrugato)	5 (320, 1).
"Mullus surmuletus" (salmonete)	4 (500, 4); 9 (280, 2); 26 (1450, 12).
"Boops boops" (boga)	14 (100, 1).
"Dentex macrophthalmus" (cachucho)	5 (200, 1); 6 (400, 2).
"Diplodus annularis" (mojarra)	22 (130, 1); 26 (940, 6).
"Pagellus acarne" (aligote)	16 (150, 1).
"Chromis chromis" (fula blanca)	4 (5100, 52); 9 (10100, 102); 26 (420, 5); 31 (10400, 103).
"Abudefduf luridus" (fula negra)	9 (95, 1); 26 (730, 7); 31 (210, 2).
"Thalassoma pavo" (peje verde)	26 (630, 4).
"Sparisoma cretense" (vieja)	9 (60, 1); 26 (640, 2); 31 (170, 1).
"Scomber japonicus" (caballa)	8 (560, 3).
"Mugil sp." (lebrancho, lisa)	31 (1170, 1).
"Helicolenus dactylopterus" (boca negra)	4 (520, 1); 24 (2400, 3).
"Scorpaena sp." (rascasío)	4 (70, 2); 26 (20, 1).





LA GUERRA DEL BACALAO



DINAMARCA

Desde hace semanas, en los puertos daneses reina gran tensión debido a que los pescadores del país han agotado ya su cuota de capturas de arenques y bacalao, y sólo gracias a las negociaciones de su Gobierno con las autoridades pesqueras noruegas han podido seguir faenando. En las fotos, pescadores del puerto de Aarhus, en Jutlandia, "cuelgan" en efigie al ministro Poul Dalsager, y buques daneses inactivos.

**PARA PROTEGER
A SUS PESQUEROS,
QUE OPERAN
HABITUALMENTE
DENTRO DE
LAS 200 MILLAS**

INGLATERRA ENVIA BUQUES DE GUERRA A AGUAS ISLANDESAS

LONDRES, 25.—El Gobierno británico ha decidido "con pesar y con disgusto" enviar tres buques de guerra para proteger a los barcos de pesca ingleses que operan dentro de las doscientas millas marítimas islandesas. La fragata de Su Magestad "Leopard" ha llegado ya a la zona en litigio, dispuesta a hacer frente a las cañoneras islandesas, que han cortado las redes de arrastre de seis barcos pesqueros en los últimos diez días. Este fin de semana llegarán los otros dos buques de la Navy.

Momentos después de su llegada dentro de las doscientas millas marítimas islandesas, el "Leopard" se ha visto envuelto en el primer incidente. Una cañonera cortó las redes de una embarcación británica y pudo darse a la fuga a pesar de la rápida intervención de la fragata recién llegada. El embajador de Islandia en Londres ha declarado que esta decisión británica había que considerarla como un acto de agresión, y en Reykjavik el primer ministro islandés ha reaccionado con firmeza contra esta acción de fuerza del Gobierno

británico sin descartar la posibilidad de que se rompan las relaciones diplomáticas entre los dos países. Los Ministerios de Defensa y de Asuntos Exteriores han adoptado esta medida que tiene como objetivo "proteger sin provocar" a medio centenar de barcos que pescan anualmente una media de ciento treinta mil toneladas de bacalao y cuya industria emplea a más de veinticinco mil personas. Altos funcionarios de los dos Departamentos han afirmado en los

(Pasa a la pág. siguiente)

INGLATERRA ENVIA BUQUES DE GUERRA

(Viene de la pág. anterior)

Comunes que los barcos han sido despachados con órdenes categóricas de utilizar el mínimo de fuerza posible. Cuando una cañonera islandesa —ha precisado el subsecretario de Asuntos Exteriores— se acerque a un barco inglés, las fragatas de la Navy tratarán de imponerse y evitar que los pescadores y sus embarcaciones sufran daño alguno.

AMENAZA DE LOS CAPITANES

El Gobierno quiere poner todo el énfasis en el carácter defensivo de esta expedición, puesto que el desequilibrio de fuerzas entre la Marina islandesa y la británica es tan grande que sólo una amenaza de máxima importancia puede justificar la provocadora y altanera presencia de la Navy ante una flotilla de cañoneras que, aparte de cortar las redes de unos cuantos bacaladeros enemigos, sólo podrían molestar, como el mosquito al león, a las fragatas de la Armada británica.

La razón de este compromiso del Gobierno es la amenaza de los capitanes de los barcos que pescan en aguas islandesas. En un ultimátum hecho público hace tres días habían anunciado la retirada total de las embarcaciones que efectúan faenas de pesca en aquella zona, a no ser que hoy al mediodía el Gobierno decidiera enviar la protección de barcos de guerra. La tensión dentro de las doscientas millas marítimas era tan grande que los pescadores habían renunciado a seguir trabajando.

Las conversaciones entre los dos Gobiernos se intensificaron en los últimos diez días al expirar el contrato bilateral de dos años que había fijado unos límites de cincuenta millas marítimas. Los funcionarios del Foreign Office y del Gobierno de Reykjavik han tratado de encontrar una solución que evitara el enfrentamiento.

EL PESCADO LO ES TODO

El actual conflicto se originó cuando Islandia decidió unilateralmente declarar su derecho exclusivo sobre las doscientas millas que rodean a la isla. Esta medida equivalía a que los bacaladeros británicos dejaran de pescar en la zona y que Gran Bretaña disminuyera la producción del bacalao en ciento treinta mil toneladas. Tras los incidentes de los últimos días, el Gobierno de Reykjavik planteó la cuestión de la cantidad como término negociable. Sin fijarse en las millas marítimas ni en los límites jurisdiccionales, los islandeses pidieron a Londres que redujeran la producción de bacalao hasta sesenta y cinco mil toneladas al año. Esta argumentación está basada en las declaraciones que hoy mismo ha hecho el primer ministro de Islandia, diciendo que el 40 por 100 de la pesca del bacalao que se extrae de las doscientas millas marítimas se lo llevan los ingleses.

La defensa de la extensión de sus aguas jurisdiccionales se apoya en la gran dependencia pesquera de la economía islandesa. El pescado lo es prácticamente todo. La inflación, la crisis del petróleo y la disminución de la demanda de pescado congelado por parte de Estados Unidos han infligido un gran contratiempo en el nivel de vida de este pequeño país. Hace unas semanas, el Gobierno propuso drásticas reducciones en los gastos de Seguridad Social, sanidad y educación. Es la única manera para reducir el déficit de la

balanza de pagos, que el año pasado ascendía a veintidós millones de dólares, con una perspectiva de perder otros tres millones este año. La moneda oficial ha sido devaluada en dos ocasiones durante los últimos trece meses, la primera en un 17 por 100, y la segunda, en un 20.

HISTORIAL

Si bien es cierto que las tres fragatas británicas van a constituir una amenaza seria para los intereses islandeses, el Gobierno de Reykjavik tratará de encontrar una solución sea como sea, bien por el camino de la diplomacia o bien por el de la instigación de las cañoneras. Por el momento, Londres está dispuesto a negociar siempre que la postura de la otra parte sea más flexible. El Gobierno islandés ha anunciado hoy que sólo aceptará reanudar las conversaciones si se retiran los tres buques de guerra enviados hoy.

No hay que olvidar tampoco que los dos países son miembros de la NATO y que en Islandia se encuentra una base muy importante que es utilizada por aviones norteamericanos. El secretario general de la Organización Atlántica, Joseph Luns, ha hecho hoy un llamamiento para que se llegue a un acuerdo pacífico entre los dos Gobiernos.

La primera "guerra del bacalao", que duró desde 1958 a 1961, comenzó cuando Islandia impuso un límite de doce millas en lugar de las tres millas marítimas que internacionalmente se reconocían por aquel entonces. La segunda "guerra" estalló en 1972 y duró dos años. Islandia extendió los límites pesqueros a cincuenta millas. A principios de este año fijó unos límites de doscientas millas sin consultar a ningún otro país. La explicación oficial a todas estas acciones unilaterales se basa en que la pesca es la única industria sólida de Islandia. También se esgrime que otros países como Chile y Perú han aplicado ya medidas semejantes. La conferencia sobre Derechos del mar, que se celebrará en Nueva York la primavera próxima, puede ser decisiva para fijar la extensión de las aguas jurisdiccionales de todos los países del mundo. ■ LUIS FOIX. (De "La Vanguardia".)

