

A vibrant, stylized illustration of a harbor scene at night. In the foreground, several sailboats with white sails and yellow hulls are docked in a blue harbor. Behind them, a city skyline is visible, featuring buildings with red and yellow roofs. A large, blue, starburst-shaped explosion or firework is depicted in the middle ground, with yellow and red sparks falling from it. In the background, a bridge with a blue lattice structure spans the harbor. The sky is dark and filled with numerous colorful stars and fireworks in yellow, red, blue, and white. A large, white, U-shaped banner arches across the top of the scene, containing the text "PAZ EN LOS MARES A LOS HOMBRES DE BUENA VOLUNTAD" in a serif font.

PAZ EN LOS MARES
A LOS HOMBRES DE BUENA VOLUNTAD

hoja del mar

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GABINETE DE INFORMACION

Redacción y Administración:
Génova, 24 Teléf. 2 19 39 63
MADRID

Revista mensual
Depósito legal: M-16.516-1963
EGOS-Gabriel Díez, 8-MADRID

300 MILLONES DE PESETAS HA ABONADO EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN PRESTACIONES, DURANTE EL ULTIMO TRIMESTRE DE 1966

Es preciso exigir la máxima responsabilidad a los patronos de los barcos que se desplazan a pescar a las peligrosas costas africanas.

1.800 pescadores asisten a los 90 cursos de Formación Profesional Náutico - Pesquera programados por el ISM.

Reunión del Consejo General de este Organismo.

BOLSAS DE ESTUDIO CREADAS POR EL MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

La Comisión Administrativa de Asociados de este Montepío Marítimo Nacional, en su sesión de 28 de septiembre de 1966 y a propuesta del Director de la Entidad, ha acordado la creación de setenta bolsas de estudio, para el curso académico 1966-1967, con cargo a los fondos a que alude el Título IV, artículo 8, de los Estatutos del Montepío y en las condiciones siguientes:

CARACTER DE LAS BOLSAS

Consisten en la entrega de una cantidad en metálico al alumno, quién habrá de elegir y gestionar por sí mismo la matrícula en el Centro docente escogido, siendo posteriormente de su cargo los gastos que suponga la enseñanza.

CLASE Y CUANTIA DE LAS BOLSAS

- 20 de Enseñanza Primaria, por importe de 3.150 pesetas anuales cada una, a razón de nueve mensualidades de 350 pesetas.
- 20 de Enseñanza Media, por importe de 5.400 pesetas anuales cada una, a razón de nueve mensualidades de 600 pesetas.
- 20 de Enseñanza Profesional y Grados Medios, en cuantía de 7.200 pesetas anuales cada una, a razón de nueve mensualidades de 800 pesetas.
- 10 de Enseñanza Superior y Universitaria, por importe de 15.000 pesetas anuales cada una, a razón de tres abonos trimestrales de 5.000 pesetas.

El número de Bolsas establecido en los apartados anteriores, podrá ser ampliado por la Comisión Administrativa de Asociados, a la vista de las solicitudes presentadas y de las posibilidades del fondo económico especial.

Dichas cantidades serán satisfechas únicamente desde la fecha de su concesión, hasta el último mes del curso académico de que se trate.

REQUISITOS PARA SOLICITARLA

- Ser hijo de afiliado al Montepío Marítimo Nacional.

Montepío Marítimo Nacional, que haya estado cotizando, al menos durante cinco años.

- Que el padre o la madre hayan fallecido o estuvieran impedidos para el trabajo por incapacidad total permanente.
- Que el padre sobreviviente o impedido tenga imposibilidad económica de atender a su educación. A este efecto, se consideran criterios estimativos: la edad del padre o de la madre, el trabajo y las rentas que perciben, la pensión que disfrutan, el número de hermanos, etcétera.
- Que tenga una edad comprendida para la Enseñanza Primaria entre 7 y 10 años; para la Enseñanza Media, entre 10 y 16; para la Enseñanza Profesional y de Grados Medios, entre 14 y 21 años; y para la Enseñanza Superior, entre 16 y 21 años.
- Que el beneficiario no disfrute ninguna otra beca ni ayuda económica para estudio.

FORMA DE SOLICITARLAS

Para solicitar estas Bolsas, los aspirantes deberán cumplir la instancia que le será facilitada en la sede central del Montepío Marítimo Nacional y en las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

Con esta instancia, deberán acompañar los siguientes documentos:

- Certificado de nacimiento o fotocopia del mismo.
- Certificado de defunción o de incapacidad del padre o en su lugar certificado del Delegado Provincial acreditando estos extremos.
- Certificado de estudios, en el supuesto de que aspire a Bolsas de Enseñanza Superior.

LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE INSTANCIAS

Se presentarán en las Dele-

gaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

TRAMITACION Y DISFRUTE DE LA BOLSA

Los Delegados Provinciales remitirán las instancias con un informe acreditativo de la situación económica y familiar del solicitante, así como de su capacidad intelectual.

Las Bolsas se concederán en cada ejercicio docente hasta agotar su número.

Las Bolsas concedidas se harán efectivas en la sede central del Montepío y en las Delegaciones Provinciales correspondientes.

Una vez concedida la Bolsa de estudio, el alumno se obliga a presentar ante el Montepío el certificado de matrícula y las calificaciones mensuales. La falta de cumplimiento de esta obligación, determinará la anulación de la Bolsa y el consecuente reembolso de las cantidades percibidas. Asimismo, será anulada la Bolsa cuando el alumno ofrezca buen comportamiento o cuando haya ocutado o deformado maliciosamente los datos consignados en su instancia.

En todo caso, el Montepío Marítimo Nacional inspeccionará cerca de los Centros Docentes, el expediente académico de sus alumnos becados.

Madrid.—Presidido por el Subsecretario de Trabajo, don Antonio Ibáñez Freire, a quien acompañaban el secretario general del Departamento, señor Santos Blanco, y el presidente-delegado y director general del Instituto Social de la Marina, señores Pastor Tomasety y Rodríguez Casado, se ha reunido el Consejo General de este organismo, en el que se ha informado de las prestaciones de la seguridad social abonadas durante el último trimestre de 1966, que ascienden a trescientos millones de pesetas, por los conceptos correspondientes a subvenciones, Mutualidad de Accidentes, Seguros Sociales, Montepío Marítimo, Mutualidad de Bajura y Mutua de Riesgo.

FORMACION PROFESIONAL

El subdirector general, señor Mochales, explicó los presupuestos del ISM para el próximo ejercicio económico y otro tanto hicieron los directores de las entidades interesadas, siendo todos ellos aprobados por unanimidad.

También dió cuenta de las actividades realizadas por el Instituto en el presente trimestre, destacando el plan de formación profesional Náutico-Pesquera que lleva a cabo el organismo, habiéndose programado noventa cursos con asistencia de 1.800 pescadores, y un presupuesto de 23 millones de pesetas que financia el P. P. T. Esta formación profesional, que se imparte en escuelas propias del ISM distribuidas por todo el litoral, se complementa con la formación humana necesaria para desarrollar la personalidad de los trabajadores del mar.

COSTAS AFRICANAS

Un informe del director de la Mutua de Riesgo Marítimo suscitó un animado debate acerca de la gran siniestralidad dada en el presente año en las costas africanas, exponiendo los señores consejeros su parecer sobre las causas de la misma, que atribuyeron tanto al peligro que, efectivamente, dichas costas tienen, como al desconocimiento de las mismas por parte de la mayoría de las tripulaciones de barcos peninsulares que se desplazan a los caladeros africanos. En consecuencia, se propuso exigir a los patronos de los barcos la máxima responsabilidad, y al propio tiempo preparar una serie de medidas que les faciliten el conocimiento de la navegación en aquellas aguas.

VIVIENDAS Y CASAS DEL MAR

Por último, el señor Mochales informó de los grupos de viviendas para pescadores que quedan pendientes de inauguración para el próximo año en Denia, Perelló, Burriana, Castro-Urdiales y Santoña, y de los proyectos de construcción de Casas del Mar, en Cartagena, Pasajes de San Juan y Tenerife.

SUSCRIPCION A LA "HOJA DEL MAR"

D. _____ (1)
(nombre y dos apellidos del solicitante)

_____ (profesión o actividad a la que se dedica)

_____ (categoría profesional)

_____ (empresa donde presta sus servicios)

_____ (barco donde presta sus servicios)

DESEA QUE SE LE REMITA LA "HOJA DEL MAR" A LA SIGUIENTE DIRECCION:

_____ (domicilio)

_____ (localidad)

_____ (provincia)

Recórtese este formulario y diríjase a:
HOJA DEL MAR
Instituto Social de la Marina
Génova, 24 :: MADRID-4

(1) Si es una Empresa la que solicita el alta de suscripción y desea recibir varios ejemplares de la HOJA DEL MAR (en número no superior a diez) deberá adjuntar una cuartilla donde se especifique el número de ejemplares que desea recibir y donde conste el sello de la Empresa.

Pesca libre en Mauritania para los Barcos Españoles

El día 5 de diciembre último se celebró en Las Palmas de Gran Canaria la reunión de una comisión bipartita hispano-mauritana, en la que se trataron asuntos pesqueros de gran interés para la flota canaria,

y española en general, que opera en el banco sahariano. En dicha reunión se revisó el tratado de cooperación industrial pesquera firmado en 1964 por España y Mauritania. El orden del día de la reunión era el siguiente:

- 1.—Decreto de 29 de agosto de 1966.
- 2.—Porcentaje de capturas que los pescadores españoles estarán autorizados para enviar a España.
- 3.—Incidentes entre barcos de pesca españoles y las lanchas guardapesca mauritanas.
4. Discriminación entre pescadores canarios y pescadores peninsulares en la política de exportación de productos de la pesca al Mercado Común.
5. Autorización a los langosteros mauritanos para pescar en aguas de Río de Oro.
- 6.—Proposición de construcción de barcos de pesca en España para la flota mauritana.
- 7.—Abanderamiento en Mauritania de barcos de pesca españoles.
- 8.—Examen del desarrollo del acuerdo de 14 de febrero de 1964.

UNO Y DOS.—La Delegación española presenta petición de autorización de pesca en la zona contigua a las aguas territoriales de Mauritania, de acuerdo con las cláusulas del decreto de 29 de agosto de 1966. La delegación mauritana explica el espíritu sobre el cual se ha basado dicho decreto. En espera de la conclusión de un acuerdo entre España y Mauritania, ambas delegaciones acuerdan:

PERMISOS DE PESCA

Mauritania concederá a los pescadores españoles permisos provisionales de pesca en la zona contigua a las aguas territoriales. Estos permisos serán de dos clases:

Una, para la pesca de especies comunes industrializables, a condición de que el 70 por 100 sea desembarcado en Mauritania.

Otra, para la pesca de crustáceos, dejando la facultad a los pescadores españoles para vender sus capturas a Mauritania o para transportarlas a España.

MALLAS.—Para los permisos de especies comunes, el mallaje que se utilice estará de acuerdo con las condiciones del artículo 4 del decreto, y para la pesca de crustáceos se utilizará un mallaje de 24 mm.

El titular de un permiso para una de las especies, no podrá dedicarse a la otra actividad.

TRES.—La delegación española señala que las lanchas guardapesca mauritanas no van siempre a las órdenes de técnicos y cita el incidente ocurrido al "Salmedina". La delegación mauritana presenta sus excusas sobre este caso y promete que no se reproducirán casos similares.

CUATRO.—El presidente de la delegación española expone que como consecuencia de una reunión celebrada en Port-Etienne entre un funcionario del Mercado Común y autoridades e industriales mauritanos, para exami-

nar la posibilidad de conceder facilidades para la exportación a los países de la C. E. E., se ha concedido un trato de favor a los pescadores canarios, que perjudica a los peninsulares. Esta discriminación afecta a la integridad de España y al espíritu del Acuerdo de 14 de febrero de 1966.

La delegación mauritana, lamentando este incidente, ajeno a su voluntad, se compromete, utilizando el canal de los servicios de Información del ministerio de Asuntos Extranjeros y del Plan, a publicar una rectificación al artículo aparecido en la Prensa.

CINCO.—Haciendo referencia a la petición mauritana relativa a la autorización a los langosteros mauritanos para pescar en las costas del Río de Oro, la delegación española pide que se presente a la dirección general de Pesca una lista completa de estos langosteros interesados, a fin de concederles las oportunas licencias, siempre que estén abanderados y matriculados en Mauritania y pertenezcan a sociedades de este país.

La delegación española señala que la actividad de pesca de langosta está prohibida en dichas aguas desde el 15 de diciembre al 31 de marzo. En consecuencia, los permisos que se van a conceder serán sólo a partir del 1 de abril de cada año.

SEIS.—La Delegación española reitera su oferta de construcción de barcos de pesca para Mauritania, y señala que el gobierno español estaría dispuesto a conceder facilidades de crédito en el marco de las disposiciones vigentes en España sobre la materia.

La delegación mauritana contesta que se dirigirá a la "Société Mauritanienne d'Armement et de Pêche (SCMAP)", encomiando la proposición española.

SIETE.—La delegación española señala, en relación con este punto, que no ha recibido más que dos peticiones de abanderamiento en Mauritania, y promete reactivar este asunto.

OCHO.—En este punto se abordan los siguientes asuntos:

SITUACION DE LAS INVERSIONES.—Después de un cambio de consideraciones sobre las causas del retraso producido en la ejecución del proyecto, las dos delegaciones convienen, sobre promesa de la delegación española, que las fábricas de harinas de pescado y de pescado seco comenzarán a funcionar dentro de nueve meses, y las fábricas de conservas de pescado dentro de

- ◆ Sólo habrá ciertas limitaciones en la pesca de arrastre.
- ◆ Mauritania promete que no habrá más incidentes con las lanchas guardapesca.
- ◆ Los langosteros mauritanos serán autorizados a pescar en Río de Oro.
- ◆ España reitera su oferta de construcción de pesqueros para la República Islámica.
- ◆ Dentro del presente año comenzarán a funcionar en Mauritania las fábricas de harinas de pescado y pescado seco, y en 1968 las de conservas de pescado (fundamentalmente túnidos).

dieciocho meses, ambos plazos contados a partir del mes de noviembre de 1966.

En el proyecto está prevista una instalación de frío, de acuerdo con el permiso concedido por las autoridades mauritanas.

La delegación española manifiesta que vería con satisfacción que el Gobierno mauritano participara en la sociedad en la medida de sus posibilidades.

LICENCIAS DE PESCA.—La delegación mauritana hace saber que el pago de las licencias no se realiza con regularidad, especialmente en lo que se refiere a los años 1964 y 1965.

La delegación española toma nota de esta información y se compromete a enviar anualmente, en los meses de diciembre,

una lista de los barcos que deseen pescar en Mauritania.

Además, el director general de Pesca se compromete a regular la situación de las licencias impagadas en los años 1964 y 1965.

FORMACION DE BECARIOS MAURITANOS EN MATERIA DE PESCA.—Es al Gobierno mauritano a quien corresponde presentar sus proposiciones al Gobierno español, en esta materia, según el acuerdo de cooperación sobre pesca.

ESPECIES DE PESCADO QUE SERAN TRATADAS POR IMAPEC EN LA FABRICA DE CONSERVAS.—A esta pregunta formulada por la delegación mauritana, la delegación española contesta que tratará fundamentalmente túnidos.

Declaraciones del Dr. Fall Papa Douda

MAURITANIA TIENE UN GRAN PROGRAMA INDUSTRIAL CON LA AYUDA TECNICA DE ESPAÑA

"Nuestras costas son muy ricas en especies, pero en la industrialización es donde España puede ayudarnos".

Y también en la construcción de buques y en la Formación Profesional Náutico-Pesquera.

—¿Qué significa, qué importancia tiene la ayuda, la asistencia técnico-industrial de España para el desarrollo de este tipo en Mauritania?

—La ayuda de España a Mauritania es muy importante y mi país nunca se lo agradecerá al suyo. De una parte porque las costas mauritanas son muy ricas en materia de pesca de toda clase y por esta razón España puede ayudar a mi país en tierra. Es decir, cuando la pesca ha llegado al puerto y necesita entonces de una industrialización adecuada.

—A este respecto, ¿no se está montando en Port Etienne un complejo industrial-pesquero español para la transformación del pescado?

—En efecto. Usted mismo fue testigo en Port Etienne de la firma de documentos de cesión de terrenos por parte de Mauritania a España, en ocasión de la visita del señor López Bravo hace dos años. Se ha constituido una empresa conjunta hispano-mauritana —por parte española representa a su país el INI— que se encargará de esta transformación del pescado.

Luego, el señor Fall Papa Douda, hace una pausa y agrega:

—Si se refiere a lo que pude concluir en la reunión con la comisión española, España puede ayudar a la construcción de buques de pesca. Igualmente, como consecuencia de la visita que he realizado a la Casa del Marino y al Instituto Social de la Marina, su país puede ayudar al mío a enseñar a mis compatriotas la formación profesional náutico-pesquera y de otras facetas.

—¿En qué se centra la industrialización actual de Mauritania?

—El desarrollo actual de Mauritania se centra en tres puntos importantes, que son: la industria mineral, de pesca y ganadera. Con la particularidad de que las tres tienen, conjuntamente, la misma importancia para mi país, de forma que no puede desatender una para favorecer a la otra, sino que ha de ir este desarrollo a un mismo nivel.

—¿Quiénes desarrollan esta industria?

—Diversas empresas, cada una especializada en su materia y que han levantado verdaderas industrias, orgullo de nuestro país.

En cuanto a la industria pesquera se refiere, hay dos proyectos: uno estatal, es decir, el Estado había realizado la formación de dos Sociedades "SOMIP" y "SOMAP". La primera se encarga de preparar, fabricar la harina de pescado y la segunda, armadora, y a este respecto Mauritania ha comprado ya algunos buques a otros países para realizar los trabajos de esta sociedad. En cuanto a la actividad particular, cabe resaltar los proyectos de sociedades privadas, entre ellas la "IMAPEC", hispano-mauritana, que se encarga ya de la construcción de un gran complejo industrial, una fábrica de harina, otra de conservas de pescado, etc. Hay otras también bien importantes. A estas actividades particulares el Estado las favorece porque da trabajo a mauritanos de Port Etienne y también porque los beneficios obtenidos llegan hasta el país.

Pedro GONZALEZ-SOSA
(«El Eco de Canarias»)

LOS ACUERDOS CON MAURITANIA ASEGURAN LA PERMANENCIA DE NUESTROS BARCOS EN AQUELLAS AGUAS, Y PROPORCIONAN UNA CONTRAPARTIDA BENEFICIOSA PARA ESTA REPUBLICA.

En página siguiente, declaraciones del director general español de Pesca.

Personalidades asistentes:

Por MAURITANIA:

Dr. Fall Papa Douda, Alto Comisario para la Industrialización y Minas.

M. Souleyman Ball, Jefe del Servicio de Cooperación Internacional en el Ministerio de Asuntos Extranjeros.

Por ESPAÑA:

D. Ignacio del Cuvillo y Merello, Director General de Pesca.

D. Magin Vinielles, Presidente de la Sociedad "Industries Mauritanienes de la Pêche" (IMAJEC).

D. Pedro León de la Barga, Delegado Regional de Comercio.

D. José Luis Pérez Beneroso, Delegado en Port-Etienne de IMAPEC.

D. Francisco Criado, del Servicio Comercial de la Embajada de España en Nouakchott.

Las dos Delegaciones han sido asistidas por sus Embajadores respectivos.

COSTAS DEL SAHARA

HACE solamente un año publicábamos en estas páginas un artículo de nuestro corresponsal en Las Palmas, Manuel Pérez de la Barreda, que llevaba por título: "Las costas del Sahara, cementerio de pesqueros". El antetítulo era: "¿Hasta cuándo?".

Aquel artículo, donde se denunciaba la pasmosa siniestralidad de las costas africanas, donde se detallaban las posibles y constantes causas de tantos accidentes, sigue teniendo actualidad. ¿Hasta cuándo?

En nuestro número anterior dábamos la noticia del siniestro de un barco moderno, un barco construido en cooperativa por pescadores ondarreses, que embarrancó frente a la playa marroquí de "Las Negrillas". El suceso fué emotivo pues incidía con las ilusiones perdidas de toda su tripulación, que habían aunado sus esfuerzos para construir el buque, explotarlo y hacer de él su medio de vida.

Si el caso es triste, más triste resulta considerar que ni es el primero ni, desgraciadamente, será el último que se produce en las costas africanas, en la zona comprendida entre Cabo Juby y Cabo Blanco.

