

hoja del mar

Número 34 ♦ Año III ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ Noviembre 1967

El Ministro de Trabajo dió posesión de su cargo al almirante Fontán, nuevo Presidente-

Delegado del I. S. M.



Madrid.—Por un Decreto del ministerio de Trabajo, Su Excelencia el Jefe del Estado ha designado presidente-delegado del Instituto Social de la Marina al almirante don Jesús Fontán Loeb.

El acto de toma de posesión, celebrado en el salón de actos del ISM, fue presidido por el ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorría.

(Más información en pág. 2.)



(Reportaje gráfico: Tribaldos)

El Gobierno suprime el cargo de Director General Técnico del Instituto Social de la Marina

Por acuerdo del Consejo de Ministros celebrado el día 24 de noviembre, se suprime el cargo de director general técnico del Instituto Social de la Marina. Dicho acuerdo entra dentro de la serie de medidas restrictivas adoptadas por el

Gobierno como consecuencia de la devaluación de la peseta, por las que se han eliminado cinco subsecretarías, treinta y cuatro direcciones generales y unos trescientos organismos y servicios.

Don Vicente

Suprimida la dirección general técnica del ISM, cesa en sus servicios al organismo su titular, don Vicente Rodríguez Casado. Pero ello no quiere decir que deje de prestar sus servicios a los trabajadores del mar, ni siquiera de forma oficial, pues continúa en su cargo de presidente del Crédito Social Pesquero.

En estos momentos en que don Vicente deja la dirección del Instituto, nosotros tenemos algunas cosas que decir aquí —aunque sea brevemente— pues no hemos de olvidar ni olvidaremos que él fue el creador de esta **Hoja del Mar**, concebida no para dar bombo y platillo a las realizaciones del organismo, sino para servir de vínculo entre el ISM y los trabajadores del mar y para llevar a éstos una serie de ideas y de nuevas concepciones que hicieran más efectiva su promoción social.

He aquí una de las constantes de la actuación de don Vicente, casi diríamos su única constante: la promoción social. Que quiso fuera auténtica y quiso fuera absoluta. No se contentaba con conseguir que los trabajadores ganaran más dinero, con que tuvieran viviendas cómodas y suficientes, con que llegaran a alcanzar cuantos bienes materiales son apetecidos por la persona. Iba más allá: quería poner a su alcance los bienes del espíritu y no se cansaba de repetir que jamás —¡jamás!— podría alcanzar el trabajador una real promoción social si no era levantándola sobre un basamento firme de cultura.

Y no se cansaba de repetir allá donde iba el concepto de la dignidad de la persona humana, y de mostrar los elementos constitutivos de la personalidad, y de proclamar, con todos los acentos, el derecho a la libertad, y de explicar cómo la persona humana no podrá nunca desarrollar su personalidad si no es mediante el cauce de la libertad. Repetía muchas veces: «En las encrucijadas de la vida, allí donde el hombre se encuentra ante varios caminos a seguir, ha de tener libertad para poder elegir uno de esos caminos. Pero no podrá hacer uso de esa libertad si no sabe cuál ha de elegir y por qué...».

Es absolutamente cierto que don Vicente ha dejado en el mundo laboral marítimo —y también, claro está, entre los funcionarios del Instituto Social de la Marina— el magnífico recuerdo de su extraordinaria simpatía y su gran corazón. Esto nunca lo olvidaremos. Pero ha dejado, sobre todo —y esto sin duda es lo más importante— la huella profunda de su concepción de la sociedad y de los fundamentos de la persona humana. Ha dejado bien grabada y consolidada una idea nueva que requería, a su vez, unas remozadas estructuras y unos nuevos planteamientos de trabajo. Y entre los trabajadores del mar, el germen, ya fructificado, de sus derechos profesionales y humanos.

En el terreno de las realizaciones, diremos materiales, quedan de su mandato buenas muestras, cuya enumeración no haremos aquí y ahora aunque hayan sido muchas, e importantes, y en algunos casos definitivas.

Una de ellas es esta revista. La pena que tenemos es que don Vicente nunca llegó a estar satisfecho con **Hoja del Mar**. Siempre la encontró falta de garra suficiente, continuamente nos espoleaba para que fuéramos valientes y más de una vez hubo de calificarnos de conservadores. Se había identificado de tal manera con el mundo del trabajo que cuando leía la revista era un trabajador más y le irritaba tremendamente, como tal trabajador, no encontrar en ella todo el caudal de ideas e informaciones que el trabajador busca y precisa.

Nosotros nos hemos dado perfecta cuenta de nuestros errores y podemos decir desde aquí a don Vicente que no se preocupe, que hemos asimilado perfectamente sus lecciones, que nos damos cuenta absoluta de nuestra responsabilidad y que de aquí en adelante tendremos más presente que nunca el auténtico carácter y finalidad que ha de tener **Hoja del Mar**. Si lo cumplimos, sabemos que don Vicente estará contento. Si no lo cumplimos, habremos hecho pedazos, a nuestro nivel, una hermosa idea, nacida para tener arraigo, crecimiento y desarrollo en la dinámica de nuestro tiempo.

Toma posesión el Almirante Fontan, Presidente-Delegado del I. S. M., en acto presidido por el Ministro de Trabajo

Madrid. — El ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorría, ha dado posesión de su cargo de presidente-delegado del Instituto Social de la Marina al almirante don Jesús Fontán Lobé, quien sucede al almirante Pastor Tomasety, recientemente fallecido.

Acompañaron al señor Ministro en la presidencia, el secretario general técnico del ministerio de Trabajo, don Alfredo Santos Blanco; director general de Previsión, don Francisco Abella Martín, y director general del ISM, don Vicente Rodríguez Casado.

Leído el decreto de nombramiento por el subdirector general del organismo, señor Mochales, se procedió al juramento del cargo.

El almirante Fontán hizo patente su agradecimiento al Jefe del Estado y al Ministro de Trabajo por la confianza que en él depositan con este nombramiento.

Seguidamente hizo uso de

la palabra el señor Romeo Gorría, quien se refirió ampliamente a la personalidad del almirante Pastor Tomasety, resaltando su celo y competencia en el cumplimiento de la misión que tuvo encomendada como presidente-delegado del ISM y las extraordinarias cualidades humanas de que estaba dotado, que le hicieron persona muy querida de cuantos le conocieron.

A continuación hizo una breve semblanza del almirante Fontán, destacando el interés del Ministerio por que fuera precisamente él la persona que ocupara el cargo de presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, dada su más que probada competencia y el gran cariño que siente por los hombres de la mar.

PARIDAD CON LOS RESTANTES TRABAJADORES

Refiriéndose a éstos, el

señor Ministro dijo: "Nosotros deseamos una protección que cubra todas sus necesidades, una paridad de los trabajadores del mar con los demás trabajadores del sector laboral." Y agregó: "Ellos merecen protección total por la dureza de su trabajo, por el servicio que hacen a todos los españoles, por su entera dedicación a las rudas tareas del mar y por su disciplinado y paciente laborar. Y para esta tarea de satisfacer plenamente las legítimas aspiraciones de estos hombres emplazo al almirante Fontán, y estoy seguro de que culminará su labor con rotundo éxito, porque conozco sus excepcionales cualidades, su profundo sentido social, puesto de manifiesto en la discusión de la ley de Seguridad Social en la comisión especial de las Cortes y en otras misiones delicadas que ha llevado felizmente a cabo."

DATOS BIOGRAFICOS DEL ALMIRANTE FONTAN

Don Jesús Fontán Lobé, nuevo presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, nació el 16 de abril de 1901 e ingresó en la Escuela Naval el 10 de enero de 1917.

El año 1923 ingresó en la Escuela de Aeronáutica Naval, haciéndose Piloto de Dirigibles y Globo Libre y obteniendo el título de Observador Naval. Tomó parte, en vuelo, en la campaña de África de los años 1923-24, por lo que obtuvo la Cruz Roja al Mérito Naval y la Cruz Roja al Mérito Militar.

En 1925 asciende a Teniente de Navío. En abril de 1929 toma el mando del «Uad-Martín» y de la Escuadrilla de Hidros del Polígono Naval de «Janer».

En 1932 ingresa en la Escuela de Guerra Naval, en la que obtiene el título de Diplomado de Estado Mayor (octubre 1933).

En 1934 asciende a Capitán de Corbeta, y cuando se inicia la Cruzada es Auxiliar de 3.ª Sección de Estado Mayor. Fue detenido, ingresando en la Cárcel Modelo en agosto del 36. El 29 de noviembre del mismo año quedó en libertad, consiguiendo refugiarse en la embajada de Checoslovaquia.

El 28 de junio de 1937 consigue pasar a Zona Nacional, a través de Irún, siendo nombrado Segundo Comandante del «Júpiter», donde hace la campaña del bloqueo del Norte. En marzo del 38 toma el mando del cañonero «Cánovas del Castillo», destino que ocupa hasta diciembre del mismo año, en que es nombrado Subdirector de la Escuela Naval Militar.

En febrero de 1939 es nombrado Ayudante de Campo de S. E. el Jefe del Estado. El 1 de enero de 1940 asciende a Capitán de Fragata.

El 4 de abril de 1946 tomó el mando del «Galatea». En mayo del 48 asciende a Capitán de Navío y pasa a desempeñar el mando de la Escuela de Mecánicos de la Armada hasta diciembre de 1949, en que es designado Comandante del crucero «Galicia».

En abril de 1951 es nombrado Director de la Escuela Naval y Jefe de la Flotilla afecta.

Desde noviembre de 1953 hasta agosto de 1956 desempeñó el cargo de Agregado Naval a la Embajada de España en Londres. Este último año fue ascendido a Contralmirante.

En noviembre de 1956 fue nombrado Jefe de Instrucción del Ministerio de Marina.

En septiembre de 1960 tomó el mando de la Agrupación Naval del Norte, cargo en que cesa en septiembre de 1962 por ser nombrado Segundo Jefe de la Casa Militar de Su Excelencia. Desempeñaba este cargo cuando fue ascendido a Vicealmirante, en enero de 1963.

El Vicealmirante Fontán ha sido Consejero Nacional por designación del Jefe del Estado en tres Legislaturas, y está en posesión, entre otras condecoraciones, de las Grandes Cruces del Mérito Naval blanca, de San Hermenegildo y de la Corona de Thailandia.



El subdirector general del Instituto Social de la Marina lee el decreto de nombramiento del almirante Fontán como presidente-delegado del Instituto Social de la Marina. En la mesa presidencial, de izquierda a derecha, el secretario general técnico del ministerio de Trabajo, señor Santos Blanco; don Jesús Fontán Lobé; ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorría, y don Vicente Rodríguez Casado, director general del ISM. (Información gráfica: Tribaldos.)

El Subsecretario de Trabajo inaugura en Santander la Escuela de Formación Profesional Náutico - Pesquera, y en Santoña y Castro-Urdiales, viviendas para pescadores

Han sido construídas por el ISM, dentro de su programa de promoción social de los trabajadores del mar



En el ángulo superior derecho, bendición de los locales de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera. Abajo, a izquierda y derecha, aspectos parciales de las viviendas de Santoña y Castro-Urdiales durante los actos de inauguración, y en la fotografía grande el subsecretario de Trabajo durante el discurso que pronunció en Castro-Urdiales. Sobre estas líneas, el señor Ibáñez Freire en otro momento del mismo acto. (Fotos Hojas.)

Santander. — El subsecretario de Trabajo, don Antonio Ibáñez Freire, ha presidido los actos de inauguración de diversas obras sociales del Instituto Social de la Marina en esta provincia marítima.

La jornada se inició en el barrio pesquero de la propia capital, con la inauguración de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera, en un edificio en el que también se albergan las dependencias de la delegación provincial del ISM.

La escuela, en la que se impartirán las correspondientes enseñanzas de patrones y motoristas, está dotada de aulas, salas de máquinas y taller, salón de actos y biblioteca.

En este acto pronunciaron discursos el delegado provincial del ISM, quien se refirió a los planes docentes que se tiene proyectados para la escuela, y el director general del organismo, quien subrayó la importancia de la formación humana como complemento indispensable de la formación profesional, único medio de poder preparar hombres ver-



daderamente capacitados para desempeñar su misión profesional y social. Finalmente, hizo uso de la palabra el subsecretario de Trabajo, el cual ponderó la obra que viene realizando el Instituto Social de la Marina y manifestó la preocupación del ministerio de Trabajo por conseguir que la promoción social de los trabajadores del mar llegue a todos los rincones

a la totalidad del censo laboral marítimo-pesquero.

A continuación, el señor Subsecretario, autoridades y personalidades que le acompañaban, se dirigieron a Santoña, donde inauguraron sesenta viviendas para pescadores. Pronunció unas palabras el patrón mayor de la Cofradía, quien tras agradecer la mejora que supone para la población marinera este nuevo grupo de viviendas, manifestó que aún quedan en Santoña familias pescadoras necesitadas también de vivienda, y que no cesará en su empeño de pedir que esta necesidad quede cubierta. A estas palabras respondió el Subsecretario en su discurso, diciendo que, efectivamente, no cesará tampoco el ministerio de Trabajo en su empeño de que no haya trabajador del mar sin su vivienda y sin todas las mejoras sociales que precisa.

Terminado el acto de Santoña, la comitiva se dirigió a Castro-Urdiales, donde se inauguraron noventa viviendas para pescadores. Habló en primer lugar el gobernador Civil de la provincia y posteriormente lo hizo el señor Ibáñez Freire pronunciando un discurso en el que, como en los anteriores, se refirió a su vinculación con la provincia de Santander, donde fue gobernador civil y jefe provincial del Movimiento, destacando la satisfacción que para él suponía volver a entrar en contacto directo con los montañeses, con quienes se siente ligado por el más grato de los recuerdos, y destacó la importancia de la obra social realizada.

Tanto en Santoña como en Castro-Urdiales fueron entregadas las llaves de las viviendas a los respectivos beneficiarios, haciéndose la entrega personalmente por el subsecretario de Trabajo, el director general de Previsión, señor Abella, y el director general y subdirector general del Instituto Social de la Marina.



Puede llegarse al exterminio de almejas y berberechos siguen capturando masivamente y empleando útiles



Este año no ha sido propicia la almeja,

Los precios han descendido

La Coruña. (Especial para Hoja del Mar).—Como es tradicional, el primer domingo de octubre (este año el día 5), se inició la campaña del marisco, para las especies de almeja y berberecho. Los resultados vienen siendo muy pobres para la primera y buenos para la segunda especie. Concretamente en Noya se capturaron durante el mes de octubre unas dos mil toneladas de berberechos, esperando llegar al final de esta campaña con tan buenos frutos

como los que se obtuvieron en 1964.

No obstante, los precios han descendido considerablemente en su primera venta, con respecto a temporadas anteriores, pues de un promedio de 600 a 800 pesetas el cajón de 50 kilogramos, se ha pasado a premios de 200 a 400 pesetas, según calidad.

En general, la captura de la almeja ha sido muy baja en toda la costa gallega, influyendo

ANGAZO Y CAN-CAN, UTILES DE MARISQUEO

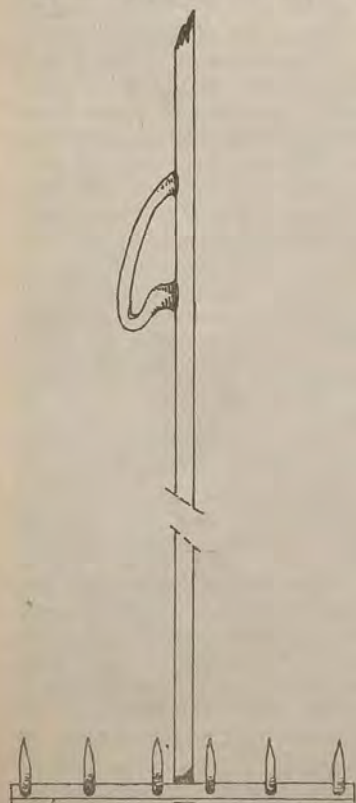
Este último tritura todo molusco con que tropieza, incluidas

Los angazos, rastros y endeños son útiles de pesca empleados en las rías con fondos de arena o grava, para la extracción de moluscos como ostras, vieiras, zamburiñas, almejas, berberechos, etcétera. Veamos sus características:

ENDEÑO

Viene a ser el clásico «rastrollo», que sirve para remover los fondos. Está formado por un armazón de hierro con una barra horizontal plana, de borde liso, y está provisto de unos dientes.

En la referida armadura va



Rastro antiguo

prendida una red o copo, donde se van acumulando los moluscos durante el rastreo, llevando delante tres cabos que a modo de pie de gallo terminan en una gaza donde se amarra el cabo que sirve para poder rastrear y extraer vieiras y zamburiñas. Para ello se utiliza una embarcación de motor (en la ría de El Ferrol son embarcaciones a vela), que navegan lentamente, llevando trincado el cabo del rastro a la popa de la embarcación.

ANGAZO

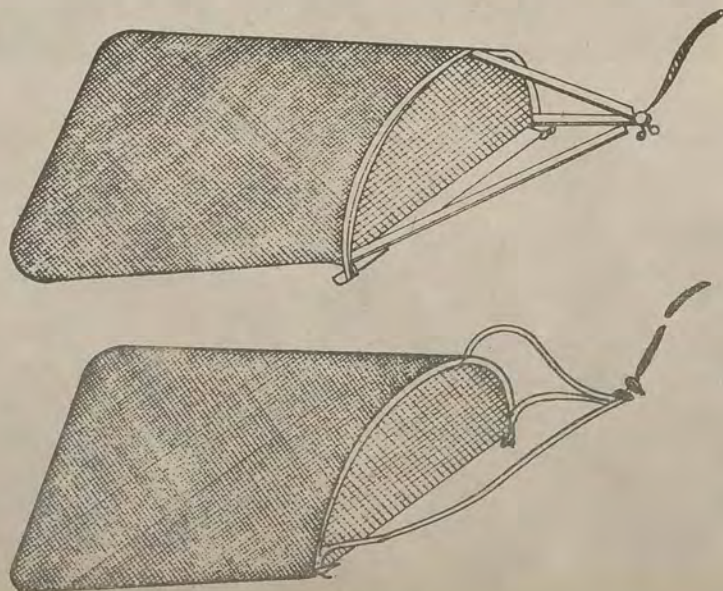
El uso de estos aparejos está

rigurosamente prohibido en las rías gallegas para captura de ostras.

Se utiliza, en cambio, el ANGAZO OSTRICOLA, que consiste en una plancha horizontal de madera en la que van empujados unos dientes del mismo material. Partiendo del centro de la plancha va embutida una vara flexible de varios metros de longitud (5 a 10, según los fondos, para lo que se van añadiendo tramos), y a lo largo de aquella tiene adosada una malla metálica para poder ir reteniendo conjuntamente con los

dientes, las otras capturadas durante cada rastreo.

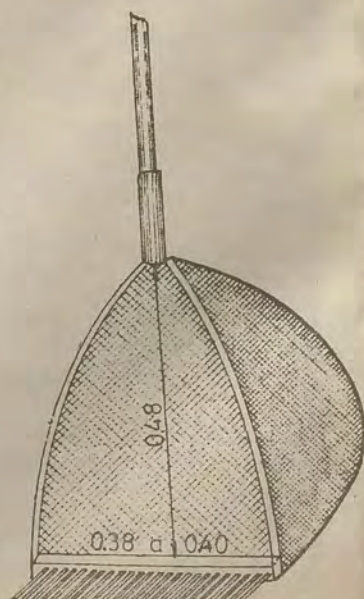
Su forma de trabajo es muy similar a la del endeño, con la diferencia de que la embarcación tiene que estar parada y debidamente fondeada con doble rezón de proa a popa. Se suele lanzar el angazo por la popa, con mucho cabo suelto. El pescador apoya sobre sí la vara y con un gran impulso y fuerza trata de clavarlo en el fondo, para después ir poco a poco rastreando en trechos de tres a cuatro metros. Luego iza el angazo a bordo, recoge las ostras, lo limpia y suelta el cabo de proa y el de popa, para avanzar un pequeño trecho y comenzar de nuevo el rastreo.



Endeños



ANGAZO DE POCO FONDO



Angazo

en las costas gallegas, si se prohibidos, como el "can-can"

NO DEBIERA SER INDISPENSABLE LA INTERVENCION DE LA AUTORIDAD

aunque sí el berberecho, cuya campaña se augura tan buena como la de 1964

considerablemente en su primera venta

muchos factores: condiciones climatológicas, temperatura y salinidad de las aguas, composición orgánica de los fondos marinos, etcétera. Todo ello, conjuntamente, constituyen los elementos determinantes para el nacimiento y desarrollo del plancton, que hace que tales especies gocen del medio ambiente adecuado para su proliferación y desarrollo en todos estos playales, de análogas características, constituyendo los yaci-

mientos naturales para el marisqueo.