PUEDA HABER MUERTOS

COPENHAGUE, 1 (Afp-Efe).—La "guerra del bacalao" entre Gran Bretaña e Islandia puede costar vidas humanas, ha declarado ayer el primer ministro islandés, Geir Hallgrímson, al diario "Aktuelt".

"Creo, sin embargo, que ganaremos la 'guerra'", agregó el ministro, que anteriormente había subrayado que no se oponía en absoluto al empleo de la palabra "guerra", dado que "Inglaterra ha enviado barcos de guerra al interior de la frontera de pesca islandesa, con objeto de proteger la pesca ilegal".

El primer ministro islandés recalco también que 5.000 islandeses se empleaban en la pesca en el mar y que de un 15 a un 20 por 100 de la población del país trabaja en la industria de la pesca en tierra. "Sin la pesca, que representa el 80 por 100 de las exportaciones de Islandia —continuó Hallgrímson—, este país no puede tener economía autónoma, y, sin esa economía, la nación islandesa no podría existir".



ACUERDO PESQUERO ENTRE ISLANDIA Y ALEMANIA FEDERAL

● GROENLANDIA QUIERE AMPLIAR SUS AGUAS JURISDICCIONALES

REYKJAVIK, 28 (Efe).—El Parlamento islandés ha aprobado hoy un nuevo acuerdo de pesca con la República Federal Alemana.

Los partidos de la oposición no aprobaron esta medida, pero el Gobierno del primer ministro Geir Hallgrímson obtuvo una mayoría de 40 votos contra 18.

Según el tratado, 40 barcos pesqueros de la República Federal alemana podrán pescar hasta 60.000 toneladas de bacalao al año dentro de las nuevas fronteras de 200 millas.

GROENLANDIA

COPENHAGUE, 28 (Efe).—Después de Islandia, también anunció hoy Groenlandia que tiene pensado ampliar sus aguas pesqueras a cien millas de sus costas, solamente para la captura de la gamba, y a 200 millas para otras clases de pesca.

Las negociaciones comenzaron hoy en Copenhague, donde el presidente regional groenlandés expuso al Gobierno danés sus pretensiones.

En aguas pesqueras groenlandesas faenan barcos españoles, soviéticos y noruegos.

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



ROMPEHIELOS ATOMICO

OCEANO ARTICO.—La mayor parte del año, el océano Artico se encuentra hecho una espesa capa de hielo, y tan sólo durante un corto periodo del verano algunos poderosos rompehielos están capacitados para navegar por sus aguas por el camino del Gran Norte, desde Mursmansk a la Unión Soviética. Aquí vemos al rompehielos atómico "Arktika" guiando a otros barcos a través del hielo. (Europa Press.)

IRLANDA

REUNION DEL INSTITUTO INTERNACIONAL DE CULTURA MARITIMA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Tuvo lugar durante el mes en Dublín una larga reunión del Consejo Administrativo del Instituto Internacional de Cultura Marítima. Fueron representados Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Irlanda, los Países Bajos, Portugal, Suiza, Túnez y la Sociedad Internacional Joseph Conrad. Fueron recibidas expresiones de disculpa de Alemania Federal, Bélgica, islas Mascareñas, Italia, Yugoslavia. Entre las decisiones adoptadas están la de establecer en Dublín el centro administrativo del Instituto y la de nombrar a éste corresponsal director general del Instituto.

Hubo largas discusiones sobre la creación de secciones nacionales del Instituto en los países, por ejemplo España, donde hay miembros registrados sin que se haya constituido hasta ahora una sección nacional. Fue propuesto para el nuevo director general un largo programa de visitas a tales países y a países también donde ya existen secciones nacionales del ICMAR para que se refuercen los eslabones entre los elementos fundamentales de la organización.

Fue discutido también el trabajo de las Comisiones, otro órgano fundamental del ICMAR después de las secciones nacionales. Estas Comisiones se interesan por la literatura marítima, el arte marítimo, el mar en las películas y la televisión, la historia de naufragos y de socorro marítimo, la cartografía marítima, la sociología marítima. Varios expertos de reputación internacional, tal el comandante Teixeira da Mota (Portugal, experto de la cartografía

JOHN DE COURCY FUE DESIGNADO DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO.

marítima), han aceptado dirigir los trabajos de estas Comisiones con objeto de coordinar todas las investigaciones que se hacen en el mundo sobre cada materia. Se espera, por ejemplo, que, siguiendo el admirable ejemplo español, todos los países ligados al ICMAR (hasta ahora, un total de 42) establecerán el catálogo definitivo de todos los libros de interés marítimo publicados dentro de sus fronteras por ciudadanos suyos.

La reunión fue la más fructífera hasta ahora de la historia del ICMAR, cuyos orígenes se remontan a una reunión en 1969 en casa del doctor Miazgowski, polaco en destierro en Fribourg, Suiza, a la que asistieron representantes de Irlanda, Italia, Suiza y Polonia; reunión seguida en 1973 por la conferencia constitutiva de la organización, tenida en Burdeos, Francia, y presidida por el mismo doctor Miazgowski.

"CULTURA MARITIMA"

A la reunión de Dublín fueron presentados ejemplares de "Cultura Marítima", número 2, revista anual de la Sección Irlandesa del ICMAR, en la cual aparecen artículos sobre los barcos de pesca tradicionales tunecinos, por el doctor André Louis, etnógrafo del CNRS francés; sobre la historia marítima irlandesa de la época anterior a los vikingos, por el doctor O'Flanagan, del Museo de Ulster; sobre el Dublín de los vikingos, por el doctor O'Riordan, director de las indagaciones arqueológicas en Dublín, donde fundaron los vikingos la capital actual de Irlanda, y sobre los lugares irlandeses de naufragios de barcos de la Armada española de Felipe II, por el capitán Danaher, experto de la Sociedad Irlandesa de Historia Militar. Para el núm. 3 de "Cultura Marítima" se espera un artículo del profesor Romero, de Santiago, sobre los barcos de cuero, la construcción de un ejemplo de los cuales, por el profesor y sus estudiantes, ha suscitado tanto interés en Irlanda.

Tuvo lugar en Dublín la primera presentación de la nueva película de George Morrison, uno de los representantes irlandeses a la reunión del ICMAR, que trata de la industria irlandesa de la pesca. Su película sobre las lanchas irlandesas de socorro marítimo, laureadas en Milán hace cuatro años por la Marina italiana, mereció elogios universales, pero nosotros, que vimos su nueva obra, creemos que esta vez ha sobrepasado aun sus grandes esfuerzos pasados en la esfera de las películas marítimas.

EIRANOVA

Se habla cada vez más del proyecto Eiranova, de Castletownbere, en el condado de Cork. Es un proyecto de establecimiento de una operación integrada en aquel puerto de pesca marítima y de producción de productos de pesca. La compañía busca ya el apoyo de los órganos gubernativos convenientes para la cons-

(Pasa a la pág. siguiente)

EL BARCO DE CUERO UTILIZADO EN LA EDAD DE BRONCE

LA INICIATIVA DEL PROFESOR ROMERO SE ESTUDIA EN EL INSTITUTO MARITIMO

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Se discute mucho en Irlanda la empresa del profesor Romero y su equipo de estudiantes de la Universidad de Santiago, que han construido un barco de cuero del tipo probablemente utilizado en la Edad de Bronce por los marineros del Noroeste de la actual España viajando a las islas Británicas. El hecho de que gracias a la intervención de la dirección de "Hoja del Mar" el profesor Romero se haya puesto en comunicación con el Instituto Marítimo Irlandés, muy interesado en la historia de los barcos de cuero, ha suscitado aquí un verdadero deleite. Durante el invierno, en Crosohaven, en el condado de Cork, el barco de cuero mucho más grande que utilizó el inglés Leverin para seguir las supuestas huellas del legendario Santo Brenden, estará en construcción. Se cree que el barco de Leverin representa el desarrollo final del tipo de barco de cuero originado no se sabe todavía dónde, quizá en Galicia, muchos siglos antes del viaje supuesto del santo irlandés.