Del grado de siniestralidad de estas costas es elocuente el hecho de que solo a la entidad aseguradora Mutua de Riesgo Marítimo, le hayan costado los accidentes allí producidos, bastante más de treinta millones de pesetas, con un total de dieciséis barcos siniestrados; cifra que son muy superiores si añadimos las que corresponden al seguro de las compañías privadas. Entre los barcos perdidos en aquellas aguas, están los conocidos "Tierra de Fuego", "Sierra Aitana" (que, aunque de madera, era novísimo y estaba magníficamente construido) y "Siempre Edun-Arguia" (el de la cooperativa ondarresa).

Las razones por las que se produce ese número auténticamente espectacular y alarmante de accidentes, y la gravedad de sus consecuencias, son las siguientes:

- EXTREMA PELIGROSIDAD DE LA COSTA, DESCONOCIMIENTO, E IMPRUDENCIA DE LAS TRIPULACIONES.
- ESCASO BALIZAMIENTO.
- DIFICULTADES DE FONÍA.
- DIFICULTADES EN EL SALVAMENTO DE LAS EMBARCACIONES.

Ocurre también que a pesar de haberse producido tantísimo accidente, éstos no han estado acompañados de pérdidas de vidas humanas. Quizá por eso muchas tripulaciones andan confiadas. Pero el peligro es inminente, y el día menos pensado puede producirse una catástrofe de resultados espeluznantes.

Hemos de hacer constar aquí que el Instituto Social de la Marina y la Mutua de Riesgo Marítimo, están dedicados a hacer frente a esta pavorosa siniestralidad y han adoptado o adoptarán, las medidas que mencionaremos a continuación:

Declaraciones de D. Ignacio del Cuvillo

Los acuerdos con Mauritania aseguran la permanencia de nuestros barcos en aquellas aguas, y proporcionan una contrapartida beneficiosa para esta República

Con las actividades del "Galicia" y el "Lugo", se revaloriza la Pesca en Canarias y se formará un núcleo industrial a flote de gran importancia para el archipiélago

Momentos antes de iniciarse las conversaciones entre las delegaciones española y mauritana sobre pesca, el director general de Pesca de España, don Ignacio del Cuvillo y Merelló, hizo las siguientes declaraciones a Pedro González-Sosa, para "El Eco de Canarias".

—¿Cuál es el motivo concreto de su visita a Las Palmas?

—Como ustedes saben, en febrero de 1964, siendo ministro de Comercio el señor Ullastres, una delegación española, de la cual formé parte, firmó, además de un tratado de comercio con la República Islámica de Mauritania, un acuerdo de cooperación pesquera entre los dos países. Este acuerdo es el que da lugar a reuniones de una manera periódica entre representantes de España y de Mauritania, para examinar la marcha de los mismos y la realización de los objetivos previstos. Por tanto, este es el objeto de mi visita a Las Palmas: simplemente para examinar, con la misión industrial-pesquera del joven país africano, cómo va la realización de los acuerdos que firmamos en febrero de hace dos años.

—¿Cuál fue la intención de estos acuerdos?

—En primerísimo lugar, para asegurar los trabajos de los pesqueros españoles, principalmente los de Canarias, que los realizan desde hace muchísimos años en la bahía del Galgo, en Port-Etienne.

ne. Al sobrevenir la independencia de Mauritania y caducar, por tanto, los tratados que teníamos en vigor con la nación entonces protectora de ella —es decir, Francia— se firmaron estos acuerdos.

—Fundamentalmente, ¿en qué consisten?

—En asegurar la permanencia de nuestros pesqueros en aquellas aguas y en proporcionar con esta permanencia, como es natural, lógico y honesto, una contrapartida que fuera beneficiosa también para los habitantes de aquel país.

—¿Siguen los pescadores españoles recibiendo toda clase de ayudas médico-sanitarias en el puerto de Port-Etienne, por personal también español?

—Aunque esto no es de mi competencia, puedo decir, por la estrecha ligazón que siempre he mantenido con el Instituto Social de la Marina, que, en efecto, siguen recibiendo nuestros pescadores toda clase de asistencia por parte de personal facultativo español, en una clínica montada al efecto.

—¿Qué noticia de interés nos puede decir respecto a su Dirección General en relación con Canarias?

—En estos días ha ocurrido un hecho, a mi juicio trascendental, que no creo haya pasado inadvertido, aunque es lo cierto que no se le ha dado la importancia que tiene: hace unos días llegaron a aguas de Villa Cisneros los dos primeros buques-factoría españoles —el "Galicia" y el "Lugo"—, que trabajarán en aquel lugar recibiendo y congelando el pescado procedente de las flotas que faenan en aquellas aguas. Esto dará una vida extraordinaria a la actividad pesquera de Canarias, porque, por un lado, revalorizan el pescado al establecer un nuevo regulador de la importancia que tiene la compañía propietaria de los buques —la "Pescanova"— y por otra parte, porque cada determinado tiempo vendrán a Las Palmas a aprovisionarse y se formará un núcleo industrial a flote de verdadera importancia, que tendrá como base el puerto grancanario.

Se está produciendo

alarmante número de

barcos por en

Medidas del Instituto

- Máxima divulgación de las cartas costeras apropiadas.
- Instalación de una estación radiotelegráfica en la Casa del Marino de Las Palmas.

Carta costera número 536: Existe

Sucede que en la mayoría de los barcos pesqueros que faenan en las proximidades de las costas africanas, se utiliza la carta de navegación número 980, y rara vez —por no decir ninguna— la costera número 536, de punto pequeño, que es la que auténticamente se precisa para navegar con ciertas garantías de seguridad por aquellas aguas. Es más: posiblemente muchos patrones desconocen la existencia de esta carta. Sabemos que por la Mutua de Riesgo Marítimo se va a depositar un buen número de ejemplares de esta carta en la Casa del Marino de Las Palmas, para que cuantos patrones lo deseen puedan allí adquirirla.

Otro aspecto es el de falta del sentido de la responsabilidad por parte de algunas tripulaciones. Muchas veces se deja de vigilancia en el barco a cualquier tripulante, generalmente desconocedor de los mil pormenores técnicos de la navegación y de los instrumentos auxiliares mecánicos y electrónicos que se llevan a bordo. Los más, entretanto, duermen confiados, sin pararse a considerar en el enorme peligro que tienen las costas africanas y en que ese peligro puede traducirse en tragedia en cualquier momento.

en aquellas aguas un
pérdidas totales de
barrancamiento

Cinturón luminoso de protección

El Instituto Social de la Marina, ya se ha dirigido a la dirección general de Plazas y Provincias Africanas, expresando la absoluta necesidad de que las costas del Sahara sean dotadas, cuanto antes, de un mayor número de faros de la adecuada intensidad y de tal forma instalados, que constituyan un auténtico balizamiento de tan peligrosos lugares, creando, por así de-

cirlo, un verdadero cinturón luminoso de protección, que aleje a las embarcaciones de aquellas zonas de máximo riesgo para la navegación. De esta forma se contribuirá a evitar la posibilidad de pérdida de vidas, y a atenuar el cuantioso daño causado a la economía española por el elevado número de barcos perdidos.

Social de la Marina:

- Propuesta de establecimiento de un completo balizamiento en la Costa Sahariana
- Establecimiento de una estación de rescate de restos en Villa Cisneros

Rescate de restos

Como venimos diciendo, las pérdidas totales de barcos por embarrancamiento en las costas de Africa son acusadas en extremo. Ello

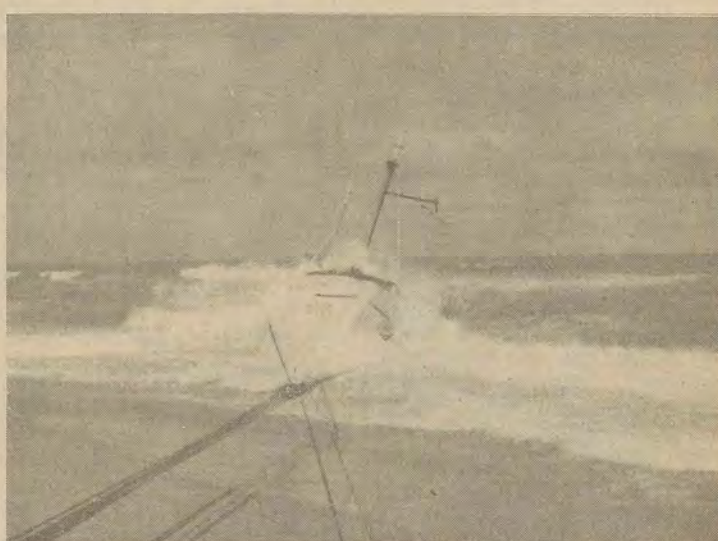
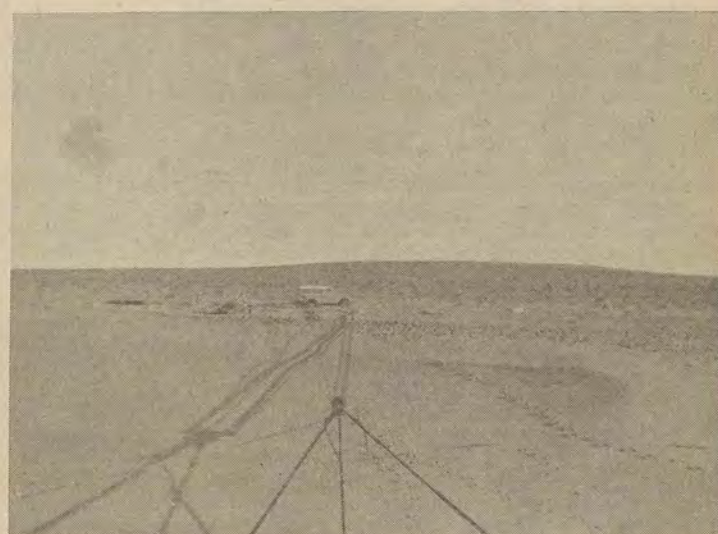
obliga a adoptar medidas de carácter permanente para ayudar al posible salvamento de los barcos desde tierra, así como a la recuperación, cuando sea factible, de los restos de dichas embarcaciones —motor, maquinilla, aparatos eléctricos, etc.—, que arrojan un valor de cuantía muy estimable.

La experiencia detenida en el salvamento de restos de algunas embarcaciones, y concretamente en el de la denominada «Sierra Aitana», ha puesto de manifiesto la conveniencia de establecer en Villa Cisneros un depósito con los útiles y materiales indispensables para llevar a cabo dichos salvamentos. Este depósito, cuya organización y control estaría a cargo de la Mutua de Riesgo Marítimo, se ha propuesto por el ISM sea instalado en Villa Cisneros, y sería utilizado con toda urgencia tan pronto se tuviese noticia de algún siniestro.

Equipo radiotelefónico en la Casa del Marino

El gran incremento de las pesquerías entre los límites de Cabo Juby y Cabo Blanco, que atraen a embarcaciones procedentes de todo el litoral español, ha desbordado las posibilidades de la estación radiotelefónica costera de Las Palmas. Y la total cobertura de las necesidades derivadas de la gran concentración de barcos en aquella zona es, por otra parte, imprescindible. Por ejemplo, para la asistencia sanitaria de los pescadores, para la evacuación de marineros enfermos o accidentados, para la información económica que la buena explotación de los barcos exige y, sobre todo, para acudir con la mayor celeridad posible al salvamento y rescate de las embarcaciones siniestradas en la citada costa.

Se hace absolutamente necesaria, pues, la instalación de un equipo radiotelefónico, que el ISM ha solicitado se haga en la Casa del Marino, con una potencia mínima de 100 W.



VARIOS MOMENTOS DE LA RECUPERACIÓN DE RESTOS DEL "SIERRA AITANA", EMBARRANCADO EN LAS COSTAS DEL SAHARA

Imposición de la Medalla de Trabajo a D. Ramón González Mendá



En los locales del Crédito Social Pesquero le fue impuesta la Medalla del Trabajo al secretario general de dicha entidad don Ramón González Mendá, que con motivo de la conmemoración del 18 de Julio le fue concedida por el Ministro del ramo, don Jesús Romeo Gorría.

Tras la lectura del decreto, el presidente del Crédito Social Pesquero efectuó la imposición de la medalla y pronunció, a continuación, unas palabras, en las que tras referirse a la misión que tienen encomendada los funcionarios del Estado, siempre abnegada y siempre trascendente, resaltó la personalidad y merecimientos del señor González Mendá, quien ha dedicado toda su vida a una labor eminentemente social, tanto en su calidad de secretario de la Mutua de Riesgo Marítimo como, en la actualidad, de secretario del Crédito Social Pesquero.

Finalmente, don Ramón González Mendá pronunció unas emocionadas palabras de gratitud por la concesión de esta alta condecoración, agradecimiento que rogó al presidente hiciera llegar al ministro de Trabajo, con la ratificación de su lealtad y su propósito de continuar en la misma línea de dedicación y trabajo.

Una comisión interministerial estudia una nueva legislación para nuestra Marina Mercante

Bilbao. (De nuestro corresponsal).—En la Feria Internacional de Muestras se pronunciaron discursos y se dieron conferencias. Me interesa recoger aspectos de una de estas últimas, pues el tema encaja perfectamente en las exigencias impuestas por mi colaboración en HOJA DEL MAR.

La conferencia versó sobre el transporte marítimo en la economía española y el conferenciante fue el entonces director general de Navegación, don Pascual Pery Junquera. Una conferencia realista, valiente, sin concesiones retoricistas. Conferencia de ir al grano abordando con claridad la situación actual de nuestra flota de comercio.

Prescindiendo de utilizar datos estadísticos, que fueron muchos e interesantes, y que dilatarían en exceso esta crónica. El lector debe dar también por supuesto, que el señor Pery Junquera precisó detalles de la nueva política que el Gobierno trata de establecer de cara a la revitalización de este importante sector eco-

nómico, detalles que cabe resumir en la noticia del nombramiento de una ponencia interministerial (Hacienda, Industria y Comercio) a base de un grupo de trabajo bajo la presidencia del ministro de Comercio, don Faustino García Monco, para iniciar ya la estructuración en este sentido de una nueva legislación, con el más amplio de los alcances.

El señor Pery Junquera señaló después que nuestra Marina Mercante, que apenas mueve en la actualidad un millón y medio de toneladas anual en el tráfico extranacional, debe lógicamente tratar de intervenir en mayor grado, y potencialmente se encuentra en condiciones de participar de una manera provechosa, sustancial y decisiva. Las condiciones necesarias para colocar a nuestra Marina Mercante en situación de poder intervenir con éxito en tan prometedor y halagüeño mercado de transporte, se fundamentan en tres factores básicos que esta-

blecidos por orden de importancia son: el hombre, el medio, el ambiente. España posee en forma potencial los tres factores antes citados en mucho mayor grado que otros países (Noruega, Grecia, Japón, etc.), que participan en el tráfico marítimo cada vez con mayor intensidad incluso en el tráfico ajeno a su propio comercio exterior.

Discurso, repito, sumamente interesante por su oportunidad, por su contenido y por la personalidad de quien lo pronunció. Confiemos con el señor Pery Junquera —estas fueron sus palabras finales— que los españoles alcancemos a tener plena consciencia de nuestra realidad marítima y de las exigencias que ello implica. Y naturalmente —añade por su parte el periodista— que este conocimiento tenga una base de partida operante en las altas esferas. De lo contrario nada habríamos conseguido.

OSSA ECHABURU

Nuestra crónica del presente mes se aparta de la temática pesquera de otras veces para incidir, dentro del plano general de las cosas marítimas según corresponde en las páginas de HOJA DEL MAR, en lo relativo a nuestra marina mercante. Recientes e importantes botaduras y entregas de barcos en la ría de Bilbao dan pie para ello. "Vizcaya", "José Luis Aznar", "Bahía de los Vascos", "María de Aránzazu", "Cementos Rezola", "Galicia", "Santa Cruz de Tenerife", "Ciudad de Compostela", son algunos nombres entre varios de nuevos navíos que acrecientan el potencial de la flota comercial española. Voy a detenerme en los dos últimos. El "Santa Cruz de Tenerife" acaba de entregarlo la Naval, de Sestao, a la Compañía Transmediterránea, para la cual los mismos astilleros construyen el "Ciudad de Compostela", para igual empresa armadora y gemelo del anterior. Ambos, de pasaje.

Las pruebas oficiales del "Santa Cruz de Tenerife" traen al recuerdo el acto de su botadura en febrero del pasado año, bajo la presidencia del ministro de Comercio, don Faustino García Monco, quien en el banquete de la ocasión sentó unos principios básicos sobre la futura Política Naval, principios que en términos más o menos semejantes ha vuelto a repetir en el almuerzo anual de Oficema. Hay que ayu-

Las botaduras en la ría de Bilbao y la problemática de nuestra Marina Mercante

dar a nuestros armadores para que España cuente con una flota mercante más numerosa y económicamente saneada, capaz de cubrir ese 75 por 100 de las importaciones y el 35 por 100 de las exportaciones, que es el porcentaje conveniente para un buen desarrollo de nuestro transporte marítimo. Este fue el leitmotiv de aquel discurso de febrero en Bilbao, y ha vuelto a ser en el de julio, en Madrid. Y al hablar de esta ayuda, aludió, naturalmente, a las diferencias de precios en la construcción naval española en función de armador español o de armador extranjero. Vieja cuestión que se oxigena con muchísima frecuencia, pero para la cual todavía no se han arbitrado recursos útiles.

OTRO ASPECTO

Estas palabras de García Monco en la botadura del "Santa Cruz de Tenerife", tuvieron eco relativo en las palabras del de Industria, don Gregorio López

Bravo, en la ocasión de la botadura en julio del "Ciudad de Compostela", gemelo, como apuntamos al principio, del anterior. Digo eco relativo porque las palabras de López Bravo si bien subrayaban también la necesidad de una emancipación de los fletes extranjeros mediante una adecuada capacitación de nuestra marina mercante, a base de un acrecentamiento del ritmo de construcciones para armadores propios, condicionaban todo ello a "reducir el coeficiente de exportación de buques, que este año viene siendo del orden del 40 por 100. Creo que no deberíamos exportar más del 20 por 100 de los buques que construimos, y ello para garantizar la competitividad técnica y económica del sector".

Tenemos entendido que estas palabras del ministro de Industria han causado alguna extrañeza en el sector de la construcción naval española, pues parece ser que no están muy acordes con declaraciones del propio López Bravo en otras ocasiones en

que la política de exportación resultaba sugerencia dominante.

LA EXPORTACION

A nuestro modesto entender, la reducción de nuestras exportaciones de barcos no es en sí misma una solución. Nuestros astilleros no están hoy capacitados para producir barcos para armador nacional al precio que lo hacen para armador extranjero. Si, por ejemplo, las desgravaciones fiscales que se dan en el encargo extranjero no se dan también para el encargo nacional, no puede hablarse de capacidad competitiva a la hora de trabajar el flete a escala internacional. Es necesaria pues, una igualdad de condiciones.

Pensamos que lo uno no está reñido con lo otro. Parece posible a base de una acción estatal de mayor apoyatura atender a las exigencias de la modernización y aumento de la flota comercial propia, sin vernos forzados a reducir las exportaciones de barcos, fuente inestima-

ble de ingresos en divisas. De la cifra total de facturaciones de los astilleros españoles en 1965 (unos 10.500 millones de pesetas, superior en un 19 por 100 a la del año anterior) correspondieron a la exportación de buques 2.424 millones de pesetas, cantidad que supera en un 14 por 100 al valor de las exportaciones de 1964.

PROBLEMAS

Cuando se trata de considerar los problemas configurantes de nuestra Marina Mercante, tampoco podemos olvidarnos de la escasa agilidad —y aún generosidad en función de la necesidad real, lo que no excluye el reconocimiento a lo que el Estado ha hecho en este sentido y ahí está, superado con creces, el Plan Decenal Carrero Blanco de 1956 como muestra positiva— del crédito naval. Ya se advierte esto en el informe del Sindicato del Metal al señalar que el principal inconveniente que sigue existiendo para una rápida expansión de la construcción naval viene dado por la carencia de medios financieros, añadiendo que esta insuficiente inversión va acompañada, además, por la rigidez operativa del crédito naval y por el hecho de que las condiciones del crédito en los países competidores son más favorables que las existentes en España.