Con independencia de esto, existen otros factores que evidentemente habrán de influir en su abundancia y escasez, tales como los siguientes:

a) Respeto a las épocas de veda.

b) Capturas de tamaños legalmente autorizados.

c) Extracción masiva sin un control previamente establecido. En este caso se puede originar, a la larga, su total exterminio.

d) Empleo de útiles prohibidos, tales como el rastrillo vulgarmente conocido como «can-can», para la captura de almeja y berberecho, que por la longitud de sus dientes y gran peso tritura, al profundizarlo en sus fondos, a todas las especies innaturas que encuentran a su paso, produciendo su empleo una gran mortandad.

e) Falta de medios por parte de la autoridad de Marina (personal y embarcaciones) para hacer cumplir las disposiciones vigentes.

f) Falta de una conciencia colectiva en los pescadores de respetar la pervivencia de las especies. Son muchos los que no reparan en las consecuencias que pueden producir los medios que emplean en el marisqueo.—
Antonio Nores Castro.

En el número anterior de la revista publicábamos las declaraciones del patrón mayor de una Cofradía de Pescadores gallega, en las que daba la voz de alarma por el empleo de un rastro nocivo para la pervivencia de los moluscos. Este patrón mayor pedía la enérgica intervención de la autoridad de Marina.

Hoy abunda sobre el mismo tema nuestro colaborador don Antonio Nores, al que habíamos pedido información para ampliar o aclarar las anteriores declaraciones.

Está visto que si ese rastro sigue utilizándose y se animan a ello los mariscadores que hasta ahora vienen trabajando con utensilios legales, el marisco va a terminar por perderse en las costas gallegas.

Podría evitarse, efectivamente, si la Marina mandara a las zonas de marisqueo un barco, persiguiera a los infractores y les impusiera severos correctivos. No cabe duda de que la medida tendría efecto.

Pero eso es lo fácil. La autoridad de Marina vigila las costas y no cabe duda de que se estrechará el cerco y terminará totalmente con el abuso del rastro nocivo. Ahora bien: ¿Es éste el mejor medio de terminar

con los mariscadores que emplean medios ilegales de captura?

Lo triste del caso es que habiendo miles de hombres (y mujeres) dedicados legalmente a una actividad, que ven a otro grupo de hombres (muchísimo menor) dedicarse a la misma actividad con medios fraudulentos — y lo ven porque el instrumento de trabajo prohibido es enorme y no puede esconderse debajo de la chaqueta — se sientan incapaces de terminar con ellos y vayan pidiendo socorro a la Autoridad.

Generalmente los pescadores se conocen entre sí: ¡Denuncie usted al que emplea un rastro que va a terminar con el pan de sus hijos! Los pescadores se caracterizan por su gran solidaridad: ¡Hagan uso de esa solidaridad y cerquen y avergüencen al que hace mofa de ella destrozando la riqueza que es base de la economía de todos.

¿Quién les respalda? Su propia ética profesional, su propia conciencia social.

Si será de terrible el rastro ese que los mariscadores gallegos le han bautizado «can-can» en recuerdo de las sanguinarias correrías del Mau-Mau.

PROHIBIDOS EN GALICIA

ostras y vieiras

dad. Su efecto es similar al de un arado, sobre todo cuando se emplean rastros con grandes dientes de hierro y un pesado contrapeso en su armazón.

CAN-CAN

Son rastros del estilo de los ya descritos. Han surgido en las Rías Bajas hace muy poco tiempo. Por sus dimensiones y peso están prohibidos, ya que causan grandes destrozos en los fondos al profundizar mucho más de lo legalmente autorizado.

Hay pescadores «furtivos» que capturan con ellos almejas y berbechos. El can-can tiene dientes de hierro, su peso es tres veces mayor que el de los clásicos rastros, y posee, adosada, una vara flexible de unos 15 metros de longitud.

Son incalculables los daños que produce tan nocivo útil de trabajo, pues con sus dientes tritura todas las especies con las que tropieza, incluidas otras y vieiras.

NORES



Angazo de dientes de madera. Util para la almeja, es nocivo para la ostra porque revuelve los fondos. (Fotos Blanco, Bene y Archivo).

Más de dos días perdidos en la mar

En Mallorca se ha hablado mucho sobre el caso: Un día de domingo, don Pedro Coll Vidal, su esposa doña Margarita Mascaró Coll y el amigo del matrimonio, don Juan Muntaner Blaquér, salieron a hacer deporte. Y a las nueve de la mañana embarcaban en un bote, con motor fuera borda, propiedad del matrimonio, con el fin de pasar el día pescando en las cercanías de Palma. Pero se levantó viento, se revolvió la mar y las aguas se fueron llevando al bote cada vez más lejos. En la noche del mismo domingo, los familiares de los deportistas, alarmados, solicitaron su búsqueda, e inmediatamente se organizaron las expediciones de socorro. En la tarde del lunes un avión divisó a los navegantes perdidos y lo comunicó a su llegada a Son San Juan. Cuando una nueva expedición acudió al lugar donde habían sido vistos, no se encontró rastro alguno del bote ni de los hombres. La noche del lunes también la pasaron perdidos el matrimonio y el amigo. Y, al fin, en la mañana del martes el buque inglés «Waroomga» los encontró —de puro milagro, dice el capitán, pues el barquito era tan pequeño que resultaba casi imposible verlo— y los trasladó a Génova. Los navegantes salvados regalaron al capitán del «Waroomga», en señal de gratitud, el botecito. Y ya de regreso a Palma han declarado que no se les volverá a ocurrir salir a la mar, si no es en trasatlántico. Y es que para navegar hay que conocer la mar, y el barco, y tener mucha vocación. En la fotografía los protagonistas de la aventura poco después de su llegada a Mallorca.



Arrebatado del barco por una ola

- Dos tripulantes del pesquero "López Pérez" cayeron a la mar, consiguiendo salvarse uno de ellos.
- Los tripulantes D. José Luis Estrada y D. Manuel Busto se lanzaron inmediatamente al agua para ayudar a sus compañeros.
- En señal de duelo, las flotillas boniteras de Cudillero y San Esteban dieron por finalizada la costera.

Gijón. (De una información de nuestro corresponsal).—En la tarde del día 14 de octubre, cuando se encontraban realizando las faenas pesqueras de la costera del bonito, a cien millas al norte de Cudillero, los tripulantes de la embarcación "López Pérez", fue alcanzada ésta, a popa, por un fuerte golpe de mar, que arrastró a dos hombres al agua. Uno de ellos, llamado José María Suárez, de veintiséis años, una vez en el agua, pudo quitarse las botas de caña y mantenerse a flote. Su compañero en cambio, se agarró a unas líneas del aparejo, pero al ser sumergido en el agua por sucesivas oleadas, pereció asfixiado.

Dos hombres de la tripulación, don José Luis Estrada García, de 23 años, marinero, y don Manuel Busto, de 30, patrón de costa de la embarcación, se lanzaron a la mar para rescatar a sus compañeros en peligro. Manuel pudo llegar hasta el marinero que en más grave situación se encontraba y consiguió atarle un cabo con el que pudo ser izado a bordo; pero a pesar de que se le hizo la respiración artificial y boca a boca, nada pudo conseguirse por salvar su vida. José María Suárez



El marinero don José María Suárez muestra los lugares donde se encontraban su infortunado compañero y él cuando cayeron a la mar.

fue subido a bordo con la ayuda de José Luis Estrada, sin que presentara más síntomas que un ligero mareo, del que se repuso enseguida.

El barco, que llevaba doce días en la mar, llegó al puerto de San Esteban de Pravia a las cinco de la mañana del día siguiente, domingo. El entierro del marinero muerto, don Ceferino Pérez, efectuado el lunes a mediodía, fue un emocionante acto de solidaridad de todos los hombres de la mar. Las poblaciones de Cudillero y San Juan de la Arena se unieron al duelo. En señal de luto, las flotillas

boniteras de ambos puertos decidieron dar por finalizada la costera, a pesar de que muchas embarcaciones ya tenían el cebo preparado para hacerse de nuevo a la mar. Todas las embarcaciones aparecían con la bandera nacional a media asta.

Se da la triste circunstancia de que a bordo del "López Pérez" se encontraba un hijo del marinero muerto, de diecinueve años. Por su parte, el patrón de pesca del barco, Constantino Pérez, es sobrino del infortunado marinero que tan trágicamente ha perdido la vida.

R. RODRIGUEZ MORAN



El marinero salvado, con los tripulantes del «López Pérez» don José Luis Estrada y don Manuel Busto, que se lanzaron al agua, con riesgo de sus vidas, para socorrer a sus compañeros arrebatados por una ola. (Fotos Guerrero).

DENIA CARECE DE INSTALACIONES PESQUERAS ADECUADAS

El sector cuenta con 51 embarcaciones que capturan 1.400 toneladas anuales

El balance de la campaña pesquera de la flota de Denia puede calificarse de óptimo. Capturas por 1.421,5 toneladas, valoradas en primera venta en 35,4 millones de pesetas, son cifras que alientan a unos hombres que, exponiendo mucho, modernizan sus unidades y las equipan con utillaje adecuado para las operaciones que vienen realizando, sin tener en cuenta riesgos ni sacrificios.

La flota pesquera, afiliada a la Cofradía de Pescadores, agrupa a cincuenta y un buques, de los cuales cuarenta y nueve son de motor y dos de remo y vela. De estas embarcaciones, treinta y seis, con motor de gas-oil, realizan la pesca de arrastre y quince operan con palangre y trasmallo. En conjunto, una flota que totaliza 1.290 toneladas de registro bruto, con una potencia de 3.580 caballos y una tripulación de 302 hombres. El sector agrupa, entre embarcados y trabajadores de tierra, un centenar de personas, lo que supone una renta «per cápita» muy baja, si tenemos en cuenta que del total del valor de las capturas deben salir amortizaciones, suministros, jornales y otras obligaciones.

En Denia los pescadores se sacrifican para mantener, e incluso incrementar, una actividad enraizada con el modo de ser y de sentir de la ciudad. Pero los hombres de mar se ven desamparados: Desde que terminó la Guerra de Liberación, no se han efectuado en el puerto obras de ninguna clase, así que sus instalaciones no han mejorado. No se ha prestado ninguna atención a las necesidades de la flota... Y esta afirmación, que, en carta, nos hace una de las figuras más representativas del sector, en Denia, nos hace pensar en tantos puertecillos pesqueros que tanto han representado en el despegue de la flota pesquera española —y sus naturales derivaciones—, devolviendo al país esa conciencia marinera que es parte esencial para el desarrollo hispano.

INCREMENTO DE LA FLOTA

Pero la desatención que hacía el puerto de Denia, y otras necesidades, se registra en los últimos treinta años, no es obstáculo para que el sector continúe adelante. Si tenemos en cuenta que en 1950 la flota local estaba compuesta por trece unidades, con 231 toneladas de registro y 663 caballos de potencia y que en 1966 las naves a motor alcanzan las treinta y seis, con 3.850 caballos, nos daremos cuenta que el esfuerzo, el camino recorrido ha sido largo.

Y al mismo ritmo que han crecido los buques y el tonelaje, se han incrementado las capturas:

Años	Toneladas	Valor/Ptas.
1960	719,6	12.931.408
1961	708,3	14.595.658
1962	714,6	17.020.944
1963	1.254,1	28.009.559
1964	1.424,2	29.936.844
1965	1.085,5	26.978.776
1966	1.421,5	35.421.325

El retroceso que observamos en 1965 se debe a las repetidas detenciones de pesqueros de Denia por las autoridades argelinas, bajo la acusación de que pescaban en aguas jurisdiccionales de aquella república.

En Denia se necesitan, con urgencia, instalaciones portuarias acordes con la flota que alberga y con el incremento que se está registrando. Es verdad que en nuestro extenso litoral existen centenares de puerto y embarcaderos y que esta atomización perjudica en gran manera su modernización. No obstante debemos tener en cuenta que las raíces del sector pesquero están clavadas en estos puertecillos y por lo tanto olvidarlos sería menguar las posibilidades al conjunto de la flota pesquera nacional y por ende frenar un despegue que es vital para que el desarrollo económico-social cumpla su principal objetivo. De no ser así, se cerrarían muchas fuentes de energía y se condenaría a grandes extensiones del litoral a continuar en subdesarrollo, a la emigración de los brazos jóvenes.

NECESIDADES

¿Soluciones para el problema que los pescadores de Denia tienen planteado?: La construcción de un puerto pesquero, en el interior de la dársena actual, con las instalaciones complementarias de lonja moderna, servicios que se han solicitado en diferentes ocasiones sin que se haya conseguido nada concreto.

Nuestros barcos —se nos dice en la carta que antes mencionábamos—, cada día de mayor tonelaje, ya no pueden utilizar el actual muelle pesquero, y ocupan el comercial; pero se ven desplazados cuando entra algún mercante, que tiene preferencia en este muelle, quedando amontonados en el rincón que pueda quedar libre...

Desatención a las solicitudes cursadas; discriminación en el propio puerto de Denia, a pesar de que su principal tráfico es el pesquero; pérdida de tiempo y disminución en la agilidad de descarga o avituallamiento.

El sector pesquero local ha demostrado sus posibilidades, e incluso su competencia al incrementar la flota, su producción, al modernizar el utillaje. Ahora lo que necesita es comprensión y ayuda.

José PEREZ DE AZOR

trabajo y cultura

- Lo han conocido, lo cuentan y lo defienden los columnistas de Trabajo y Cultura.

(Páginas 16 y 17)

- Presencia de la Iglesia en las relaciones internacionales.

(Página 9)

- La mujer de hoy.

(Página 18)

- Ventana española al mundo - Meridiano Cero - Meridiano 160

El

mito

de "Che" Guevara

(Página 15)

Ponerse a escribir

Nosotros siempre hemos tenido la satisfacción de poder decir que ésta es una de las pocas publicaciones en la que han aparecido artículos —exactamente: artículos— de trabajadores. Esto significa: que los trabajadores tienen cosas que decir; que los trabajadores necesitan una tribuna —grande, o si no pequeña, como es ésta— para decir las cosas.

Pero necesitan también que se les libere de cierto miedo a expresarse por escrito. Una vez nos dijo un trabajador: «Esto que os cuento de palabra podría decirlo también por escrito, pero ¿cómo voy a hacerlo si soy un ignorante?» Y luego el «ignorante» estuvo polemizando y sacándole el jugo a asuntos tan sólidos y tan complicados como son convenios colectivos, posibilidad de acceso a la cultura, dignidad de la persona humana, economía de empresa, etcétera.

Quizá haya en todo esto un desfase de perfiles y una errónea dimensión de posibilidades. Por un lado, el trabajador ve los frutos de la actividad del escritor y deduce de sus circunstancias que aquélla no cuadra a quien desempeña una profesión manual. Por otro, supervalora las condiciones que ha de tener un escritor y piensa de sí mismo que no alcanza el nivel mínimo imprescindible para llegar a ellas.

Pero es lo cierto que saber expresarse de palabra y por escrito son condiciones indispensables para alcanzar un grado satisfactorio de culturización. Y es cierto que lo principal que ha de tener un escritor —antes que ninguna otra cosa— son ideas, y éstas las posee en abundancia el trabajador.

«Sí —nos han dicho— tenemos ideas, nos gustaría exponerlas, tenemos necesidad de exponerlas. Pero ¿cómo hacerlo por escrito? ¿Qué hay que hacer para saber expresarlas correctamente en un papel?».

Sólo existe una fórmula, no se ha inventado otra, es la única válida en todo el mundo: Ponerse a escribir.

«Trabajo y Cultura» está abierto a todos. El que tenga algo que decir, que lo diga. No hay otro obstáculo que el que a sí mismo quiera ponerse el propio trabajador.—La Redacción.



Desde
mi esquina

Curiosos

Es fácilmente comprensible el despliegue informativo que suscitan ciertos asuntos, aunque sean triviales: llaman poderosamente la atención. Sobre todo, los asuntos del corazón. Ponga usted a una persona sufriendo—y que se le note—en medio de la calle y tardará pocos minutos en verla rodeada de gente con los ojos llenos de curiosidad. (¿Qué decir de los apretados bloques de espectadores que siempre tiene un obrero cuando está dándole al pico y a la pala en la calle?). Ponga usted en medio de la gente a una persona feliz—y que se le note—y verá la expectación que despierta. (Y sáquela de la gente en cuanto pueda, que la felicidad ajena da mucho que mirar pero es lo que más molesta).

Si esa persona además, es famosa, la curiosidad adquiere dimensiones de escándalo. Y como la curiosidad es insaciable, allá tienen ustedes a los sufridos reporteros, corriendo de un lado a otro, jugándose la normal pigmentación de sus mejillas si sus preguntas molestan a los famosos, jugándose la máquina de fotografiar, que buenos duros habrá costado, si los famosos no quieren (o aparentan no querer) salir en imagen en los periódicos y, en fin, jugándose todo por poder obtener una información y dársela a los lectores como diciéndoles: «Aquí está lo que queráis. Dejadme ya en paz».

Pero algunas veces sucede al revés: que la gente se aburre de que no pase nada y hay que inventarle algo para que se quede satisfecha. O armar la marimorena por cualquier vanalidad.

Seguramente éste será el caso de la princesita que a lo mejor se casa con el actor y a lo mejor no. Ya se había dicho antes que se iba a casar con el torero, y con el industrial, y con el noble. Luego se dijo que no. Y más tarde hubo tremendismo. Y ahora un día ingresa en un centro psiquiátrico, al siguiente toma café en Londres y al siguiente se compra modelos en París. El actor la acompaña. Y los fotógrafos les persiguen. Y las comadres sufren: «¿Se casarán, no se casarán?» ¡Oh, dolor, que no lo sé!.—JOAQUÍN.



—Y si hay que mejorar la técnica de distribución, es indispensable modificar la estructura. Es decir, necesitamos una mesa más grande. (De Mingote, en «ABC»).

PROYECTO "SEALAB II"

Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 1965, los servicios de investigación naval de la Armada americana han llevado a cabo con éxito este proyecto, encaminado a estudiar con detalle el comportamiento de hombres y equipo en condiciones de anormalidad derivadas de las altas presiones y el medio acuoso del fondo del mar.

Las experiencias se llevaron a cabo en La Jolla (California) y su preparación consistió en colocar en el lecho marino una serie de artefactos que constituyen el llamado "Sealab" (literalmente "laboratorio marino"). El artefacto principal era un cilindro de 17,5 cm. de largo, 3,7 m. de diámetro y una prolongación en la parte central de 9,1 m. de altura, con la estructura externa pintada de blanco y provisto de once ventanas circulares de 60 cms. de diámetro, seis de las cuales estaban equipadas con lámparas incandescentes de 1.000 vatios cada una. Había también otro foco luminoso de menor intensidad, colocado en la parte superior interna del artefacto y cuya luz era también visible a través de las ventanas. No poseía sistema de compresión y descompresión, ya que uno de los principales objetos de la experiencia era que los hombres y el material trabajarán en las condiciones de presión habituales en el lugar. Los otros artefactos colocados junto al ya descrito eran la cámara encargada de trasladar el personal a la superficie y viceversa, esto naturalmente en condiciones de presión perfectamente controladas; el laboratorio que albergaba el transformador para las comunicaciones y el que suministraba la energía necesaria a todo el equipo. Todos estos elementos eran cilíndricos de unos 4 m. de altura y 2 de diámetro, pintados de color naranja. Completaban el "Sealab II" algunos objetos pequeños y ligeros, como una caja de alambre grueso que servía para recoger y guardar peces, receptáculos de instrumentos y una cámara para respirar en casos de emergencia.

El lugar exacto elegido para la experiencia estaba de la costa antes citada unos 1.400 m. y estaba a 61 m. de profundidad en una pequeña pendiente de un valle marino, cerca del eje del llamado cañón submarino de Snipps. Aunque el fondo marino era arenoso, con pequeñas colinas, los alrededores contaban con paredes rocosas de importancia y cañones tributarios del antes citado.

La duración del proyecto era de 45 días; tres grupos de investigadores y ayudantes lo llevaron a cabo, alternándose cada 15 días.

El "Sealab II" fue anclado en el fondo el 26 de agosto de 1965; al día siguiente se probó la cámara de subida y bajada, se colocó el transformador y se sometió al aparato principal a diversos controles. El día 28, primero de la experiencia, descendió el primer equipo; algunos de los paneles que cubrían las ventanas no se quitaron hasta el día siguiente y las observaciones comenzaron a hacerse el tercer día. El día 12 de septiembre regresó a la superficie el primer equipo y descendió el segundo grupo, que estuvo hasta el día 10 de octubre, en que fue sustituido por el último grupo. Al terminar el plazo marcado, subieron a la superficie los componentes de este grupo y al día siguiente se izaron los ingenios.