La industria pesquera, según noticias publicadas durante el mes de trabajo ahora a diez mil personas entre pescadores y trabajadores en los puertos y en las varias fábricas ligadas a la industria, y se espera que cada año verá un aumento de no más de otras mil personas empleadas. El sentimiento de esperanza, que entra de nuevo en una industria que sufre desde hace muchos meses de un ataque de grave pesimismo, resulta de la puesta en servicio durante este otoño de barcos de pesca mucho más grandes que los que hasta ahora se encuentran en nuestros puertos de pesca. Con éstos, se cree, nuevas posibilidades se presentarán de oponerse a la concurrencia feroz de las flotas de barcos de pesca extranjeros, cada vez más numerosos en nuestras costas.

Se discuten mucho en los círculos marítimos de la isla las noticias procedentes del astillero más grande y más célebre del país, el de Harland and Wolff, en la ciudad de Belfast, en Irlanda del Norte, amenazado de cierre por el Gobierno británico, que lo dirige desde hace un

año, a causa de su baja productividad. No obstante las diferencias de opiniones políticas que existen en el país, cada irlandés, no importa su provincia natal, siente un orgullo profundo por este astillero histórico, donde se construyen buques de alta mar desde el año 1791, entre ellos el famoso "Olympic", el desgraciado "Titanic", el portaaviones más conocido de la segunda guerra mundial, el "Ark Royal", y grandísimos petroleros de la época moderna. La posibilidad de que diez mil trabajadores se encuentren sin empleo en una provincia cuya situación económica es desde hace medio siglo debilísima, había causado una profunda ansiedad en todo el país. La botadura en Belfast del gran "Essi Camilla", de más de cien mil toneladas, para armadores noruegos, que se habían declarado más satisfechos del barco previamente recibido por ellos del mismo astillero que de ningún otro de su flota, dio también un poco de esperanza para el porvenir de este elemento primordial de la vida marítima irlandesa.

Hace veinte años empezó el Instituto Marítimo Irlandés la presentación mensual, a excepción de los meses de verano, de películas marítimas. Estas reuniones, muy bien recibidas por el público y también por la prensa nacional, han influenciado mucho a la opinión irlandesa, desempeñando un papel importantísimo en el desarrollo de la campaña apuntada a la renovación de la tradicional grandeza marítima del país. La primera presentación de la temporada 1975-76 fue de películas yugoslavas, y no se olvidó que cinco barcos al menos de aquel país formaron parte de la Armada de Felipe II de España en 1588, de los cuales, tres se perdieron, dos en la costa occidental y uno en Escocia.

Visió el puerto de Dublín durante el mes pasado el "African Express", 362 toneladas, registrado en Panamá y llegado del puerto de Alicante, con el cual relaciones marítimas de este tipo son bastantes raras. ¡Que se hagan más frecuentes! ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

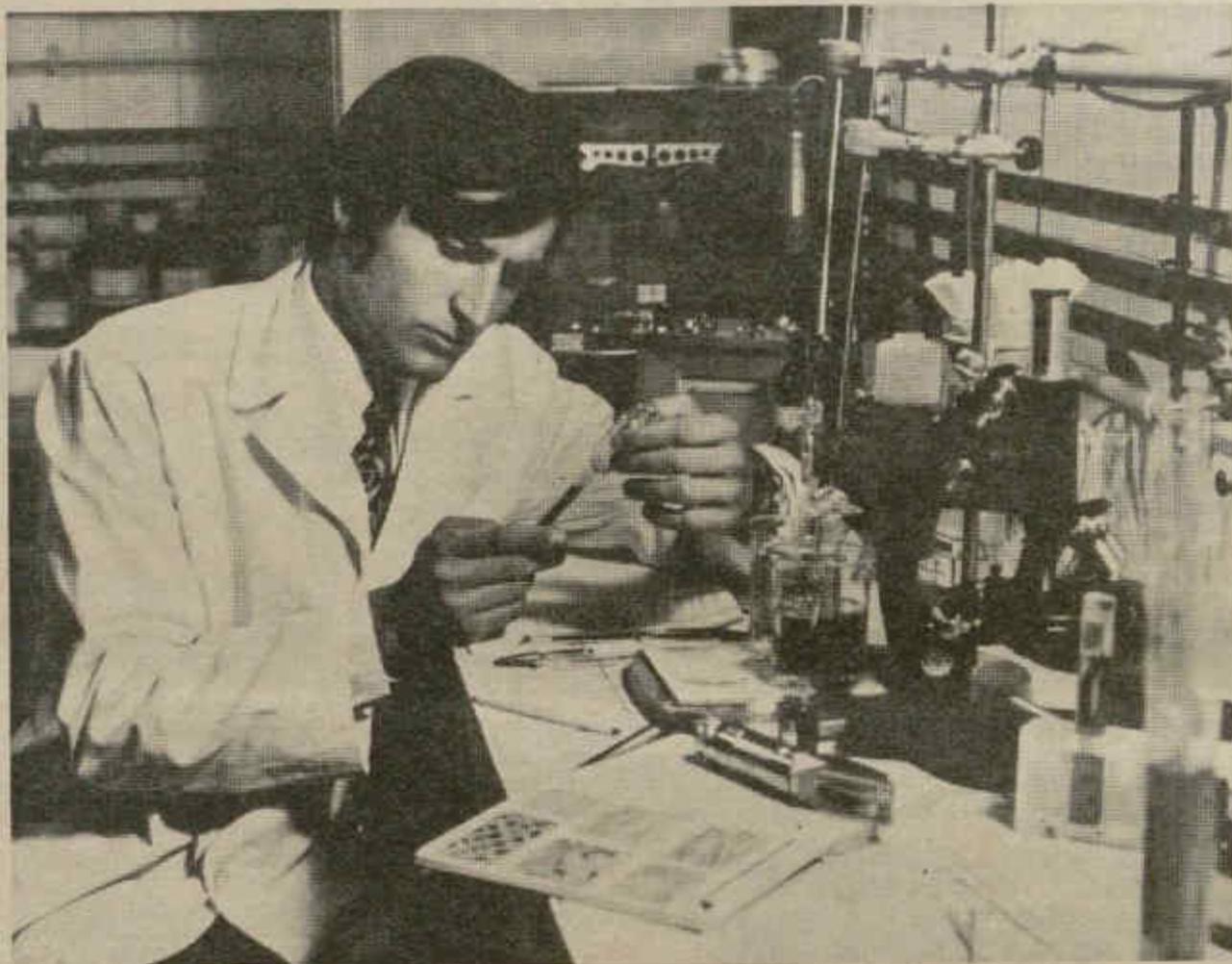
VIUDA DE FIDEL GONZALEZ RODRIGUEZ

CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS - TRANSITOS - TRANSPORTES

Matías González Chas
Agente de Aduanas

Plaza de Lugo, 24
LA CORUÑA

22 29 25
Teléfonos 22 38 12
22 24 84
Telex 82177 GOMA
Telegramas: CHASGO



Cuando un hombre como este nos pide dinero, nos hace un favor.

El Banco Hispano Americano busca hombres como éste para darles un Crédito Personal de hasta 300.000 pesetas. A devolver en 40 meses. Sin tantos avales. Incluso con su sola firma. Y deprisa.

Hombres como éste nos hacen un favor al pedirnos crédito. Porque una de nuestras misiones importantes y difíciles es colocar el dinero de los ahorradores con la seguridad de devolvérselo aumentado. Para eso, tenemos que invertirlo muy bien.

Lo hacemos de varias maneras. Una de ellas, buscando hombres trabajadores como éste. Honrados.

Los hombres como éste nos harán un favor visitándonos. No se preocupen si no ofrecen otra garantía que su trabajo y su conciencia. Pueden bastarnos, sabiendo su profesión o su empleo.

Decídase usted a visitarnos en cualquiera de nuestras Sucursales. Pídanos un Crédito Personal.

Nos hará un favor.

Vea las direcciones de nuestras sucursales en la guía telefónica, buscando el Banco de San Sebastián.



BANCO HISPANO AMERICANO

15.000 seres humanos al servicio de los seres humanos.

CRONICA DE IRLANDA

(Viene de la pág. anterior)

trucción de una instalación de congelación y de una flota de pesca. Eiranova, por supuesto, es una sucursal de la célebre Pescanova, S. A., de Vigo, que emplea, según se dice en Castletownbere, 4.500 operarios y posee una flota de 130 barcos de pesca, con sucursales en Guinea, África del Sur y el Camerún. Se dice que las operaciones en Castletownbere empezarán con el barco de pesca "Alcatraz", de 40 metros, al que seguirán durante los próximos años otros tres barcos. Se espera finalmente una producción anual de seis mil toneladas de pescado para exportación en España y los países de la CEE y se habla de la construcción de una fábrica que costará, con las máquinas instaladas, más de medio millón de libras esterlinas. Se cree que la fábrica empezará a producir en 1977 y que empleará finalmente unos 150 obreros, buen ejemplo de las posibilidades de cooperación económica entre las dos naciones. ■ J. DE C. I.