RAFAEL OSSA
ECHABURU

trabajo y cultura

EL COOPERATIVISMO CARECE DE MEDIOS

La mayoría de las revoluciones políticas de la Historia universal han tenido su origen en la natural aspiración humana de participar, de alguna manera, en el poder; es decir, en la gestión de los intereses comunes. Después de numerosos altibajos hemos llegado ya al acuerdo general de que el sentido democrático debe presidir cualquier ordenamiento humanista de toda comunidad. Sin embargo, en el aspecto económico, todavía estamos muy lejos de alcanzar una meta semejante. La mayoría de las empresas siguen gobernándose con un espíritu autoritario y materialista que perjudica gravemente el entendimiento humano dentro de ellas.

Este hecho pone de manifiesto que las estructuras económicas, tanto capitalistas al estilo occidental, como las estatales, propias de los regímenes llamados socialistas, se acomodan muy mal al respecto de la dignidad de la persona, que continuamente avasallan y oprimen.

Desde que apareció la revolución industrial, no han dejado de oírse voces, unas más radicales, otras

más realistas, que han denunciado la situación y a veces han propuesto diversas soluciones, que no han terminado de cuajar en una ordenación general de la Economía. Y todos sabemos que mientras no se consiga democratizar la empresa, la teórica democracia política pierde gran parte de su efectividad, puesto que, mientras el individuo es más o menos libre en la calle, continúa sintiéndose oprimido en el trabajo, donde pasa la mayor parte de su vida.



SUPERACION DEL CAPITALISMO

El cooperativismo pudo resolver en cierta medida esta situación angustiosa, pero la verdad es que al cooperativismo le han dedicado más piropos que ayuda efectiva.

La cooperativa es una fórmula esencialmente democrática y personalista, en la que todos los miembros tienen acceso al gobierno de la propia empresa y en la que todos son igualmente responsables, hayan aportado poco o mucho dinero. En ese sentido supera totalmente los inconvenientes del capitalismo. Pero el tremendo obstáculo que paraliza el desarrollo del cooperativismo es su falta de medios financieros, que no puede

ser suplida por las pequeñas ventajas fiscales que en nuestro país le otorga la legislación en vigor. Sin un mínimo de medios económicos que aseguren la pervivencia de la empresa sin que los socios tengan la necesidad de dejarse la piel en la aventura ¿cómo se puede impulsar el cooperativismo?

Las cooperativas de crédito pudieron haber resuelto esta enorme dificultad, pero el legislador fue demasiado tímido, por no decir miedoso, al regular sus facultades.

Estas instituciones tienen que crearse sobre la base de otras cooperativas, con el fin de ayudarlas financieramente, pero si las cooperativas de cualquier otro orden —industriales, de viviendas, de consumo, etcétera— además de sostenerse a sí mismas con los propios ahorros de los socios cooperadores, tienen que alimentar de medios a



las cooperativas de crédito, ya me dirá el lector cuáles son sus posibilidades de desarrollo, teniendo en cuenta la insuficiente capacidad de ahorro de los trabajadores.

HACEN FALTA COOPERATIVAS DE CREDITO

La prueba es que en España no existirán más allá de veinte cooperativas de crédito, que apenas significan una gota de agua en



el océano de las entidades de crédito y ahorro, como bancos, cajas de ahorro, etcétera.

Sólo unas pocas —Caja Laboral Popular de Guipúzcoa, Caja Laboral de Cataluña y algunas más— han llegado a adquirir alguna importancia, gracias al tesón y espíritu titánico de sus creadores, pero no se puede pedir a todo el mundo madera de esforzados.

El planteamiento de las cooperativas de crédito tendría que ser, precisamente, el inverso. Es decir, permitir que todo trabajador, fuera miembro o no de otra cooperativa, pudiera ser socio de aquella, donde tuviera ocasión de ingresar sus posibles ahorros e hiciera uso de los servicios de crédito de la misma. Es indudable que en un tiempo relativamente breve cualquier cooperativa de crédito adquiriría un cier-



to volumen financiero capaz de promover las más diversas empresas que, por supuesto, deberían acoger en primer término a los cooperadores de la entidad de crédito, de acuerdo con la fórmula cooperativa.

O sea, plantear las cooperativas de crédito como entidades promotoras y financiadoras de los demás tipos de cooperativas, a través de los fondos recaudados sin demasiadas trabas, en lugar de reducir las



al simple papel de cajas fuertes de las cooperativas asociadas. Por desgracia, con la penuria de medios con que normalmente se vienen desenvolviendo las sociedades cooperativas, tienen poca necesidad de que nadie les guarde los fondos. Sencillamente porque en la generalidad de los casos carecen de ellos.



TODAVIA NO SE HA ENCONTRADO REMEDIO AL CANCER

"Pruebas inequívocas: el cáncer es causado por un virus." "El profesor Otto Warburg, en la reunión de premios Nóbel realizada en una ciudad alemana recientemente, ha declarado que cree poseer un secreto bioquímico sobre la producción del cáncer." "Se ha descubierto una droga química capaz de atajar la terrible enfermedad." "Investigadores de la Fundación X, en los Estados Unidos, declaran haber conseguido reducir casi totalmente tumores malignos en animales de laboratorio."

Estas y otras noticias semejantes se encuentran casi a diario en la Prensa española. Por lo general, se trata de sensacionalismos que tienen muy poco o ningún fundamento científico, pues aluden a ensayos de laboratorio que todavía se encuentran en las primeras fases de estudio y que de hecho no pueden servir para remediar en modo alguno los efectos causados por tan maligna enfermedad. Me parece que si la Ley de Prensa ha de servir para que cada individuo pueda expresar su opinión y que ésta trascienda a los demás, en el caso concreto de los posibles remedios "milagrosos", que suelen quedar en nada posteriormente, debiera de existir una censura previa por las autoridades competentes para evitar que personas bien intencionadas, pero desconocedoras de la magnitud del problema que comentan, hagan concebir falsas esperanzas a los millares de personas que existen en España padeciendo tal afección, y que puedan creer que tienen la salvación poco menos que asegurada.

En el momento actual son muy numerosos los investigadores dedicados a descubrir cuál es la causa de la multiplicación anormal y rapidísima de las células que originan los procesos cancerígenos, cada vez más frecuentes incluso entre personas no maduras. Pero no hay nada resuelto en este sentido, aunque se confía en que en cualquier laboratorio se comience a ver luz y éste sea el fin de uno de los azotes más graves que sufre la Humanidad en nuestros días. Por otra parte, también se trabaja activamente en la búsqueda de una droga capaz de acabar con el mal y los ensayos de nuevos medicamentos continúan día y noche en muchos laboratorios de todo el mundo.

No quiero ser pesimista en esta cuestión, pero tampoco se debe de utilizar la desgracia ajena como cebo y crear un ambiente de euforia que en nada beneficia moralmente a los afectados.

Meridiano 160

● CHILE, UNO DE LOS PRINCIPALES PAÍSES productores de fertilizantes, va a instalar en su territorio varias plantas químicas elaboradoras de fertilizantes sintéticos, ya que en la actualidad la extracción de los productos naturales resulta demasiado onerosa y las necesidades del país son cada vez más elevadas. Se tratará de mezclar proporcionalmente los fertilizantes naturales y los sintéticos para obtener productos de menor costo.

● EN LA ÚLTIMA REUNIÓN de la Federación Internacional de Ingenieros y Técnicos de Automoción celebrada en Múnich, se acordó seguir investigando sobre la posibilidad de utilizar la energía nuclear en los vehículos automóviles, lo que además de mejorar las posibilidades técnicas de este medio de locomoción aliviaría el problema de la contaminación atmosférica producida por los coches en las grandes ciudades.

● PARA FAVORECER LA CAMPAÑA nacional contra la diabetes que patrocina la Cruz Roja Española, se va a establecer en Torrelaguna una colonia de vacaciones para niños diabéticos. Se espera y se desea que estas instituciones proliferen en años venideros por todo el territorio nacional a fin de educar dietéticamente y sanitariamente a los niños cuyas familias se vean más necesitadas económicamente. A estos centros pueden acudir todos los niños, previa solicitud a la Cruz Roja Española.

● EN NOVARA, LAS AGUAS LACUSTRES que dan origen al Lago Maggiore, zona muy visitada por turistas y veraneantes y comarca de gran belleza, han aparecido de la noche a la mañana, con una coloración roja y marrónácea que hizo pensar en un principio que se trataba de una polución de las mismas, causadas por las descargas de nafta y aceites carburantes. Ahora se ha establecido que se trata del proceso de descomposición de las algas rosadas, que en gran cantidad se encuentran en esas aguas, por la acción de las intensas radiaciones solares a que han estado sometidas últimamente. Este proceso es rápido y las aguas se aclararán en pocos días.

● LOS MICROORGANISMOS QUE PODRÍAN TENER VIDA en Marte se estudian en un laboratorio creado con atmósfera y temperatura aproximadas a las existentes en dicho planeta. Las pruebas que se llevan a cabo forman parte de las múltiples que

sirven para estudiar las posibilidades de vida en el espacio.

● EL PROCESO DE LA DESECACIÓN DE ALIMENTOS y medicamentos a baja temperatura para favorecer su conservación posterior fuera de la humedad y el oxígeno se conoce como liofilización.

Esta técnica no es del todo moderna, aunque su implantación masiva sí corresponde a nuestros días. Son variadísimas las sustancias que son sometidas a este tratamiento. Citaremos, por ser noticia del momento, que bastantes vacunas se preparan por este método, entre ellas la B. C. G. que nos recomienda todos los días el psito de TVE como preventivo eficaz para la tuberculosis.

Señora, si su niño no ha dado reacción apreciable a la tuberculina vacúnele con B. C. G., siguiendo los consejos de la Dirección General de Sanidad

● EN LA GRAN BRETAÑA, el Ministerio de Educación está estudiando el valor educativo de las máquinas dedicadas a la enseñanza de las Matemáticas.

● PARECE HABERSE AISLADO DEL PLASMA de la sangre el agente capaz de evitar a los enfermos hemofílicos el vivir en continua tensión, evitando cualquier traumatismo que podría serles fatal, por la enorme dificultad que estos enfermos tienen en cortar una hemorragia. Este problema se complica enormemente por ejemplo en el caso de tener que serle practicado a un enfermo hemofílico una intervención quirúrgica.

Ahora, el Dr. Oberman cree haber aislado el compuesto que no tiene la sangre de los hemofílicos y que es capaz de provocar la coagulación sanguínea. Es un avance más, e importante de la Medicina.

● Se ha descubierto en Lourenço Marques (Mozambique), la más rara variedad de hipopótamo conocida hasta el momento. Se trata de un hipopótamo completamente blanco, que ha sido observado por un piloto cerca del delta del río Zambeze, en las proximidades de un famoso lago de la localidad.

● Continuamente hacemos referencia a la importancia del petróleo en el desarrollo de la humanidad en el momento actual. Ahora nos dicen los técnicos del departamento de investigación de la compañía Esso americana, que el 95 por 100 de las ceras y algunas cremas de cosmética proceden del petróleo

En busca de una solución al problema del hambre

Hay que ayudar técnicamente a los países subdesarrollados

El problema planteado por el superior índice de crecimiento de la población sobre el producto nacional real, ha llevado a poner en práctica la solución egoísta del control de la natalidad en ciertos países subdesarrollados.

Uno de éstos es la India. Cada año son 12.000.000 de niños los que vienen al mundo tan sólo en aquel país. Si pensamos que son 1.150 por hora los nacimientos, nos daremos cuenta de la angustia que invade a los gobernantes. Ciertamente es un grave problema. Duro problema.

A lo largo de la Historia todos los inconvenientes que han surgido han sido solucionados por la misma Naturaleza. Quizá ocurra ahora así. Es muy cómodo contestar que es preferible que no nazcan estos niños a matarlos de hambre. Una actitud errónea, como lo es el control de natalidad, no puede ser tomada. Naturalmente que hay que pensar detenidamente esto, pero no es menos cierto que la solución buscada por la India es brutal. Este país quiere conseguir la disminución en el 50 por 100 de la población. Terrible meta. Terribles métodos los usados. (Y no es lo peor el medio que utilizan. Lo verdaderamente terrible es el fin.) Hombres y mujeres son enseñados en los medios anticonceptivos. Son adoctrinados por medio de los 150 centros móviles que funcionan y recorren la India. Los padres con más de dos hijos son aconsejados a su esterilización. Se someten voluntariamente al tratamiento por la pobre recompensa de 50 rupias y cinco kilos de cereales. El terrible problema, solucionado de manera tan brutal. Consideramos necia la venta de la primogenitura por un plato de lentejas y sin embargo no censuramos la política de estos países...

Francia, un país desarrollado y culto, habla de posible solución mediante la aprobación de la píldora anticonceptiva. No se le oponen tan sólo los católicos, sino también hombres de buena voluntad no católicos. El rabino Guggenheim ataca con argumentos bastantes razonables. Censura la posición que posiblemente se adopte diciendo que es una solución egoísta, donde por un mero placer se destruya la vida en su origen, cosa prohibida por el judaísmo.

SOLUCION URGENTE Y RAZONABLE

Es hora de ir planteando las soluciones que no vayan en contra de la ley natural. A nuestro entender no se deben recortar los nacimientos, sino aumentar los recursos naturales. Si la India pasa hambre —siendo una de las causas el mal aprovechamiento de la tierra y los medios arcaicos que se utilizan en la agricultura— lo que

ha de hacerse es mejorarla, modernizando los métodos y reformando la agricultura con vista al aprovechamiento de los recursos alimenticios y aumentándolos. La culpa no es tan sólo de la India, sino que también lo es de algunos países que debiendo ayudarla, se conforman tan sólo con una pequeñita, minúscula ayuda, o casi nula.

La Naturaleza ofrece innumerables recursos, y que no nos vengamos a decir que ya están explotados por completo. Siempre hay oportunidad de perfeccionamiento. Y si a esto unimos la política de colaboración entre todos los países encontraremos la solución ideal. Si las grandes cantidades monetarias que se emplean en material bélico fueran utilizadas para el perfeccionamiento de la agricultura, la cosa cambiaría. Pero el egoísmo exige el control de natalidad. Es más cómodo y barato.

La Iglesia, no olvidando que es madre, aún no ha pronunciado la última palabra. Ante un paso tan trascendental es preferible esperar. Recurramos a la doctrina social de la Iglesia. Juan XXIII en la «Mater et Magistra» dice claramente cuál es el verdadero camino de solución, la que «se halla solamente en el desarrollo económico y en el progreso social, que respeten y promuevan los verdaderos valores humanos, individuales y sociales; es decir, desarrollo económico y progreso social actuantes en el ámbito moral, en conformidad con la dignidad del hombre y con el inmenso valor que es la vida de cada uno de los seres humanos; y actuantes en una colaboración a escala mundial que permita y fomente una circulación ordenada y fecunda de útiles conocimientos, de capitales y de hombres.»

Nuestro punto de vista ya está dicho. Las soluciones están claramente expresadas por la Iglesia. Este próximo año será tema trascendental en la opinión pública mundial, y esperamos que ante tan grave problema no se recurra a soluciones tan brutales como es el control de la natalidad.



Las grasas animales comestibles, al servicio de la Industria Química

Existe una preocupación general por encontrar salida a los excedentes de grasas animales comestibles, subproductos de la Industria Cárnica, en acumulación progresiva creciente al disminuir cada vez más su consumo, por lo menos en forma directa, como parte de la dieta humana. Ello ha conducido en todos los países a considerar estas grasas animales como materia prima para la Industria Química, bien para que puedan de nuevo revertir, convenientemente modificadas, en el consumo alimenticio; bien para su transformación total en otros productos.

En España, como es de todos conocido, existe tal preocupación en relación con la grasa de cerdo. La elevación del nivel de vida ha conducido a que el tocino, antes una parte sustancial de la dieta grasa, sobre todo en los medios rurales, haya dejado de con-

sumirse en forma directa. Tal fenómeno no puede calificarse de depreciación pasajera de un artículo, sino desprecio definitivo del mismo.

SOLUCIONES TÉCNICAS

Técnicamente, el problema presenta dos soluciones: una estriba en disminuir en todo lo posible el excedente graso, actuando selectiva y genéticamente sobre la relación carne-grasa de las especies criadas en España. Se trata de una solución a largo plazo, de grandes dificultades en su realización por cuanto supone una total reorganización de la política ganadera porcina. La otra solución es la indicada anteriormente: considerar a la grasa de cerdo como materia prima de la Industria Química, buscando transformaciones que per-

mitan su salida al mercado, bien en forma de productos alimenticios o en productos intermedios para otras industrias: plásticos, detergentes, fungicidas, etcétera... Ambas soluciones no se excluyen entre sí, sino más bien deben intentarse paralelamente, la primera para cuantizar el problema en su grado mínimo y la segunda para resolver este mínimo ideal.

El Departamento de Lipioquímica, perteneciente al Patronato «Juan de la Cierva» de Investigación Técnica, viene ocupándose desde hace ya bastantes años de este problema. Los estudios se intensificaron a raíz de la concesión, en 1960, por la Fundación «Juan March», de una de sus Ayudas a la Investigación. Los supuestos que en su día presidieron la forma de buscar una solución técnico-económica al problema, pueden sintetizarse de la siguiente ma-

nera: 1) Los productos finales debían revertir de nuevo al campo de la alimentación por ser éste el que permitiría una mayor revalorización de la materia original; 2) Existía una posibilidad teórica, mediante adecuada modificación química, de obtener, a partir de la grasa de cerdo y en cantidad y calidad, un aceite culinario; 3) España era, y sigue siéndolo, importadora de aceites de semillas; 4) La grasa de cerdo, convenientemente modificada y endurecida, representaba un producto de gran interés para la Industria de las Grasas Plásticas (margarinería), para la cual se importaban las grasas de base.

DE LA GRASA DE CERDO, AL ACEITE

Siguiendo este esquema de ideas, que continúa con

la misma vigencia, ha conducido a desarrollar un proceso mediante el cual se consigue de la grasa de cerdo, previamente obtenida de los tocinos por extracción y fusión en condiciones óptimas, un aceite culinario con un rendimiento entre el 60 y el 80 por 100, dependiendo del origen de la grasa, y de características semejantes a los aceites culinarios en uso, de origen vegetal; el resto está constituido por una grasa sólida, de gran interés como base dura en la fabricación de grasa plástica de repostería.

Finalizados los estudios en escala semi-piloto de laboratorio, en esta Planta se lleva a cabo el estudio final técnico-económico que permite, con el menor riesgo posible, la realización del proceso a escala Industrial.

OCTAVIO DIEZ PINIES

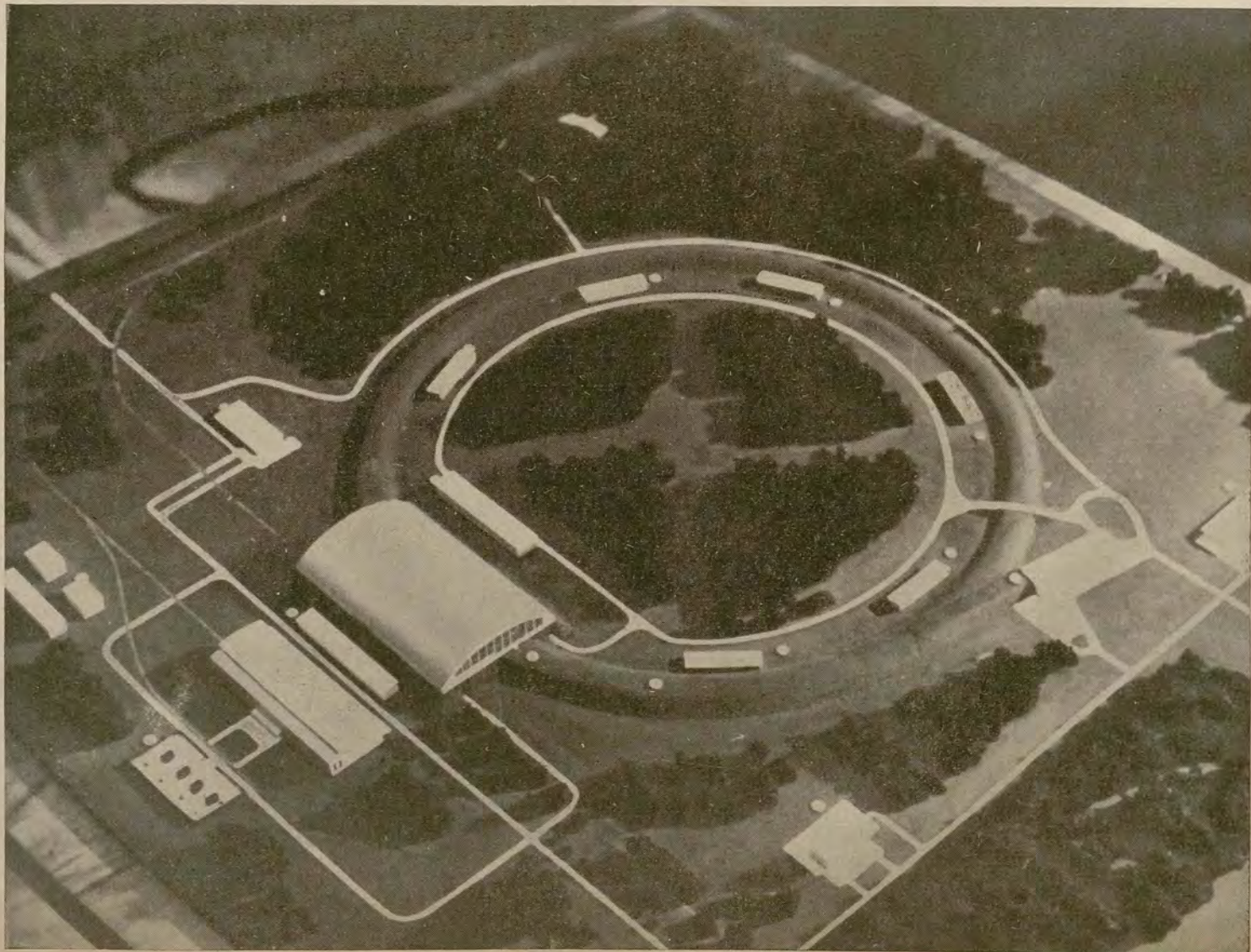
Sincrotón

El más grande del mundo

He aquí una vista de pájaro del más grande acelerador de partículas del mundo, el sincrotón de protones de 70.000 millones de electron-voltios, que está siendo construido cerca de la vieja ciudad rusa de Serphujov.