Durante la experiencia, la temperatura del agua oscilaba entre los 10 y 13 grados centígrados. La visibilidad a veces era mala debido al sedimento de detritus removidos por las actividades de los diversos equipos, a veces la turbidez alcanzaba 10 m. de altura. El oleaje, por muy intenso que fuera en la superficie, apenas se notaba en las

inmediaciones del "Sealab" y las corrientes marinas eran casi siempre de unos 10 cm. por segundo.

Como hemos dicho, los diversos equipos trabajaban a la alta presión natural en la zona y por ello no constituía ningún problema el que los hombres salieran de la cápsula, aproximadamente una hora al día cada uno, a realizar sus experiencias. Se estudiaron con más intensidad y detalle las inmediaciones del laboratorio, pero también se hicieron expediciones lo más alejadas posible con el fin de comparar la fauna atraída por el ingenio con la habitual de la zona. Los desplazamientos llegaron a ser de unos 90 m. de distancia, aunque la actividad mayor se llevó a cabo a unos 10 m. de la cápsula y siempre en las horas de mayor iluminación. Se recogieron especies marinas, animales y vegetales, bien a mano, bien con cedazos o rastillos y se hicieron cálculos con un sistema de cuadrantes, con lo cual, no sólo se identificaron las especies existentes en la zona, sino que se pudo determinar su número por unidad de volumen. En general, los peces, atraídos por los ingenios y la luz que proyectaban, vivían habitualmente en la zona; sólo el Octopus atrapado junto al "Sealab", no fue encontrado después por las inmediaciones. Algunas especies, como el cabezón, y unas colonias de anchoas, orientados todos sus individuos en la misma dirección, se fijaron en el ingenio un día después de anclarlo y no se movieron de allí. Cuando la obscuridad en el fondo era absoluta y se encendían las luces del aparato, infinidad de peces se adherían a las ventanas; estos peces eran, naturalmente, recogidos.

Estas experiencias, llevadas a cabo con toda normalidad, son de incalculable valor. Por ejemplo, se pueden sacar interesantes consecuencias para la pesca, como es la de iluminar los arrecifes y atraer así la pesca que interese o bien la que pueda servir de carnaza a otras más interesantes.

Más ambicioso es el proyecto de establecer granjas en el fondo del mar que proporcionarían las proteínas necesarias para evitar el hambre en el mundo. Parece que los investigadores del fondo del mar no ven dificultades especiales en la instalación de seres humanos en estaciones experimentales en el

fondo del mar, donde trabajarían en estado de sobrepresión, más o menos como en las futuras estaciones espaciales.

Hay que resaltar que, hasta el momento, sólo una pequeña parte del fondo del mar ha sido estudiada a fondo, por lo que las posibilidades para el futuro son inmensas, siendo, como es lógico, la dificultad mayor para realizar estudios submarinos la derivada de las altas presiones submarinas.

Apenas terminado el proyecto "Sealab II", ya están a punto de terminarse los preparativos del "Sealab III", en el cual los equipos vivirán 30 días por lo menos, a unos 100 m. de profundidad y realizarán misiones de buzo, en condiciones de presión especiales, pues es imposible trabajar a la presión ambiente a tanta profundidad. Con vistas a este proyecto se ensaya una droga que reducirá el tiempo de descompresión preciso, acelerando la eliminación de las burbujas de nitrógeno disueltas en la sangre. No se utilizará el helio, gas noble que se empleó en el primer proyecto "Sealab", realizado también con presión controlada, ya que daba lugar a deformaciones en los sonidos y era casi imposible que el buzo se comunicara con la superficie.

Por otro lado, los avances en la técnica naval son asombrosos: los Estados Unidos poseen un submarino para grandes profundidades, el "Deep Quest", con sólo cuatro tripulantes, que puede descender hasta 2.400 m. de profundidad. Además, se está llevando a cabo el proyecto de un vehículo submarino capaz de descender a 3.000 m. y de una campana gigante de inapreciable valor para el rescate de tripulaciones submarinas, en forma de semiesfera, que irá adosada al casco de un vehículo de rescate, el "Deep sea rescue vehicle" (DSRV-1) y que actuará adosándose a la escotilla del submarino hundido, pudiendo rescatar veinticuatro hombres cada vez.

El citado vehículo de rescate —DSRV-1— será la primera embarcación para el salvamento de submarinistas. Parece que estará formado por tres esferas de acero en un casco de forma cilíndrica con impulsión a hélices. En las esferas irán albergados los tres tripulantes del artefacto.

Francisco G. FERRANDIZ



Los barcos que han vigilado las operaciones de descenso del Laboratorio Marino número 2, y de los restantes elementos utilizados en el proyecto, proceden a recuperar la cápsula-laboratorio.

Si no cambia de actitud:

EL MERCADO COMUN CIERRA SUS PUERTAS A INGLATERRA

Inglaterra tiene prisa. La «carga de la caballería» diplomática impuesta por Gran Bretaña sobre Europa en las últimas semanas hace suponerlo así. Parecía que por parte inglesa todo estaba dispuesto de tal forma que era cuestión inevitable su ingreso en la C. E. E. Sin embargo, el «aislamiento» francés de nuevo ha frenado el optimismo británico y, como ya ha sucedido en anteriores ocasiones, Inglaterra ha tenido que renunciar a posiciones amenazantes. Los cinco países que han luchado contra la tozudez de Francia tampoco han logrado vencer a De Gaulle que la necesaria integración de Inglaterra en la Comunidad, para el logro de una Europa fuerte y unida.

Fue un acierto la declaración de Lord Chalfont en el sentido de que el Gobierno Británico dejaba de insistir en la existencia de relaciones especiales con los Estados Unidos. En adelante —dijo— el punto de vista británico será el punto de vista europeo y, para calar más hondo y para que el efecto psicológico fuera más completo, lord Chalfont insistió: «Poco a poco, Inglaterra abandonará posiciones que daban un carácter especial y muy costoso a ciertos aspectos de la estrategia de la Gran Bretaña. Inglaterra insiste en ser parte —añadió— de una Europa fuerte y unida».

A pesar de todo, la ofensiva inglesa no ha tenido el éxito esperado y tendrá que seguir esperando en busca de mejor momento a sus pretensiones. De cualquier forma, sería un error interpretar en mal sentido la prisa británica, que ha sido seguida de amenazas de represalias económicas en el caso de no permitirse a Inglaterra la entrada en el Mercado Común. Gran Bretaña atraviesa por uno de los momentos más decisivos de su Historia. Desmoronado su imperio colonial, tiene que enfrentarse en la actualidad a una crisis económica. Dicha crisis se ha reflejado en un doble frente: el político y el económico. Mientras el Gobierno se inquieta ante el boicot francés, la libra sigue en la cuerda floja. La noticia de que en el mes de septiembre el comercio exterior británico había cerrado con un saldo negativo de 52 millones de libras (8.736 millones de pesetas) colocó a la libra en tan precaria situación que de nuevo se hizo precisa la intervención del Banco de Inglaterra. A este hecho ha sucedido la humillación británica al aceptar un préstamo de 450 millones de francos suizos por un plazo de doce meses y un interés del 5,5 por 100, lo que ha provocado dudas y escepticismo ante el futuro económico del país.

UN INSULTO A LA DIGNIDAD HUMANA

El preso más caro del mundo se encuentra en Spandau. La cárcel de esta ciudad alemana, habilitada para una veintena de presos políticos, condenados por el Tribunal de Nuremberg, se ha ido quedando vacía y en la actualidad sólo se halla en ella Rudolf Hess, condenado a cadena perpetua a raíz de la terminación de la Segunda Guerra Mundial. El sostenimiento de esta prisión le cuesta a la Alemania Federal unos 12 millones de pesetas al año.

El asunto de Rudolf Hess adquiere ahora renovada actualidad con la declaración hecha pública por Francis Biddle, juez norteamericano en el Tribunal de Nuremberg, al manifestar que «Hess ha servido bastante tiempo y debería ser puesto en libertad».

Se espera la respuesta soviética, sin la cual no es posible poner en libertad al último preso de la cárcel de Spandau. Hasta ahora, la postura soviética ha sido inflexible en cuanto se refiere a la libertad, si bien se ha indicado que existe la posibilidad de recluir al preso en la enfermería de la prisión. Así se podría reducir en buena parte el coste de mantenimiento de servicios y vigilancia formados por seiscientos soldados pertenecientes a las cuatro potencias que liquidaron la guerra a su terminación.

Por su parte, Rudolf Hess, un anciano con 75 años de edad, ha amnifestado: «Moriré en Spandau porque los rusos así lo quieren». Parece ser que los rusos no quieren olvidar.

ORIENTE MEDIO: LA GUERRA NO HA TRAI DO LA PAZ

Desde la guerra de los Seis Días, que ha dejado atribulados a los países árabes, el rey Hussein ha estado de gira permanente en busca de ayuda para su nación y para llevar al mismo tiempo una sensación real de paz al Oriente Medio. Este peregrino de la paz —o de la guerra— ha visitado varios países de África y Europa, incluida España, en un esfuerzo gigante por dar a conocer la importancia de la crisis que atraviesa Oriente Medio, cuestión que no es ningún descubrimiento, pero para el que no parecen existir soluciones a corto plazo. El asunto de Palestina —declaró recientemente el rey Hussein—, es la piedra angular de la política jordana y constituye una cuestión de vida o muerte para Jordania».

Aparte el país jordano, la situación en los países vecinos no es halagüeña. Con la situación del país vecino, Egipto, en situación más desesperada que grave, el retorno al ambiente que convierte a la guerra en la última esperanza abre perspectivas favorables a Israel para que sus ejércitos, en un momento dado, se decidan a llegar hasta Damasco, a Ammán y quizás también hasta El Cairo, para imponer allí en último término las condiciones de paz de que los árabes no quieren ni oír hablar.

JESUS CARNICERO

Presencia de la Iglesia en las relaciones internacionales

En estos momentos transcendentales por los que pasa nuestro mundo actual, en los que las luchas, los odios y los egoismos de los hombres se concretan en sitios muy determinados de la Tierra —Vietnam, Oriente Medio, la India...—, no deja de llamar la atención el interés y la actividad diplomática del Vaticano. Actividad que ha llevado a las naciones a considerar y contar en los momentos de tensión internacional, con la voz del Pontífice de la Iglesia Católica.

¿A qué se debe, y por qué, esta constante preocupación del Papa por la paz y la justicia del mundo moderno?

La respuesta a la pregunta formulada la encontramos en la doctrina proclamada en la constitución pastoral sobre la Iglesia en el mundo, que estudió y publicó el Concilio Vaticano II.

Así, cuando dice: «... la Iglesia debe absolutamente estar presente en la comunidad de los pueblos para fomentar o despertar la cooperación entre los hombres», nos habla de la obligación de derecho que tiene, para contribuir con todos los hombres, sin distinción, a fomentar el espíritu de amistad y convivencia entre los pueblos.

PRESENCIA DE LA IGLESIA EN LA VIDA POLITICA

Esta preocupación de la Iglesia por el orden y la paz internacional, la lleva a que se relacione políticamente con todos los países del universo. A la Iglesia sólo le interesa que los hombres logren el fin supremo para el que han sido creados, y por ello no duda en proclamar que ese fin no será posible si los hombres no viven los deberes que contraen unos con otros, y salvaguardan los derechos de la persona humana. Todos los hombres han de dirigirse hacia el fin último teniendo presente la necesidad de lograrlo en una sociedad bien estructurada humanamente.

De aquí la intensa actividad diplomática que la Igle-

sia, representada en la figura del Santo Padre, lleva a cabo.

Es una política basada en la luz del Evangelio, que sirve a todos los pueblos y no es partidista en ninguna de sus formas.

Ello está claro si analizamos las normas generales que da la Iglesia para el mutuo entendimiento entre los hombres y las naciones siguiendo simplemente los preceptos de libertad, igualdad y dignidad de la persona humana.

UN UNICO FIN: EL ESPIRITUAL

«La misión propia que Cristo confió a su Iglesia no pertenece al orden político, económico o social: el fin que le asignó es de orden religioso», nos dice la constitución pastoral citada más arriba. Y continúa: «Con todo, de esta misión religiosa emanan un encargo, una luz y unas fuerzas que pueden servir para establecer y consolidar, según la ley divina, la comunidad humana».

Como se puede apreciar, la Iglesia es consciente de las responsabilidades que para con el mundo contrae al llevarles su fin espiritual.

Nunca ha estado la Iglesia tan apartada del poder humano y tampoco nunca se ha sentido más responsable de orientar a los hombres para que sepan ejercer ese poder.

Un detalle concreto y actual de esto nos lo ha dado recientemente el Papa Pablo VI al devolver a los turcos la bandera que les fue arrebatada por los españoles en la batalla de Lepanto y que fue regalada por éstos al Papa reinante como símbolo del triunfo de la Cristiandad. Es decir, que la Iglesia quiere dejar bien clara su postura de amistad para con todos los pueblos,

porque, como dijo su Fundador, «su reino no es de este mundo».

ACTIVIDAD DIPLOMATICA DE PABLO VI

La postura de Pablo VI, el papa de una época de continuos adelantos científicos, de continua preocupación por la paz y con todo lo que ha de llevar al mundo hacia un fin que sea común a todos los hombres, no ha dejado de llamar la atención entre muchos de los católicos. Sus continuos viajes a diversas partes del mundo —recordemos la India, Jerusalén, Estambul, la ONU, etc.—, ha llamado la atención por dos motivos. El primero se debe a la novedad que esto produjo en las relaciones de la Iglesia con los demás estados de la tierra, y el segundo, a la sorpresa de muchos —y el escándalo de algunos— ante lo que ellos creían era un salirse de los fines espirituales para los que la Iglesia había sido creada.

¿Es que el Papa está tratando de repercutir y obtener un poder temporal entre la gran élite de los países del mundo? La pregunta tiene dos respuestas concretas que se pueden agrupar en la idea general siguiente: la Iglesia trata de repercutir en la vida internacional, apoyando o criticando, con su doctrina, la marcha de esa vida, aunque por su naturaleza —que ya hemos mencionado—, nunca influirá en la vida política o económica de ningún país. Dicho en otras palabras, informará a la política internacional en los principios generales de la doctrina católica sin hacer política partidista.

Estas ideas mueven la mente del Papa Pablo VI, que no duda en ponerlas en práctica como pudimos comprobar en todos los viajes pontificios realizados. Y sobre todo en aquella histórica jornada en la que el Papa acudió a la Asamblea General de las Naciones Unidas para dirigirse personalmente a los representantes de todas las naciones de la tierra. Por lo menos de todas las que llevan las riendas de la marcha de la Humanidad.

La Iglesia se preocupa de la vida internacional, porque le interesan todos los hombres. Los hombres de buena voluntad se acercan a la Iglesia porque entre todos hay que contribuir a la buena marcha de la vida internacional. Es bonito, pues, fijarse en que la Iglesia ha dejado para muchos hombres de ser una entelequia espiritual para convertirse en una voz autorizada dentro del consorcio de las naciones.

Mauro RODRIGUEZ SANCHEZ



VOCACION

¿Cuando sea mayor? ¿Será marinero! ¿Quién puede dudarlo? Ahí le tienen, tan feliz con su barca.

Pero vamos a darles más detalles: El navegante va sobre las aguas del trozo de mar que en Arrecife de Lanzarote se conoce por «La Charca». La barca se la ha construido él, con sus propias manos, valiéndose de un bídón. La impulsa con esas palas de madera y a veces hace regatas con sus amigos, que también tienen botecitos similares a éste. Pero lo que más frecuentemente hace es pescar, y para ello lleva su aparejo, también fabricado por él mismo. Para que luego no haya problemas en casa por la suciedad de la ropa, antes de embarcarse el chiquillo se queda en calzoncillos. ¡Y tan feliz él, con su barca, su aparejo y su navegación! ¿Qué ha de ser cuando llegue a mayor? ¿Podrá ser otra cosa que marinero?

NEGOCIACIONES ESPAÑA-MERCADO COMUN

El texto de las reuniones España-Mercado Común dice:

“Las negociaciones entre la Comunidad Económica Europea y España, iniciadas los días 21 y 22 del pasado mes de septiembre, han continuado durante los días del 7 al 10 de noviembre de 1967.

La Delegación española fue presidida por el embajador, don Alberto Ullastres Calvo, jefe de la misión española ante las Comunidades Europeas, asistido por el Director General, don Javier Elorza, marqués de Nerva.

El embajador español presentó la posición de la Delegación Española en una declaración completa y detallada, y ambas Delegaciones procedieron a una confrontación minuciosa de sus respectivas posiciones en los diversos sectores de la negociación. Conviniere en continuar estas conversaciones en el próximo mes de enero.

Las dos delegaciones se felicitaron por el excelente clima que ha marcado estas reuniones.

GUINEA: EN CAMINO HACIA LA INDEPENDENCIA

Prosiguen las conversaciones entre los representantes guineanos bajo la presidencia del Subcomisario de Política Exterior de España.

En una de las reuniones celebradas, hizo uso de la palabra don Justino Mba Nsue, quien al propugnar la independencia sostuvo la necesidad de que ésta se estableciera dentro de la unidad territorial, y con una estrecha vinculación a España, para asegurar el porvenir del pueblo guineano.

Hablaron después los representantes de la minoría Ndowe o “grupo playero”, don Félix Noyoli y don Adolfo Bote Ebola, quienes sostuvieron que la independencia ha de hacerse con sentido unitario.

Por último, tomó la palabra el representante de la isla de Annobón, de la provincia de Fernando Póo, con Vicente Castellón, quien señaló que la tesis de la unidad del territorio, era indispensable a la independencia.

JOAQUIN OTERO

Del teletipo

UNA ESTAFA A LA ESPERANZA HUMANA

El doctor Vieri, médico italiano, ha centrado sobre su persona durante un tiempo los ojos del mundo entero, especialmente los ojos de los enfermos de cáncer, el caballo de batalla donde se está probando la eficacia de la ciencia médica y también su fracaso.

Resulta que el doctor Vieri había descubierto o pretendía hacer creer que había descubierto un remedio infalible contra el cáncer. Los resultados ya son de sobra conocidos: los enfermos esperanzados acudían a la consulta, cuyo precio no era ciertamente despreciable: 1.000.000 de liras italianas, que en moneda contante y sonante española vienen a ser unas 93.000 pesetas. Este dinero venía a parar a las arcas del doctor Vieri, que para inventar el producto mágico sólo usaba unos productos, entre ellos el vinagre, que le costaban unas 10 pesetas aproximadamente.

El juego ha tenido un desenlace: el doctor Vieri ha sido expulsado del Colegio de Médicos y se le ha retirado la licencia para ejercer la Medicina. Y todos conformes. Bueno, todos no. A los enfermos, de seguro, no les gustará que se juegue con sus vidas ni con su necesidad. ¿Recuerdan ustedes el caso de la «Nueva Esperanza»? Pues la jugada del doctor Vieri no tiene nada que envidiarla, salvadas las distancias naturalmente. Aquí se jugó con la necesidad, una necesidad primaria. El médico italiano ha cometido un engaño de lesa humanidad, porque, de repente, ha vuelto a cortar de raíz las ilusiones y las esperanzas de todos los enfermos de cáncer del mundo, que son muchos cientos de miles. Y las estafas a la esperanza humana son ciertamente más dolorosas que las estafas materiales. La ilusión sólo se mata una vez.—JESUS.



ESPAÑA 30 DIAS

AUSTERIDAD

La residencia de Santomera, junto al pantano del mismo nombre y construida por la Confederación Hidrográfica del Segura, ha sido clausurada por el ministro de Obras Públicas, en razón del lujo y acondicionamiento de la citada construcción; parece ser que su valor excede los sesenta millones de pesetas. Son demasiados millones para una vivienda que ha de albergar circunstancialmente a algún funcionario de la citada Confederación. Aplaudimos la decisión del Ministro; todos sabemos la enorme carestía de vivienda que hay en España y el sinnúmero de pueblos que esperan edificios escolares y sanitarios.