LA C. E. E. ELABORA UN PLAN PARA REDUCIR FLOTAS

MADRID, 8.—La comisión de la Comunidad Económica Europea está elaborando una serie de medidas, que espera sean aprobadas por los países miembros, encaminadas a reducir las flotas pesqueras costeras y reorganizar así la política común pesquera, ante la perspectiva de que se apruebe la extensión a 200 millas de los límites de las aguas territoriales, según información recogida por Pyresa del último número de la revista "Información Comercial Española".

La citada comisión no ve otra solución que reducir las flotas pesqueras, habida cuenta de las dificultades económicas con las que se enfrentan muchos pescadores y el hecho de que en muchos lugares ya se han introducido contingentes para la pesca de determinadas especies.

Se propone asimismo invertir 118 millones de unidades de cuenta (unos 60 millones de libras) en los próximos cinco años para modernizar la industria pesquera. Se concederán también préstamos con los fondos de la Comunidad para invertir en la construcción de barcos, desguazamientos de los viejos, racionalización y desarrollo de las piscifactorías (para dar trabajo a los pescadores que abandonen el mar) y para conceder pensiones a los que se jubilen entre los cincuenta y cinco y sesenta y cinco años.

Los créditos estarían sujetos a un plan a largo plazo elaborado por los Gobiernos sobre las bases regionales.

BOLIVIA Y SU SALIDA AL MAR

LA PAZ, 30 (Efe).—Por primera vez en noventa y seis años, en Chile se sugirió públicamente la posibilidad de una solución para el problema del enclaustramiento territorial boliviano.

Un editorial publicado ayer por el cotidiano chileno "El Mercurio" sugiere la instauración de un corredor al Norte de África, interpretándose en los medios periodísticos locales como la expresión de un estado de ánimo de los gobernantes de Chile.

Bolivia, con insistencia, presiona actualmente para lograr una salida al Pacífico, derecho que perdió al ser derrotada por Chile en la guerra de 1879. La posibilidad sugerida por "El Mercurio" obligaría a una futura participación del Perú en las negociaciones respecto al problema boliviano.

NUEVAS TARIFAS PARA TRIPULANTES DE BARCOS ALEMANES (I)

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Estas nuevas tarifas regirán, mejor dicho, están ya en vigor, para los marinos, tanto indígenas como extranjeros, navegando en barcos pertenecientes a una de las 103 compañías alemanas encuadradas en la Asociación de Armadores Alemanes y en la Asociación de Propietarios de Barcos de Navegación Costera o, lo que es lo mismo, todas menos los "negros".

PERSONAL DE CUBIERTA

Dienstgrad	Grundheuer	Auslandszulage	Tankerrzulage bis 5000 BRT	Tankerrzulage über 5000 BRT	Zwischen-Zuschlag	Einzel-überstunde	Nachtarbeits-/Sonntagszuschl. pro Stunde	Ausgleichs-zuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Bootsmann								
1. bis 4. Jahr	1.281	256	64	128	192	10	1,85	2,47
ab 5. Jahr	1.428	286	71	143	214	11,14	2,06	2,75
Zimmermann/Deckschlosser								
1. bis 2. Jahr	1.201	240	60	120	-	9,37	1,74	2,31
3. bis 4. Jahr	1.254	251	63	125	-	9,79	1,81	2,42
5. bis 7. Jahr	1.311	262	66	131	-	10,23	1,89	2,53
ab 8. Jahr	1.361	272	68	136	-	10,62	1,97	2,62
Jungzimmermann	1.062	212	53	106	-	8,29	1,53	2,05
Vergütung für eigenes Zimmermangeschirr	37	-	-	-	-	-	-	-
Bestmann	1.209	242	60	121	181	9,43	1,75	2,33
Matrose mit Matrosenbrief								
1. bis 4. Jahr	1.135	227	57	114	170	8,86	1,64	2,19
ab 5. Jahr	1.209	242	60	121	181	9,43	1,75	2,33
Auszubildende zum Matrosen								
Leichtmatrose	574	115	29	57	86	4,48	0,83	1,11
Jungmann	419	84	21	42	63	3,27	0,61	0,81
Decksjunge	329	60	16	33	49	2,57	0,48	0,63
Matrose ohne Matrosenbrief	939	188	47	94	141	7,33	1,36	1,81
Decksmann (über 18 Jahre)								
1. Jahr	716	143	36	72	107	5,39	1,03	1,38
ab 2. Jahr	779	156	39	78	117	6,08	1,13	1,50
Deckshelfer (unter 18 Jahre)								
1. Jahr	372	74	19	37	56	2,90	0,54	0,72
ab 2. Jahr	501	100	25	50	75	3,91	0,72	0,97
Tauchermeister	1.653	331	83	165	-	12,90	2,39	3,18
Taucher								
1. bis 2. Jahr	1.157	231	58	116	-	9,03	1,67	2,23
ab 3. Jahr	1.337	267	67	134	-	10,43	1,93	2,58
Hosenstunde	5,20	-	-	-	-	-	-	-
Taucherstunde	18	-	-	-	-	-	-	-

TRADUCCIONES:

Dienstgrad: CATEGORIA. Grundheuer: SUELDO BASE. Auslandszulage: SUPLEMENTO VIAJE EXTRANJERO. Tankerrzulage: TONELAJE. BRT: REGISTRO BRUTO. Zwischenzulage: SUPLEMENTO DE GUARDIA. Einzelüberstunde: HORA EXTRAORDINARIA. Nachtarbeits-/Sonntagszuschl.: TRABAJO NOCTURNO. Sonntagszuschl.: SUPLEMENTO DOMINGOS. Pro Stunde: POR HORA. Bootsman: CONTRAMAESTRE. Jahr: AÑO. Zimmermann: CARPINTERO. Deckschlosser: MECANICO DE CUBIERTA. Jungzimmermann: APRENDIZ DE CARPINTERO. Vergütung für eigenes Zimmermangeschirr: INDEMNIZACION POR HERRAMIENTA PROPIA. Matrose: MARINERO. Matrosenbrief: CARTILLA DE NAVEGACION. Auszubildende: APRENDIZ DE MARINERO. Leichtmatrose: MARINERO DE CUBIERTA. Jungmann: CADETE. Decksjunge: APRENDIZ DE CUBIERTA. Ohne: SIN. Decksmann: HOMBRE DE CUBIERTA. Deckshelfer: AYUDANTE DE CUBIERTA. Tauchermeister: MAESTRO DE BUZOS. Taucher: BUZO. Hosenstunde: HORA DEL BUZO SIN INMERSION. Taucherstunde: HORA DE INMERSION.

PERSONAL DE MAQUINAS

Dienstgrad	Grundheuer	Auslandszulage	Tankerrzulage bis 5000 BRT	Tankerrzulage über 5000 BRT	Zwischen-Zuschlag	Einzel-überstunde	Nachtarbeits-/Sonntagszuschl. pro Stunde	Ausgleichs-zuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Lagerhalter/Pumpenmann								
1 bis 2. Jahr	1.201	240	60	120	-	9,37	1,74	2,31
3. bis 4. Jahr	1.254	251	63	125	-	9,79	1,81	2,42
5. bis 7. Jahr	1.311	262	66	131	-	10,23	1,89	2,53
ab 8. Jahr	1.361	272	68	136	-	10,62	1,97	2,62
Motoren-Maschinenwärter (Schmierer), Heizer, Hilfskesselwärter								
1. bis 4. Jahr	1.150	230	58	115	173	8,97	1,66	2,22
ab 5. Jahr	1.222	244	61	122	183	9,54	1,77	2,35
Motoren-Maschinenhelfer (Reiniger) mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit	1.062	212	53	106	159	8,29	1,53	2,05
mit mehr als 6 Monaten Fahrtzeit	1.135	227	57	114	170	8,86	1,64	2,19
Motoren-Maschinenhelfer (Reiniger) ungelehrt mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit	716	143	36	72	107	5,39	1,03	1,38
mit mehr als 6 Monaten Fahrtzeit	779	156	39	78	117	6,08	1,13	1,50

TRADUCCIONES:

Lagerhalter: ENCARGADO DE ALMACEN. Pumpenmann: BOMBERO. 1 bis 2 Jahr: 1 HASTA 2 AÑOS. Ab 8 Jahr: MAS DE 8 AÑOS. Schmierer: ENGRASADOR. Heizer: CALEFACTORES. Hilfskesselwärter: AYUDANTE DE CALDERA. Motoren Maschinenhelfer: AYUDANTES DE MAQUINAS Y MOTORES. Reiniger mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung: DESENGRAZADORES CON APRENDIZAJE TERMINADO EN METALURGIA. Mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit: CON MENOS DE SEIS MESES DE NAVEGACION. Mit mehr als: CON MAS DE. Ungelehrt: SIN APRENDIZAJE.