El diámetro del circuito del sincrotón es de 472 metros y su longitud de medio kilómetro. Dentro del circuito habrá unos jardines.

Esta singular estación de física representa un nuevo estado en el desarrollo de las técnicas de la física nuclear, que podrán ser usadas para un más completo estudio de las leyes de los micromundos. (Foto Fiel.)



Más de 830 millones de pesetas ha abonado el Instituto Social de la Marina en prestaciones, durante 1966

- 1.800 pescadores asisten a los cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera programados por el ISM.
- Sus Escuelas de Orientación Marítima (310) han sido remozadas.
- Se han construido viviendas para pescadores en Denia, Gandía, Castro-Urdiales, El Perelló, Algeciras y Ondárroa.
- El ISM ha fomentado el cooperativismo de producción pesquera, siendo ya numerosas las cooperativas de este tipo que funcionan en España. Cerca de 120 millones ha concedido en préstamos el Crédito Social Pesquero para estos fines.
- 27 millones de pesetas en subvenciones.
- Más de 800 millones en prestaciones de la Seguridad Social, hechos efectivos por las Entidades integradas en el ISM.



El Instituto Social de la Marina tiene como misión fundamental promover el mejoramiento profesional, moral, económico y social de los trabajadores del mar, lo que realiza mediante sus servicios técnicos centrales y provinciales, y sus entidades integradas: Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, Montepío Marítimo Nacional, Mutualidad de Previsión Social de los Pescadores de Bajura y Mutua de Previsión de Riesgo Marítimo.

FORMACION PROFESIONAL

En cumplimiento de parte de sus fines, el ISM ha programado durante 1966 noventa cursos de formación profesional Náutico-Pesquera, a los que asisten 1.800 trabajadores del mar. Estos cursos se imparten en escuelas propias del organismo, debidamente reconocidas, instaladas en Almería, Gijón y Las Palmas, y en las filiales de éstas que tiene distribuidas por todo el litoral. Actualmente se están ultimando los preparativos de una nueva escuela de formación profesional del organismo, construida en Santander, que se inaugurará en breve.

La dirección general de Promoción Social aprobó los noventa cursos antes citados, que subvencionó el Fondo de Protección al Trabajo por un importe de veinte millones de pesetas.

FORMACION HUMANA

Ha entendido el Instituto Social de la Marina que no es suficiente para los trabajadores del mar una formación que incida exclusivamente en los aspectos



90 cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera

1.800 pescadores asistentes

20 millones de presupuesto, subvencionado
por el Fondo de Protección al Trabajo

meramente técnicos de la navegación y la pesca, y completa aquélla con una formación humana, indispensable para completar el desarrollo de la personalidad del alumnado.

BECAS.—Además, y para facilitar el acceso de los hijos de los trabajadores del mar a la Universidad Laboral Marítimo-Pesquera de La Coruña, el ISM ha aprobado la concesión de veinte becas en beneficio de aquéllos, para el próximo curso escolar.



ORIENTACION MARITIMO- PESQUERA

También posee el Instituto Social de la Marina trescientas diez escuelas de Orientación Marítimo-Pesquera a las que asisten hijos de pescadores, recibiendo la formación correspondiente a la enseñanza Primaria, enfocada, en la medida en que ello es apropiado y posible, hacia los temas de la mar. Este año ha sido de total renovación de estas escuelas, que se han remozado en su mayoría, adquiriéndose también nuevo mobiliario y material docente.

Para mejor perfilar el plan cultural del ISM en sus vertientes de formación profesional y formación humana, y cuanto concierne a los problemas de las escuelas de Orientación Marítima, se celebró en la Universidad Hispanoamericana de Santa María de La Rábida una reunión de los servicios culturales del organismo.

VIVIENDAS PARA PESCADORES

Otro capítulo importante de la actividad del Instituto es el de construcción de viviendas para pescadores, inaugurándose durante el año grupos en Algeciras y Ondárroa y habiéndose concluido otros en Denia, Gandía, Castro-Urdiales y el Perelló de Sueca, cuya entrega a los beneficiarios se hizo en los primeros días de 1967. Con ellas, el número de viviendas construidas por el ISM asciende a 7.217, por valor de más de mil millones de pesetas.



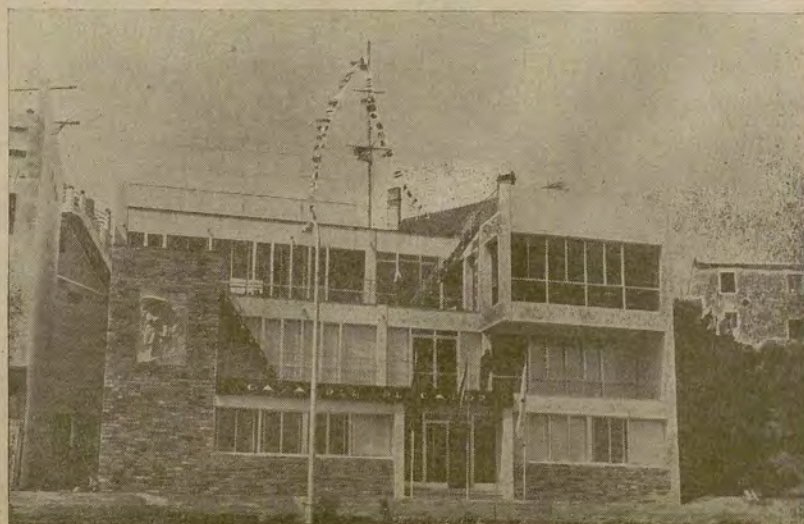
7.217 viviendas para pescadores por valor de más de mil millones de pesetas

1.966: Grupos inaugurados o pendientes de inaugurar en Algeciras, Ondárroa, Denia, Gandía, Castro-Urdiales y El Perelló de Sueca

CASAS DEL MAR

También se ha continuado la política de promoción y construcción de Casas del Mar o del Pescador en las que se albergan los servicios administrativos, culturales, clínicos y sanitarios, recreativos, etcétera, más directamente relacionados con los trabajadores del mar. En tal sentido, han sido inauguradas o terminadas las Casas del Mar de Portonovo y Garrucha, y ya ha sido concluido el proyecto de las que serán construidas en Pasajes de San Juan, Cartagena y Tenerife.

TOTAL RENOVACION Y MEJORAS EN LAS 310
ESCUELAS DE ORIENTACION MARITIMA



COOPERATIVAS

El cooperativismo ha sido visto por el Instituto Social de la Marina como el sistema actual más eficaz para llegar a la auténtica promoción económica de los pescadores, y en consecuencia, ha dedicado gran parte de su atención a fomentar este movimiento a través de la gestión directa de sus delegaciones provinciales, entrevistas personales de los mandos del organismo con los pescadores y reiteradas campañas en sus publicaciones periódicas y emisiones de radio y televisión, destacando la labor realizada por HOJA DEL MAR, que ha insistido en las diversas peculiaridades del cooperativismo mediante editoriales, artículos, reportajes e informaciones literarias y gráficas.

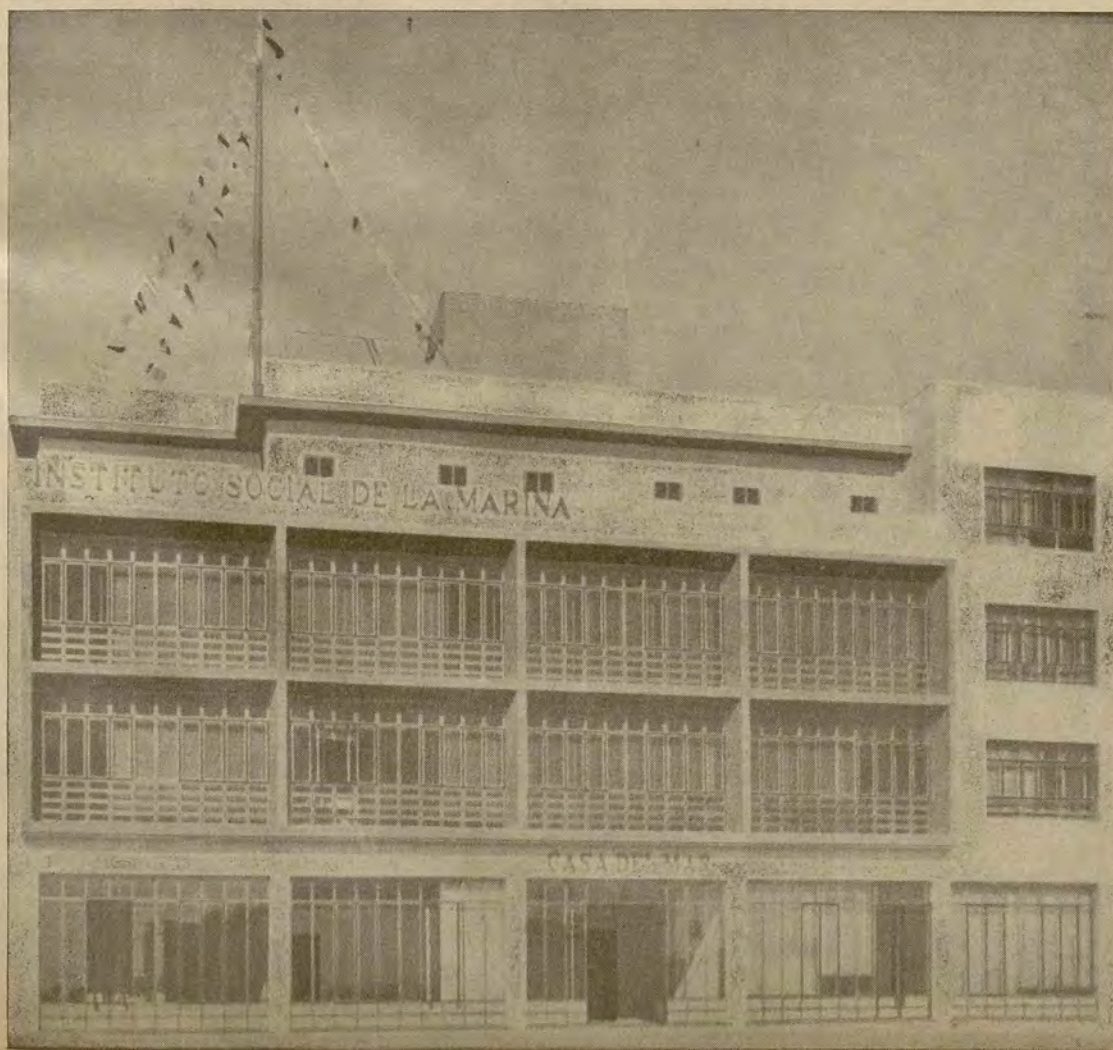
Numerosas cooperativas han sido asesoradas y ayudadas en su tramitación por el ISM, que incluso ha facilitado el pago de las aportaciones personales de los cooperativistas, anticipando la Mutualidad de Bajura un total de nueve millones seiscientos mil pesetas, una vez que aquéllos habían obtenido la aprobación de los importantes préstamos que en cuantía de cincuenta a cien mil pesetas concede el Fondo de Protección al Trabajo.

CREDITOS.—El Crédito Social Pesquero ha tenido también una parte importantísima en la envergadura adquirida por el cooperativismo de producción pesquera en España, concediendo préstamos a veintiséis cooperativas por un importe total de 119.321.000 pesetas, estando pendientes de tramitación, en la actualidad y para los mismos fines, diez peticiones de crédito más.

Fruto de esta actividad ha sido el hecho de que en la actualidad, y en poco menos de dos años de continuada acción promotora, ya son numerosas las cooperativas de producción pesquera que funcionan en nuestro litoral, entre las que merecen destacarse las de Motrico, Ondárroa, Bermeo, Santoña, Foz, Cangas de Morrazo, Las Palmas de Gran Canaria, etcétera.



119.321.000 PESETAS EN PRESTAMOS DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO CONCEDIDOS A VEINTISEIS COOPERATIVAS



LOS ONDARRESES, PIONEROS DEL COOPERATIVISMO.

SUBVENCIONES

Otro importante capítulo de la actividad social del ISM es el dedicado a subvenciones, destinadas a atenciones culturales, médicas, asistenciales, deportivas o administrativas de las Cofradías de Pescadores; centros o instituciones donde se verifica una labor social en favor de los trabajadores del mar; viviendas, fallecimientos por accidentes de trabajo, clínicas y ambulatorios, Casas del Mar o del Pescador, etcétera.

Por todos estos conceptos, el ISM ha concedido en 1966 una cantidad aproximada a veintisiete millones de pesetas.

SEGURIDAD SOCIAL

Las prestaciones de la seguridad social se elevaron a más de ochocientos millones de pesetas, abonadas por las entidades integradas del Instituto, de la siguiente forma:

CAJA NACIONAL DE SEGUROS SOCIALES

Subsidios familiares	40.885.856
Seguro Enfermedad Bajura	215.733.723
Seguro Enfermedad Alta	82.731.950
Pensiones gratificables	3.618.044

TOTAL 342.969.573

MUTUALIDAD DE ACCIDENTES DE MAR Y DE TRABAJO

Siniestros	31.482.933
Obra social	8.798.186
Orfanatos	16.945.145
Incapacidad temporal	30.000.000
Fondo Compensador	5.813.823

TOTAL 93.040.087

Actualmente se encuentran asegurados en esta entidad, además de los pescadores, 12.793 marinos mercantes, de cuyo seguro de accidentes se hizo cargo a partir del pasado mes de junio, de acuerdo con las disposiciones emanadas del ministerio de Trabajo.

Merece hacerse notar que el atractivo de esta entidad, con una amplísima obra graciable sin precedentes en el mutualismo laboral, ha hecho que en menos de medio año tuvieran entrada en la misma seguros de tripulaciones pertenecientes a barcos de la Marina Mercante que totalizan el millón y medio de toneladas.

MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

Prestaciones 200.000.000

Realizada en 1965 la revalorización de pensiones, aunque las disposiciones oficiales dictadas al efecto no obligan directamente a esta entidad, ha supuesto dicha revalorización en 1966 un mayor coste de prestaciones, causado igualmente en los subsidios de Defunción y Larga Enfermedad, pues aquel se extendió a supuestos no exactamente prevenidos en los estatutos. La prestación de Larga Enfermedad ha sido elevada al mínimo de 900 pesetas mensuales, más 150 en concepto de parte proporcional de pagas extraordinarias de julio y Navidad.

Actualmente están acogidas al Montepío 1.475 empresas, con un total de 56.153 asociados cotizantes y 20.417 beneficiarios de las prestaciones.

Satisfaciendo antigua aspiración de los asociados, en 1966 se han creado bolsas de estudio para la enseñanza Elemental, Media y Superior o Universitaria, así como la Profesional, lo que ha venido a completar el cuadro de prestaciones establecido por el Montepío en favor de sus afiliados.

MUTUALIDAD DE PREVISION SOCIAL DE LOS PESCADORES DE BAJURA

Prestaciones Régimen General de Cotización	55.086.468
Prestaciones Régimen Especial Mínimo	75.851.228

TOTAL 130.938.228

FUSION DEL MONTEPIO MARITIMO Y DE LA MUTUALIDAD DE BAJURA

Recientemente se ha producido la fusión, dentro del Montepío Marítimo Nacional, de la Mutualidad de Bajura, lo cual habrá de suponer, indudablemente, una mayor eficacia en la gestión y la unificación de estatutos, que se traducirá en una deseable nivelación de las prestaciones de ambas entidades, con el consiguiente ahorro de gastos.

MUTUA DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

Indemnizaciones por siniestros (Averías, hundimientos, remolques, etcétera)	38.723.726
---	------------



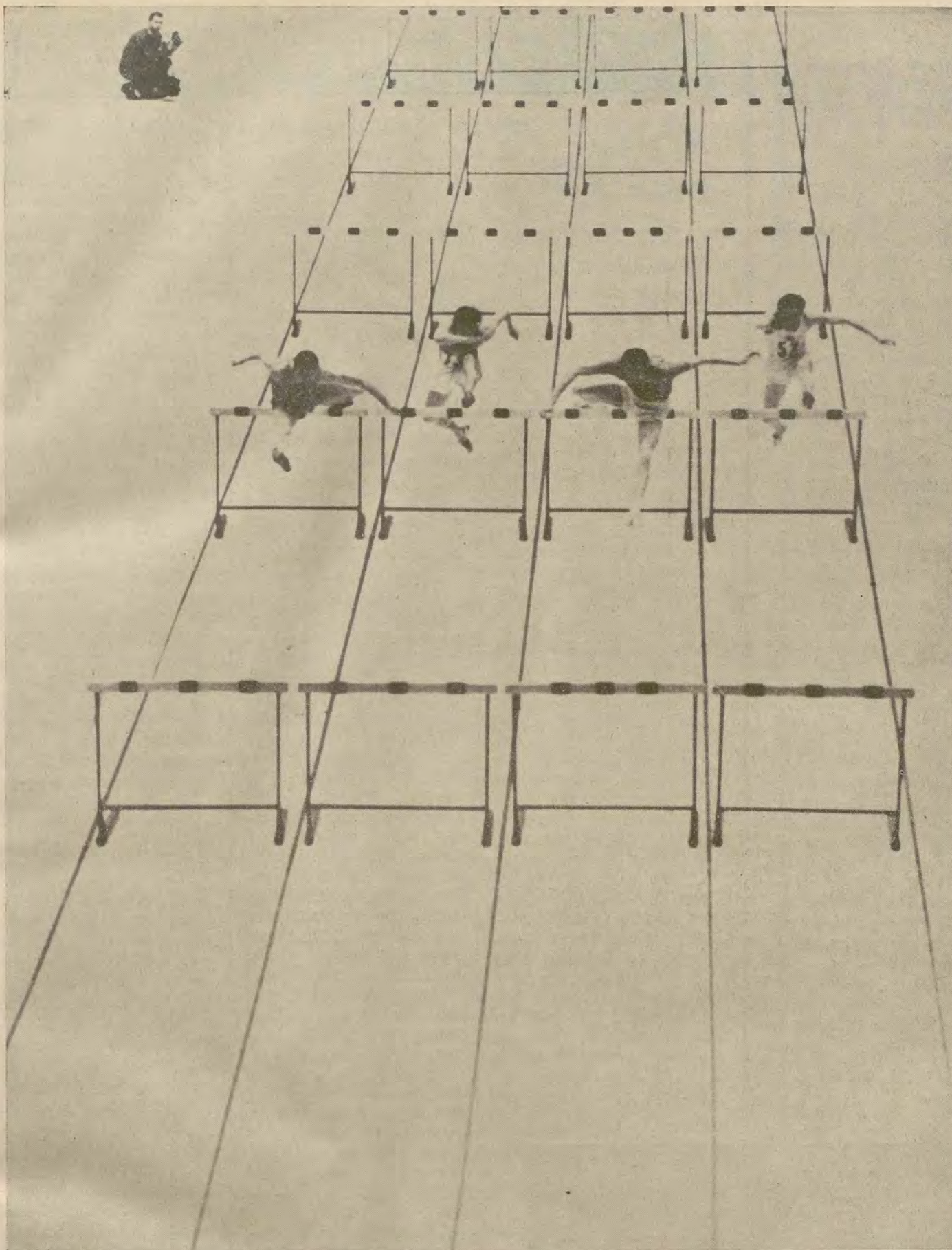
Colegio-Internado de Sanlúcar de Barrameda, para hijos de trabajadores del mar, fallecidos en accidente.