LAS CORTES

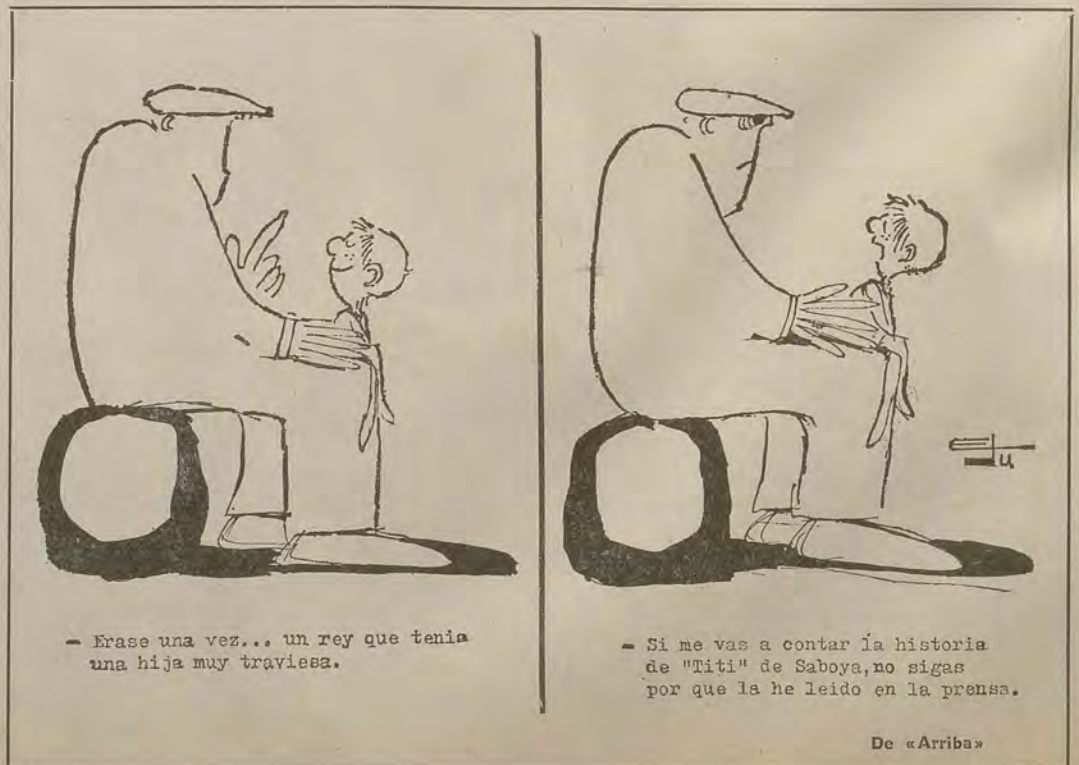
Sólo el 33,33 por 100 de los representantes elegidos no tenían anteriormente funciones importantes en el sistema político; este porcentaje supone el 6,13 por 100 del total de las Cortes y menos de la mitad de los elegidos directamente por el poder ejecutivo (40 consejeros-procuradores, 24 procuradores y 19 miembros del gobierno).

AUTOPISTAS DE PEAJE

El ministro de Obras Públicas, en una reciente conferencia de prensa, ha dicho: «O construimos autopistas de peaje o no tendremos autopistas. Es ésta una decisión muy pensada y la única forma de encontrar un sistema de financiación adecuado. No se puede prejuzgar aún el precio del peaje en estas autopistas; en la zona catalana se ha fijado el precio de una peseta veintitrés céntimos el kilómetro».

UNIVERSIDAD LABORAL FEMENINA EN ZARAGOZA

Con motivo de la inauguración de la primera universidad laboral femenina, el ministro de Trabajo, entre otras cosas, dijo: «Hemos creado esta universidad como reconocimiento de una realidad y como testimonio de una voluntad. Aquella realidad es la decisiva participación de la mujer española en los procesos de expansión de nuestro país. Esta voluntad es la que nos mueve a luchar por conseguir que el acceso de la mujer al mundo laboral se produzca con las máximas garantías de competencia y calificación profesional, que son sin duda argumentos irresistibles a la hora de plantear una reivindicación igualitaria».



— Erase una vez... un rey que tenía una hija muy traviesa.

— Si me vas a contar la historia de "Titi" de Saboya, no sigas por que la he leído en la prensa.

De «Arriba»

TE PARA LOS VENCIDOS

Suelen decir los entendidos en medicina casera que el té producido por el campo, en forma de hierbas olorosas, es un producto de alta calidad medicinal. Por lo menos, dicen, sienta bien al cuerpo y lo limpia (Quizá sea éste el motivo de que los ingleses —seres inteligentes, según se dice— usen y abusen de esta benigna hierba productora del té...).

Pero, dejando a un lado la paja para meternos con el grano, como si de trigo se tratara, vamos a situarnos en la noticia que da pie a este comentario y que justifica el que nos hayamos metido en el campo de la medicina.

La noticia en cuestión dice así: «Ceilán ha donado una tonelada de té para los refugiados del Oriente Medio, informa la Onu.»

A mí la noticia, en principio, no me pareció más que lo que es: un gesto de generosidad de Ceilán hacia sus amigos árabes; pero al venirme a la cabeza el factor medicinal que se atribuye al té, no he tenido más remedio que darle vueltas. ¿Por qué precisamente se les regala a los refugiados té? Sí, ya sé que a los árabes les encanta saborear esta estupenda planta, pero ¿no será que enterado el gobierno de Ceilán de los atributos medicinales que se da al té han tratado con ello de que a los pobres refugiados se les pase el susto y se les limpie el cuerpo? Porque, profundizando más, quizá esa generosa donación de Ceilán hubiese sido más eficaz con el envío de otros productos que, sin lugar a dudas, les serían más necesarios a los refugiados del Oriente Medio.

En fin, la vida es así, y cada uno sabe lo que hace y es dueño de sus actos, aunque no se me negará que el motivo que el comentarista apunta, y que aprendió de una viejecita versada en la materia, es un motivo racional. ¿Qué opinan de ello?

MAURO

Hasta octubre han construido sus barcos 41 cooperativas de producción pesquera

El valor de estos buques supera los 300 millones de pesetas
El crédito oficial ha aportado el 74/8 por 100 del costo, lo que supone unos 231 millones de pesetas

Vizcaya posee el mayor número de cooperativas: 26
En el Sur y Levante se están construyendo otras, a la vista de los resultados que obtienen las que ya están en funcionamiento

El cooperativismo ha tomado cuerpo entre nuestros profesionales del mar. Desde hace dos años y medio aproximadamente, el Crédito Social Pesquero, en colaboración con el Patronato Nacional de Protección al Trabajo y la obra Sindical de Cooperación, ha hecho posible que un millar de trabajadores del mar —casi todos los del litoral cantábrico—, se hayan convertido en tripulantes-propietarios de sus barcos, a través de la fórmula cooperativa.

En estos momentos, 41 nuevas embarcaciones propiedad de cooperativas de producción pesquera (aproximadamente un promedio de creación de más de una al mes), surcan los mares extrayendo de los bancos de pesca una riqueza que redundará en su beneficio.

La labor que se inició en los puertos nortños de más raigambre marinera (Ondárroa fue el pionero), se ha extendido a las restantes provincias de aquel litoral. Pero no sólo a ellas, pues ya el cooperativismo está prendiendo en otros puertos del Sur y Levante. Por ejemplo, Tarifa, Barbate de Franco, Sanlúcar de Barrameda, Arenys de Mar, Grao de Castellón, etc., donde hay cooperativas en período de constitución.

Cifras cantan: las cooperativas constituídas hasta el mes de octubre, son las siguientes:

Provincia de Vizcaya:

Ondárroa	19
Bermeo	3
Lequeitio	4

Total ... 26

Provincia de Guipúzcoa:

Motrico	2
---------------	---

Provincia de Santander:

Santoña	1
Castro-Urdiales	1
Laredo	1

Total ... 3

Provincia de Asturias:

Luarca	1
--------------	---

Provincia de Lugo:

Foz	1
-----------	---

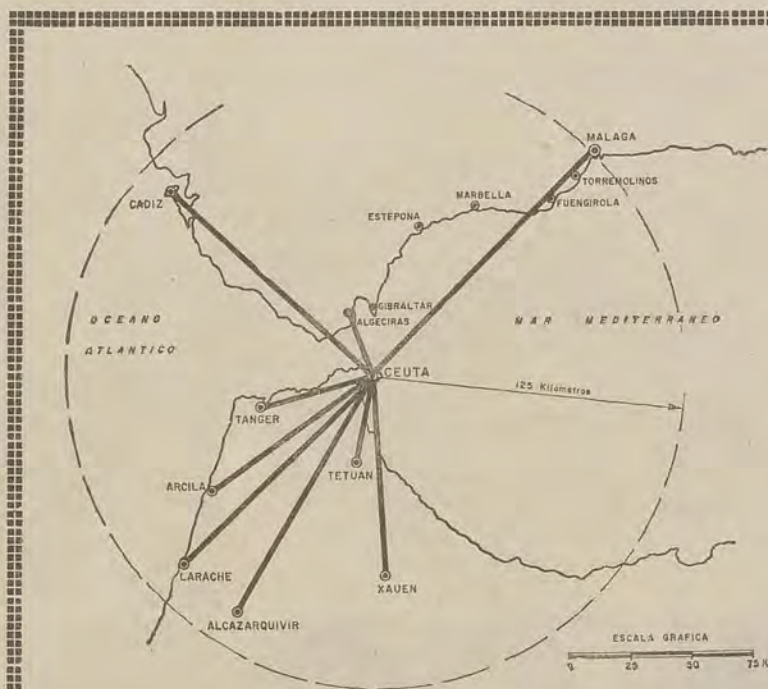
Provincia de Pontevedra:

Cangas de Morrazo	4
Aldán-Hío	1

Total ... 5

El costo total de las 41 embarcaciones construidas por otras tantas cooperativas ha sido de 308.483.887 pesetas, de las que han sido anticipadas por el crédito oficial, 231 millones. Esto supone un promedio de préstamo oficial del 74,8 por 100 del costo total de las embarcaciones. El tonelaje total construido por las 41 cooperativas se eleva a 5.000 T. R. B.

Como puede verse, el cooperativismo está ahí, es un hecho incuestionable, y sigue adelante, pues los trabajadores del mar han visto en él la forma idónea de promoción. Pero no todo consiste en echar a andar con un dinero facilitado por el Estado, para luego olvidarse de él. Los préstamos tienen sus plazos de devolución y sus fechas de vencimiento, y todo lo que no sea cumplir estos plazos es cargar de rémoras económicas a la cooperativa, y es destruir el principio cooperativo. Los trabajadores del mar que quieran constituirse en cooperativa deben estudiar bien su financiación y contar desde un principio con las amortizaciones, que son ineludibles. El crédito no es una caja sin fondo. Hay que reponerlo para que nuevos trabajadores puedan beneficiarse de él. El crédito no puede decir «toma este regalo, y el que venga detrás que arrée». Ni puede ser éste, tampoco, el espíritu que anime a los cooperativistas, los cuales deben tener un principal y profundo sentido social.



Ceuta,
ciudad
eminente
marítima

Robustecer al sector pesquero es asegurar su despegue económico

Ceuta, marinera y pescadora, centra su vida en el puerto, en un puerto situado en un lugar estratégico de la vía marítima más frecuentada del mundo. Y, precisamente, por el lugar que ocupa, más de seis mil navios de todos los portes y pertenecientes a flotas de 39 países atracaron en sus muelles para recibir suministros varios o para descargar y cargar 1,8 millones de toneladas de mercancías y 518.576 pasajeros. Y en esta cifra no se registran las recaladas de los navios de guerra ni las numerosas entradas de las flotillas pesqueras locales, que a pesar de la difícil situación de sus caladeros próximos y tradicionales descendieron 4.152 toneladas de pesca, con un valor, en primera venta, de 42 millones de pesetas.

El puerto de Ceuta es uno de los más frecuentados del país. Ya el Plan de Desarrollo preveía, para 1968, un movimiento de buques con un total de 19,4 millones de toneladas de registro bruto —en 1966 fue superior a los 18 millones—; tráfico de mercancías por 1,2 millones, cantidad ya superada; pasajeros por 311.338, también pasado en mucho; y pesca por 5.049 toneladas, cifra que al ritmo que marchan las cosas creemos se conseguirá.

SECTOR PESQUERO

La flota pesquera de Ceuta se ha ido formando, con muchos sacrificios, durante la primera mitad del siglo actual. A la ciudad —hispana desde antes del Descubrimiento de América— llegaron pescadores de la baja Andalucía que, con sus embarcaciones rudimentarias, pusieron las bases de la flota ceuti, lo que aceleró el despegue económico y social de la plaza. La flota, numerosa y de poco tonelaje, se dedicaba a faenar en aguas cercanas, en la plataforma marroquí, rica entonces en cantidad y calidad de ciertas especies. Pero después de la independencia del vecino país el radio de acción de la flota se ha ido estrechando, hasta el punto que el sector pasó por momentos muy críticos.

En marzo de 1964 el sindicato nacional de la Pesca, conjuntamente con el Cabildo y Cofradía de Pescadores de Ceuta, elaboró un acabado Plan Pesquero para Ceuta, con el fin de orientar a las comisiones que elaboraban el I Plan de Desarrollo Económico y Social. Y es que, como indicaba el estudio, «los caladeros de pesca siempre se encuentran algo alejados de las aguas del puerto donde amarran las embarcaciones, y resulta indudable que Ceuta, al no contar con «alrededores», está prácticamente y legalmente imposibilitada para ejercer sus normales tareas de pesca». Y para resolver el proble-

ma, que al ser la pesca vital para la economía local puede tener catastróficas repercusiones, se propone una renovación total de los efectivos a base de buques de mediano y gran tonelaje, capaces de marchar a caladeros lejanos y operar con plena eficacia.

FLOTA PESQUERA

En 1964 la flota de Ceuta estaba constituida por 94 unidades, con 1.634 toneladas de registro bruto y tripuladas por 1.258 pescadores; ahora, el 31 de diciembre de 1966, la matrícula se componía de 99 buques, con un total de 2.945 toneladas y una tripulación de 1.072 hombres. Esta flota ha tenido un crecimiento modesto si se compara con el conjunto nacional, pero muy interesante, puesto que en 1965 se incorporó a ella una unidad de gran tonelaje, el «Mar de Hielo», de 1.034 toneladas, capacitado para faenar en todos los viveros del mundo.

De la flota actual, 28 unidades se pueden clasificar como de pesca industrial, 17 de ellas se han construido después de 1950, lo que hace que la flota, en conjunto, sea relativamente moderna en su construcción. Sin embargo, las naves, salvo algunas excepciones, son unidades capacitadas para pescar sólo en aguas cercanas. Y en Ceuta se necesitan buques que operen en los viveros canario-saharianos o en Sudáfrica.

En cuanto a la pesca artesanal —barcos autopropulsados de hasta 20 toneladas—, la matrícula totaliza 71, de los que 39 han sido construidos después de 1950.

ESFUERZOS QUE PROSIGUEN

Según noticias que recogimos en la Prensa, los armadores de Ceuta «se han agrupado en cooperativa ofreciendo desguazar 520 toneladas de embarcaciones, que les permitirá obtener créditos para construir buques modernos (diez unidades de 100 toneladas cada uno), lo que capacitará a la flota para una nueva etapa».

Nosotros no hemos podido confirmar la realidad de esta información. E incluso desconocemos que para la flota ceuti se construyan buques de mediano y gran tonelaje en la actualidad. Sin embargo, Ceuta necesita fortalecer al sector pesquero, porque es vital para su desarrollo económico. Su especialísima situación geográfica hace que haya que buscar soluciones también especiales a sus problemas. Es una ciudad española que vive cara al mar, en el más importante cruce de caminos.

José PEREZ DE AZOR

LEVANTADA DE ATÚN



1.—En aguas de la costa portuguesa del Aljárve, los pescadores van haciendo el cerco con la red atunera. En aquel copo quedarán atrapados los atunes. Esta es la historia gráfica de lo que en Portugal llaman algunos «corrida en la mar», sin duda recordando el ruedo (aquí las redes) y el torero que mata al toro (aquí el pescador y el atún).



2.—Al grito de ¡atún! los pescadores halar la gigantesca red, hasta que donde se ha recogido el pescado, la superficie de las aguas. Ya ha clarín y ya ha empezado la lidia.



4.—El pescador se lanza al agua, armado con un gancho corto y curvo. Va en busca del atún, para clavarlo, sujetarlo y poder subirlo así a bordo. Ocurre que casi siempre el atún sigue nadando y defendiéndose, a pesar de encontrarse herido, y arrastra al pescador de un lado a otro.



5.—Con un poderoso golpe, el pescador, que, tras una dura lucha, consigue ciones.

ATUNES EN EL ALGARVE



proceden a
el copo,
parece en
sonado el



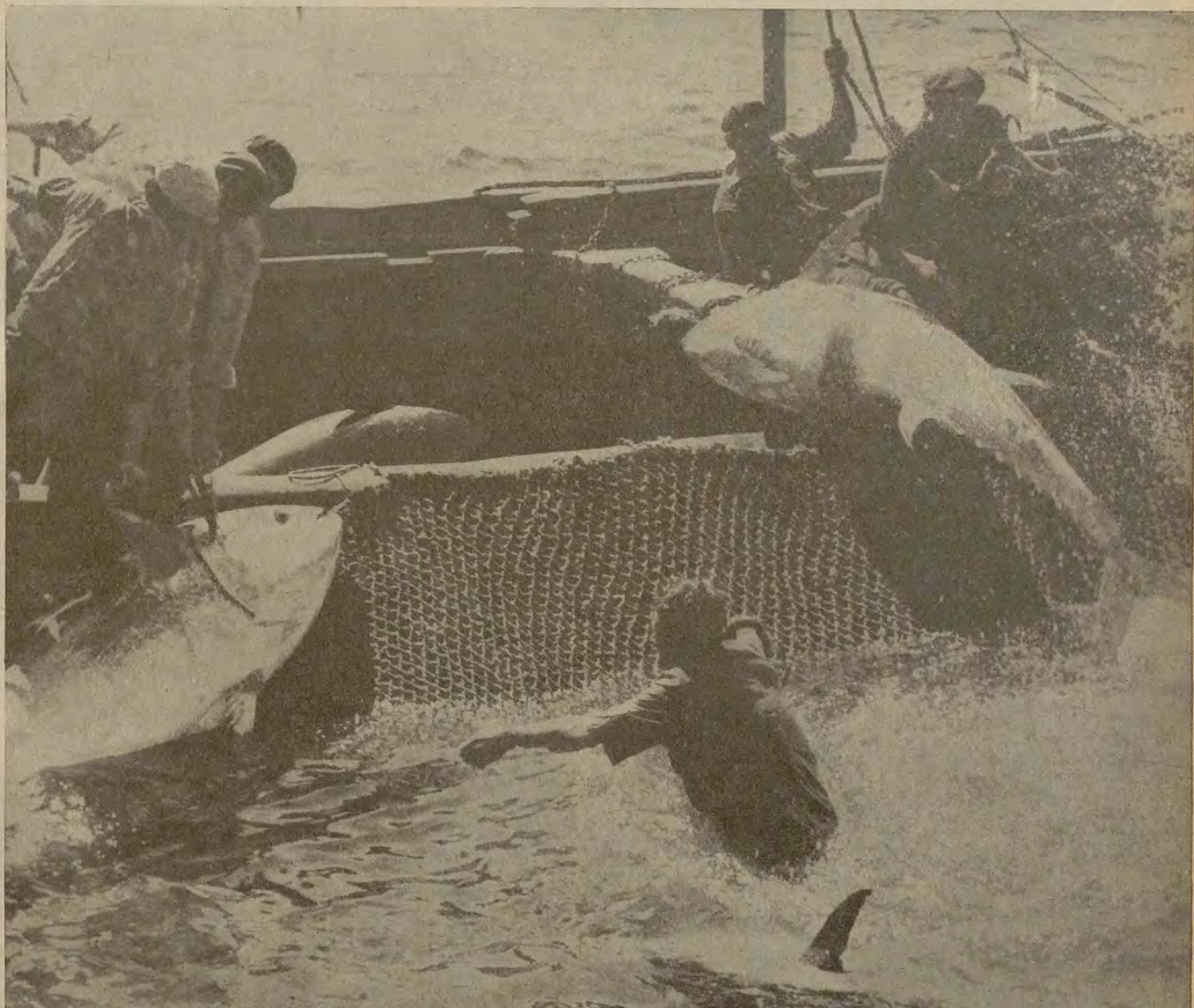
3.—Dando furiosos coletazos y levantando grandes cantidades de espuma, aparecen en la superficie los atunes.



6.—Ya lo tiene cerca. En la imagen vemos a dos pescadores que han coronado con éxito el lance y llevan hasta las embarcaciones las capturas.