PERSONAL NO CONSIDERADO DE CUBIERTA

Dienstgrad	Grundheuer	Garantierte Mehrarbeits-Vergütung	Festheuer	Auslandszulage	Tankerrzulage bis 5000 BRT	Tankerrzulage über 5000 BRT	Einzel-überstunde	Nachtarbeits-/Sonntagszuschl. pro Stunde	Ausgleichs-zuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Schiffsbetriebsmeister									
1. bis 2. Jahr	1.406	713	2.119	424	106	212	10,97	2,03	2,71
ab 3. Jahr	1.635	829	2.464	493	123	246	12,76	2,36	3,15

Dienstgrad	Grundheuer	Auslandszulage	Tankerrzulage bis 5000 BRT	Tankerrzulage über 5000 BRT	Einzel-überstunde	Nachtarbeits-/Sonntagszuschl. pro Stunde	Ausgleichs-zuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Bootsmann							
1. bis 4. Jahr	1.473	295	74	147	11,49	2,13	2,84
ab 5. Jahr	1.642	328	82	164	12,81	2,37	3,16
Zimmermann, Deckschlosser, Lagerhalter, Pumpenmann							
1. bis 2. Jahr	1.381	276	69	138	10,78	2,00	2,66
3. bis 4. Jahr	1.442	288	72	144	11,25	2,08	2,78
5. bis 7. Jahr	1.508	302	75	151	11,77	2,18	2,91
ab 8. Jahr	1.565	313	78	157	12,21	2,26	3,02
Matrose mit Matrosenbrief							
1. bis 4. Jahr	1.305	261	65	131	10,18	1,89	2,51
ab 5. Jahr	1.390	278	70	139	10,85	2,01	2,68
Motorenwärter, Maschinenwärter (Schmierer), Heizer, Hilfskesselwärter							
1. bis 4. Jahr	1.323	265	66	132	10,32	1,91	2,55
ab 5. Jahr	1.405	281	70	141	10,96	2,03	2,71
Motoren-/Maschinenhelfer (Reiniger), mit abgeschlossener Lehre in der Metallverarbeitung mit mindestens 6 Monaten Fahrtzeit	1.305	261	65	131	10,18	1,89	2,51
Jungzimmermann	1.221	244	61	122	9,53	1,76	2,35

TRADUCCION:

Schiffsbetriebsmeister: JEFE DE TALLERES DEL BUQUE.

PERSONAL DE SERVICIO Y PROVISIONES

Dienstgrad	Grundheuer	Auslandszulage	Tankerrzulage bis 5000 BRT	Tankerrzulage über 5000 BRT	Einzel-überstunde	Nachtarbeits-/Sonntagszuschl. pro Stunde	Ausgleichs-zuschlag pro Stunde
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Alleinkoch/1. Koch							
1. bis 2. Jahr	1.281	256	64	128	10	1,85	2,47
3. bis 4. Jahr	1.329	266	66	133	10,37	1,92	2,56
5. bis 7. Jahr	1.382	276	69	138	10,78	2,00	2,66
ab 8. Jahr	1.428	286	71	143	11,14	2,06	2,75
2. Koch/Alleinkoch auf Schiffen mit einer Besatzung unter 15 Mann	1.135	227	57	114	8,86	1,64	2,19
Kochsmaat, soweit gelernter Schlachter, Bäcker oder Koch	1.038	208	52	104	8,10	1,50	2,00
Kochsmaat	655	131	33	66	5,11	0,95	1,26
Kochsmaat mit weniger als 6 Monaten Fahrtzeit	499	100	25	50	3,89	0,72	0,96
Kochshelfer 1. Jahr	530	106	27	53	4,14	0,77	1,02
Kochshelfer ab 2. Jahr	761	152	38	76	5,94	1,10	1,47
Kochsjunge 1. Jahr	295	59	15	30	2,30	0,43	0,57
Kochsjunge 2. Jahr	378	76	19	38	2,95	0,55	0,73
Kajüsteward, Alleineward, 1. Steward (gelernte)							
1. bis 3. Jahr	1.043	209	52	104	8,14	1,51	2,01
4. bis 6. Jahr	1.116	223	56	112	8,71	1,61	2,15
ab 7. Jahr	1.201	240	60	120	9,37	1,74	2,31
Messesteward/2. Steward (gelernte Kellner)	964	193	48	96	7,52	1,39	1,86
Kajüsteward, Alleineward, 1. Steward	768	154	38	77	5,99	1,11	1,48
2. Steward	753	151	38	75	5,88	1,09	1,45
Messesteward	489	98	24	49	3,82	0,71	0,94
Messejunge 1. Jahr	295	59	15	30	2,30	0,43	0,57
Messejunge 2. Jahr	378	76	19	38	2,95	0,55	0,73

TRADUCCIONES:

Koch: PRIMER COCINERO. 2. Koch auf Schiffen mit einer Besatzung unter 15 Mann: SEGUNDO COCINERO EN BARCOS CON TRIPULACION INFERIOR A 15 HOMBRES. Kochsmaat soweit gelernter Schlachter, Bäcker oder Koch: CABO DE COCINA, así como titulados CARNICEROS, PANADEROS o COCINEROS. Kochshelfer: AYUDANTES DE COCINA. Kochsjunge: PINCHE DE COCINA. Kajüsteward: CAMARERO DE CAMAROTE. 1 Steward, gelernte: PRIMER CAMARERO, CON TITULO. Messesteward/2 Steward (gelernte Kellner): AYUDANTE DE CAMARERO, 2 CAMARERO (CON TITULO). Messejunge: COMIS.

Las tarifas que hoy damos se refieren a barcos de carga, remolcadores y de salvamento. Dejamos, por tanto, para el próximo número las referentes a los buques de pasajeros. De todas formas, si quieren hacer alguna consulta sobre ellas o sobre cualquier duda que haya podido surgir en las que publicamos, no dejen de dirigirse a nosotros, que les atenderemos hasta lo imposible, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.



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



**NAVIERA
BILBAINA, S. A.**

Plaza Alféreces Provisionales, 2.
BILBAO-1. Teléfonos 23 47 47-24 07 47.
Alcalá, 54. MADRID-14.
Teléfonos 221 46 21/3

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

FLOTA CARGA SECA

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

"PROTEINAS A BAJO PRECIO..."

GRAVES DIFICULTADES EN LA INDUSTRIA CONSERVERA PORTUGUESA

LISBOA (Especial para HOJA DEL MAR).—Todos los medios de comunicación portugueses difunden desde hace varias semanas numerosos comunicados, anuncios y crónicas publicitarias sobre la necesidad de consumir conservas de pescado "made in Portugal". "Más de cuarenta variedades", "proteínas a bajo precio", "ayuda a la reconstrucción del país consumiendo sardinas en lata", etcétera, son algunos de los "slogans" que menudean en la televisión o en la radio.

Esta campaña no logra ocultar las graves dificultades por las que atraviesa la industria conservera del país ibérico. Según los últimos datos de la Dirección General de Planificación y Pesca durante el último semestre de 1975, las exportaciones de conservas habían disminuido considerablemente en relación con otros ejercicios.

Entre enero y junio de este año, Portugal exportó 11.784 toneladas de conservas o "pescado en salmuera". La cifra es inferior a la del año pasado.

La exportación de sardina en aceite, por ejemplo, se limitó a 9.405 toneladas. En el mismo semestre de 1974 se habían vendido 11.257. Las 882 toneladas de caballa vendidas este año no son comparables tampoco con las 2.094 del año pasado.

Sólo en la exportación de anchoas se registró, según nuestras noticias, un aumento considerable: 648 toneladas este año por 446 el año pasado.