830 millones de pesetas en prestaciones diversas de la Seguridad Social del Mar

PROMOCION SOCIAL

Cabe decir, finalmente, que si bien la gestión del sistema de prestaciones de la seguridad social de los trabajadores del mar, que está a cargo del Instituto Social de la Marina, ha sido importante —como prueba esa cifra superior a ochocientos millones de pesetas hechas efectivas durante el año—, no lo ha sido menos la dedicada a promocionar profesional, cultural y socialmente a las gentes de la mar, de lo cual es indicativo el hecho de que más de un diez por ciento del colectivo asista a los cursos de formación profesional y humana programados por el organismo durante 1966.





PREMIO PARA ESTA FOTOGRAFIA.—En la II Exposición de Fotografías de Prensa, que con carácter internacional se ha celebrado en La Haya, el fotógrafo V. Un Da-sin, de la agencia Tass, ha conseguido el segundo premio por esta fotografía, en verdad extraordinaria, que aquí presentamos. Su título es: «Carrera de obstáculos.»

Ha entrado en vigor

EL NUEVO REGIMEN DE LA SEGURIDAD SOCIAL

En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 22 de diciembre, la propuesta del ministro de Trabajo, fueron aprobados los reglamentos generales de la Seguridad Social. Así se completó el cuadro de disposiciones básicas para que el Régimen general de la Seguridad Social en España pueda entrar en vigor el 1 de enero de 1967.

Esperamos que la puesta en marcha de esta medida, socialmente beneficiosa, se acompañe con la estructuración del régimen especial de los trabajadores del mar.

PRESTACION FARMACEUTICA

- Los facultativos que tengan a su cargo la asistencia sanitaria podrán prescribir cualesquiera fórmulas magistrales y especialidades farmacéuticas reconocidas por la Legislación Sanitaria vigente, que sean convenientes para la recuperación de la salud de sus pacientes.
- Quedan suprimidos el petitorio y el catálogo de especialidades farmacéuticas.
- La dispensación de medicamentos será gratuita en los tratamientos que se realicen en las instituciones propias o concertadas de la Seguridad Social y en los que tengan su origen en accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.
- Cuando el precio del medicamento sea inferior a 30 pesetas, la participación del enfermo será de cinco pesetas.
- Cuando dicho precio sea de 30 o más pesetas la participación se incrementará en una peseta más por cada decena del precio del medicamento, sin que el importe total de la participación pueda exceder de cincuenta pesetas.
- Las farmacias, al entregar el medicamento, percibirán la parte del precio que deba abonar el beneficiario.

ESPAÑA,

30

DIAS

CERCA DE UN MILLAR DE EMPRESAS privadas españolas UTILIZAN LOS LABORATORIOS del Instituto Nacional de Investigación Aeroespacial (INTA), cuyas instalaciones no sólo sirven para llevar a cabo el plan espacial español, sino, además, para ultimar y preparar programas de investigación de desarrollo industrial.

Aparte las empresas privadas, diversos organismos paraestatales, hasta cerca de un centenar, y otros siete extranjeros, han firmado contrato de investigación y consulta. Entre los organismos extranjeros fi-

guran la NASA y la ESRO (Organización Europea de Investigación del Espacio), el CNES (Centro francés de estudios espaciales). Las fuerzas aéreas portuguesas, el Ministerio de Agricultura de Estados Unidos y otras entidades privadas.

ANTES DE 1968, con arreglo a las últimas declaraciones del Ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, UN TREN PROYECTADO, dirigido y construido POR INGENIEROS ESPAÑOLES, desde la primera idea de su desarrollo, INICIARA SU

APERTURA A EUROPA, cubriendo el trayecto Madrid-París a una velocidad teórica de 200 kilómetros por hora y doce horas de tiempo.

El talgo III utiliza los criterios más avanzados en el campo del diseño, y el empleo de materiales y técnicas de ali-

SE HA INAUGURADO por don Gregorio López Bravo LA

CENTRAL TERMICA DE PUENTE NUEVO, situada en el norte de la provincia para aprovechar el carbón de la cuenca minera Peñarroya-Bélmes-Espiel. La producción de esta central será de setenta millones de kilovatios hora.

Ha sido totalmente diseñada por ingenieros españoles y que por tanto las dos turbinas como los dos generadores, de cuarenta mil kilovatios de potencia cada uno, serán los mayores construidos en España hasta la fecha.

La plantilla de TRABAJADORES DE LA EMPRESA «La

Africa española

España es la primera nación que permitió a la O. N. U. visitar un territorio por ella administrada

Sede de las Naciones Unidas.—España ha sido el primer miembro de la ONU que ha permitido que un Subcomité de las Naciones Unidas visite un territorio por ella administrado, consentimiento que hasta ahora no había dado jamás ninguna otra potencia administradora, ha dicho ante el Pleno de la Asamblea General de la ONU el presidente del Comité de los Veinticuatro, embajador Collier.

España, dijo, no solamente no ha puesto dificultades a las tareas del Subcomité, sino que ha brindado toda clase de facilidades y ayudas a los componentes del mismo. El embajador Collier, que expresó su confianza en que España atiende las indicaciones contenidas en el informe del Subcomité de los Veinticuatro sobre Guinea Ecuatorial, señaló, finalmente, que, en contraste con España, otras potencias, como el

Reino Unido, no solamente no han cooperado, sino que han puesto toda clase de trabas a la acción del Comité.

Mercado Común

El Consejo de Ministros del Mercado Común aborda el tema de las negociaciones con España

Bruselas. — Han comenzado en esta capital las reuniones del Consejo de Ministros de Asuntos Exteriores del Mercado Común, presididas por Joseph Luns, y con la asistencia de sus colegas Maurice Couve de Murville, Pierre Harmel, Amintore Fanfani, Borchette y Rolf Lahar, este último secretario de Estado de la Alemania Federal, en representación de Willy Brandt. A petición de los representantes francés y alemán, se solicitó de los reunidos un primer estudio del informe de la Comisión para las negociaciones con España. El Presidente del Consejo, Joseph Luns, dijo textualmente: "Compruebo que todos estamos de acuerdo sobre el particular." El ministro luxemburgés, Borchette, solicitó que se le presente un primer "informe del informe" para la próxima sesión del Consejo de Ministros, que tendrá lugar los próximos días 20 y 21 de este mes.

Se subraya la importancia de la solicitud del representante alemán, Rolf Lahar, de que se presente un informe en el que se den las "primeras líneas" necesarias para comenzar las negociaciones con España, dado el reciente cambio producido en la coalición gobernante en Roma, con la entrada del partido socialista en el Gabinete.

Conferencia en Suiza sobre la situación económica española

Zurich.—Organizadas por la Cámara de la In-

dustria de Madrid, en colaboración con la Cámara Oficial Española de Comercio en Suiza, se pronunciaron por el señor Víctor H. Topeza, destacado economista francés residente en España, dos conferencias sobre aspectos esenciales de la vida económica española, una, en Zurich, y la otra en Ginebra.

Como información preparatoria, el señor Topeza celebró una conferencia de Prensa a la que asistieron redactores económicos de los principales periódicos suizos y agencias de Prensa. El señor Topeza expuso en líneas generales la situación económica española y las favorables condiciones que presenta a los inversores extranjeros desde el punto de vista de los impuestos, mano de obra suficiente, ventajas fiscales para nuevas industrias, así como libertad absoluta de reintegro de divisas tanto por ganancias obtenidas como por capital invertido.

La tasa de crecimiento industrial en España —agrega— es la mayor de todos los países de la O. C. D. E. Contestando a preguntas que le hicieron los periodistas, hizo resaltar que la supuesta inestabilidad política de España es un tópico que carece de fundamento. No existe tampoco peligro de nacionalización de industrias, puesto que el INI, una de las mayores empresas mundiales, que en España pertenece al Estado, comienza a ceder parte de sus acciones y participaciones a la economía privada. Sobre el peligro de inflación expuso que, en los doce últimos meses, el coste de vida había subido menos de un tres por ciento, tasa de crecimiento equivalente, y hasta inferior, de la mayoría de los países, mientras que en los doce meses anteriores había sido algo superior al nueve por ciento. El peligro de inflación es, en el momento actual, el mismo que existe para todos los países.—Efe.

JOAQUIN OTERO

minación de Bandas», filial de Altos Hornos de Vizcaya, y de S. A. Basconia y radicada en la localidad de Echevarría, a cinco kilómetros de Bilbao, SE ENCUENTRA EN PARALIZACION LABORAL, como consecuencia de haber surgido discrepancias con la dirección en cuanto a la cuantía de las retribuciones por primas a la producción.

Los 540 obreros que integran la plantilla de la empresa decidieron ayer no incorporarse a sus respectivos puestos de trabajo al no llegarse a un acuerdo con la dirección. Se espera que la divergencia planteada tenga una solución en el más breve plazo.

Alrededor de 600 PRODUCTORES de la empresa «Beltrán, Casado y Compañía», que como se ha informado, LLEVAN MAS DE DOS MESES SIN PERCIBIR SUS REMUNERACIONES, por la difícil situación económica de la sociedad, que ha solicitado expediente de crisis y su reconversión, penetraron en la sede de la organización sindical bilbaína para pedir el pago de sus devengos, los cuales, por importe de unos cinco millones de pesetas, se hallan depositados —según se afirma— en la mutualidad laboral siderometalúrgica de Vizcaya y sólo a falta de algún trámite administrativo para hacerlos efectivos.

CINCO PUEBLOS del Ayuntamiento de Langreo-Rondera, Artosak, La Figar, La Cabaña y Cuetos, MANTIENEN UN LITIGIO CON LA SIDERRURGICA «Uninsa». Tiene este litigio su origen en el

hecho de que cuando en la factoría de Duro Felguera se estropea el teleférico que transporta el carbón de las minas a la fábrica, las máquinas que se usan para el arreglo causan destrozos en la carretera que une a los citados pueblos con la capital del concejo. Dicha carretera fue construida hace cinco años por los vecinos.

Parace ser que ahora la factoría ha accedido a arreglar la carretera y los vecinos de estos pueblos de Langreo aprovechando la circunstancia han dirigido un escrito al Gobierno Civil para que se les permita un ensanche de la carretera, poniendo ellos, naturalmente, los terrenos.

EN TERRENOS DE DOMMEY, a la salida de Girona, SE LEVANTAN en la actualidad 200 ALBERGUES PROVISIONALES que sirvieron en su tiempo en Barcelona, y que han sido trasladados a la capital gerundense para paliar la falta de viviendas. Los gastos ocasionados por el desmontaje, traslado y nueva instalación ascienden a 28.000.000 de pesetas, por lo que en varios sectores de la población se opina que quizá hubiera sido mejor destinar tan importante cantidad de dinero a la construcción de viviendas de tipo social que resolvería la falta de habitación de unas cuantas familias del suburbio gerundense.

Una NUEVA PLANTA INDUSTRIAL DE CEMENTOS, de la empresa Cementos Hispania, capaz de producir al año 300.000 toneladas, ha sido inaugurada por el Ministro de Industria en Esquivias (Toledo).

ANTONIO DE LA VEGA



MINA CERRADA.—La explotación «Mina del Valle», perteneciente a la empresa hullera San Julián del Box, con una plantilla de 178 productores, ha parado, quedando en suspenso tres meses sus actividades por dificultades económicas. Esta mina está situada en el pueblo de Tudela de Veguín. En la foto, una vista de la mina. (Cifra.)

EL ACCESO DEL TRABAJADOR A LA ENSEÑANZA MEDIA

15.000 alumnos cursan este año Bachillerato en régimen de estudios nocturnos

Los últimos diez años de la vida española pasarán a la Historia, no tanto por el empuje económico experimentado, como por la subordinación humana y social que esos valores han prestado a la causa de la revolución cultural y pedagógica. La última década es de apertura, de socialización educativa, de progreso cultural, con los valores inherentes que ello trae consigo.

De toda esta maquinaria pedagógica de extensión cultural, un hecho llama poderosamente la atención, no por ser el más importante, sino por su significado: los estudios de Bachillerato Nocturno. Ciento cincuenta Institutos se abren todas las noches en la ancha geografía española como un reconocimiento a la soberanía del trabajo, para brindar Enseñanza Media a quienes no tuvieron oportunidad de adquirir una dimensión cultural en años precedentes.

LA APERTURA DE LA CULTURA HACIA EL MUNDO DEL TRABAJO

Los Centros de Enseñanza Media se abrieron en España para los estudiantes nocturnos en 1955. Desde entonces, el alumnado ha crecido anualmente en una proporción superior al 10 por 100. Atendiendo a los cursos más recientes, la fría estadística de los números nos da los siguientes datos: Durante el curso 1962-63 eran 9.223 los alumnos que cursaban estudios medios; un año después, la cifra era de 10.241, para pasar a ser casi de 12.000 en el curso 1964-65. El curso pasado, último del que se poseen estadísticas formales, el alumnado en régimen nocturno era exactamente de 13.287. Las previsiones para el año actual se cifran en un número que rozará los 15.000 alumnos.

Lo más elocuente de estas cifras no es que se vayan

elevando sucesivamente; lo auténtico, su verdadero significado es que estos 15.000 hombres toman conciencia de que su trabajo y la cultura que tratan de adquirir forman un todo armónico. Y si el Plan de Desarrollo Económico se subordinaba parcialmente a los aspectos humanos y sociales de la vida española, aquí el proceso no puede dejar de ser total, porque ambas fuerzas, trabajo y cultura, tienen un mismo fin y un mismo destinatario: el hombre.

EL PAISAJE HUMANO DE UNA CLASE NOCTURNA

Los hombres que diariamente acuden a las aulas de Enseñanza Media, en busca de un mejoramiento profesional y social, proceden de los más diversos campos. El paisaje humano de una clase nocturna se compone de obreros y empleados en su gran mayoría, curtidos y veteranos ya en el trabajo; se compone también de muchachos, aprendices y botones de los talleres y de la Administración; incluso las clases se ven ocupadas —y esto puede representar el comienzo de una novedad revolucionaria— por padres de familia, que ahora entenderán mejor los problemas escolares de sus hijos y sabrán cómo preocuparse de lo que a sus hijos preocupa.

—¿No teme usted que es demasiado tarde para emprender tal aventura?, preguntan al protagonista de «Los Viajes de Jaimie Mc Pheeters», de Robert Lewis Taylor.

—¿Tarde? —responde el héroe. He desechado esta palabra de mi vocabulario por inútil. Yo sé que estoy condicionado en buena parte por mi pasado, pero el futuro corresponde también a mi presente. Y espero no tener que arrepentirme en

el futuro de lo que deje de hacer ahora.

Es presumible que esta cita de Robert Lewis Taylor la comprenderán mejor que nadie esos hombres que roban a sus ocios y a su sueño unas cuantas horas diarias, porque tienen la ilusión —que al fin y al cabo es juventud— de saber que mañana es futuro.

LA ACTITUD EDUCACIONAL Y EL PROGRESO SOCIAL

Es preciso hacer unas consideraciones breves acerca de esta actividad educacional.

Los siglos XIX y XX han presenciado una radical transformación de las estructuras sociales, con la ruptura brusca de unos moldes muchas veces centenarios. La expansión demográfica, la revolución de la técnica, la aparición de una sociedad masificada han afectado a la condición de la persona humana. Es preciso, ante todo, remachar que la actitud educacional, y solamente ésta, es capaz de promover un auténtico desarrollo de las fuerzas germinales de la libertad, que aparecen sucesivamente en el progreso social.

Finalmente, hay que señalar que la oportunidad que se brinda a los hombres de dignificar su trabajo y a ellos mismos, a través de los cauces de la cultura y de la profesión perfectamente armonizados, revela una evidente movilidad social en España. Pero esto que estamos presenciando en la Enseñanza Media nos gustaría advertirlo en la Enseñanza Superior, ya que sólo un dos por ciento de hijos de obreros cursan estudios universitarios, lo que representa un índice de residuos clasistas, y que la vida universitaria se ha puesto al alcance de los obreros de una forma tímida hasta el momento.

JESUS CARNICERO

APERTURA HACIA LA DERECHA DEL SOCIALISMO ALEMAN

“Apertura a dextra”, he aquí el calificativo más certero para indicar el sentido del nuevo proceso político abierto en Alemania Oeste, consistente en la alianza gubernamental de cristiano-demócratas y socialistas.

Efectivamente, el acceso al poder de las huestes de Willy Brandt no significa que el socialismo haya impuesto algunos de sus postulados teóricos a la democracia cristiana, como en el caso de la “apertura a sinistra” de sus congéneres de Italia, sino, más bien, que el socialismo alemán ha renunciado a esos postulados, acomodándose con la democracia cristiana sin otras exigencias que el reparto equitativo de las carteras ministeriales.

Estamos, pues, ante la confirmación política y operativa de una medida que tuvo su barrunto en el Congreso Socialista de Bad Godesberg, celebrado en 1959. Allí el socialismo alemán desechó su fundamentación marxista, declarándose, por el contrario, anclado en el humanismo cristiano. En consecuencia, lanzó por la borda el pesado lastre del materialismo histórico, la dogmática socialista de la lucha de clases y las doctrinas económicas arcaicas de Carlos Marx, conservando de su programa únicamente los viejos ideales igualitarios y algunas técnicas económico-administrativas de corte más bien moderno.

Pero en la pasada crisis del mes de diciembre de 1966, el socialismo ha renunciado incluso a esas técnicas económico-administrativas, entre las cuales se incluye el expediente de las nacionalizaciones. Esto quiere decir que el socialismo alemán ha renunciado a sus premisas teóricas fundamentales, a lo suyo específico —al menos hasta ahora— y diferenciador, constituyéndose, por tanto, en un grupo político sustancialmente indiferenciado de la democracia cristiana, por ejemplo. En definitiva, ¿ocaso de las ideologías?, ¿crisis del sistema de partidos? Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que el socialismo alemán se ha abierto hacia la derecha.

Ahora, podemos hacernos una pregunta incitante: ¿Es concebible un socialismo sin Marx? Los más profundos historiadores del marxismo piensan que el socialismo es impensable sin Marx, que si al socialismo se le quita el aporte marxista, se queda en nada. Por el contrario, los políticos socialistas de Alemania Occidental opinan que es perfectamente posible un socialismo desmarxistizado.

Doctrinalmente, desde luego, el socialismo se nutre de diversas fuentes. Pero hay que reconocer que Marx fue su gran sintetizador, y que después de él, como dice Halévy, se acaba la teoría ideológica del socialismo. Lógicamente, pues, si al socialismo lo desmarxistizamos, se acabó el socialismo.

Sin embargo, cabe el recurso de sustituir la médula marxista del socialismo por la médula cristiana, constituyendo un socialismo cristiano de corte personalista, donde la persona humana sea bastante más que un mero integrante de la sociedad.

SUCRE

GIBRALTAR EN LA ONU

El caso de Gibraltar fue incorporado al orden del día del Comité Descolonizador de las Naciones Unidas el 11 de septiembre de 1963. Su inclusión no fue provocada por España, sino por Inglaterra, que calificó a Gibraltar de "territorio no autónomo". Desde entonces, la ONU se ha pronunciado siempre por abrumadora mayoría a favor de la tesis española, hasta culminar en la resolución de 20 de diciembre de 1966, que pide a Gran Bretaña la descolonización del Peñón, sin obstáculos ni dilaciones, en consulta con el Gobierno de España.

Aunque Gibraltar ha sido una reivindicación histórica del pueblo español, mantenida por todas las agrupaciones políticas, quizá sea en los últimos tiempos cuando España ha puesto mayor empeño en su reclamación. Efectivamente, al amparo de la política descolonizadora emprendida por las Naciones Unidas, la diplomacia española ha puesto cerco al Peñón, anotándose periódicamente una serie de éxitos internacionales que han dejado a Inglaterra en entredicho.