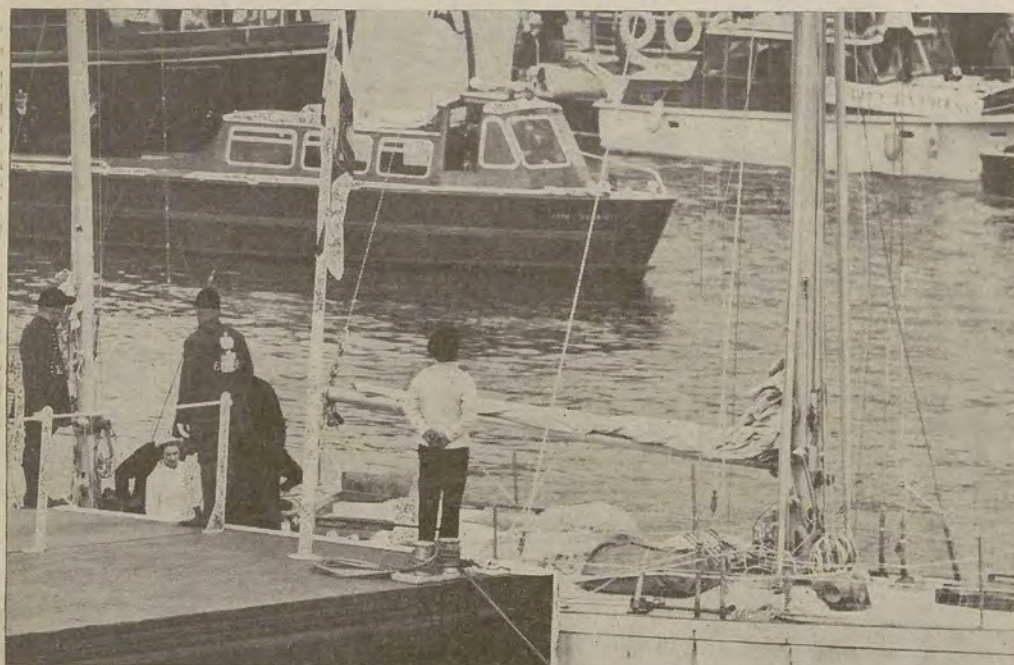


na ensartado un hermoso ejemplar, al
el fin! arrastrar hacia las embarca-

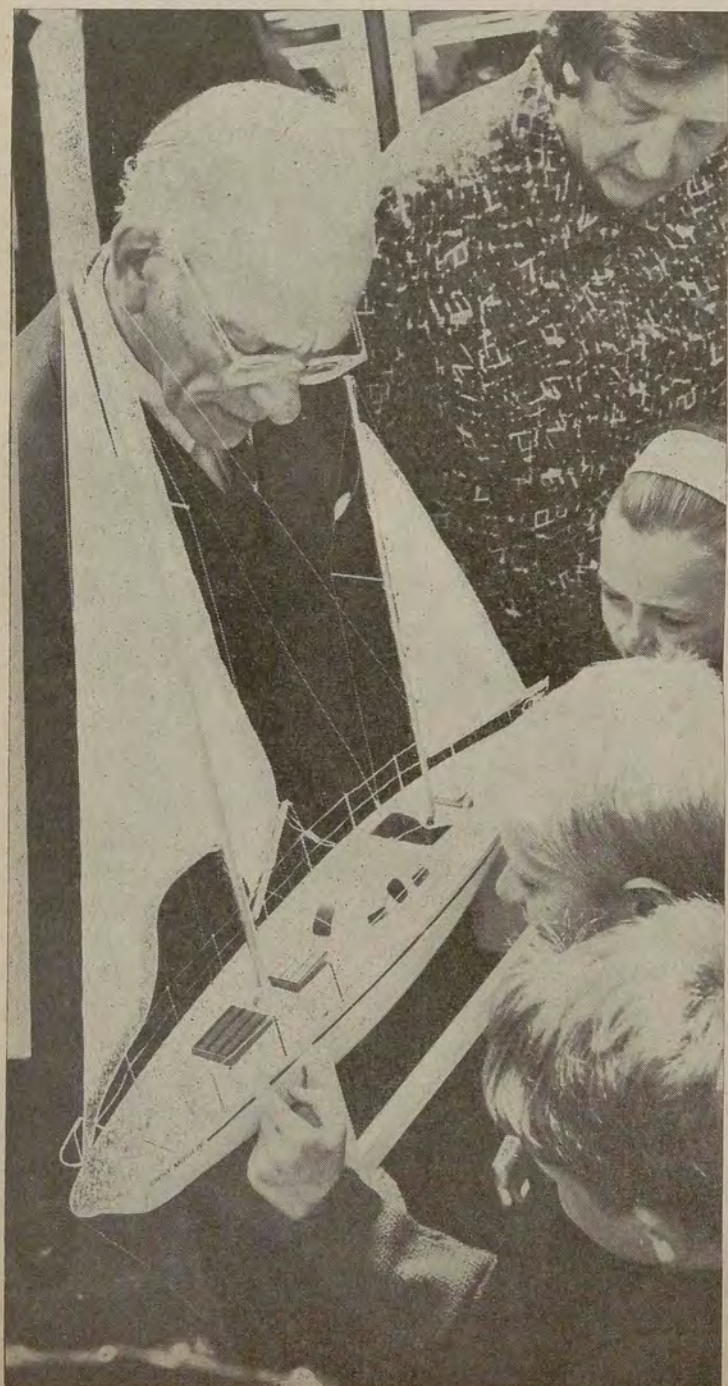


7.—Pero un hombre solo no se basta para subir el atún a bordo. Su peso oscila entre 250 y 300 kilos y para tal operación son necesarios los esfuerzos de por lo menos tres hombres.

En la actualidad viven de la captura del atún en el Algarve unos 1.200 pescadores. Y se supone que muchos de sus familiares se emplearán también en las diversas fases de industrialización de esta preciada especie. (Reportaje gráfico de Europix).



NOTICIAS DEL REINO UNIDO.—Nadie puede dudar de la tradición naval del Reino Unido, y aunque aquí tengamos nuestras dudas sobre su limpia ejecutoria a causa del litigio de que es base Gibraltar, no por ello silenciaremos —como nunca hemos hecho— su acontecer marítimo. Ahí tenemos, sobre estas líneas, a la reina Isabel, que regresa de visitar el yate de sir Francis Chichester, con el que dio la vuelta al mundo. Y abajo, al propio sir Francis, que muestra el modelo del mismo yate a unos niños ganadores de una competición. Y a la derecha, al famoso «Queen Mary», en su última salida de Southampton, rumbo a Long Beach, donde anclará definitivamente para ser dedicado a museo. Por cierto, que hemos de aclarar aquí que en nuestra última edición, al hablar del «Queen Mary» en esta misma sección, en un pie de fotografía que titulábamos «La reina ha muerto, viva la reina», nos empeñamos en llamarle «Queen Elizabeth». Valgan ahora estas líneas de rectificación y digamos —como debimos decir entonces— que al «Queen Mary» le sustituirá el «Queen Elizabeth II». Finalmente, esos seis mozos que parecen beatniks no son sino tripulantes del costero alemán «Birgit Muller», que se hundió en el estuario del Támesis tras chocar con un buque griego.



EL MAYOR MUELLE DEL MUNDO.—Raro es el día que no nos llegan noticias de marcas superadas en el mundo marítimo: el mayor carguero del mundo, el mayor petrolero del mundo, la mayor hélice del mundo... Hoy se trata del mayor muelle del mundo, que se instala en Malmoe (Suecia) y estará capacitado para construir petroleros de un millón de toneladas. En la fotografía, los ingenieros autores del proyecto y vista general del muelle, cuyo costo es de veinticinco millones de dólares. (Fotografías: Svenskt Pressfoto, Upi-Cifra, Coprensa y Europix.)

**EL
MITO DEL
"CHE"
GUEVARA**

La historia y la leyenda se entrecruzan en la vida y la muerte de uno de los mayores revolucionarios que han existido

"Ernesto Guevara cayó en manos de nuestras tropas gravemente herido y en posesión plena de sus facultades mentales. Después de la terminación de la lucha fue llevado al pueblo de Higuera hacia las ocho de la tarde del día 8 de octubre, donde falleció de las heridas recibidas." Con este sencillo y concluyente comunicado el gobierno boliviano pone fin a uno de los capítulos más apasionantes de la historia del continente descubierto por España. Y no sólo de la historia, ya que el "Che" es, después de El Dorado, la más fascinante leyenda que ha salido de la América Hispana. Sin duda, los revolucionarios y los oprimidos del mundo le harán figurar entre los más grandes libertadores del Nuevo Continente, ante la mirada atónita de los gobiernos que le combatieron en vida.

LOS ANDES NO SON UNA SEGUNDA SIERRA MAESTRA

En las revoluciones, como en tantas otras cosas, segundas partes nunca fueron buenas. El caso de Sierra Maestra, que llevó a Fidel Castro al gobierno de Cuba; el del Vietnam; la Bastilla, y tantos hechos que han marcado hitos en la historia del mundo sólo pueden producirse una vez. Los Andes bolivianos no tenían por qué ser una excepción en este sentido. El "Che", en su intento de hacer de



las montañas de Bolivia un reducto revolucionario y simbólico contra la opresión imperialista, análogo al de Cuba años antes, tropezó no sólo contra un gobierno decidido a oponer resistencia, sino contra un estado generalizado de opinión contra las guerrillas, encabezado moral y, en cierta medida, materialmente por los Estados Unidos, nación que tiene profundos intereses en esa parte del mundo.

LA INTERVENCION NORTEAMERICANA

Que los Estados Unidos han intervenido en defensa del gobierno de Bolivia

contra las guerrillas comandadas por el "Che" Guevara es cosa probada. En Washington se admitió oficialmente esta intervención. Se dijo entonces que "un equipo de dieciséis hombres" había sido enviado a Bolivia para entrenar a las tropas de este país en su lucha contra los insurgentes. Este equipo —se añadía— continúa en Bolivia para facilitar entrenamiento de un mes a las compañías de fusileros del ejército boliviano con miras a formar cuadros militares capacitados contra la insurgencia.

En los periódicos norteamericanos se advirtió que las "revelaciones del gene-

ral Porter se proponían rechazar las acusaciones nacidas en la América Latina en el sentido de que los Estados Unidos habían enviado miles de "boinas verdes" a Bolivia". El general fue más allá de las declaraciones oficiales al afirmar en un discurso que la América Latina amenazaba verse convertida en otro Vietnam a menos que los Estados Unidos aumentasen la ayuda militar para luchar contra la insurgencia en esos países, mientras los gobiernos ayudados se dedicaban a la construcción de una sociedad estable. ¿En qué medida continuó o se incrementó la ayuda norteamericana al país andino, ayu-

da que contribuyó al fin de Ernesto Guevara?

INTERVENCION DE MUCHAS CLASES

Regis Debray, el periodista acusado por el gobierno de Bolivia de haber tomado parte en las actividades guerrilleras comandadas por el "Che", ha acusado a la CIA norteamericana de haber tenido intervención en su propio caso al tomarle declaración. Otro testimonio de la intervención de la CIA lo ha dado una corresponsal que pudo contemplar des-

(sigue pág. siguiente)

(viene pág. siguiente)

de alguna distancia el cadáver de Guevara en Higueras. El citado corresponsal hablaba en su información de un hombre que estaba a su lado. Se dirigió a él en español, pidiéndole información. Sin embargo, el hombre siguió indiferente, sin entender nada. Intentó entonces hablar con él en inglés, pero no le hizo caso. Aquel hombre era norteamericano y su actitud despertó la curiosidad del corresponsal.

Había motivos sobrados para esta curiosidad. Sin la ayuda norteamericana, no sólo en instructores, sino también en material, es posible que el gobierno boliviano no hubiera podido dominar la situación embarazosa provocada por las guerrillas. Es posible que el gobierno ni siquiera hubiera podido contar con el helicóptero que sirvió para su transporte desde Quebrada del Yuro —escenario de la última batalla del “Che”— hasta Higuera. No se sabe si el helicóptero contenía el cuerpo vivo de Guevara o si había muerto ya. Pero ésta es una incógnita que probablemente no se sepa nunca.

EL MISTERIO DE
LA MUERTE DEL
"CHE"

En su número correspondiente al 20 de octubre, el semanario *Time* dice que Guevara fue capturado herido y después ejecutado por el Ejército siguiendo órdenes emanadas de "más arriba".

“Che” —continúa la revista— recibió un balazo en el muslo. Otro hizo que cayese la carabina automática que llevaba en las manos y seguidamente capturado. Informados de su captura —añade *Time*— los jefes del Ejército en La Paz, meditaron lo que se podía hacer con él. Y como en Bolivia no existe la pena de muerte..., al día si-

guiente llegaron órdenes a Higuera para que se le ejecutase."

Sea o no cierta esta información del prestigioso semanario norteamericano, el hecho es que, debido a estas conjeturas, la figura de Ernesto Guevara ha alcanzado la categoría de un mito que va a ser muy difícil de borrar en la historia y la leyenda de Hispanoamérica. Leyenda que el gobierno boliviano ha intentado eliminar sin éxito a través del comunicado oficial, escueto y tajante citado al comienzo de este artículo, cuyo texto difiere de la narración del *Time*. "Si no se nos cree —dijo el coronel Augusto Ríos, jefe de la Sección de Información Militar—, se-

guiremos sin hacer nada más. El hecho decisivo es que Guevara está muerto."

EL MITO CRECE

Pero no todos creen en su muerte. "Che" no es de los que mueren —ha manifestado Regis Debray—. Ejemplo y guía, es adecuado hablar de él como inmortal, puesto que vivirá en el corazón de todo revolucionario." "El fin de la lucha antiimperialista —añadió— no ha tocado a su fin, sino a su comienzo, un comienzo que ya tiene su bandera."

Aunque cueste trabajo reconocerlo así, las palabras de Regis Debray tienen un trasfondo de ver-

dad. El "Che" Guevara es la representación simbólica, especialmente en Hispanoamérica, de la lucha contra el injusto materialismo y la oronda y egoísta prosperidad. "No hay más que un Fidel Castro—dijo Guevara a Regis Debray—, pero los "Che" son numerosos." "Che" no ha muerto para los revolucionarios porque éstos lo llevan dentro cada uno de ellos", terminó Regis Debray.

La leyenda del "Che" ha nacido y crece con mucha rapidez. La historia y la leyenda se entrecruzan en la vida de uno de los mayores revolucionarios que ha conocido la historia.

Jesús CARNICERO



RINCON DE LOS LIBROS

EL ORIGEN DE LA VIDA

«El origen de la vida». — Ediciones MUNDO DEL TRABAJO. — Madrid, 1967. — 90 páginas. Autor: Juan Jiménez Vargas.

Los conocimientos de la Biología, el «misterio» del origen de la vida, despertará especial interés en los últimos años. El hombre se encuentra ante los conocimientos cada vez más profundos de la Ciencia, que le van descubriendo la maravilla de las grandezas de Dios. Por eso los fundamentos y el origen del cuerpo humano interesan en nuestra época con más intensidad quizá que en ninguna otra.

«El origen de la vida», libro del que es autor un prestigioso catedrático y Decano de la Facultad de Medicina de la Universidad de Navarra, estudia el origen de la vida en general para en un apéndice final, dar unas ideas sobre la formación de virus, proteínas y cáncer. Pero el estudio de la vida del ser humano no comprende sólo las funciones orgánicas. «Exige además —dice el autor en el prólogo— el conocimiento de lo más elevado de la personalidad humana, que es el objetivo de las ciencias del espíritu; pues únicamente así se puede llegar a establecer el concepto de lo que es el hombre desde un punto de vista integral. Esta idea, tan evidente para una mentalidad dedicada en serio al trabajo científico, se difumina a veces, y se crean inexplicables confusiones cuando estos temas se tratan con un ensayismo superficial, y peor aún, cuando los planteamientos obedecen a determinados prejuicios de origen nada científico».

El libro se divide en tres capítulos generales. En el primero, dedicado al origen de la vida, se hace un análisis breve y perfectamente claro para el profano de la que es la célula. El autor dedica después más de cuatro páginas a tratar del tan discutido tema de la Generación Espontánea, que admite que en el principio de la vida, cuando no existían seres vivos, un ser se originó a partir de otra cosa que ya no era un ser vivo. A esto es a lo que se puede llamar «generación espontánea». En la Antigüedad, y durante la Edad Media, se admitía la generación espontánea, pero en el siglo XIX algunos autores como Pasteur admitieron el concepto riguroso de que todo ser vivo nace de otro ser vivo. Esta afirmación trataba de dominar así interpretaciones materialistas. En la actualidad, es posible admitir la «generación espontánea» como hipótesis científica que nada tiene que ver con interpretaciones materialistas aunque requiera complicaciones ilimitadas extenderse sobre este asunto.

En su segundo capítulo, don Juan Jiménez Vargas plantea, entre otros temas el del control de la natalidad. «verdadero problema —dice el autor— en nuestro tiempo, porque, de seguir tal estado de cosas, serán trascendentales sus consecuencias para el porvenir de la Humanidad».

Por último, en un breve apéndice, el autor expone otro problema que azota a la Humanidad: el cáncer, y dedica unas breves líneas a analizar su origen, como un trastorno de la reproducción celular.

El estilo del libro es sencillo, claro, inteligible para toda clase de lectores. La amenidad y el interés vienen dados por la temática que plantea, de palpitante e inquietante actualidad de nuestros días.—J. C.

En esta columna iremos haciendo el comentario de los últimos libros publicados y que por sus valores positivos puedan ser de interés a nuestros lectores.

Por aquí desfilarán infinidad de temas variadísimos, con lo que pretendemos que el lector pueda encontrar en este rincón y en un momento determinado, la orientación del libro que necesite para proporcionarle un descanso en su trabajo, una distracción y sedante a sus problemas cotidianos, y sobre todo el complemento de su formación.

No todos los libros que pasen por esta sección tienen que ser forzosamente novedad en el mercado o de nueva hornada; por el contrario, puede aparecer otros muchos conocidísimos por todos pero que por su enseñanza, belleza y modo de estar escritos, sea conveniente volver de nuevo sobre ellos.

En el número próximo haremos la crítica o comentario del libro recientemente aparecido «El otro árbol de Guernica», de Luis de Castresana.

CATALAN DE OCON

El teatro es un espectáculo de cara y difícil realización. No ocurre con él como con el cine, donde se idea el argumento, se monta la historia, se realiza en imágenes en una tarea también muy difícil y costosa y se lanza luego en serie a

todas las ciudades: tantas copias se necesitan, tantas copias se hacen. En el teatro no ocurre así. Cada «copia» —cada representación— suponen un trabajo nuevo, una repetición del montaje, una vuelta a empezar de los actores. Por eso el teatro no llega a todas partes. Por eso el teatro no ha podido llegar a todas partes.

De cualquier forma, hay un círculo vicioso: allá donde exista una gran afición por el teatro compensará el esfuerzo económico de llevar

compañías con un buen repertorio; pero es obvio que no puede haber afición donde solo ha habido contadísimas representaciones teatrales o acaso ninguna.

Ahora ya ven más teatro en los pueblos españoles, gracias a televisión. Y éste es uno de los «teatros» que se van a comentar aquí. En esta misma página hay una columna —«Lo vi en casa»— dedicada a comentarios de televisión. De propia intención, en esa columna no se comentará lo referente a teatro te-

levisado, salvo en su consideración de conjunto, dentro de la calidad y el esquema de la programación de TVE.

Nosotros quisiéramos que este espacio despertara la inquietud por el teatro, magnífico vehículo cultural, y con ello se rompiera el círculo vicioso de que hablábamos más arriba. La tarea es difícil, desde luego, pero sin duda merece la pena intentarla. Y como lo mejor es abordarla de frente, con medios idóneos a su servicio, hemos requerido

la colaboración de un crítico de teatro, verdadera autoridad en la materia, que ha publicado trabajos en diversos periódicos y revistas españolas, y que viene realizando la crítica de teatro de «La Actualidad Española». Se trata de don Alberto Laverón, el cual iniciará sus comentarios en el próximo número. Le damos nuestra más cordial bienvenida, quede presentado con estas líneas, y ya llamamos para que él diga lo que tiene que decir. Telón. El Director.

¿VAMOS AL CINE?

“PIPERMINT FRAPPE”

Con un sentido muy actual de la técnica cinematográfica, salvando en todo momento los escollos del peligro de caer en un virtuosismo irritante (del que no se salvaron, por ejemplo, cintas como «Un hombre y una mujer») ha realizado Carlos Saura esta película, quizás más con miras al mercado extranjero que al nacional. Con esa intención, ha elegido un tema poco espontáneo, unos paisajes de «España es diferente» y una de las actrices que más curiosidad despiertan hoy en las pantallas extranjeras. El resultado ha sido una cinta de gran calidad cinematográfica a ratos, de desiguales logros a veces, con una historia bastante convencional y que, no obstante, se sigue con interés, sin duda porque la estética formal de Saura, puesta de relieve con anterioridad en «La Caza», es muy cautivadora.