Los clientes de la conserva portuguesa siguen siendo los tradicionales: Alemania Federal, Francia e Inglaterra. Otro país, recién nacido (y antigua colonia portuguesa), ha venido a integrarse en el grupo: Mozambique. Esto ha hecho considerar seriamente a los fabricantes portugueses la necesidad de llevar a cabo una amplia campaña de promoción de ventas en las ex colonias africanas (Guinea-Bissau, Santo Tomé y Angola, además de Mozambique), en donde se encuentran potenciales compradores de un alimento popular y barato.

De todos modos, tanto por razones económicas como por claras motivaciones políticas, Portugal tendrá dificultades para recuperar estos mercados coloniales. En el caso de Angola, la cruenta guerra civil que sufre aquel territorio ha paralizado la exportación conservera y las actividades de los pesqueros portugueses en aquel litoral.

La industria conservera portuguesa, aquejada de minifundismo y un tanto artesanal (en el país existen casi 300 fábricas de conserva, de las cuales apenas una docena pueden considerarse como rentables), necesita a ojos vista una reestructuración y modernización. La difícil coyuntura económica internacional no ayuda precisamente a esta modernización ni al aumento de las exportaciones. La dura competencia de otros países (entre ellos, España), incluso en el mercado africano, ayuda a disminuir las exportaciones. Precisamente por eso, dicen los responsables de la Dirección General de Pesca, se justifica la campaña de promoción del consumo interior... ■ ALBERTO MIGUEZ.



ASTILLEROS LA PARRILLA

BASILIO FIDALGO ARNALDO

**CONSTRUCCION DE BUQUES PESQUEROS
DE MADERA**

**REPARACION DE TODA CLASE
DE BUQUES VARADEROS**

Teléfonos 58 01 28 - 58 00 90

SAN ESTEBAN DE PRAVIA (ASTURIAS)

DIONISIO TEJERO PEREZ, S. A.

Depósitos de sal y carbón • Venta de
pescado congelado • Armadores de
buques de pesca • Consignatario de
buques • Agencia de ADUANAS.

FRABRICA DE

HILADOS Y TEJIDOS DE ALGODON

EN

JUBIA

SABANAS CONFECCIONADAS

Plaza de Lugo, 4-6
LA CORUÑA

TELEFONOS

Oficinas: 22 85 00-1-2

Almacenes: 23 09 07

Muelle: 23 11 07

TELEX: 82152 TJERO-E

ESTADOS UNIDOS

OCEANOGRAFIA: ¿CIENCIA DEL PORVENIR?

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Mientras políticos y diplomáticos discuten, sin ponerse de acuerdo, sobre una nueva legislación global para los mares y en la superficie de éstos pescadores y guardacostas mantienen una guerra fría que a veces roza la caliente, los científicos continúan su labor de explorar la parte más desconocida del planeta, y aunque lo que hallan no alcanza casi nunca los titulares de los periódicos, no por ello deja de ser de enorme importancia para un futuro no demasiado lejano de una Humanidad que está agotando a marchas forzadas las reservas de su planeta.

La gran paradoja es que el hombre ha tenido siempre más curiosidad por lo que hay sobre su cabeza que bajo sus pies, que le ha atraído más el misterio de los espacios siderales que el de las grandes simas oceánicas. Y no porque aquéllos fueran más fáciles de explorar que éstas, como todos sabemos. Ahora mismo, rusos y americanos están empeñados en la "carrera de Venus", enviando sondas costosísimas hasta aquel planeta, que posiblemente no será nunca explorado por el hombre, dadas sus particulares y peligrosas condiciones. Y de todos es sabido lo que costó el Proyecto "Apolo" para poner pie en la Luna, que sin duda fue una hazaña histórica, pero cuyo rendimiento práctico quedó reducido a unas aleaciones de metales ultraduros y ultraligeros, a nuevas técnicas para preparar menús sintéticos y a cuatro o cinco cosas por el estilo. "La Humanidad conoce hoy mejor la Luna que lo que está ocurriendo más allá de la plataforma continental", dice, no sin amargura, el doctor Manik Talwani, director del Observatorio Geológico de la Universidad de Columbia.

Por fortuna, parte de ello se está recuperando, y al menos en este país, los estudios oceanográficos están dando un salto impresionante, con más alumnos matriculados en cuantas Universidades disponen de tal Facultad. También los Gobiernos se han dado cuenta que el prestigio que da la investigación espacial no puede compararse con los beneficios que reporta la investigación marina, y así tenemos hoy:

1.º Que en las cercanías de las Azores, científicos americanos y franceses están explorando aquellos parajes con minúsculos submarinos, incluso el "Alvin", de la Armada USA, para estudiar a fondo la actividad volcánica en la gran cordillera que divide por allí el Atlántico.

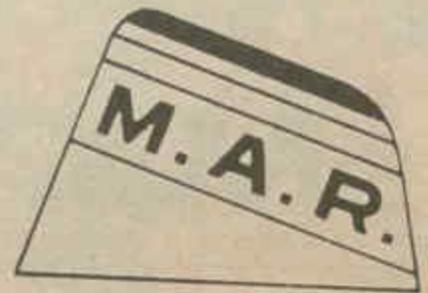
2.º Más al Sur, treinta y ocho barcos de diez diferentes naciones han estado explorando, bajo el patrocinio de las Naciones Unidas, los efectos que tiene el agua recalentada de los trópicos en el clima de todo el mundo, así como en los cambios meteorológicos.

3.º A despecho de sus diferencias en otros caminos y de los submarinos nucleares que se apuntan mutuamente, rusos y americanos están embargados en un programa conjunto, denominado NORPAX (por North Pacific Experiment), para averiguar más en las corrientes de la parte septentrional de aquel océano, que afecta a ambos países. Entre sus descubrimientos ya realizados se cuenta que la periódica invasión de una corriente cálida inesperada que barre las costas latinoamericanas, conocida con el nombre de "El Niño" y que no ha mucho hizo desaparecer los bancos de anchoa ante Perú, está relacionada con la gran contracorriente ecuatorial que llega desde Filipinas a las costas centroamericanas.

4.º Científicos ingleses y norteamericanos han iniciado un estudio similar en el Atlántico Norte, para tratar de descifrar los misterios de sus tempestades.

5.º Mientras tanto, los investigadores a bordo del buque "Glomar Challenger", que ha venido perforando el fondo del mar durante los últimos cinco años, han llegado a una teoría revolucionaria, llamada "tectonismo global", según la cual los continentes están moviéndose lenta pero continuamente, a razón de algunos centímetros por año, sobre gigantescas plataformas que forman la corteza terrestre. Algo que puede ayudar algún día a predecir terremotos.

Como ven, no son sólo curiosidades ni triunfos de prestigio, sino algo que nos afecta a todos y que puede decidir el curso de la Humanidad. ■ **JOSE MARIA CARRASCAL.**



M. A. R.

- ★ Explotación buques pesca

CORDELERIAS MAR, S. A.

- ★ Fábrica de redes, cuerdas, cables, etcétera

FACTORIA MAR, S. A.

- ★ Cámaras frigoríficas
- ★ Exportación bacalao, pescado congelado, etcétera

**MUTUA
ARMADORES REUNIDOS**

- ★ Seguro marítimo de buques de pesca



Apartado 1.534

Teléfonos 21 35 13 y 27 15 07

VIGO

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE DICIEMBRE

Tan movida ha estado la mar durante el pasado mes de noviembre que, rompiendo un tanto nuestra costumbre de simplificar, hoy los ofrecemos dos mapas de olas, los más significativos —a nuestro juicio— de cuantos (a dos diarios) hemos trazado para ayuda a la navegación en la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. En el primero —mapa número 1—, que corresponde al día 1 de noviembre y está construido con datos base de las 6 horas T. M. G., destaca la mar arbolada (olas de 6 a 9 metros) del NW, en el tercio occidental de Vizcaya, Noroeste de Finisterre, Nordeste de Azores y Sudoeste de Gran Sol. En el resto de las zonas atlánticas de responsabilidad española (señaladas a trazos en el mapa adjunto) predomina la mar gruesa (olas de 3 a 4 metros), pero con áreas frecuentes tanto de mar muy gruesa como de fuerte marejada. En el Mediterráneo hay marejada a fuerte marejada con olas viniendo del S. En tal fecha se registró temporal del NW en las zonas de Finisterre y Cantábrico.