La reivindicación española de Gibraltar en las Naciones Unidas empieza curiosamente, pues fue Inglaterra y no España quien llevó el asunto al Comité Descolonizador de la ONU, calificando a Gibraltar como "territorio no autónomo". Con este apelativo pretendían los ingleses culminar una jugada maestra, que en verdad hubiera hurtado definitivamente Gibraltar a España, y que consistía en otorgar a Gibraltar la autodeterminación siguiendo la política liberadora impulsada por el alto organismo internacional.

Con esta trama se cumplía un doble objetivo: de una parte, Inglaterra se congraciaba con la ONU al dar la independencia a una colonia; de otra, se perpetuaba a la luz de la nueva legalidad imperante en el mundo el dominio inglés sobre la Roca de Calpe.

Ante la alarmante maniobra británica encaminada a independizar Gibraltar, la diplomacia española movilizó todos sus efectivos y logró que la ONU, en vez de asentar a la pretensión inglesa, instara de Inglaterra y España negociaciones sobre el tema para encontrarle una solución negociada.

1966: CONVERSACIONES EN LONDRES

En cumplimiento de este mandato internacional, en 1966 se iniciaron en Londres las conversaciones hispano-inglesas sobre Gibraltar. La delegación española presentó un plan concreto de propuestas, que si algo tenían de llamativo era la generosidad de su concepción. En efecto, allí quedaban reconocidos y amparados con amplitud los derechos adquiridos

de la población actual de la colonia y los intereses políticos y militares del Reino Unido, pero Gibraltar, en definitiva, como suelo español, retornaría a España. Los ingleses aceptaron las proposiciones hispánicas como base de trabajo, empezando seguidamente el forcejeo lógico de toda negociación política.

EL TRATADO DE UTRECH

La fortaleza de Gibraltar fue cedida a los ingleses en virtud del Tratado de Utrecht, impuesto por Inglaterra a España en 1713. A pesar de las gravosas condiciones dictadas por Gran Bretaña, la cesión se hizo sin soberanía ni jurisdicción alguna. Gibraltar, además, quedaba rigurosamente aislado de la Península.

Inglaterra, sin embargo, nunca respetó el susodicho tratado. Al amparo de su creciente poderío, violó repetidas veces el acuerdo que, paradójicamente, era la única explicación de su permanencia en la Roca. Así fue como Gibraltar se convirtió en el más poderoso centro de contrabando del



Ante el Comité de los 24 en la ONU se discute el problema de Gibraltar. En la foto, en primer término, los representantes españoles señores Barcia, Cano e Hidalgo. (Cifra.)

Mediterráneo, y en refugio de enemigos de España, por no decir en plataforma de conspiraciones antiespañolas. Así fue como Inglaterra se apropió de un istmo de 800 metros en la zona neutral, construyendo sobre el mismo un aeropuerto para cuyo uso los aviones violan inevitablemente el espacio aéreo español.

La lista de las arbitrariedades inglesas culmina con la proyectada autodeterminación de la Roca —pretensión contraria al Tratado de Utrecht—, con la reciente declaración de soberanía sobre el istmo neutral, y con la nota del Gobierno inglés, publicada el 6 de enero de 1967, que confirma su decisión de utilizar el aeropuerto militar de Gibraltar, aunque su uso comporte la violación del espacio aéreo español.

EL TRUCO DEL TRIBUNAL DE LA HAYA

A despecho de las reiteradas advertencias de las Naciones Unidas, Gran Bretaña insiste en una actitud contraria a la verdadera descolonización del Peñón, como se ha demostrado a lo largo de las negociaciones celebradas hasta ahora. Los rodeos, las vaguedades, las diversiones, en suma, de los negociadores ingleses, demuestran claramente su mala voluntad en este asunto. De ahí su deseo de someterlo a consideración y juicio del Tribunal Internacional de La Haya.

Maniobra simplemente dilatoria ante un Tribunal de autoridad dudosa, sobre todo a raíz del fallo favorable para África del Sur en el caso de África del Sudoeste, fallo expresamente revocado por la ONU. Tribunal donde juegan

los intereses políticos de las potencias, como se demostró en la intriga angloamericana que impidió a un español, el catedrático Antonio Luna, formar parte del mismo. Tribunal, en definitiva, al que en buena teoría no compete resolver sobre asuntos políticos, como es el caso colonial de Gibraltar, sino tan sólo sobre cuestiones de tipo jurídico a nivel internacional. De ahí el no de España a La Haya.

ESPAÑA: BAZAS PARA GANAR

Cuando del viejo imperio inglés sólo quedan las pavesas, da grima ver cómo Gran Bretaña recurre a todos los trucos para conservar el Peñón. Un pueblo pragmático, de políticos y comerciantes, no de románticos, que percibió como ninguno la fuerza irreversible de la descolonización, y que se niega, sin embargo, a admitir el proceso histórico enunciado cuando de Gibraltar se trata. Incomprensible.

España, empero, tiene buenas bazas para ganar. Pasaron los tiempos en que Inglaterra hacía su capricho al socaire de la fuerza que como gran potencia tenía. Hoy Gran Bretaña no pasa de ser un país segundón en retroceso. España, por el contrario, va a más. Las Naciones Unidas le apoyan. Y si prosigue con inteligencia la presión sobre la entrañable Roca de Calpe —ya se ha cerrado la frontera de La Línea, se está en vías de impedir las violaciones del espacio aéreo español, y gradualmente se sustraerá el apoyo inapreciable de los trabajadores españoles—, el Peñón caerá. Al tiempo.

SUCRE ALCALA RODRIGUEZ



Las cooperativas de producción pesquera, en Televisión

Por su indudable interés y respondiendo a la petición de algunos pescadores, reproducimos en esta página el texto del guión del programa sobre cooperativas que ofreció Televisión Española, el día 30 de diciembre último.

Ficha técnica:

TVE. Programa: LA PESCA, RIQUEZA VIVIENTE

Día: Viernes, 30 diciembre 1966

Hora: 19,30. Duración: 14 minutos.

Realización: Adriano del Valle.

Guión: Guillermo Rancés

Presentador: Angel Losada

Asesores: Carlos Conejero y Joaquín Vidal.

Entrevistas: Joaquín Vidal

Operador en Ondárroa: Ricardo Elorza

Coordinación en Vizcaya: Antonio Fernández y Felipe Urquiza

Colaboración: Instituto Social de la Marina.

PRESENTADOR EN IMAGEN

Un año está a punto de terminar. Un año que se ha caracterizado por el progreso constante en el mundo de los pescadores. Este progreso, que esperamos continúe el año que viene, podemos sintetizarlo en la palabra «cooperativismo». Hemos oído hablar mucho de las cooperativas del campo, pero posiblemente nada o casi nada de las de los pescadores. Para informarles a ustedes nos hemos trasladado a Ondárroa, donde funcionan varias de estas cooperativas a pleno rendimiento. Veamos qué piensan de ellas los que no son cooperativistas.

ENTREVISTADOR Y PESCADORES EN IMAGEN

—Usted, ¿en qué barco trabaja?

—En el «Boga-Boga», de patrón de pesca de altura.

—¿Y usted?

—También trabajo en el «Boga-Boga», de patrón de pesca.

—¿Está contento con lo que gana?

—Pues sí, vamos tirando.

—¿Usted sabe qué es una cooperativa?

—Pues sí: es una reunión de varias familias, en fin, de amigos, ocho o diez (en este caso serán quince o dieciséis) en un barco, que forman una sociedad.

—¿Y usted ha pensado en formar parte de una cooperativa?

—No, nosotros todavía no hemos pensado, porque reconocemos también que lo nuestro es una cooperativa: somos tres hermanos, tenemos una hermana, padre y madre, y lo llevamos en buena armonía.

PRESENTADOR EN IMAGEN

Una cooperativa de producción pesquera consiste simplemente en un grupo de pescadores que se asocian, compran un barco, trabajan juntos y reparten los beneficios, si los hay. Una simple reunión de los que quieren formar una de estas sociedades, presididos por aquél que elijan de común acuerdo, es el único trámite necesario para su constitución. La Ley exige además que el número de miembros de una cooperativa sea de quince y que cada socio aporte una cantidad personal en metálico. El Fondo de Protección al Trabajo concede préstamos por un mínimo de 50.000 pesetas por cooperativista. Una vez aprobado este préstamo, el Instituto Social de la Marina, a través de su entidad Mutua de Bajura, anticipa hasta el 80 por 100 de esta cantidad. Añadiremos que todos los trámites para la constitución de cooperativas los lleva la Obra Sindical de Cooperación. Es preceptivo el informe del Instituto Social de la Marina y la aprobación la hace el Ministerio de Trabajo. ¿Trabajan o no trabajan los cooperativistas?... Volvamos a Ondárroa para que nos informe de ello un simple marino.

ENTREVISTADOR

Y COOPERATIVISTA EN IMAGEN

—¿Qué era usted antes de ser cooperativista?

—Un marinero del barco... este ¿cómo se llama?... ahí está..., bueno, no me acuerdo.

—No tiene importancia. Bien. ¿Y por qué se hizo usted cooperativista?

—Porque no me gustaba la manera de trabajar en estos barcos.

—¿Y cómo se trabajaba en estos barcos?

—Pues se trabajaba de cualquier forma; tanto si era de noche como de día, y todos los días.

—Pero ahora, como cooperativista ¿tiene que trabajar más o menos que como asalariado?

—Más y con más gusto.

—¿Pero les compensa?

—Sí, mucho más.

PRESENTADOR EN IMAGEN

Este es un concepto interesante. En la cooperativa se trabaja más, pero más a gusto. Hay que advertir que las ganancias no son muy superiores a las que percibían de simples asalariados. Si antes se ganaban diez ahora ganarán trece o quince. Lo que sí harán es capitalizar su propio trabajo. Y un día, más o menos lejano, cuando se haya devuelto el préstamo concedido por el Crédito Social Pesquero, serán dueños absolutos de su pro-



pio barco, con todas las preocupaciones y responsabilidades que esto significa, preocupaciones que antes eran privativas del armador.

ENTREVISTADOR Y ARMADORES EN IMAGEN

—¿Usted, qué es?

—Pues... armador y presidente de la Unión sindical de armadores de altura de Ondárroa. Y aquí, el señor, pues... el secretario.

—Muy bien, mucho gusto. ¿Quiere usted decirnos cuál es la obligación de un armador?

—Es un poco complejo, porque... claro... no se refiere sólo al hecho de ser armador, sino que tiene muchas variedades: que aquí hay que estar, y hay que llevar la administración de los barcos, hay que estar en el peso toda la noche y, en fin, como le digo, es complejo.

—¿Tiene actualmente problemas graves aquí, en Ondárroa?

—Pues sí. Tropezamos, primeramente, y creo que es el problema fundamental que tenemos aquí, que es la escasez de mano de obra, o sea, la falta de marineros. En fin, intentamos suplirla de cualquier forma. Incluso hemos traído gente del interior, que, por cierto, nos ha dado un resultado magnífico. Y, claro, ahora que parece que por ahí está la gente de más en algún sitio, nos interesaría, ¿qué le diré yo?, por ejemplo de Burgos, de Cuenca, de Valladolid... La gente que se anime a venir por aquí, porque las condiciones económicas no son malas, no son...

—Son favorables...

—Sí, favorables, y yo que creo que se gana bien aquí.

—O sea, que aquí, en la mar, hay trabajo para todos.

—Pues sí, hay trabajo; por lo menos hay muchos puestos. Todavía hay vacantes, o sea, que todavía hay algunos barcos que van a falta de personal, y se podrá emplear a algunas cuantas personas.

PRESENTADOR EN IMAGEN

La falta de tripulantes para efectuar las faenas de pesca es debida a que los mejores pescadores se han asociado para formar cooperativas; pero no pensemos que en estas sociedades es todo miel: hay que tener en cuenta que son sociedades de hombres, no de capitales, y la falta de formación humana da lugar a una serie de roces y malentendidos, que pueden conducir al fracaso. La desconfianza, la falta de disciplina, el concepto equivocado de los beneficios que esa propiedad puede rendir son los principales peligros que acechan a las sociedades cooperativas; y, además de éstos, los que provienen de la mar misma.

ENTREVISTADOR Y COOPERATIVISTA EN IMAGEN

—¿Usted es cooperativista?

—Sí, señor.

—Pero no tiene barco.

—No, porque perdí.

—¿Qué pasó con el barco?

—Pues el barco se pasó... que veníamos los dos compañeros navegando y uno de ellos embarrancó. Y al sacar aquéllo llegamos a Canarias. Y dejando aquéllo en Canarias, pues nosotros arrancamos a

Algeciras con intención de meter el pescado. Y en eso, pues tropezamos mal tiempo y quisimos arriar a la costa para navegar mejor. Y fue casualidad que tropezamos con la niebla. Y cuando vinimos lo menos pensando con 55 brazas de profundidad de agua, fue de golpe que tropezamos con un bajo, y allí perdimos el barco.

—¿Que no se puede recuperar?

—No creo.

—¿Y ahora qué es lo que piensan ustedes hacer?

—Pues ahora lo que pensamos es seguir adelante con la misma dotación y la misma cooperativa.

—O sea, que a pesar de la desgracia, usted está contento con la cooperativa.

—Sí, señor. Estamos contentos con ella.

PRESENTADOR EN IMAGEN

—Un barco cuesta mucho dinero. ¿Cómo podrán estos pescadores continuar con su cooperativa si han perdido su barco?

PRESENTADOR

Y SUBDIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN IMAGEN

Para que nos hable sobre algunos extremos interesantes del cooperativismo, tenemos con nosotros a don Andrés Mochales Ochando, Subdirector General del Instituto Social de la Marina.

—Desde luego, si siempre es lamentable la pérdida de un barco en la mar, incluso cuando no se han producido pérdidas humanas, como en el caso el «Edun Arguía», más lo es en esta ocasión, si consideramos que el barco era nuevo, que estaba produciendo magníficas ganancias a sus propietarios y que, sobre todo, estos propietarios eran diecisiete pescadores que habían constituido una cooperativa y que, por tanto, tenían puestas todas sus ilusiones y todas sus esperanzas en el barco que habían logrado construir a base de entusiasmo, esfuerzo y un gran espíritu asociativo.

La pérdida, sin embargo, si lamentable no es irreparable. El barco estaba asegurado en la Mutua de Riesgo Marítimo, que abonará la cantidad asegurada. Además, como miembro que soy del Comité Ejecutivo del Crédito Social Pesquero, puedo decir que este organismo, cuya misión es eminentemente social, atenderá con el mayor interés la nueva petición de crédito que hagan estos cooperativistas, que sabemos desean construir pronto otro barco, incluso más moderno y capaz que el que perdieron. Con ello el Crédito Social Pesquero no hará otra cosa que continuar con su política de trato de excepción a las cooperativas de producción pesquera, a las que lleva ya concedidos 120 millones de pesetas en préstamos.

—¿Cualquier pescador puede ser cooperativista?

—Evidentemente: cualquier pescador puede ser cooperativista. Solo necesita, en un principio, un auténtico deseo de serlo y seguir los sencillos trámites que ya se han explicado en este programa en líneas generales. Otra cosa, es que todo pescador esté auténticamente preparado para ser cooperativista. Porque, como usted comprenderá, es esencial que para cumplir con las obligaciones inherentes a su condición de cooperativista —y también para conocer sus derechos—, ha de tener una formación básica. Esto es imprescindible. Yo puedo hablarle, porque es lo que más directamente me atañe, de cómo ve esta cuestión el Instituto Social de la Ma-

(sigue)



rina. Nosotros, que tenemos la misión fundamental de promover el mejoramiento moral, profesional, económico y social de los trabajadores del mar, hemos creído ver en el cooperativismo la fórmula actual ideal para que los pescadores, por sí mismos, lleguen a su auténtica promoción. No se nos oculta al propio tiempo, que el pescador no hace, sólo, una vida a bordo, sino que también pertenece a una familia, a una comunidad de vecinos, a un municipio, a una sociedad, en fin. Por ello hemos desarrollado un amplísimo programa de formación profesional, organizando 90 cursos en escuelas propias a los que asisten 1.800 alumnos. La cifra es importante, porque supone cerca del 20 por 100 del colectivo pesquero. Y completamos la formación profesional con una formación humana, que ayude a perfeccionar el desarrollo de la personalidad de los alumnos. He de añadir, que para la puesta en marcha de estos cursos hemos contado con la valiosísima ayuda del Fondo de Protección al Trabajo, que nos ha concedido, para tal fin, 20 millones de pesetas.

—Señor Mochales: El nivel cultural de los pescadores, en líneas generales ¿es suficiente para crear actualmente en España un buen número de cooperativas que funcionen en perfecta armonía?

—Aunque haya quien diga lo contrario, el pescador posee un satisfactorio nivel cultural, que se deduce de las especiales condiciones de su trabajo. El pescador viaja, tiene un intenso trato con gentes de otras provincias, incluso de otros países; ve mundo tiene, además, una fina sensibilidad para captar la categoría y la belleza de las cosas. La cuestión está en encauzar estas virtudes. Si las ajustamos a un método y se enfocan hacia metas pedagógicas adecuadas, habremos obtenido un sector laboral auténticamente selecto. Las cooperativas ya sabe usted que serán prósperas en función de los conocimientos profesionales que tengan los hombres de a bordo y de las buenas arribaciones de pescado. Pero, sobre todo, lo serán en función de la recta administración de los fondos de la cooperativa y de la armonía y auténtico espíritu asociativo de los hombres. Creo, sinceramente, que la formación humana de nuestros trabajadores del mar, da el nivel sobrado para que éste espíritu asociativo exista.

—Finalmente. ¿Cuántas cooperativas hay en funcionamiento y cuántas en período de constitución?

—En menos de dos años se han formado 26 cooperativas. Las primeras se constituyeron, precisamente, en Ondárroa y a ellas siguieron otras en Bermco, Santoña, Foz, Cangas de Morrazo, Motrico, y Las Palmas de Gran Canaria. Mis noticias son de que todas ellas funcionan admirablemente y precisamente esto, es lo que está promoviendo la constitución de más cooperativas. De las que están en período de constitución ya no puedo concretar tanto. En el Crédito Social Pesquero, hay 10 peticiones de préstamo, pero tengo noticias de que son muchos más los grupos de pescadores que están estudiando la constitución de cooperativas.



(Todas las entrevistas, en el puerto de Ondárroa, excepto la del Subdirector General, realizada en los estudios de TVE.)

ASISTENCIA MEDICO-FARMACEUTICA A PENSIONISTAS DE JUBILACION

Doña Benigna Pardo López.—Centas de atrás.—Cariño (La Coruña).

CONSULTA

—Siendo pensionista de jubilación de la Mutualidad de Bajura, deseo se me aclare si me corresponde asistencia sanitaria.

RESPUESTA

—Desde luego, tiene derecho a asistencia médico-farmacéutica, para lo cual deberá dirigirse a la delegación provincial del Instituto Social de la Marina, solicitando el oportuno carnet. En esta dependencia le informarán debidamente de cuantas dudas tenga sobre este asunto.

Pesca de arrastre

SALARIO REGLAMENTARIO, DESCANSO DOMINICAL, HORARIO DE TRABAJO Y PAGAS EXTRAORDINARIAS

Don M. R. J.—Mayor (Pontevedra).

CONSULTA

—Soy patrón de altura de un barco de arrastre y deseo me aclaren por mediación de HOJA DEL MAR, cuál es mi sueldo reglamentario, y lo concerniente al trabajo en domingo y festivos y pagas extraordinarias.

RESPUESTA

—Con la modificación del salario mínimo, su sueldo mensual es de 2.520 pesetas mensuales —o sea, 84 diarias. Pero debe tener en cuenta que la diferencia entre el sueldo que figura en la tabla del artículo 117 de la Reglamentación

y el actual, puede ser absorbido del 1 por 100 de la prima de pesca.

Las pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad, son de diez días, que tendrán que abonarle a 84 pesetas por día, incrementados con los aumentos periódicos por tiempo de servicio a la empresa.

La pesca está exceptuada del descanso dominical, pero deberá disfrutar, dentro de cada trimestre natural, de quince días completos de asueto, para compensar los domingos y festivos no descansados.

Si al término de cada trimestre natural no hubiera descansado los quince días que le corresponden, habrán de compensarle en metálico por cada día no descansado del modo que establece el artículo 177 de la Reglamentación.

En cuanto a la jornada normal de trabajo, es de ocho horas (apartado 4, artículo 161). Las que excedan de éstas, tendrán el carácter de extraordinarias y habrán de abonarse en metálico con el recargo que fija el artículo 168.

DISTRIBUCION DEL MONTE MENOR EN LA PESCA DE ARRASTRE

Don P. M. T.—Torre del Mar (Málaga).