Se trata, una vez más, del tema de la anormalidad sicológica, que ya vimos tratado con gran acierto en «El coleccionista» de Wyler. Un médico solterón, con la cuarentena de años más que pasada, con un trauma sexual incubado por experiencias y sensaciones de su infancia y agravado por el ambiente represivo de la provincia española (la elección de Cuenca para escenario de la acción es, a nuestro juicio, algo más que un motivo de paisaje) que desarrolla su peripécia amorosa con el refinamiento y complejidad propios de su anormalidad. Tal vez lo mejor de la película sea la factura de este personaje, cuya rica personalidad no termina en lo señalado y a quien vemos a través del desarrollo de la intriga, como tímido, soñador, refinado (su afición a los licores sofisticados, que prepara con la voluptuosidad que la cámara detalla) intelectual, introvertido y con una artificiosidad para el amor con mucho de fetichista. Las imágenes del film, siempre al servicio del mundo psicológico del protagonista y la interpretación de José Luis López Vázquez, sacado —¡por fin!— de sus habituales papeles de cretino, por alguien que ha sabido creer en sus resortes de gran actor, coadyuvan perfectamente a comprender el personaje.

Geraldine Chaplin, en un doble papel de muy diferentes atractivos físicos, realiza la labor más perfecta que le conocemos, aunque siempre por debajo de López Vázquez. Y Alfredo Mayo, en personaje muy semejante de carácter y tipo al que incorporó en «La caza», se defiende con sobriedad y discreción.

Por vez consecutiva —y nos referimos de nuevo a «La caza»—, Carlos Saura nos ha dado una película convencional, sin moralejas ni esas consecuencias argumentales que muchos exigen en los temas, y que nos hace pensar si no estaremos en una etapa en que los realizadores se recrean en ese virtuosismo de «hacer cine por el cine».

HACIENDO DEPORTE

Hoy cuando me siento delante de la máquina de escribir para tratar de dar una visión actual de la marcha del deporte y la vida deportiva, da la casualidad de que un magno acontecimiento deportivo se va a producir dentro de breves horas. Un equipo de fútbol —concretamente el Real Madrid—, juega un partido de la Copa de Europa de campeones de Liga.

La noticia está en la calle y a partir de las siete, hora de comienzo del encuentro, que será televisado, ningún alma se verá por las calles. Dicho de mejor forma, la vida nacional quedará paralizada durante noventa minutos, que será los que los españoles estaremos delante de la pequeña pantalla, o con la oreja pegada al receptor.

Este solo hecho, ya nos da motivo suficiente como para pensar de que el hombre de la calle, usted y yo, necesitamos, y por eso lo hacemos, meternos en el mundo del deporte. Deporte que en este detalle concreto se centra sobre el balón-pie, pero que en cualquier otro lo está, o puede estarlo, en el balonmano, balón-cesto, atletismo, pelota vasca o en cualquiera de las otras formas de deporte que hoy se practican.

Necesitamos en esta época de la automatización, en que el hombre está siendo absorbido por la maquinaria moderna y se tiende a una disminución —en todo el mundo— de las horas de trabajo, desarrollar nuestro espíritu y entretener nuestro cuerpo. Teniendo en cuenta, también, que cualquier forma de interés por el deporte nos puede llevar a ello.

Por esto, a partir de este número de nuestra revista encontrará usted habitualmente una sección dedicada al deporte en las páginas de Trabajo y Cultura. Sección que sólo pretenderá informarle y darle criterio —si se nos permite la palabra—, acerca de las actividades deportivas de cualquier tipo que se produzcan en la actualidad.

Todos los trabajos, y la sección en sí, estarán destinados a que nos interese de una manera eficiente de esa interesante vida deportiva, de la que hablábamos al principio, y de que sepamos distraernos con conocimientos de causa. No pretenderemos formar «fans» de un deporte determinado, sino que espandremos con crítica objetiva cualquier cosa que merezca ser criticada. De esta forma todos podremos formarnos un espíritu deportivo, tan necesario en estos momentos en que no todos los que asisten a un espectáculo o actividad deportiva, saben criticar o valorar las realidades de lo que están viendo.

Si lográsemos esto, nos daríamos por satisfechos y entenderíamos que no es en vano el esfuerzo de esta columna de Trabajo y Cultura. Por tanto, la columna está abierta también para que el comentarista se pueda hacer eco de las voces de los lectores, de ustedes.

Por hoy, una vez hecha esta presentación, a la que creemos tenían derecho como nuestros futuros lectores, sólo nos queda dejar bien claro, insistiendo una vez más, que no sólo nos preocuparemos de lo que se está dando en llamar deporte de masas, sino de todos, puesto que entendemos que cualquier deporte está en potencia de serlo y si no lo es, entre otras causas, por la falta de información.

LO VI EN CASA

Un servidor de ustedes, de verdad, lo pasa en grande cuando oye los compases de sintonía de conexión con Eurovisión, porque prevé que va a haber retransmisión en directo —generalmente un partido de fútbol, generalmente el Real Madrid—. O cuando se le sirve la noticia importante —el famoso socavón de Madrid, la apertura de las Cortes, los viajes y tejemanejes de los políticos de todo el mundo, etcétera— por medio de telecines. O cuando hay «Estudio 1», pues es de ver lo bien dirigidas que están las obras de teatro en televisión, lo bien que trabajan los actores. O cuando se nos ofrecen los interesantes reportajes de «A toda plana», tan variaditos y tan jugosos, muy frecuentemente dotados del más agudo sentido periodístico. Y pocas veces más.

Pocas veces más, porque a un servidor de ustedes en casi todos los restantes espacios le entra sueño o se aburre sobranamente. Hay ocasiones en que los bozates se quedan entrecortados por los sobresaltos: es que han aparecido los anuncios. Y entonces le vuelven a uno loco las pandillas de la «Coca-Cola», pues parece ser que para beber coca-cola hay que correr, chillar, dar saltos, o meterse con la moto en un sembrado. Y le dejan boquiabierto las señoras que mueren de amor bien muertas cuando ven una camisa de tergal. Y sufre con el pobre caballero que desfallece de frío y grita «¡no cuelgues, no cuelgues!» al que, por el contrario, está calentito y se mofa de él. Y deja un ojo bien abierto cuando aparecen las arrebataadoras miradas y las largas piernas de señoras que beben coñac. Y procura distraer a toda prisa al ama de casa cuando salen las mil y una sopas, no sea que nos las vaya a poner al día siguiente. Etcétera.

Este servidor ha leído que en ningún sitio del mundo hay tanta publicidad en televisión como en España. Y que, además, es la más cara de todas.

Cuando terminan los anuncios con sus sobresaltos, es raro que no vuelva el sopor. Y si no, ahí están los santos, los fugitivos, los intocables, los agentes secretos, para llenarnos la cabeza de violencias, de rusos malísimos y de norteamericanos valerosos y barbianes.

Hay un remedio. Difícil, porque la televisión es como un imán. Pero lo hay: cerrar el televisor (que por cierto, habrá costado cerca de cuatro mil duros).

De esta televisión, sin embargo, no hay quien se libere. Sale uno a la calle y la gente le dice «a mí plín», «es cosa de hombres», «tiene eso», «estoy hecho un mulo» y otras frases conocidas. (Peor será el día en que nos digan: «Te voy a dar una golpisa, pandillero»).

Lo triste de todo es que se está formando una mentalidad y se están construyendo unas estructuras mentales con la insana impronta TVE, por donde se está descarriando un enorme caudal humano. Desde diferentes tribunas se ha dado la voz de alarma. Y parece que no hay otra solución que oír esa voz, hacerla caso y reforzar los elementos constitutivos de la personalidad, haciéndola impermeable a tan vanales y a veces negativas sensaciones audiovisuales. ¡Que son terribles! Ahora mismo, mientras escribía, tenía rondando por la cabeza eso de «tissot-tissot-tissot-tissot».

COSAS DE LA CANDENTE ARENA

La arena del redondel taurino está candente en verano, por el sol. Cuando el sol afloja, sin embargo, sigue candente, porque «sus cosas» se ponen al rojo vivo. Si esto hubiera ocurrido algún que otro invierno, esta sección se titularía de otra manera. Pero como todos los inviernos pasa lo mismo (no se recuerda uno sin llo en el «Planeta de los Toros» en lo que va de siglo), la hemos titulado «Cosas de la candente arena».

Nada más cerrarse la temporada ha llegado el escándalo. Navalón, que es un crítico de toros sin pelos en la lengua, ha denunciado la formación de «trusts» de empresarios que pretenden llevarse de las taquillas la parte del león y mover a su antojo a toreros y ganaderos, como si de marionetas se tratara.

Habíamos oído decir que esto venía ocurriendo desde los tiempos de Manolete, quizá de forma menos descarada y quizá a menor escala.

Lo cierto es, a fin de cuentas, que hay demasiados trapos sucios en la fiesta de los toros. Demasiados aprovechados. Demasiadas estafas al público y sobre todo a los aficionados —los únicos que saben de la autenticidad de esta fiesta, los únicos que la conocen, los únicos que la sienten.

Como no caiga una mano terrible sobre tantas cosas sucias, podemos decir desde aquí con la solemnidad de los profetas pero sin que haya mérito alguno por la profecía (la cosa está bien clara), que la fiesta de los toros se ha hundido totalmente, ha muerto y va a ser realmente imposible resucitarla.

Y protesto. Protesto como español. Y digo:

Que la fiesta de los toros podrá gustar o no gustar, podrá tener o no detractores, pero incuestionablemente es patrimonio de la nación.

Que como tal patrimonio, forma parte del acervo cultural del pueblo, y en consecuencia nos pertenece a todos.

Que los representantes del pueblo tienen la responsabilidad de cuidar este patrimonio y mantenerlo limpio, puro e íntegro.

Que dentro de este cuidado entra el de vigilar que no sea especial motivo de enriquecimiento de unos cuantos, a costa de trastocar todos o parte de los valores del patrimonio.

Que esos valores se han trastocado. Y afirmo:

Que nuestra ganadería de reses bravas se está perdiendo para dar acomodo a unos torerillos que van a hacer ricos a sus apoderados.

Que el arte de torear se está perdiendo, pues no se regatea medios para justificar el total desconocimiento de la técnica y el arte del toreo de unos pocos torerillos, a quienes un grupito de empresarios tiene el empeño de enriquecer (y enriquecerse ellos, de paso).

Que todo el orden y la técnica de la lidia —la esencia de la fiesta de los toros— ha desaparecido ya, como consecuencia de lo anterior.

Que para que todo fuera más fácil, se ha desorientado al público de toros, hasta el extremo de que ya es tan ignorante en esta materia como cualquier turista.

Que no tiene nada que ver con el mantenimiento y esplendor de la fiesta de los toros que El Cordobés se case con miss España, que Palomo Linares se compre una finca de labor, ni que El Viti tenga la cara seria.

Si se entiende (y se demuestra), que este patrimonio nos perjudica, que se suprima. Tampas, no.

LA MUJER DE HOY

por Paloma Larraz

cuentas a fin de año

Ahora que nos acercamos a fin de año, sería conveniente que nos propusiéramos dejar zanjadas las cuentas.

Yo no sé cómo las llevaréis vosotras. Conozco quien lleva una contabilidad minuciosa y detallada con una serie de apartados que deja chica la contabilidad del Banco de España. Conozco a mujeres que lo único que saben es que acaban el año debiendo diez mil pesetas. Y a otras que sospechan que deben, pero prefieren esperar a que se lo recuerden.

A los maridos, por regla general, todo lo que hacemos las mujeres les parece sencillísimo... ¡Y quisiera yo verles haciendo las cuentas de la casa! Ellos no pueden ni sospechar las mañas de que una se tiene que valer para sacarle a una peseta el partido de dos.

Para ello la mujer tiene que tener muy claro qué gastos son totalmente necesarios y cuáles menos. Dentro de la comida, por ejemplo, existen una serie de alimentos imprescindibles y que sin embargo, siendo de casi idéntica calidad tienen precios distintos. Y si no que se lo digan a la señora de Benítez, que tiene la especialidad de hacer ciertas salsillas con las que el conejo resulta perdiz; la pescadilla, langosta y la carne de vaca, faisán.

Y qué diremos de la señora de Gutiérrez, que cada temporada estrena un traje y sólo ella sabe que siempre es el mismo: nada más que una vez lo ha cosido al hilo, otra al bies y otra al revés.

Estos trucos no se aprenden en ninguna escuela, se heredan de madres a hijas, pasan de ve-

cinas a vecinas... y son los que al final de año hacen que las cuentas salgan redondas.

Claro, que hoy día existe el enemigo número uno de las cuentas. ¿No os imagináis de lo que se trata? ¿No lo sospecháis? Es: «La compra a plazos».

Comprando a plazos todo parece baratísimo, pero... ¡jojo! Antes de decidirse hay que coger el cuaderno de cuentas y estudiar cómo se puede pagar sin prescindir de lo necesario; esto es lo más difícil. Si no hace falta que prescindas de nada, ¡enhorabuena! Aquí en las compras a plazos es donde la mujer que no lleva cuentas se va a pique; es la que a principios de mes siempre cree que dispone del dinero suficiente para llegar a todo y a mediados se encuentra «sin blanca».

Es necesario llevar un mínimo de cuentas. Ayudaros para sumar de los dedos o de garbanzos, si es que corréis más. Pero no dejéis de hacerlas.

Ya sabéis:

AÑO NUEVO, CUENTAS NUEVAS.

Carmen GARCIA-VALCARCEL

la profesión de ama de casa

La orientación profesional se ha convertido en tema vital y de gran actualidad. Cada día se insiste más en la necesidad de estudiar las aptitudes de las personas con el fin de encauzarlas rectamente. En definitiva, se trata de descubrir y realizar la propia vocación que, indudablemente, todos llevamos dentro.

Por otra parte, el número de profesiones, casi exclusivas de la mujer, aumenta en gran escala. Todo ello supone una magnífica conquista y valdrá la pena que le dediquemos algún espacio en nuestra página.

Hoy vamos a fijar nuestra atención en un tema relacionado con lo anterior y que, quizá por no ser ni nuevo ni espectacular, se está descuidando.

¿Por qué no hacer del trabajo más específico de la mujer una auténtica profesión? ¿Por qué no profesionalizar las «faenas» del ama de casa dándole la categoría e importancia que merecen?

La vida moderna, con su complejidad, exige, tanto para el hombre como para la mujer, un eficaz aprovechamiento del tiempo. Hay que aplicar todo nuestro talento en simplificar el trabajo doméstico al máximo.

Es curioso observar que, por regla general, las mujeres que trabajan fuera del hogar hablan con mayor ilusión de su casa. El contacto con la profesión proporciona al trabajo doméstico un carácter profesional más racional y técnico y, en definitiva, les pesa menos.

Existe ese otro tipo, «la mujer de su casa», que, agobiada siempre por sus faenas domésticas, se siente «víctima» y lo más grave es que llega a serlo: todo recae sobre ella. Obsesionada por su tarea, sin ningún otro horizonte, tiene los nervios deshechos. Sus palabras son siempre lamentaciones y su aspecto deplorable es una demostración evidente de lo que le ocurre. En estos casos los maridos temen las llegadas

a su casa, y ¡no es para menos! No queremos «víctimas» ni «reinas coronadas». Esta «mujercita de su casa» como no busque un escape superior acabará axfisiándose ella y axfisiando el ambiente familiar.

Es cierto que la mujer lleva una vida dura, que muchas veces tiene que multiplicarse y sacar el tiempo de la nada; pero hay que poner remedio a tiempo. Un poco más de cabeza, de técnica y de organización. Y, por encima de todo, buscar y poner ilusión en ese trabajo para que no sea monótono y vulgar.

En estos tiempos conviene organizar el trabajo de la casa en equipo. Un buen camino para lograrlo es el despertar un sentido de responsabilidad colectiva y hacer comprender a todos los miembros de la familia la dignidad del trabajo, sin que nadie vea en él algo impropio o antinatural. Hay que actuar con gran tacto y diplomacia, sabiendo lo que cada uno puede dar de sí, aquello para lo que es más habilidoso y, por supuesto, nunca mandando. Se trata muchas veces de matices. El verbo en imperativo suele dar resultados funestos.

Esta colaboración íntima en todos los proyectos y realizaciones familiares no puede menos de ser una fuente de unión y de bienestar conyugal.

Quizá alguna al leer estas líneas me esté tachando de ilusa. Ya sé que el llegar a esta situación no es nada fácil. Precisamente por ello hablábamos al principio de la profesión de «ama de casa». Toda profesión supone una preparación adecuada, conciencia de la importancia del trabajo que se realiza y una vocación para llevarlo a cabo.

Si somos verdaderas «profesionales» los demás nos concederán ese prestigio que, tan a menudo, echamos en falta.

P. L.



Nuevas profesiones para la mujer:

alta costura

La Alta Costura ha sido hasta hace poco una profesión a la que nadie había dedicado en España su atención desde el punto de vista docente. Solamente proliferaron entre nosotros los cursos de corte y confección. Pero la Alta Costura no es esto sólo. ¿Por qué conformarse con coser, por qué no diseñar, crear la moda, confeccionar con maestría y estilo, convertir un mero trabajo en un arte pleno de alcances?

La duración de la carrera es de tres cursos con clases diarias. Las asignaturas más destacadas son: Historia del Arte y de la Moda, Corte y Confección, Dibujo y Diseños, Peluquería, Cosmética, etc...

Existen varias Escuelas en España en donde puede cursarse esta carrera.

Para cualquier información que puede interesaros, dirigiros: Página de la Mujer. Hoja del Mar. Génova, 24. Madrid, 4.

DIALOGO CON NUESTRAS LECTORAS

Hemos recibido ya varias contestaciones a nuestro cuestionario sobre el «Trabajo de la mujer». Publicamos, por falta de espacio, fragmentos de una de las cartas recibidas.

Nos gustaría que, venciendo la pereza, cogierais la pluma y TODAS contestárais a estas seis preguntas que os hemos hecho. Queremos conoceros, saber cómo pensáis para enfocar la página a vuestro gusto. Al fin y al cabo la «Mujer de hoy» sois vosotras.

Nos escribe Onofre desde Santander: «Me ha agradado mucho el artículo de la «Mujer de hoy». Para empezar a colaborar quiero dar mis puntos de vista, si de algo valen, en esta encuesta».

¿Te interesan los temas relacionados con el trabajo de la mujer?

«Me interesan enormemente porque ahora más que nunca, la mujer, venciendo prejuicios anticuados, procura encontrar en otro puesto que no sea exclusivamente el de sus labores, el asegurar un porvenir incierto, ya que siempre hay un interrogante en la vida y es prudente prevenir... Como lo creerán sin duda todas las lectoras, sería muy interesante para todas nosotras, una orientación concreta y desarrollada de las diferentes carreras y oficios que se acomodan más a nuestras inclinaciones de mujer... Entiendo que nuestra gran carrera es el hogar y debemos realizar estudios que nos ayuden en nuestras tareas de reinas del hogar, coronadas de hijos, a los que transmitiremos un mensaje de luz y altura».

¿Trabajas en la actualidad?

«Sí».

¿En dónde y qué horario tienes?

«Como todas las tiendas, de 9 a 1 y de 4 a 7 y media. Estudio francés e inglés y pienso empezar este invierno clases de corte y confección, indispensable, a mi juicio, en una mujer».

¿Por qué trabajas?

«El primer móvil ha sido motivo económico, ya que de lo contrario me hubiera decidido por estudiar enfermera o asistente social; pero soy feliz en mi trabajo al tratar con toda clase de gentes de mar y estoy contenta al poder serles útil y ellos, a su vez, me traen consigo algo del embrujo que se desprende del misterioso mar».

Si has dejado de trabajar, ¿a qué ha sido debido?

«Todavía no lo he dejado. Algún día será y lo haré con nostalgia al dejar a toda esta gente buena que me habla de sus problemas y alegrías esperando mi parecer y consuelo».

¿Qué opina tu familia del trabajo que desarrollas?

«Yo les ayudo, soy feliz y ellos se alegran de ello».

Muchas gracias, Onofre, a tí y a todas las que nos habéis escrito. Atendiendo a la petición de varias de vosotras abrimos en este número una pequeña sección dedicada a las nuevas profesiones típicamente femeninas.

En Gijón, con más de 400 alumnos matriculados

INAUGURACION DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA Y EN LA DE NAUTICA

Gijón. (De nuestro corresponsal).—El día 28 de octubre tuvo lugar en este puerto un doble acontecimiento: la inauguración solemne de los cursos de la escuela reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera y la iniciación de las actividades docentes de la escuela de Náutica, tan deseada en Asturias —asimismo de-

pendiente del ISM— que comienza sus actividades con los cursos primero de Puente y Máquinas y los de "Adaptación" y "Transformación".

El número de alumnos matriculados para las diferentes especialidades en la escuela reconocida de Gijón y sus filiales, en lo que se refiere a la modalidad náu-

tico-pesquera, sobrepasa la cifra de cuatrocientos, siendo cincuenta y seis los alumnos de primer curso de la carrera Náutica.