En el segundo —mapa número 2—, que corresponde a mediodía del 17 de noviembre, aparece mar muy gruesa a arbolada de componente N. en alta mar de León, cuadrante Nororiental de Baleares, zona de Finisterre, mitad occidental de Vizcaya, Sur de Gran Sol y Nordeste de Azores, extendiéndose —como mar de lava— la mar gruesa por la mayor parte del resto de nuestras zonas atlánticas, y predominando —por otro lado— la fuerte marejada a mar gruesa de componente N. por las mediterráneas. Ni que decir tiene, porque ya están acostumbrados a interpretar estos mapas, que los números de las isolinias expresan en metros la altura del oleaje. A lo largo de todo el día que comentamos hubo temporal de componente N. en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre y en todas las zonas mediterráneas.

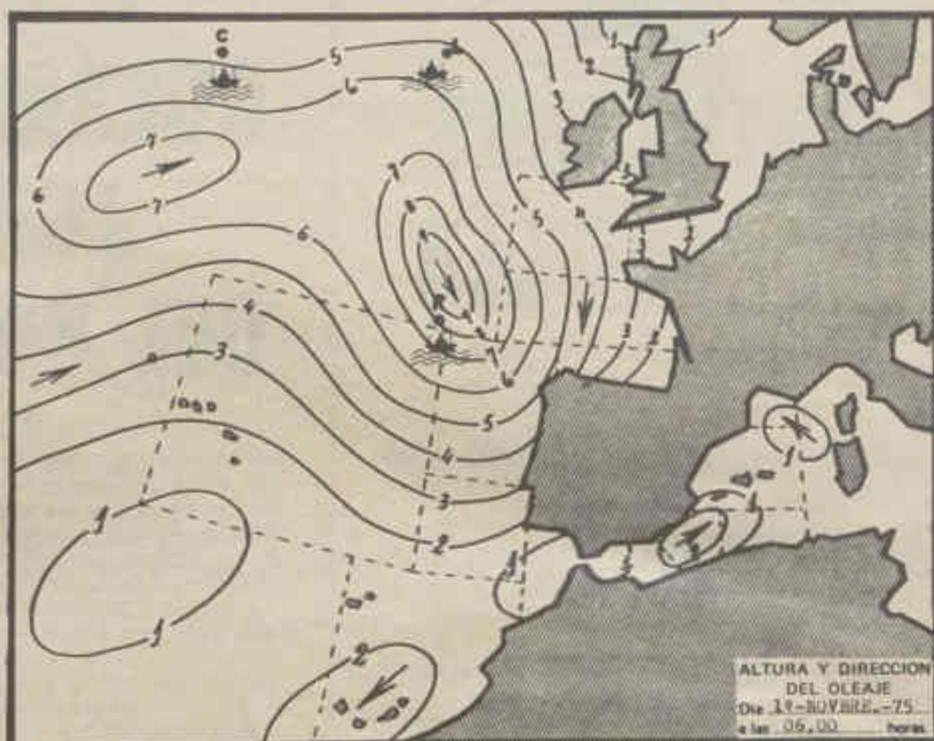
El mapa número 3 esquematiza el número de DIAS en que, a lo largo del presente mes de diciembre, esperamos se registre temporal (o ráfagas atemporales) en las distintas zonas marítimas de responsabilidad española. Por otro lado, dejaremos constancia de que las flechas que figuran en el mapa expresan la dirección prevista

del viento dominante, en las respectivas áreas, los días de temporal. Se incrementa, como es natural en este mes, el número previsto de temporales con respecto a los anteriores.

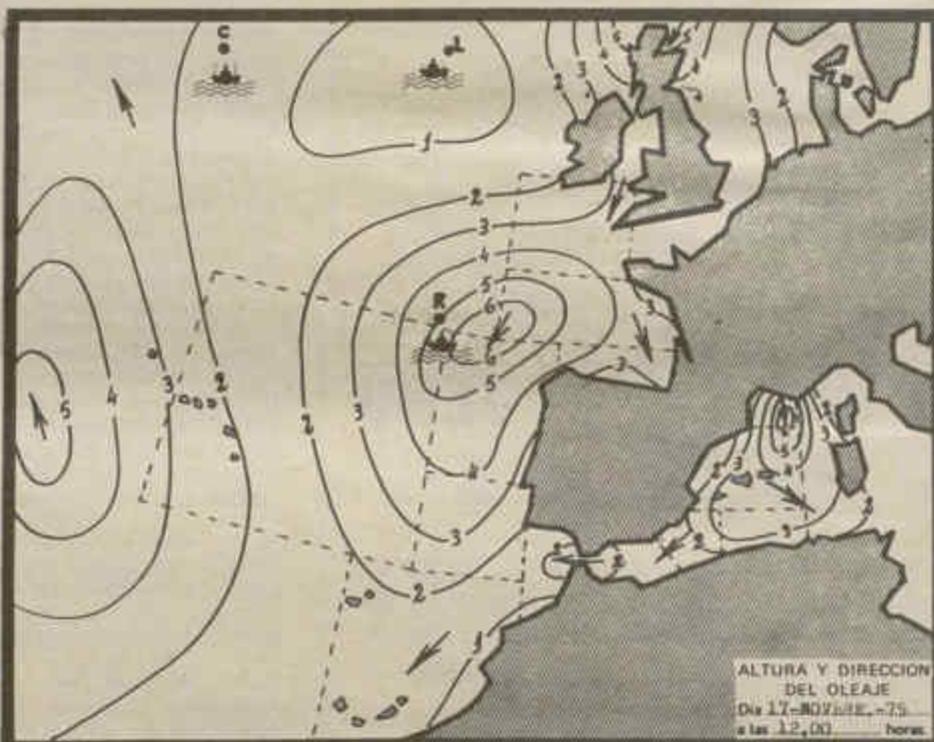
En el mapa número 4 figuran dibujos esquematizados del estado previsto de la mar, en las distintas zonas españolas, para el mes en curso. Como es habitual, la cifra que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los respectivos lados del rombo, indican el número medio de DIAS en que, para la correspondiente zona, la mar provendrá del cuadrante de procedencia: 1.º, del N. al E.; 2.º, del E. al S.; 3.º, del S. al W.; y 4.º, del W. al N. El número del centro del rombo expresa el de días de mar llana. Los que faltan hasta totalizar los treinta y uno de que consta diciembre, corresponden a mares confusas. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo— figura la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (2 a 3 metros), simbolizada por una "M"; y de mar gruesa en adelante (4 metros o más), que expresamos por una "G". También en este apartado explicativo hay que aplicar cuanto antes declamamos: que los días que faltan, en cada área, hasta completar los treinta y uno que trae diciembre corresponden a oleajes intermedios.

El mapa número 5 muestra, por fin, el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar previstas como medias para este mes de diciembre. Como es norma obligada, las isotermas van expresadas en grados centígrados. Por lo general, como bien saben, la temperatura del agua en superficie suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre lo contrario.

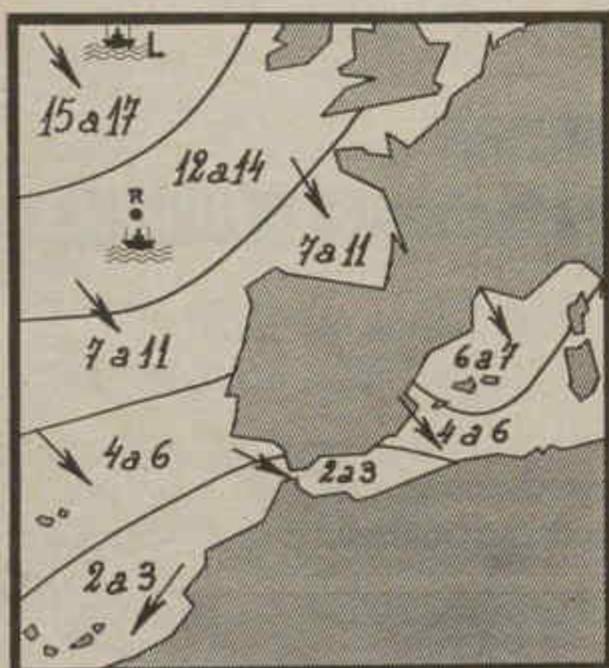
Y con esto ponemos el punto final en nuestro comentario al mes de diciembre, aprovechando para desearles —ante la inminencia de la Navidad— nuestro deseo de paz y prosperidad no sólo en estos días familiares que se acercan, sino a lo largo de todo el año 1976 y SIEMPRE. Que así sea.