CONSULTA

—Deseo me aclaren el sistema de distribución del Monte Menor, en la pesca de arrastre.

RESPUESTA

—Con frecuencia hemos advertido de la absoluta necesidad de que todas las consultas estén firmadas, haciendo constar el nombre y dos apellidos del consultante, profesión y domicilio. No es este su caso, pues se limita a firmar con unas iniciales.

Una vez más —y ésta será la última— daremos curso a la contestación, ya que el tema, si de difícil solución, puede tener interés para otros pescadores:

El criterio mantenido de un modo general es el de que el «Monte Menor» debe ser distribuido o repartido entre la tripulación, correspondiendo a cada tripulante una «parte», siendo a cargo del armador las llamadas «partes técnicas». Pero en la

práctica esto no ocurre así y del «Monte Menor», se hace un reparto que sería necesario revisar en algunos puertos.

Para ello es preciso hacer una propuesta al delegado de Trabajo de la provincia, formulada por el armador y la dotación del barco (artículo 131). La autoridad laboral resolverá, teniendo en cuenta los informes, si se considerase necesario, los porcentajes de participación del armador y la tripulación, determinando asimismo la «parte» o «partes» de cada miembro de la tripulación.

Otro procedimiento que pueden ustedes utilizar es solicitar un convenio colectivo, en el que cabe establecer un nuevo sistema de distribución y fijación de la «parte» o «partes» de cada miembro de la tripulación, así como otras cuestiones relacionadas con su trabajo, que pudieran interesarles (artículo 146).

COTIZACIONES EN LA SEGURIDAD SOCIAL. CONTRATOS ESPECIALES

Don J. D. G.—C./Mercedes. —Vivero (Lugo).

CONSULTA

—Ruego me informe sobre algunos aspectos (los expresa en la carta), de la cotización a la Seguridad Social.

RESPUESTA

—Si la modalidad de pesca en que trabaja no está comprendida en el Montepío Marítimo Nacional, le corresponderá cotizar en la Mutualidad de Pescadores de Bajura, computándose su cotización.

Recientemente la Mutualidad de Bajura se ha integrado en el Montepío Marítimo y, en consecuencia, su problema ha quedado simplificado al formar aquellas dos entidades una sola.

No es preciso que deje de cotizar, pues con arreglo al artículo 15 de los estatutos del Montepío, puede usted suscribir un contrato Especial en beneficio de sus afiliados. De esta forma podrá pagar las cuotas del tiempo que cese en su trabajo.

Entendemos que esta fórmula es más ventajosa y con ella se beneficia. En la delegación local del Instituto Social de la Marina en Vivero, le informarán de cuanto es preciso para suscribir el contrato especial. También puede dirigirse a la dirección del Montepío Marítimo Nacional, calle Génova, 24. Madrid-4.

Comentarios sobre la pesca "a la parte"

La remuneración del personal de tierra

Constituye esta cuestión tema de constante controversia y de continuas consultas, y aunque este comentarista siempre ha sustentado un criterio claro en esta materia, al sostener que en el «Monte Menor» únicamente participa la tripulación de la embarcación pesquera, queremos divulgar una reciente resolución de la Dirección General de Trabajo, en un todo coincidente con nuestra tesis, pues entendemos que su comentario resultará beneficioso para muchos que aún no aplican correctamente las normas que regulan el régimen económico en la pesca «a la parte».

La resolución a que nos referimos declara que las remuneraciones del personal de tierra, son con cargo al armador, si bien admite la posibilidad de revisar los porcentajes de distribución del «Monte Mayor» entre armadores y tripulantes, naturalmente si éste se estima procedente, habida cuenta de cómo estuviera planteada la citada distribución.

Esta decisión que adoptó el referido centro directivo, se ajusta en un todo a los preceptos que regulan el Régimen económico en la pesca «a la parte», pues tanto el artículo 131 de la Reglamentación de Arrastre, como el 143 de la de Cerco, se refieren concretamente a «el trabajo a bordo de las embarcaciones de pesca de arrastre o de Cerco y otras artes», respectivamente, tal afirmación aparece con total claridad en otros artículos de ambas Reglamentaciones, artículos 133 y 134 de Arrastre y 144 y 157 de Cerco, particularmente en 134 de

arrastre y el 157 de Cerco, donde se contemplan los trabajos que por su naturaleza no pueden estar comprendidos ni remunerados con la participación del tripulante en el «Monte Menor», tales trabajos son los de pintura, reparaciones de limpieza de fondos, guardias en puerto local o base, etc., declarados como trabajos voluntarios y retribuidos, junto a los que se reputan como obligatorios y retribuidos, los primeros por no formar parte de las faenas pesqueras y los segundos que son los que se realizan en puertos y son complementarios de la navegación, criterio que la Dirección General de Ordenación del Trabajo sostuvo en su Resolución de 24 de junio de 1965, ya comentada en este Consultorio, pues en los citados artículos se sostiene que la «participación» del tripulante en el «Monte Menor» comprende solamente la actividad desarrollada en funciones pesqueras, tanto en la mar como en tierra, estimándose como tales funciones las admitidas en cada puerto por usos y costumbres, por lo que únicamente el personal que realiza cometidos en tierra con íntima relación con la actividad pesquera puede tener tal participación, pero sin que alcance, ni pueda admitirse, que el personal de tierra no enrolado, y que por tanto, no forma parte de la dotación de la embarcación y realiza funciones propias y concretas, rederos, chavoleros, etc., pueda participar en el «Monte Menor».

El criterio expuesto viene a reforzar la tesis sustentada con reiteración si cabe, de que en los resul-

tados de la explotación pesquera, sólo pueden participar sus sujetos directivos y activos protagonistas, que sólo son los tripulantes-pescadores, siendo imputable al armador las remuneraciones del personal, que en tierra es necesario para su industria, y que aparece relacionado en los artículos 12 y 36 de ambas Reglamentaciones y no creemos necesario insistir sobre las razones de todo tipo que sostienen tal criterio, pues ya hemos dicho en innumerables trabajos sobre esta materia, que en el resultado económico de la pesca «a la parte» sólo pueden participar aquéllos que con su riesgo constante y áspero y peligroso trabajo hacen posible la pesca.

Quede aclarado definitivamente y adviertan nuestro pescadores que si se abonan con cargo al «Monte Menor» los cargos citados, se está produciendo una aplicación incorrecta de las normas que regulan la distribución de los porcentajes del «Monte Mayor», y que sólo entre los tripulantes podrá repartirse el «Monte Menor», atribuyendo a cada uno la «parte» o «partes» que le correspondan, por eso hay que corregir tal anomalía, si bien pueden revisarse estos porcentajes de distribución, aunque teniendo en cuenta que esta revisión sólo podrá admitirse si justamente es viable y existen razones que puedan entenderse atendibles, habiéndose cuenta de los intereses de las partes que concurren en este sistema de trabajo en participación.

VICENTE JIMENEZ F.- NESPRAL



HOVERCRAFT A BORDO.—Un Hovercraft embarcado en el «Sylvania». Se estudia la posibilidad de cargar y descargar fácilmente estas naves en los buques de pasajeros, que podrían ser utilizados para embarques y desembarques (Foto Upi-Cifra.)



LOS REYES MAGOS LLEGARON EN BARCO. Un aspecto de la cabalgata de los Reyes Magos celebrada en Barcelona que, como puede verse, tuvo mucho de marítima, con la llegada de sus Majestades al puerto de la Ciudad Condal (Foto Cifra.)

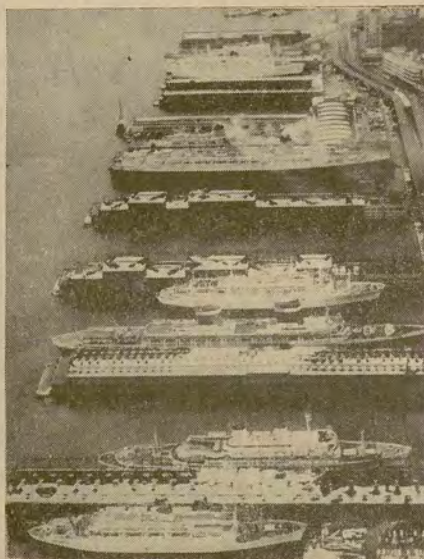
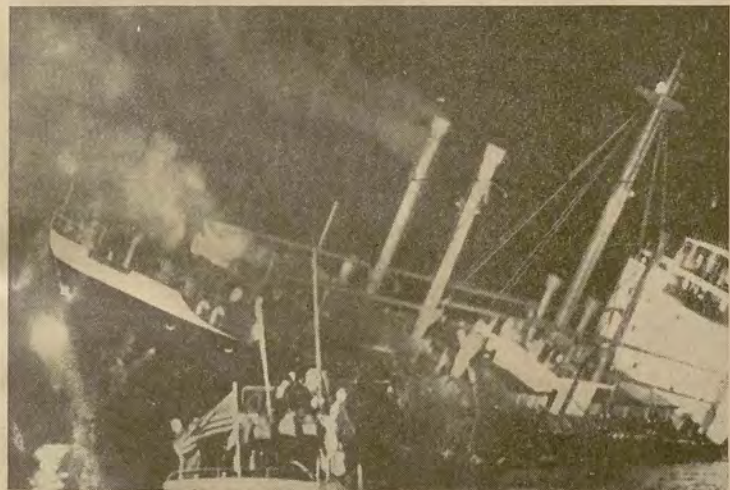


MARINOS BILBAINOS, A JAPON.—(Arriba). Por vía aérea salieron con destino a Japón veintidós marinos bilbaínos, que embarcarán en un petrolero de una compañía canadiense, el cual ha sido construido en astilleros japoneses. En la foto de Cifra, los marinos poco antes de emprender viaje.



EL NUEVO «HAMBURGO».—(Izquierda). En 1969 entrará en servicio el nuevo buque de pasajeros «Hamburg», que pasará por los mares del mundo la bandera de la ciudad hanseática. Tendrá capacidad para 850 pasajeros y podrá alcanzar una velocidad de 23 nudos. Tendrá un registro bruto de 23.000 toneladas y eslora de 190 metros. (Foto Fiel.)

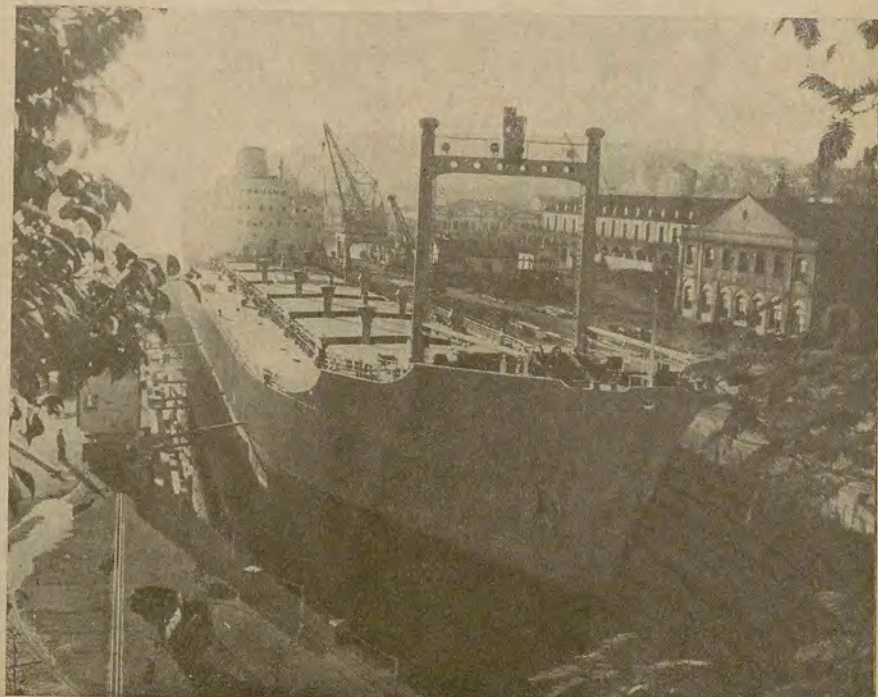
COLISION.—(Abajo). El carguero alemán «Emmestein» colisionó en el estrecho canal del río St. Clair (Michigan), con el «Olimpic Pearl», de bandera liberiana. En las dos fotografías que figuran bajo estas líneas, estado en que quedaron ambos buques. (Telefotos Upi-Cifra.)



PREPARADOS PARA LAS NAVIDADES.—(Izquierda). Aspecto que ofrecía el puerto de Nueva York unos días antes de comenzar las fiestas de Navidad. Todos los trasatlánticos que aparecen en la fotografía están dispuestos para transportar a miles de personas que decidieron pasar las navidades navegando.



EL «LUIS PEREDA».—(Derecha). El «Luis Pereda», el mayor buque de carga seca de nuestra flota mercante, con 23.500 toneladas de peso muerto, varado en El Ferrol del Caudillo, por vez primera desde su entrega en el dique ferrolano de la empresa nacional Bazán. Recorrió en navegación trasoceánica 54.000 millas marinas durante los últimos diez meses (Foto Cifra.)



A las amas de casa nos preocupan mucho, en decoración, los rincones y esquinas de las habitaciones, pasillos, etcétera. No sabemos qué hacer con ellos, pues no resulta fácil dejarlos prácticos y al mismo tiempo agradables a la vista, acogedores.

Hoy os brindo una idea que a mi juicio reúne estas cualidades, amén de la tercera de ser muy económica, que es sumamente importante.

Se trata de un asiento rinconera, en el que su parte inferior puede ser de utilidad en cuarto de estar o en la habitación de los niños para guardar juguetes, o en un dormitorio para guardar zapatos. Se le puede poner una banda como indica el dibujo o suprimirla según convenga.

Puede hacerse en madera de pino y esmaltada en color adecuado, o bien en castaño o roble a su color. Las cortinas estampadas o lisas haciendo juego con las de la habitación, acolchada según vuestro gusto,



Decoración

o simplemente en tela de saco y distinto a todo el resto de la pieza. Los almohadones lisos o con dibujo haciendo un bonito contraste.

Rincón poético

Cuando la vez primera de [mis ojos llenaste, ¡oh mar!, el ambiente, [cioso anhelo, era tan niño que creí que el [cielo estaba de mis plantas al nivel, y alegre al ver sin puertas la [morada de que sabía maravillas tantas, quise, moviendo mis sencillas [plantas, al cielo entrar para quedarme [en él. (Espronceda.)

Algo de cocina

Escalopes "Día de fiesta"

Se compran dos filetes finos por persona, de redondo o contra de ternera, y una loncha fina de tocino ahumado, también por persona.

Se extienden los filetes sobre una tabla de madera o un mármol, colocando encima de cada uno de ellos el tocino ahumado, cubriéndolos con otro filete. Una vez así preparado, se machacan un poquito para que se unan bien, se salan sin olvidar que el tocino ya es de por sí bastante sabroso, y después se pasan por huevo batido y pan rallado, friéndolos luego en aceite fuertecito.

Se colocan en una fuente y como guarnición se sirven placentas rojas asadas, sin piel, y aderezados con aceite y sal.

Consejos útiles

Los espejos no deben colocarse en lugares donde les dé el sol, pues sus rayos actúan sobre el azogue y suelen llenarlos de manchas y ponerlos mate.

Para limpiar bien los espejos deben frotarse con un paño fino que no suelte pelusa o bien con un papel de periódico y unas gotas de alcohol.

Los zapatos, cinturones o bolsos de charol se limpian frotándolos con un casco de cebolla recién cortado, sacando seguidamente brillo con un trapo suave. También pueden limpiarse con un trapo mojado en leche, dejándolo secar unos minutos y después sacando brillo con trapo suave.

Las latas de conserva, de la clase que sean, una vez abiertas, deben pasarse a recipiente de cristal o loza si no se va a consumir todo su contenido en el acto, pues conservarlas en la propia lata puede originar serias intoxicaciones.

unidad en el matrimonio

En el número anterior os hablaba de que el factor más importante en la educación de los hijos, eran los padres, con su ejemplo.

Y ¿cuál es el mejor ejemplo que pueden dar unos padres a sus hijos? Pues, principalmente, el de su unidad matrimonial. Al casarse el hombre y la mujer, dejan de ser dos personas independientes para convertirse en una sola unidad, perfección máxima a la que deben tender los dos, con todas sus fuerzas.

El matrimonio que consigue esta perfección lo ha conseguido todo. Pero esta unidad es muy difícil porque el alma humana es muy compleja; somos tan distintos en sentir, en pensar, en obrar. Pero el conseguir algo grande y maravilloso siempre es difícil y supone lucha y sacrificio, y los caminos que conducen a la unidad en el matrimonio requieren, primero que pensemos en ellos, que sintamos la inquietud por conocerlos, que los busquemos, y, después, que pongamos todos los medios a nuestro alcance para seguirlos.

En la vida de un matrimonio, en todo lo que le rodea o con él se relaciona; todo puede ser motivo de unión o de desunión, según se sepa o no, encauzar. Los hijos, la familia, las amistades, el trabajo, las diversiones, los gustos, aficiones, carácter, manera de ser, todo, absolutamente todo, si queremos, si de verdad nos lo proponemos, puede ir estrechando la unión y perfeccionándola; pero, ¡ay!, también pueden ser vehículo de discordia o desunión.

Hoy vamos a tratar de los hijos. Estos pueden desunir si se tienen preferencias muy marcadas y distintas; si no se está de acuerdo en los métodos educativos; si nos parecen injustos los castigos del otro cónyuge y lo exteriorizamos en presencia de los niños; si le desautorizamos en algún momento determinado o criticamos sus defectos delante de ellos, etc.

Por el contrario, los hijos pueden ser el mejor camino de unión, si juntos nos preocupamos de su educación, estudiando y discutiendo los métodos más convenientes para cada uno de ellos. Si estudiamos por separado sus reacciones y psicología, y luego comentamos juntos y sacamos conclusiones exactas. Si tratamos de leer, de orientarnos en los modernos métodos educativos. Si nos hacemos, ambos, verdaderos amigos de nuestros hijos, dándoles gran confianza, pero infundiéndoles a la vez el debido respeto. Preocupándonos juntos de su porvenir, de sus estudios, de sus amigos, de sus problemas sentimentales, procurando recordar siempre cómo éramos, cómo pensábamos y qué hacíamos nosotros de pequeños. Este es un detalle muy importante, pues muchos padres olvidan su infancia y juventud, y ello les hace perder la flexibilidad necesaria y les entorpece en el conocimiento de sus hijos.

Si tratamos de hacer bien todo esto, si de verdad nos lo proponemos, los hijos serán un maravilloso motivo de unión, nos acercarán más a Dios y nos permitirán no presentarnos ante Él con las manos vacías. CRISTINA.

Modas

Dos bonitos modelos para niñas de 3 a 10 años

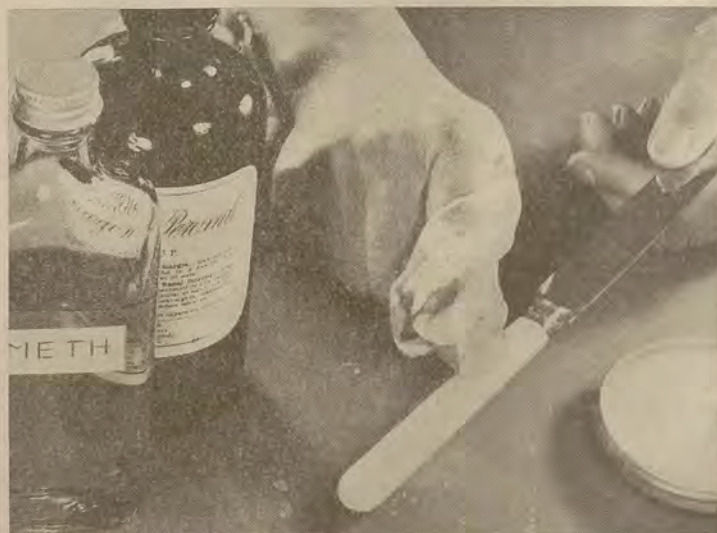


1) Vestido en hilo o tergal de color rosa bordado en blanco. El bordado es precisamente el único adorno del vestido, que no puede ser más sencillo. La espalda va cortada a la cintura y fruncida ligeramente; es decir, que resulta airosa pero sin vuelos. El escote y la sisa de las mangas va rematado con un bias interior. El bordado es sumamente fácil de hacer: los redondeles grandes van a cadencilla, los pequeños a cordón sencillo, y el tercer dibujo a cadencilla con unas puntadas a punto de cruz en el interior.