El acto de inauguración fue presidido por las primeras autoridades provinciales y locales y el director general del ISM.—R. RODRIGUEZ MORAN.

PRIMER PUERTO

En los nueve primeros meses de 1967 han sido controlados en el puerto de La Luz 11.381 buques, con 39.417.416 toneladas brutas y 22.732.016 netas, figurando con tal motivo a la cabeza de los puertos españoles.

VUELVEN LOS "YBARRAS"

La compañía "Ybarra" vuelve a reanudar sus escalas en Las Palmas, después de más de treinta años de ausencia. Con tal motivo, el pasado día 9 de octubre arribó el "Cabo de San Vicente", procedente de Montevideo, Buenos Aires, Santos y Río de Janeiro para Algeciras y Barcelona. Para el próximo mes de marzo anuncia de nuevo su arribo.

ARMADA USA

Durante el mes de octubre visitaron el puerto de Las Palmas dos unidades de la armada norteamericana. Fueron éstas el submarino "Sablefish" y el petrolero "Sabine", este último con la misión de colaborar en el proyecto "Apollo".

PESCA: 27 MILLONES DE KILOS

Un récord pesquero se ha producido en el puerto de La Luz. Durante el pasado mes de septiembre se controlaron entre capturas frescas, congeladas y transbordos, más de veintisiete millones de kilos, que se distribuyen de la siguiente forma: Pescado descargado en puerto sin ser congelado: 10.001.411 kilos; Pescado descargado en puerto congelado: 3.000.396 kilos, y pescado de transbordo congelado: 14.206.973 kilos.

FONTE



El Instituto Social de la Marina proyecta construir unos varaderos en Villa Cisneros

Declaraciones, a su paso por Las Palmas, del Director de la Mútua de Riesgo Marítimo

Durante el pasado mes de octubre visitaron la costa de la provincia española del Sáhara don Guillermo de Reyna Medina, director de la Mútua de Riesgo Marítimo, y don José Parga Rapa, ingeniero naval del Instituto Social de la Marina, los cuales, acompañados del delegado del ISM, don Manuel

Pérez de la Barreda, estudiaron sobre el propio terreno la ubicación de varios servicios con destino a la familia pescadora que opera por aquella zona. A su regreso a Madrid, y de paso por Las Palmas, hablamos con el señor de Reyna:

—Esta nueva visita ha obedecido —comenzó diciéndonos— al deseo de ir perfilando ese proyecto ambicioso que pretende llevar a cabo el Instituto en aquella zona.

—¿Hay algunas novedades?

—Pues sí, en efecto. Después de un estudio profundo de la costa, en la larga faja de terreno que va desde Agadir a Dákar, hemos observado que no existe ni un sólo varadero que pueda atender a las embarcaciones que necesitan ayuda por cualquier causa. Por ello pensamos que junto con la estación de salvamento, que irá dotada de sus correspondientes equipos emisores, y un almacén en Villa Cisneros con un "stock" de material en expectativa de ser usado en cualquier momento, hay también que construir unos varaderos. Igualmente se hace ne-

cesaria la construcción de un "Hogar del Pescador".

—¿Se ha elegido ya el lugar donde pudiera ir emplazado el varadero?

—De momento no hemos decidido nada en concreto. Se han visto varias zonas, habiendo tres sitios donde hay posibilidades para ello. Con dicho fin me ha acompañado el ingeniero Naval del Instituto. Esto como es natural lleva unos trámites que habrá que ir venciendo.

—En cuanto a la estación de salvamento ¿cómo marchan las gestiones?

—Los estudios van muy adelantados. Incluso al darle a conocer el proyecto al director general de Plazas y Provincias Africanas el aterradora número de siniestros marítimos que se dan en aquella zona, él ha sido el primero en apoyar el proyecto. Los equipos de la emisora ya están aquí. También el remolcador "Presidente Einsenhower", cuya aportación a la estación de salvamento es decisiva, ya que podrá dar remolque a unidades de hasta 150 toneladas, que son precisamente aquellos

pitieron las averías que, en idénticas circunstancias, produjo un temporal: Irrumpió la mar en las dependencias bajas inundándolo todo. El bombo eléctrico para la subasta, la báscula de reloj y el material de oficina precisarán de limpieza de la arena y el salitre que han quedado en ellos. Estas averías, unido a que la mar se llevó una pequeña balnaca y una puerta y rompió los cristales de las ventanas, hacen que los daños se calculen en unas diez mil pesetas. Poco, como se ve.

La flota pesquera no sufrió daño alguno, ya que el mal tiempo reinaba desde hacía varios días y se habían resguardado las embarcaciones convenientemente.—RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

TEMPORALES EN EL CANTABRICO

LA MAREJADA NO PRODUJO CONSECUENCIAS GRAVES EN EL LITORAL ASTURIANO

Sólo sufrieron daños menores las lonjas de Gijón y Tazones

Gijón. (De nuestro corresponsal).—El día 2 de noviembre se registró una fuerte marejada con viento duro del Oeste. Coincidiendo con mareas grandes, de 21 pies, verdaderas montañas de agua se abatían en la pleamar sobre acantilados y muelles.

Afortunadamente no se produjeron víctimas y los daños fueron en conjunto muy escasos, y sólo en instalaciones portuarias. Por ejemplo, en la lonja de este puerto, asentada sobre un viejo muelle abovedado, la mar levantó el pavimento de cemento. Pero no interrumpió las operaciones de subasta de la pesca de aquellos barcos que arribaron con algunas capturas.

En la lonja de Tazones se re-

INUNDACIONES Y LIGEROS DESTROZOS EN GUIPUZCOA

San Sebastián.—De todos los pueblos del litoral guipuzcoano se reciben noticias sobre la pleamar que al no coincidir con un temporal no causó los daños que en tal caso hubiera podido producir. Ha habido inundaciones en Fuenterrabía, Deva y otros

pueblos. En San Sebastián, las inundaciones se registraron en el barrio Viejo y en el de Gros, y sufrieron destrozos el paseo Nuevo, y las barandillas del puente de María Cristina, que es el más interior de los tres que hay sobre el Urumea.

Un aficionado captura un calamar de 17 kilos de peso

Palma de Mallorca.—Un gigantesco calamar, de diecisiete kilos de peso, ha sido capturado en aguas de Mallorca por el vecino de Esporlas don Antonio Torres Campomar, pescador aficionado.

El enorme animal mide un metro de cola a cabeza y su circunferencia, en el lado más ancho, es de setenta centímetros.

Entendidos en pesca afirman que se trata de un ejemplar insólito, casi monstruoso, ya que los calamares que por lo general se capturan en estas aguas no superan nunca los dos kilogramos de peso.

buques que no pueden utilizar los grandes remolcadores por ser sus precios prohibitivos. Aparte, claro está, hemos de señalar su colaboración a la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera de las Palmas, para que sus alumnos puedan hacer las correspondientes prácticas.

—Por último, quisiera que nos señalara los fines que persigue el Instituto con esa ayuda que pretende llevar a cabo en la vecina costa africana.

—Sólo y exclusivamente uno y muy fundamental: acudir a dicho lugar para remediar una situación que nadie puede cubrir y que nosotros como organismo vinculado con la gente de mar, debemos de atender con la urgencia que tal hecho requiere. En una palabra, el Instituto se va a volcar en el banco canario-sahariano, con su mejor entusiasmo, como ya lo ha hecho con otras facetas para que éstos se vean atendidos en cualquier peligro con una máxima eficacia.

Juan Francisco FONTE

XXV ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL COMISARIADO MARITIMO ESPAÑOL

Madrid.—El comisariado marítimo español, con motivo de cumplirse el veinticinco aniversario de su fundación, ha celebrado una serie de actos conmemorativos.

Entre otros, destaca una serie de conferencias que, sobre el tema del mar y el Derecho Marítimo, se celebraron en la cámara de comercio de Madrid, interviniendo en este ciclo conferenciantes especializados tanto nacionales como extranjeros.

En los actos conmemorativos del aniversario, se impusieron

condecoraciones a aquellas personalidades que, en el curso de estos veinticinco años, han contribuido con su apoyo oficial y decisivo, a que el comisariado español marítimo llevara a buen puerto sus fines.

A las reuniones asistieron todos los comisarios del citado organismo en los puertos españoles y extranjeros y para ellos se han organizado excursiones a Aranjuez, Toledo, El Escorial y Valle de los Caídos, así como una comida de hermandad y otros actos, religiosos y profanos.

NAVEGANTE SOLITARIO DE 63 AÑOS DE EDAD

Pretende atravesar el Atlántico desde las islas Canarias

Arrecife de Lanzarote.—El capitán de la marina mercante norteamericana Erreny Casper de 63 años de edad natural y vecino de Miami se propone atravesar el Atlántico desde Canarias, navegando en solitario. Con este objeto ha llegado a Arrecife, procedente de Tarifa, a bordo de la embarcación de su propiedad «Elisée».

En Arrecife permanecerá una semana para efectuar algunas reparaciones en el yate, antes de emprender la aventura. Con éste son tres los navegantes solitarios llegados a Lanzarote en los últimos cuarenta días con el mismo fin.

Capturas de 35.000 toneladas

Rotundo éxito de la costera de albacora

Bilbao.—La costera de la albacora-bonito, que se desarrolla desde primeros de julio hasta finales de octubre, entre tres etapas, ha dado un índice total de capturas del orden de 35.000 toneladas de este pescado, cifra superior al de años atrás.

En la citada costera participarán más de 300 pesqueros de bajura de todo el litoral cantábrico, una tercera parte de los cuales tienen su base en el puerto vizcaino de Bermeo.

Los barcos bermeanos realizaron sus capturas a unas setecientas a novecientas millas al oeste de su puerto base, com-

probándose que los bancos de albacora corrian tras otros muy extensos de quisquilla roja. Varias descargas fueron efectuadas en Vigo, llegándose a contabilizar en una jornada hasta mil toneladas.

Este aumento de capturas, motivado en parte por el número de barcos que han tomado parte en la costera —mayor que años atrás— y por la modernización de varios de los pesqueros, ha suscitado un descenso en la cotización de la albacora-bonito, que ha sido de unas 20 a 36 pesetas kilo, cuando el pasado año fue de unas 40 a 46 pesetas kilo.

LA MAR Y SUS



EDICIONES

TODO SOBRE EL BARCO, EN IMAGENES "Las artes de la mar"

Nosotros podríamos, aquí, recomendar muy numerosos libros a quienes deseen adentrarse en cualquiera de las mil facetas más importantes que tiene el mundo de la mar. Quizá aún no se haya llegado a la profusión de obras que tema tan importante requiere, pero ya puede hacerse un análisis y una agrupación por sectores de obras sobre la mar. Sobre la mar en su constitución específica, sobre sus habitantes, sobre sus movimientos, sobre su influencia, sobre los elementos que la navegan...

Pero creemos que entre los diversos libros que tienen a la mar como argumento o tema central, hay uno que merece ser especialmente recomendado. Se trata del que lleva por título «Las artes de la mar».

Adelantémonos a decir que la obra es cara, aunque quizá lo cierto sea que no se hubiera podido editar a más bajo precio, ya que está impresa en magnífico papel y son miles los grabados que la ilustran. Este libro interesa, desde luego, al no iniciado, al que si lo lee y contempla con cierta atención, podemos garantizar que dejará de ser «no iniciado», y si no la tenía adquirirá una especial afición por la mar y sus barcos. Pero, evidentemente, la obra interesa más aún a los iniciados, pues en ella encontrarán, clara y bellamente atomizada, todo lo referente a los buques, comenzando por el casco y siguiendo por la arboladura y jarcia y la vela; a la pesca, a todos los sistemas de propulsión y a la navegación y maniobra; y a la navegación deportiva, comercial y guerrera, en todas sus dimensiones.

Por definirlo de alguna manera, diríamos del libro «Las artes de la mar», que es un enorme planero, o un enorme mosaico de todo lo que se refiere a los barcos. Cada parte del buque figura en imagen en las pá-

ginas del libro, tanto en su conjunto como en detalle. Un índice general, que se divide en tantos índices como páginas tiene la obra, hace que la localización de nombres, figuras y detalles sea rápida y exacta.

La edición para España es de Blume y la original de Göteborg (Suecia), habiendo sido impreso en talleres de Estocolmo.

«RAPITA», CENTENARIA

Todos los meses recibimos «Rápita», la revista que se edita en San Carlos de la Rápita como portavoz de la ciudad. Siempre hay en ella informaciones dedicadas a los hombres de la mar, como corresponde a un pueblo de auténtica importancia y gran raigambre marinera.

Pero esta vez la revista contiene algo que deseamos señalar: se ha hecho centenario. El número de octubre de 1967 es, precisamente, su número 100.

No hay alardes editoriales para esta conmemoración. Si no fuera por un pequeño comentario que figura en una de sus páginas, el «centenario» posiblemente habría pasado desapercibido. Así de silenciosa transcurre la eficaz labor de esta revista. Nosotros la deseamos muchos éxitos y larga vida: ¡Felicidades!

«NAUTILUS» SE EMBELLECE

«Nautilus», revista general del mar, premios «Virgen del Carmen» y «Elcano», nos llega con su conocida portada en color. Nos referimos a la edición de octubre, que abarca los números 260-275. Inicia su sección de colaboraciones con el trabajo de su director, don José Guinot, titulado «España, Colón e Hispanoamérica a los 475 años». Otros trabajos de interés son «El túnel bajo el estrecho de Gibraltar», «El mar en la fotografía», sobre el concurso celebrado en Tapia de

Casarego», y otros históricos. Completan el número las habituales secciones «Información general», selección de artículos aparecidos en la Prensa, información legislativa y transacciones comerciales y fletes.

Observamos que «Nautilus», sin variar su habitual formato y orden de las secciones, ha cambiado en algunas de ellas —sobre todo en las colaboraciones— su estilo de confección, introduciendo más ilustraciones e información gráfica. Entendemos que con ello gana en amenidad y vistosidad la revista.

Expansión a Norteamérica de las conservas gallegas

Un editorial de «Industria Conservera»

Hemos recibido el número 339 de «Industria Conservera», que edita en Vigo la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia.

Su formato y confección, tanto en portada como en páginas interiores, mantienen la uniformidad de siempre, por lo que no es difícil encontrar las secciones. «Industria conservera» razona en su editorial la necesidad de que se amplíe el comercio exterior de las conservas españolas, y señala que en 1966 las exportaciones fueron de 19.114 toneladas; cifra evidentemente exigua en una industria que —dice— «tuvo su raíz y desarrollo en el acicate que le propiciaba la demanda del comercio internacional». Se refiere luego a una Misión Comercial que viajó a Estados Unidos, país elegido por su excepcional capacidad de consumo de conservas de pescados y de mariscos, al que, sin embargo, la industria conservera española apenas vendió el 2 por 100 de las cantidades totales importadas. La Misión Comercial estudió los mercados de la zona centro-sudeste norteamericana, en la que se encuentran los centros comerciales de Nueva York y Miami, con acusada influencia española en algunas de sus demarcaciones, y habitada, en gran parte, por una considerable masa de habitantes de origen iberoamericano, habituales consumidores de nuestras conservas de pescado.

Otras colaboraciones publica «Industria Conservera»: «La pesca con luz eléctrica y bomba centrífuga», profusamente ilustrada con esquemas; técnica y cooperación conservera; necesidad de la veda en la mar. Y páginas de información económica y de mercados, legislación y exposiciones y congresos, de interés para especialistas.

cartas al director



VINAROS NECESITA VIVIENDAS PARA PESCADORES

Señor Director:

Yo no sé si ustedes estarán enterados de la crítica situación en que se encuentra la población pesquera de Vinaroz. No sé de fijo pero creo que desde hace lo menos veinte años tenemos disponible un terreno para que se edifiquen las tan ansiadas viviendas para pescadores.

En Vinaroz se está construyendo mucho pero es con carácter privado. Y para adquirir

esas viviendas hacen falta, por lo menos, cien mil pesetas y el resto —unas doscientas mil pesetas—, a pagar en cinco años. ¿Qué pescador puede disponer de este dinero? ¿Por qué se construyen tantas viviendas lujosas que luego sólo habitan turistas y veraneantes durante cuatro meses al año y no viviendas para pescadores, que tanta falta hacen?

Domingo CIURANA GUZMAN
Vinaroz

USO DE ARTES PROHIBIDOS EN EL MARISQUEO

Señor Director:

En HOJA DEL MAR número 27 me he enterado de algo que dice ser referente al Plan Marisquero gallego. Pues bien: si se quiere conseguir un Plan Marisquero gallego. Pues bien: si se quiere conseguir un Plan Marisquero y que trabaje la depuradora instalada en Aguño con mariscos conseguidos en las rías gallegas y principalmente en las de Arosa y Vigo, habría que obtener un mayor esfuerzo en la Autoridad. Y digo esto pues la forma de recoger el marisco, si bien es verdad que es primitiva y trabajosa, también es cierto que no daña los bancos de marisco, pues el arte empleado se llama rastrillo de barra, que lleva unos dientes de hierro de unos 8 centímetros de largo.

Pero desde hace unos tres años se vienen usando en las rías de Vigo y de Arosa unos artes que aunque están prohibi-

dos, los usan como si no lo estuvieran, ya que apenas existe vigilancia. Estos artes son de hierro, también en forma de rastrillo, pero en grande y con unos dientes de 30 centímetros de largo. Y con la particularidad de que si con el otro se trabaja a mano, con éste se trabaja a motor, destruyendo los fondos marinos.

Con esta forma de trabajar, a la vuelta de muy poco tiempo se agotarán completamente las especies de almeja, berberecho, navaja, etcétera.

Juan Manuel DIOS OTERO
Isla de Arosa

N. de la R.—Como habrá podido comprobar, en este mismo número dedicamos amplio espacio al problema que denuncia, dado que, efectivamente, lo consideramos muy grave para el porvenir marisquero de las costas gallegas.

CUANDO ARANJUEZ ERA EL PUERTO DE MADRID

En la Casa de Marinos se conservan las fastuosas falúas reales, que formaban parte de la Escuadra del Tajo.

En tiempos de Fernando VI y Bárbara de Braganza se celebraban las famosas "fiestas náuticas", de renombre internacional.

La góndola que no navegó y a la que vistieron de luto por la muerte de la reina.



Por su proximidad a la capital de España, se dice de Alicante que es el puerto de Madrid. Pero Madrid, en tiempos, tuvo otro puerto más cercano, a solo 41 kilómetros; y aunque no era de mar, sí surcaban sus aguas las naves, a las cuales se llegó a llamar la «Escuadra del Tajo».

FLOTA

En el siglo XI sólo era una aldea que llamaban Almuzundica. Pero al correr de los siglos esa aldea pasó a llamarse Aranjuez y fue ganando preponderancia, hasta que en tiempos de Fernando VI pasó a ser residencia de la Corte durante largas temporadas. Su río, navegable en cerca de cinco kilómetros, desde el Puente de las Barcas hasta el Puerto de la Reina, con un calado en algunos sitios de diez metros y en los más de siete a ocho, se vio surcado por una flota de falúas reales, a la que se llamó «Escuadra del Tajo». Quizá fuera esto reflejo de la interesante época que atravesaba la Marina española, impulsada por las felices iniciativas de Orry, Alberoni, Patiño y Ensenada, siendo éste último el fundador de los arsenales de El Ferrol y La Carraca.

En época de Felipe V se construyeron en Aranjuez unas atarazanas para albergar las falúas que utilizaban los monarcas. Estas antiguas edificaciones han tenido que ser derribadas por las plagas y el abandono de otras épocas, y ello decidió la construcción por parte del Patrimonio Nacional de un nuevo edificio donde pudieran exponerse aquellas falúas reales.

CASA DE MARINOS

Este edificio sigue teniendo el nombre de «Casa de Marinos». Frente a sí tiene un palo de señales, con su cabillero. Su puerta principal está guardada por dos cañones, y la entrada la preside la rueda de gobierno de una fragata.

Muchos detalles curiosos hay en este museo, como una cuna que imita en todo a una barca y fue regalada por Cartagena a Fernando VII; o modelos en plata de buques; o el camarote de oficial, a su tamaño real y con todos sus detalles; o piezas de artillería para las salvas de ordenanza; o una curiosísima fragata de catorce cañones por banda, cuyas cuadernas forman la jaula de un jilguero; o la tortuga diseada que alguien —no se sabe— regaló a Alfonso XII... O los interesantes grabados de la época que nos muestran escenas del Tajo en el siglo XVIII, o la orden de marcha

de la Escuadra, según un manuscrito de Farinelli.

FIESTAS CORTESANAS DE ARANJUEZ

Posiblemente la época de navegación en el Tajo que revistió más es-

vención de los más célebres cantantes y frecuentemente del famoso romántico Carlos Farinelli. En las fiestas de caza se daban batidas desde los puestos señalados a orillas del río, y las jornadas eran tantas como variedades de especies hay en el terreno: jabalíes, gamos, zorros, osos, faisanes, etcétera.