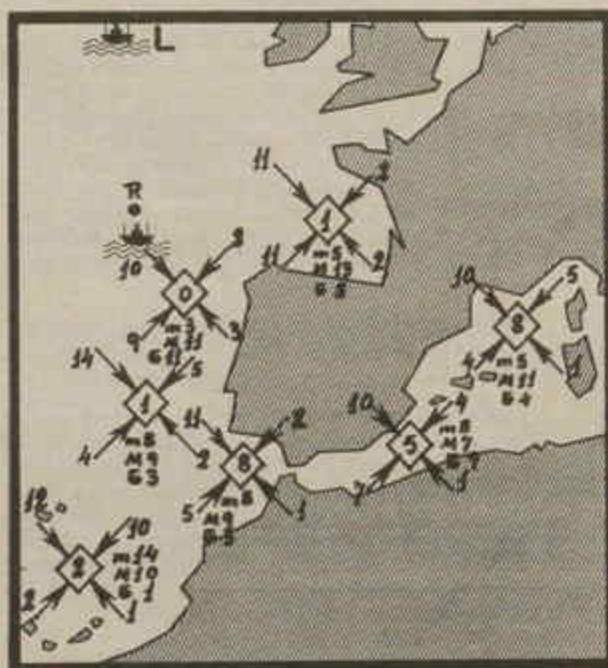
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de la primera quincena de noviembre.



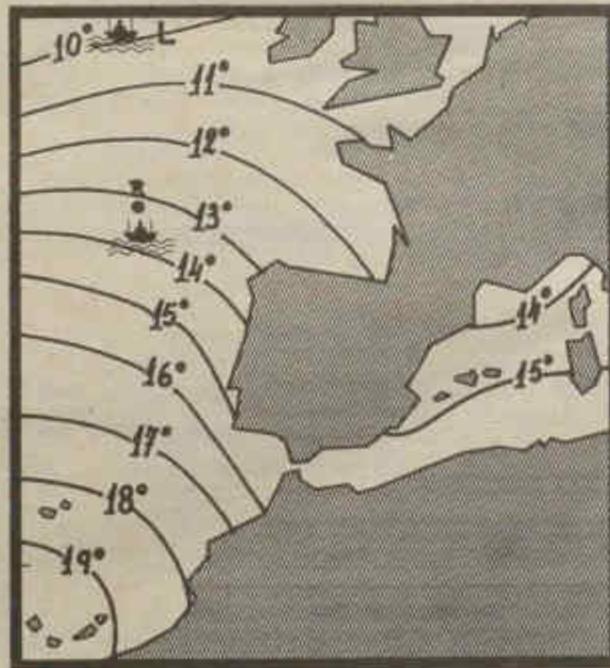
MAPA NUMERO 2.—Carta de oleaje más significativa de la segunda quincena de noviembre.



MAPA NUMERO 3.—Días de temporal previstos para el mes de diciembre.



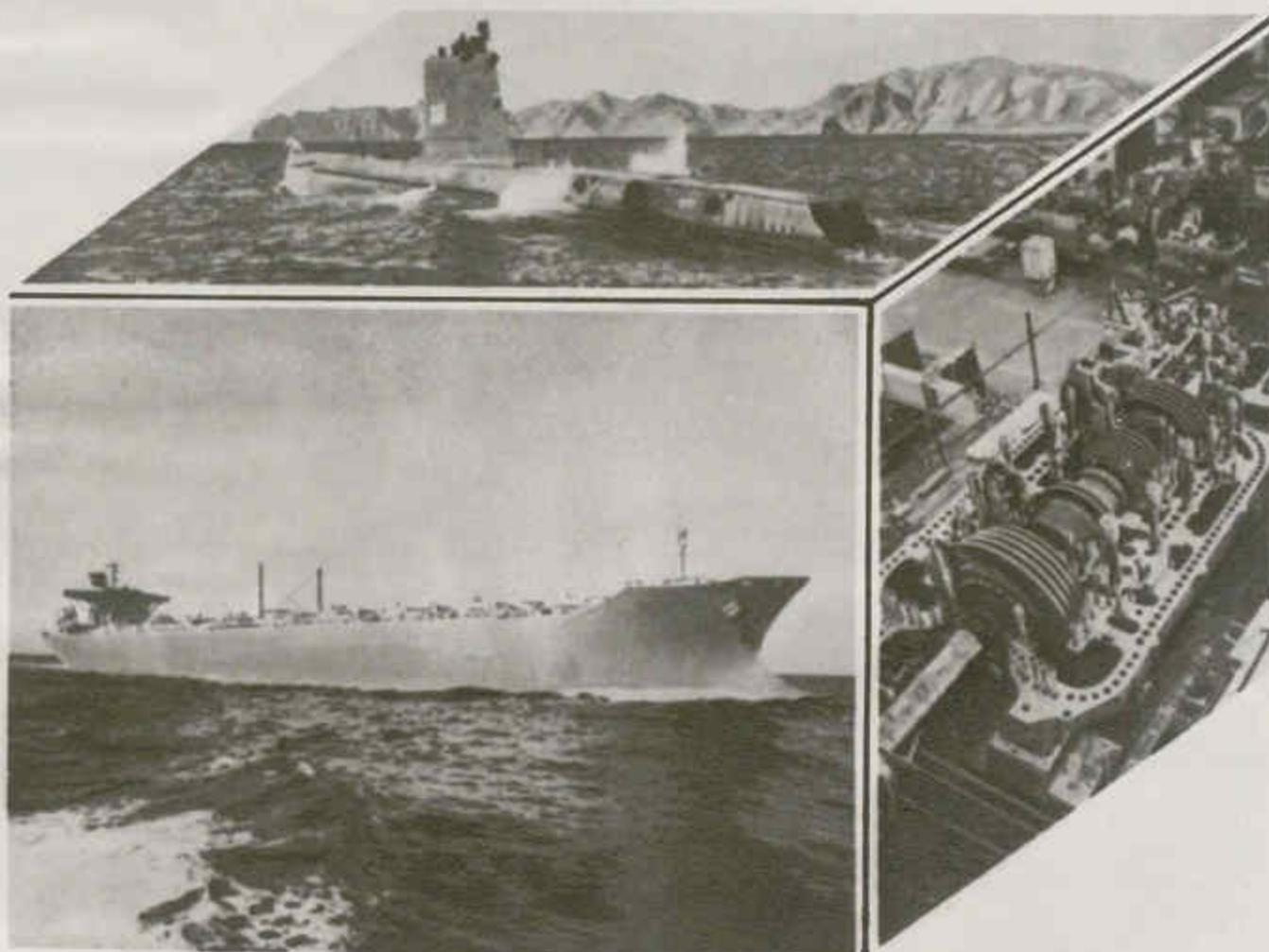
MAPA NUMERO 4.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de diciembre.



MAPA NUMERO 5.—Temperatura media prevista del agua del mar —en superficie— para el mes de diciembre.

EMPRESA NACIONAL

"BAZAN"



**CONSTRUCCION DE BUQUES DE GUERRA
Y MERCANTES DE TODAS CLASES
REPARACIONES EN GENERAL**

- Equipos propulsores instalaciones terrestres de turbinas y diesel.
- Calderas marinas y terrestres.
- Armas navales y municiones.
- Maquinaria auxiliar, grúas locomóviles, artefactos navales, material agrícola, etc.



Factorías en:

**El Ferrol del Caudillo
Cartagena
San Fernando (Cádiz)**

Fábricas de armamento en:

**San Fernando (Cádiz)
Cartagena**

Diques Secos y Flotantes



destinado a los hombres que trabajan en el mar



**EL CREDITO PESQUERO
DEL Banco Pastor**



El BANCO PASTOR tiene establecido el CREDITO PESQUERO para ayudarles a resolver cualquier problema de su trabajo en el mar. Reparación de embarcaciones, modernización y compra de aparejos de pesca, motores, etcétera.

Por eso el BANCO PASTOR, como ayer, hoy y mañana, pone al servicio de los hombres del mar EL CREDITO PESQUERO, con TRAMITE EN 48 HORAS, AMORTIZABLE HASTA 39 MESES, MEDIANTE PAGOS TRIMESTRALES Y POR LA CUOTA QUE LE RESULTE MAS COMODA.



Banco Pastor

con Galicia hacia el futuro

Aprobado por el Banco de España n. 9388-3