Debe emplearse hilo de bordar no muy fino. Si alguna de vosotras no sabe o no tiene tiempo para bordarle, puede hacerlo en cutí o popelín suizo bordado, ya que viene bordado a máquina.

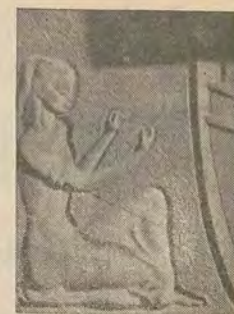


2) Vestido en otomán verde de mar. El talle un poco bajo y cortado. La falda ligeramente fruncida. El escote, la sisa y la unión de la falda con el cuerpo, llevan un bias en el que se meterá por dentro un cordoncillo fino para que le dé realce. En el canesú y falda, un plisadito blanco muy menudo, y una florecita hecha con bieses de la misma tela en la cintura. Resulta realmente favorecedor.



PARA LOS MANGOS DE LOS CUCHILLOS.—Pasar por el mango usado del cuchillo un trapo empapado en alcohol de metilo. Los mangos amarillentos pueden limpiarse teniéndolos durante una hora en peróxido de hidrógeno, procurando que éste no alcance al metal.

Accidentes de trabajo en la mar



Obra graciable de la Mutualidad

676.154'60 pesetas en prestaciones concedidas durante el último trimestre de 1966

Estas prestaciones son independientes de las pagadas por Incapacidad Permanente y Muerte para la percepción de Renta Vitalicia a favor de las Viudas y Huérfanos y de los gastos por el millar de Hijos de Trabajadores del Mar acogidos a la Obra de Orfanatos)

SOCORRO INMEDIATO

DELEGACION	FALLECIDO	BENEFICIARIO	PESETAS
Isla Cristina	José Luis González	Viuda e hijos	7.000
San Sebastián	Manuel Entenza Fernández	Viuda e hijos	5.000
La Coruña	Bernardino Harro Collazo	Viuda e hijos	9.000
Melilla	Mayhit Mohamed Amar el Housain		3.000
Barbate	Miguel Izquierdo Bueno	Padres y hermanos	12.000
Castellón	Ramón Sáez Ortiz	Padres	4.000
Málaga	Eduardo Hidalgo Sánchez	Viuda e hijos	7.000
Málaga	Manuel López López	Viuda e hijos	14.000
Málaga	Antonio López Gil	Viuda	3.000
Muros	José Otero Lestón	Viuda e hijos	4.000
Noya	José Barreiro Castro	Viuda e hijos	8.000
Ondárroa	José María Chacartegui Urquiza	Viuda y padre	4.000
Huelva	Manuel Ramírez Camacho	Madre	3.000
Total pesetas			113.000
La Coruña	Severino Castiñeira Centeno	Viuda e hijo	4.000
La Coruña	Fernando Neira Collazo	Viuda e hijo	4.000
La Coruña	Manuel Saleta Neira	Padre y hermanos	7.00
La Coruña	Ramón Santos González	Viuda	3.000
La Coruña	Ramón Santos Souto	Madre	3.000
Huelva	Lucio García Santos	Viuda e hijo	4.000
Ondárroa	Delmiro Vázquez Boullosa	Viuda e hijos	5.000
Total pesetas			46.720

OBSERVACION.—Además de estos socorros inmediatos, con cargo a la Mutualidad de Accidentes, el Instituto Social de la Marina otorga una subvención de 5.000 pesetas a los beneficiarios de cada mutualista fallecido en accidente de trabajo.

DERECHOHABIENTES EXCEPTUADOS

Colindres	Salvador Hierro López	Padres y hermanos	25.280
Huelva	Manuel Martín González	Padres y hermanos	52.535
Total pesetas			77.815

NAUFRAGIOS

(Graciable: Tres cuartos del salario de seis días)

Isla Cristina	5 tripulantes embarcación «Juani»	1.433,40
Isla Cristina	5 » » «Mi Tomasín»	1.433,40
Arrecife	9 » » «María de las Nieves»	7.074,—
Barbate	26 » » «Joven Pepita»	10.777,50
Huelva	14 » » «Osa Mayor»	9.535,50
La Coruña	12 » » «Modesto A. Quintela»	3.561,80
Algeciras	15 » » «Dios te Salve»	4.157,—
Estepona	5 » » «Punta de la Plata»	1.566,—
Lastres	15 » » «La Lastrina»	4.466,—
Tapia	14 » » «Madre Cristina»	4.221,—
Ondárroa	12 » » «Monte Gárate»	7.575,—
Avilés	7 » » «Rey de los Angeles»	2.160,—
Huelva	14 » » «Peniche»	8.802,—
Total pesetas		67.762,60

PERDIDA DE EQUIPAJE

Isla Cristina	5 tripulantes embarcación «Juani»	12.000,—
Isla Cristina	5 » » «Mi Tomasín»	12.000,—
Arrecife	9 » » «María de las Nieves»	22.000,—
Barbate	26 » » «Joven Pepita»	62.000,—
Huelva	14 » » «Osa Mayor»	37.000,—
La Coruña	12 » » «Modesto A. Quintela»	31.000,—
Algeciras	15 » » «Dios te Salve»	4.157,—
Castellón	1 » » «Isabel»	2.000,—
Estepona	5 » » «Punta de la Plata»	14.000,—
Lastres	15 » » «La Lastrina»	34.000,—
Tapia	14 » » «Madre Cristina»	34.000,—
Ondárroa	12 » » «Monte Gárate»	33.000,—
Avilés	7 » » «Rey de los Angeles»	18.000,—
Huelva	14 » » «Peniche»	39.000,—
Total pesetas		354.157,—

VARIOS

DELEGACION	BENEFICIARIO	PESETAS
Almería	Encarnación García Escánez (pensión septiembre)	1.000
Valencia	Carmen Hueso Pérez (pensión septiembre)	1.200
Cillero	José Riveira Trasancos (pensión agosto)	700
Cádiz	Reposición botiquines año 1965 («Borrasca», «Francisco Carreras», «Marejada», «Marisco» y «Moderno Baltasar»), a 500 pesetas por embarcación	2.500
Vivero	Celestino Pérez Polo (pensión septiembre)	1.000
Vigo	Jesús Varela Solleiro (pensión septiembre)	1.000
Cádiz	Reposición botiquines tres embarcaciones (año 1965)	1.500
La Coruña	José Maseda Vidal (viuda e hijos)	46.720
Valencia	Carmen Hueso Pérez (pensión octubre)	1.200
Cillero	José Riveira Trasancos (pensión octubre)	700
Vigo	Jesús Varela Solleiro (pensión octubre)	1.000
Vivero	Celestino Pérez Polo (pensión octubre)	1.000
Valencia	Carmen Hueso Pérez (pensión noviembre)	1.200
Vivero	Celestino Pérez Polo (pensión noviembre)	1.000
Malpica	Preciosa Bermúdez López (pensión noviembre)	500
Valencia	Carmen Hueso Pérez (pensión diciembre)	1.200
Total pesetas		63.420

RESUMEN

Varios	63.420,—
Socorro Inmediato	113.000,—
Derechohabientes	77.815,—
Naufrajos	67.762,60
Pérdida de equipaje	354.157,—
TOTAL	676.154,60

En todo el año 1965 se produjeron en España 1.130.000 accidentes

(2.846 por hora, 119 por minuto, 2 por segundo)

Un 40 por 100 de los accidentes -por lo menos- son evitables, pero para ello es preciso llevar a la conciencia de todos la inquietud preventiva del accidente

El pasado mes de junio, el ministro de Trabajo dirigió ante las cámaras de televisión un mensaje a toda la sociedad española, invitándola a que participe en la Campaña Nacional de Prevención contra los accidentes de trabajo.

El Ministro dijo: "Siento de verdad tener que acercarme a ustedes hoy, con un problema que está lleno de áspera rudeza: el de los accidentes de trabajo. Pero no viene elegido por mi deseo sino por mi responsabilidad".

De cada diez trabajadores, pues, uno ha resultado accidentado en 1965.

Siguiendo esta tónica, en un día cualquiera del año —hoy, por ejemplo—, se habrán producido 2.846 accidentes y en una hora cualquiera —ésta, por ejemplo—, habrá habido 119.

Ahora bien: se ha calculado que un 40 por 100 (casi la mitad), de los accidentes pueden ser eliminados. Para lo cual es preciso llevar a la conciencia de todos —empresarios y trabajadores—, la inquietud preventiva del accidente.

Pero hay que tener en cuenta:

MAS ACCIDENTES EN 1965

El señor ministro señaló que el número de accidentes de trabajo en España ha aumentado en cien mil sobre 1964, habiéndose producido en total 1.130.000, de los cuales fueron:

Constitutivos de incapacidad permanente y muerte	6.504
Constitutivos de lesiones, mutilaciones y deformaciones.	10.800
Constitutivos de incapacidad temporal.	1.112.696
Enfermedades profesionales.	2.183

— Que la imprudencia no es un acto de hombría, sino de ceguera (¿Por qué dar tantas ocasiones a la muerte?).

— Que la negligencia de quien dirige el trabajo humano no es un acto de omisión, sino de envilecimiento.

— Que el adiestramiento para prevenir el accidente no es un juego, sino un gran paso para asegurar la vida.

— Que ciertas máquinas peligrosas pueden ser muy útiles para el empresario, pero también guadaña para sus trabajadores.

DJERBA, la isla de los lolófagos de la Odisea

La paradisíaca isla tunecina fue cantada por Homero

"El aire es tan suave en Djerba, que impide el morir", dijo el escritor Flaubert

Fue poblada por cretenses y fenicios hace 4.000 años

En el fondo del golfo africano de Gabes, donde la cota se repliega hacia un interior de la costa tunecina como para acoger todavía más lejos en su seno las olas del Mediterráneo, existe una isla paradisíaca que viene aceptando desde hace 4.000 años las gentes y civilizaciones que el mar le aporta. Se trata de Djerba, llamada por los españoles en la época clásica la isla de los Gelves.

En todas las orillas del Mediterráneo ningún otro lugar es como Djerba: una ciudadela que conserva y protege los recuerdos de los navegantes y de los supervivientes que pusieron su pie en sus arenas, bajo las palmeras. En tanto que en todos los demás lugares que la Historia ha hecho célebres son las piedras quienes testimonian sobre el pasado, en Djerba son los hombres, sus actuales habitantes, los encargados de ese legado. Todos ellos, hoy insulares, descienden de algún gran pueblo de la antigüedad.

HOMERO CANTO DJERBA

Ya Homero cantó esta isla donde vivían bienaventurados seres, embriagados con las flores de loto, y donde los compañeros de Ulises estuvieron a punto de olvidar su patria entre extrañas voluptuosidades —... el loto de que habla el poeta fue identificado por los griegos como un arbusto de Libia, cuyos frutos eran del tamaño de una aceituna, y que tomaban el color de la púrpura al madurar—. Herodoto y Polibio nos cuentan que este fruto podía tomarse macerado en vino o comido crudo. Podemos preguntarnos si acaso en su origen los antiguos, al hablar del loto no hablaron del dátil, que constituye todavía hoy el principal alimento de los habitantes de la isla de Djerba y también de los pobladores del sur de Túnez y de Tripolitania. La palmera datilera no es sólo el árbol que alimenta a la isla, sino también el elemento principal de aquel paisaje. En ese país de las palmas, cuya deliciosa savia —el "lagmi", fresco y dulce, que los insulares recogen del flanco de esos árboles—, puede ser tomada en la primavera, es posible asistir, como ya lo hicieron los compañeros de Ulises, a la alegre cosecha de los dátiles. Una verdadera fiesta, en la que participan todos los habitantes de Djerba.

La isla sólo está a siete kilómetros del continente, pero la calzada que los romanos construyeron para atravesar ese brazo de mar parece en realidad atravesar el tiempo e impedir que la época moderna llegue hasta Djerba.

FACTORIA FENICIA

Ya un siglo antes de la fundación de Cartago, los fenicios fundaron en Djerba una importante factoría, que llamaron "Meninx". Durante mil años, la isla estuvo habitada por gentes originarias de Tiro, y técnicos de esa lejana metrópoli



fenicia se establecieron allí para dirigir la economía. Talleres de tinte de púrpura —los más famosos del Mediterráneo— produjeron allí, día tras día, el apreciado color, y ello mucho antes de la conquista de Ibiza por los cartagineses. Los bereberes que poblaron la isla aprendieron también de los fenicios la técnica del aceite. Columnas y capiteles entre los cactus cercanos a El Kantara demuestran la realidad del esplendor fenicio.

El Guellala, una localidad de Djerba, es posible remontarse todavía más lejos en las civilizaciones marítimas del Mediterráneo. Guellala es una verdadera colonia cretense, fundada 3.000 años antes de Jesucristo. Hoy es una ciudad bereber de 3.700 habitantes, en cuyos talleres, parcialmente subterráneos, los ceramistas repiten los gestos precisos de sus antiguos maestros, venidos del Egeo.

En Seduiketch, otro pueblo bereber, de blancas mezquitas, hay curiosos talleres, donde los tejedores crean en talleres primitivos las telas que en otros tiempos fueron vendidas en las calles de Cartago o de Leptis Magna.

También está en Djerba el pintoresco mercado de Hunt Suk, principal aglomeración de la isla, donde hábiles cinceladores bereberes trazan laberintos de arabescos en grandes dandejas de cobre con la ayuda de un solo buril. En minúsculas tiendas se exhiben tesoros de joyería, artesanía que fue ya apreciada por matronas romanas y princesas libias. Suntuosas joyas de modelo bereber o fenicio adornan a las mujeres de esta isla feliz. Son casi todas ellas recuerdos de épocas antiguas y son transmitidas de madres a hijas, conservando inmutable su antigua belleza.

"El aire es tan suave en Djerba, que impide morir", dice el gran escritor Flaubert. Una canción tunecina decía que era "el regalo que el mar ha hecho a los hombres". La pesca allí es abundantísima, hasta el extremo de permitir a la isla una sana economía.

ATILIO GAUDIO

HACIA LA CONSTRUCCION DE SUPERPETROLEROS DE UN MILLON DE TONELADAS

Estos colosos no podrán navegar mas que por los grandes océanos

Los petroleros desplazaron a los trasatlánticos de las primeras páginas de la prensa. Los tiempos de la botadura de gigantes del mar como el «Queen Mary» o «United States» pertenecen ya al pasado. El nuevo rey del mar es el petrolero.

SED DE PETROLEO

El mundo padece sed de petróleo. Para aplacar esta situación, cada vez en aumento y ya crónica, las grandes compañías petroleras se encuentran ante la siguiente alternativa: incrementar su flota de petroleros convencionales, esto es, de tamaño mediano, o lo que resulta más rentable y económico: decidirse por la construcción de superpetroleros. Los japoneses, que al terminar la segunda guerra mundial se especializaron, entre otros ramos de la técnica, en la ingeniería naval, van a la vanguardia del mundo en punto a la construcción de petroleros, hasta el extremo que el lector de prensa asocia ya inmediatamente las ideas de gran petrolero con la proverbial laboriosidad de los japoneses.

MUCHO MAYOR TAMAÑO

Según va evolucionando la ingeniería naval, se puede vaticinar que un día no lejano se construirán petroleros de tales dimensiones que los actuales de más de cien mil toneladas no pasarán de ser a su lado unos enanitos del mar.

Tan cierto es esto, que el director ejecutivo de unos importantes astilleros ingleses declaró no hace mucho que ya no constituye una utopía hablar de petroleros de un millón de toneladas, lo cual, no obstante los avances de la técnica, dejó sin habla a muchos ingenieros navales de todo el mundo. A pesar también de que actualmente se están construyendo petroleros de 300.000 toneladas, y de que se encuentran en fase de experimentación petroleros de medio millón de toneladas.

80 METROS DE MANGA

Y

600 DE ESLORA

Un petrolero de un millón de toneladas tendría una manga de 80

metros y una eslora de 600. Pero estos datos no constituyen en sí ningún problema insoluble. Hasta el punto en que la técnica de construcción naval se halla avanzada, este tamaño es fácil de conseguir, aunque tenga sus dificultades. El gran problema sería el de la navegación de estos colosos por algunos mares. En Europa, por ejemplo, no podrían surcar el canal de La Mancha, ni entrar en el Mar del Norte, ya que el calado de tal buque sería de 35 metros, y el de un petrolero de medio millón de toneladas es de 26 metros.

El acceso al Mar del Norte es tan plano que sería necesario dragar uno o varios canales de cien metros de profundidad, una empresa con su propio esfuerzo no podría acometer ningún país.

Aparte de esto, existe el peligro de que el movimiento del mar tapase nuevamente estos canales.

La única solución que restaría sería el construir un puerto gigantesco en algún lugar de Europa. En él atracarían los superpetroleros y desde aquí se distribuiría el petróleo al resto de Europa en buques medianos. profundidad, y esta empresa con su propio esfuerzo no podría acometerla ningún país.

ESPAÑA, TAMBIEN

España, que actualmente ocupa el octavo lugar entre los productores mundiales de buques, puesto muy honroso si se tiene en cuenta el atraso en que esta industria se encontraba hace solo unos años, también puede considerarse un importante productor de petroleros. Entre los construidos en el último año, destacan dos buques de 50.000 toneladas destinados a la exportación y dos de 90.000 toneladas de peso muerto, que también serán destinados a los mercados exteriores. La compañía «Rio Gulf» solicitó en los primeros meses de 1966, un petrolero de 97.000 toneladas y otro de 67.000, a la Naviera Celtiberia.

España no ha quedado retrasada en la técnica de la construcción de estos utilitarios gigantes marinos, que son los buques tanques.

HORST SIEBERT



Las compañías navieras presentan batalla a la aviación comercial

Ya están listos los grandes trasatlánticos de lujo para poner proa hacia los mares soleados. Las compañías navieras están empeñadas en dar batalla a la aviación comercial. Ofrecen comodidad en sus barcos, establecen tarifas especiales e itinerarios sugestivos, piscinas con clima artificial. Poco a poco van redondeando las líneas regulares para intensificar cada vez más los cruceros de recreo y de placer.

Es indudable que España se beneficiará grandemente de esta batalla. Las compañías navieras de todo el mundo han dado preferencia a España en sus

agendas. Las islas Canarias, Baleares, la Costa del Sol, verán en sus puertos este invierno a lujosos paquebotas, como el «France», el «Independence», el «Leonardo de Vinci», de los que desembarcarán magnates y personalidades del gran mundo.

EL INVIERNO, UN SALVAVIDAS PARA LOS BUQUES DE CABOTAJE

Es tan halagüeño el panorama que el turismo de invierno presenta, que las veintidós líneas de la Conferencia Trasatlántica, la «Holland America Line», están añadiendo nuevos cruceros hacia España, las Bermudas, los mares del Sur. El otoño y el invierno es un seguro salvavidas para todos los buques de cabotaje. Por eso, las compañías navieras han comenzado a habilitar otros barcos para incorporarlos a su flota de trasatlánticos. El futuro del barco trasatlántico parece que está asegurado. El presidente de la «French Line», Edmont Lanier, ha dicho que los pasajeros aéreos más bajos pueden atraer mayor número de pasajeros en los buques, y que el «incremento en el tiempo de disminución y crecimiento del turismo debe capacitarnos para encontrar una amplia compensación en nuestras travesías por cualquier pérdida que suframos en el servicio regular de pasajeros».

EL ULTIMO BASTION DE LA VIDA DE LUJO

Los barcos perdieron pasajeros porque los «jets» fueron muchísimo más rápidos. Pero hoy, los buques ofrecen como ventaja contra la velocidad y la economía de las líneas aéreas, espacio, servicio y lujo. Ofrecen un producto que es absolutamente diferente del de la aviación comercial. «Las líneas aéreas ofrecen meramente transportación», dice el doctor Ottone Empoldi, «manager» norteamericano-canadiense de la Línea italiana. «La transportación es casi incidental en nuestro caso», dijo un portavoz de la «Conferencia Trasatlántica». «El viaje en barco es el último bastión de la vida de lujo». «Cualquier puerto que usted mencione, nosotros hemos estado ahí», manifestó la línea suizo-norteamericana refiriéndose a sus puertos de crucero. Y mencionó puertos españoles: Tenerife, Palma de Mallorca, Málaga, Cádiz, Barcelona, entre los que enumeró de todos los mares. Y, ciertamente, esta Línea y otras varias, trajeron en sus paquebotas millares de turistas americanos, escandinavos, canadienses, de todo el mundo que huían del frío para disfrutar del sol de España...

Si, verdaderamente el transporte marítimo de pasajeros compite hoy seriamente con el transporte aéreo civil.

GEORGE TAYLOR