Falúa de Carlos IV

plendor fue durante el reinado de Fernando VI y Bárbara de Braganza, cuyas fiestas náuticas tenían renombre internacional, estando consideradas como las más suntuosas de Europa. Para que tuvieran más realce, se iluminaban todas las calles que conducían al embarcadero, la mayor parte de ellas con hachones de cera, en diversos colores, según el orden de sus árboles.

Las fiestas eran de dos clases: cortesanas y de caza. En las primeras se daban conciertos y recitales, con inter-

FALUAS REALES

Estas fiestas cortesanas también están reflejadas en varios grabados

que se encuentran en el museo de la Casa de Marinos. Pero, sin duda, lo más destacado que allí se encuentra son las propias falúas reales, auténticas filigranas y espejo de los gustos de una época.

Unos monarcas marinos, fruto de la fantasía del escultor, forman el mascarón de proa de la falúa de la reina María Cristina, cuarta esposa de Fernando VII y madre de Isabel II. Quizá sea la peor conservada de todas pues la madera de que fue construida es de mala calidad. Pero su cámara es lujosa y su techo tan primorosamente pintado, que parece un auténtico tapiz. El espejo de popa lo forman ondinias que sostienen el escudo de España.

LA DE ISABEL II

En posición de firmes, erguido, marcial, el proel navega sobre la falúa de Isabel II. Su mascarón de proa es un león en actitud agresiva, que tiene entre sus patas la corona. Más atrás, el patrón, con su megófono para gritar órdenes y marcar la boga. Dieciséis remeros sentados en bancadas de caoba tiene esta falúa, que fue regalada en 1861 por la ciudad de Mahón a Isabel II.

LA FALUA ROCOCO DE CARLOS IV

La fantasía de los escultores siempre se proyectó superabundantemente en los mascarones de proa de los barcos y así ocurrió también con estas falúas. Una de ellas, del más característico rococó, que fue hecha en Cartagena por encargo de Carlos IV, tiene en su proa un rubicundo angelote que empuña una alabarda —la cual, evidentemente, no le cuadra— y pisa una ostra gigante que cabalga sobre anguilas... Toda la nave, desde la línea de flotación hasta la borda, fue pintada por Maella con los escudos de las provincias españolas.

Un toldo protege del sol, a la vez, a los remeros y a la cámara,

dispuesta para que en ellas se aposen ten los reyes. Las columnas que encuadran la cámara y sostienen el dosel —ángeles y trompetería—, los remates, las ricas cortinas, los demonios, los tópicos navegantes, los dragones, los peces de gran boca y grandes ojos, forman una barroca talla que culmina, a popa, con el orlado escudo de España.

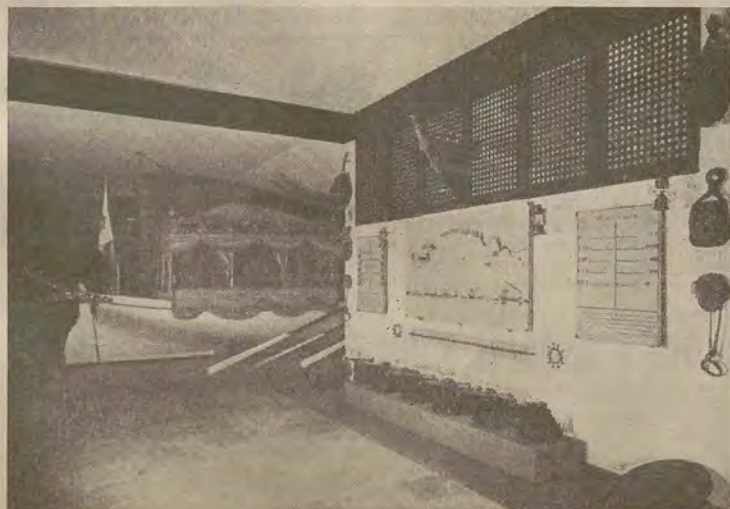
LA CANOA Y LA GONDOLA QUE NO NAVEGO

También hay una canoa de Alfonso XII, toda ella de caoba, que no llegó a utilizar, aunque sí lo hizo Alfonso XIII y no sólo en el Tajo, sino también en el lago de la Casa de Campo. Y una falúa asimismo de Alfonso XII, que si por algo destaca es porque tiene la más sencilla construcción de todas. Y la góndola: la que no navegó, pues sólo puede impulsarla la pértiga y el calado del Tajo no permite su uso. De ella podría decirse que es una pura falla, tanto en su casco como en su cámara. Fue regalo de un duque italiano a Felipe V, el primer Borbón español. La riqueza de la góndola resalta aún más por la acumulación de sus dorados sobre fondo verde. Pero hubo una vez en que también fue negra. Alguien, al morir la reina Mercedes, la pintó de negro en señal de luto. Y de negro siguió la góndola hasta que fue restaurada al crearse el museo de la Casa de Marinos.

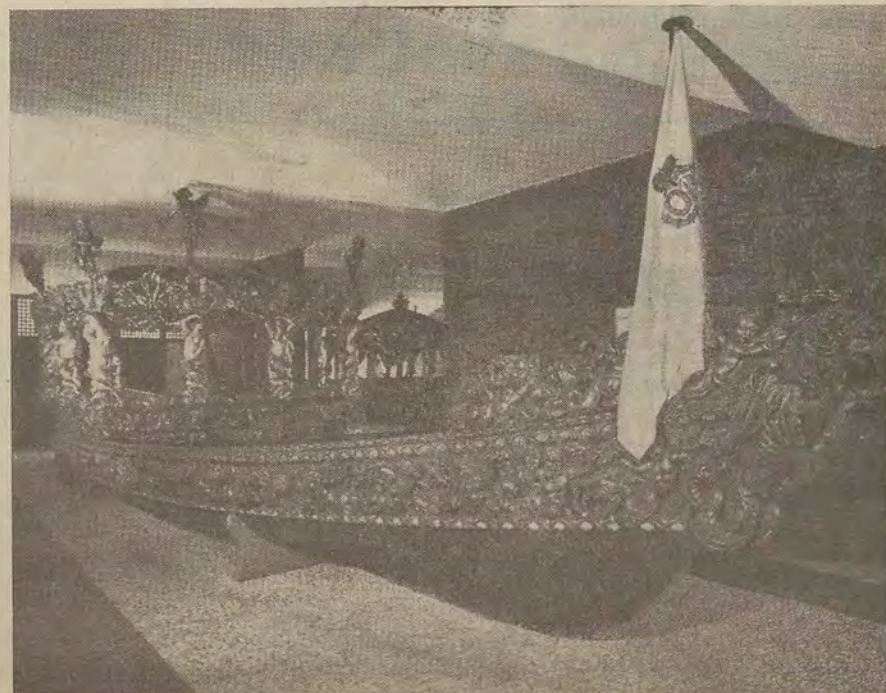
CINCO HORAS DE VIAJE

Este es el recuerdo del puerto de Madrid, al que la Corte tardaba cinco horas en llegar y hacía gustosa el viaje. El puerto donde se encontraba la Escuadra del Tajo; donde se celebraban las fastuosas fiestas cortesanas y de caza; donde era placer de reyes pasear por las mansas aguas del río... Hoy estos recuerdos perduran en la Casa de Marinos, para pervivir los momentos galantes de una época.

JOAQUIN VIDAL



Cañoncitos para salvas, siglo XVIII



Góndola del siglo XVIII, regalo de un duque italiano a Felipe V

Buque transporte entre Guinea y la península

La motonave «Sorolla» cuenta con una pluma de cien toneladas

Tarragona.—En viaje inaugural ha tocado el puerto de Tarragona la motonave «Sorolla», que cubrirá la línea Guinea-Península, estando dedicada al transporte de madera en troncos y cargas pesadas de gran

volumen, contando con una pluma de cien toneladas y siendo el primer barco español que posee tan ventajosas características para el transporte y almacenamiento de las mercancías madereras.

Nueva línea marítima Bilbao-Nueva York

Bilbao.—Se ha inaugurado en esta ciudad una nueva línea marítima regular que enlazará los puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos con el de Bilbao. La línea estará servida por cuatro buques de la firma portuguesa «Companhia de Navegacao Corregadores Acorianos», cuyo agente general para el norte de España es «Marítima del Cantábrico, S. A.».

Cada catorce días zarpará un buque de Bilbao y otro de Nueva York, siendo las escalas habituales previstas las de Lisboa, Boston, Filadelfia y Baltimore.

Los cuatro buques de la nueva línea hispano-portuguesa son el «Ribeira Grande», «Monte Brasil», «Horta» y «Azores», de unas 4.000 toneladas de desplazamiento cada uno. Son buques de poco calado, lo que hará posible su atraque en el muelle de Abando, ya dentro de Bilbao.

El primer buque que ha inaugurado la línea ha sido el «Ribeira Grande», que ha zarpado con destino a Nueva York, vía Lisboa, tras haber efectuado sus operaciones de descarga y carga de mercancía general.

Por primera vez en la historia del puerto bilbaíno

Un buque filipino atraca en el Abra

Bilbao.—Posiblemente por primera vez en la historia del puerto bilbaíno —al menos en los últimos treinta años— un buque de bandera filipina ha atracado en el Abra. Se trata del mercante «Mabuhay», de 50.000 toneladas de registro bruto.

El barco procede de Alemania y trae para este puerto un cargamento de productos férricos.

Por el momento no se considera probable que este buque u otros de la misma bandera vuelvan a recalar aquí en fecha previsible. Pero el hecho ha sido destacado, por lo insólito, en los círculos marítimos y portuarios, en los que, hasta ahora, no se tiene ninguna noticia precedente de la llegada de un barco de esta bandera, al menos desde hace treinta años.

Nueva línea marítima Barcelona-Canarias

Barcelona.—Los buques mercantes «Agrotai» y «Agromayor» iniciaron el día 30 de octubre un nuevo servicio regular con Canarias de carácter semanal.

Llega a Cádiz el mercante alemán «Cádiz»

Cádiz.—Procedente de puertos de su país, llegó el buque mercante alemán «Cádiz», de reciente construcción.

A la una de la tarde se trasladó a bordo una delegación del ayuntamiento presidida por el alcalde accidental, don Jerónimo Almagro, haciendo entrega al capitán de dicha nave de una artística placa de plata con el escudo de la ciudad en oro y con esta inscripción: «La ciu-

dad de Cádiz al buque que la nación alemana ha bautizado con su nombre, en prueba de fraternal afecto, con el deseo de felices singladuras.»

Al mismo tiempo, le hizo entrega de una fotografía aérea de la ciudad de Cádiz.

Se pronunciaron palabras de mutua gratitud, asistiendo al acto también el cónsul de Alemania.

EL PREMIO «VIRGEN DEL MAR» A UN TRABAJADOR DE LA MARINA MERCANTE

Bilbao.—En el despacho del delegado provincial de sindicatos se ha efectuado la entrega del premio «Virgen del Mar» al trabajador de servicios portuarios del sindicato de la Marina Mercante, don Marcelino Arnat de Pablo.

Don Marcelino Arnat de Pablo tiene en la actualidad 51 años de edad, casado y con dos hijos, y lleva trabajando veintisiete años, durante los cuales «ha procurado cumplir siempre con el mayor interés y agrado su cometido», según propias manifestaciones de don Marcelino.



El Ferrol del Caudillo.—El super-petrolero «Marquina» se ha hecho a la mar con el fin de efectuar pruebas preliminares antes de ser entregado a la casa armadora «Naviera Vizcaína». El «Marquina», que fue botado al mar el 28 de noviembre del pasado año, construido por la empresa nacional «Bazán», tiene una dotación de 34 hombres, eslora total de 238,10 metros, peso muerto de 77.100 toneladas, desplazamiento de 92.100 tone-

Bilbao.—En los astilleros de la compañía Euskalduna ha sido botado el buque tramp «Garciani», de 14.390 toneladas de peso muerto, destinado a un armador santanderino.

Corresponde este buque a un grupo de «tramps» cuya cabeza de serie fue el «Monte Pagasari», de Naviera Aznar.

Bilbao.—En astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval, de Sestao, se van a construir dos buques tipo «Bulkcarrier», de 48.000 toneladas cada uno, con destino a la naviera vizcaína. Serán los mayores de su clase en la flota mercante española.

Zaragoza.—El mayor petrolero de España, que se está construyendo en Sestao, se llamará «Zaragoza», por lo que será apadrinado por el Ayuntamiento de esta capital. Está prevista su botadura para el mes de febrero próximo. Su motor, construido en España bajo licencia suiza, pe-

El Ferrol del Caudillo.—Ha sido botado en los astilleros de la Empresa Nacional «Bazán», el super petrolero «Esso-Castellón», construido por la empresa nacional «Bazán» para la compañía «Esso-Internacional Inc.».

Las características del buque son: eslora total, 244 metros; manga, 38,10; puntal 16,60; pe-

Llegó a Bilbao una comisión de representantes de los principales astilleros de Finlandia, en viaje organizado por el servicio comercial y técnico de industrias auxiliares de la construcción naval y patrocinado por el Ministerio de Comercio, a través de la dirección general de Expansión Comercial.

En el archipiélago balear:

Se subasta una isla por 275.000 pesetas

Madrid.—La isla de las Raias, en el archipiélago balear, ha sido sacada a subasta por la delegación de Hacienda de Baleares.

Dicha isla está situada a unos 400 metros de la costa sudeste de Ibiza y tiene una superficie de 4.930 metros cuadrados (algo más de la mitad del terreno de juego del estadio Bernabéu). Ha sido tasada tan solo en 275.000 pesetas.

El nombre de la isla, según la leyenda, se debe a una invasión de ratas procedentes de dos barcos piratas que se hundieron, y cuyos roedores arrasaron la isla. Un ermitaño que en ella vivía logró, con grandes voces, que todas le siguieran y se arrojaran al mar, con lo que quedó libre de huéspedes molestos. Según la misma leyenda, todavía hoy, en algunas noches de marejada, puede escucharse la voz del anacoreta clamando al cielo contra las ratas.

Se ha hecho a la mar el superpetrolero «Marquina»

ladas y una velocidad de 16,5 nudos.

El próximo 26 del mes corriente efectuará las pruebas oficiales en la ría de Ares, con asistencia del director general de Navegación, don José Ramón de Dolarea, el director general de Buques, don Fernando de Rodrigo, el director de la empresa

nacional «Bazán», don Andrés Garrido, así como personal técnico de la «Bazán» y la casa armadora.

El día 29, el «Marquina» saldrá para Cádiz y en alta mar se efectuará el acto oficial de la entrega del buque a la «Naviera Vizcaína».

Botadura del tramp «Garciani» de Euskalduna

El «Garciani» tiene capacidad para 737.587 pies cúbicos y posee una bodega refrigerada. Su registro bruto es de 8.303 toneladas y desplaza 18.590.

Presidió la ceremonia de bo-

ta el Comandante Militar de Marina de Bilbao, señor Salas Pinto, actuando de madrina doña María Teresa García Gallego de Pinera, hija del armador, don Nicomedes García, de Santander.

Se construirán dos «bulkcarrier» de 48.000 Tn.

Ambas embarcaciones, que serán gemelas, tendrán una eslora de 205 metros e irán impulsados con motores diesel fabricados en Bilbao, con potencia unitaria de 13.800 HP. Los dos bar-

cos estarán concebidos para el transporte de carga a granel y mineral de hierro en bodegas alternas.

El proyecto responde a la más avanzada técnica actual.

El mayor petrolero de España se llamará «Zaragoza»

sa 730 toneladas, tiene una potencia de 20.700 caballos y mide 10 metros de altura, 4 de anchura y 20 de longitud. Dicho petrolero desplazará 100.000 to-

neladas; mide 252 metros de eslora, 39 de manga, 14 de calado y 18 de puntal. En el momento de la botadura su peso será de 20.000 toneladas.

Superpetrolero «Esso-Castellón»

so muerto 77.000 toneladas; desplazamiento, 93.000 toneladas; potencia de motor, 20.700 HP; velocidad, 16,5 nudos; dotación, 25 hombres. Los equipos automáticos del motor propulsor e

instalaciones de carga, son del tipo más moderno, ya que en este buque la tripulación es un cincuenta por ciento menor que la correspondiente a un petrolero de 33.000 toneladas.

Una comisión de astilleros finlandeses en Bilbao

La comisión la integran seis directivos de empresas finlandesas y vienen acompañados por el cónsul honorario de España en Helsinki, Rafael Sánchez, y por el ingeniero naval, Ricardo Rodríguez Muro, del citado servicio comercial y técnico.

La visita tiene por objeto cambiar impresiones con los representantes de la industria auxiliar naval española, en el deseo de incrementar los contactos comerciales entre esta rama de la industria nacional y los constructores de buques fineses.



LA ONU EXAMINARA LA RESERVA DEL FONDO DEL MAR

Para que la Humanidad se beneficie de sus cuantiosos recursos

Naciones Unidas.—La primera Comisión política y de seguridad, ha comenzado el estudio del tema 92 de la asamblea, titulado "Examen de la cuestión sobre la reserva exclusiva para usos pacíficos del lecho del mar, y del suelo del océano".

El tema fue presentado e introducido en esta Comisión por el delegado de Malta, David Pardo. Malta explicó a la Comisión las necesidades de que toda la humanidad se beneficie de los recursos que se pueden obtener del lecho del mar. "Hasta ahora —afirmó— solo los países muy desarrollados, sin competencia técnica por parte de los pequeños, están explotando intensamente estos recursos".

El señor Pardo pidió la creación de un régimen legal que regule la explotación del lecho

del mar y definió al mismo, como una "herencia común", no sujeta a apropiación nacional, cuya riqueza debe ser usada en primer lugar para promover el desarrollo de los pueblos pobres y debe ser reservado exclusivamente para fines pacíficos. El delegado maltés sugirió también la necesidad de que un organismo especializado asuma la jurisdicción sobre cinco séptimas partes aproximadamente de la superficie del mundo.

En relación con este tema, el secretario general, llamó la atención en un informe sobre los trabajos que se realizan para ayudar al estudio de la ciencia y tecnología marina, incluyendo lo relativo al desarrollo de los recursos minerales y el resto de los recursos marítimos.

Guerra de puertos...

Rotterdam arrebató a Amberes su primacía económica

Bruselas. — Los nombres de puertos como Amberes, Rotterdam, Hamburgo y el resto de los del Mar del Norte, son harto conocidos ara tratar de explicar lo que son, dónde están y hasta su historia.

Lo curioso es la rivalidad que entre ellos existe.

Pero, desde hace algún tiempo, la lucha entre el belga Amberes y el holandés Rotterdam atrae la atención del todo el mundo.

Se cuenta que el problema lingüístico que Bélgica tiene influye en esto. Y los que lo dicen aseguran que los habitantes de Amberes son tan anti-francófonos que se niegan a hablar esa lengua, por lo que los barcos que llegan y que se encuentran con empujados portuarios que sólo quieren hablar flamenco, se van a Rotterdam, donde no hacen historias.

Esto parece que es puro folklore. La realidad es otra.

El problema es realmente económico. Véanse ciertas cifras: en diez años, hasta 1966, el volumen de minerales descargado en Amberes pasó de 2.150.000 toneladas a 2.650.000. Esta débil regresión es estacionaria desde 1962. Rotterdam, sin embargo, pasó de 3.680.000 toneladas en 1957, a 5.200.000 en 1966.

Según los fletadores, los derechos marítimos y fluviales de Amberes son verdaderamente prohibitivos. Por ejemplo, un barco de 30.000 toneladas pagaría alrededor de 2.000 dólares más en Amberes que en Rotterdam. Ya, el derecho de puerto es 1.000 dólares más caro en el puerto belga que en el holandés.

A todo esto hay que añadir los gastos de pilotaje y de remolque, los gastos de vigilancia del barco, las gratificaciones, las horas suplementarias en la aduana...

En cambio, la descarga es más barata en Amberes que en los puertos holandeses.

Lo mismo sucede en los transportes fluviales. Hasta el punto que, de 45.000 toneladas que salían en 1957 de Rotterdam por los canales hacia el interior de Bélgica y Luxemburgo, en el año siguiente eran ya medio millón y en 1959, 600.000.

Las cosas han llegado a un punto que es difícil que Amberes vuelva a conquistar el puesto que le arrebató Rotterdam.

El puerto holandés tiene otra ventaja: como es quien tasa, por cuenta de la comunidad, las importaciones de cereales —unos cuatro dólares por cada 100 kilos de trigo procedente de países terceros— para ponerlo al nivel de los "seis" cobra provisionalmente la bonita suma de cuarenta millones de dólares por millón de toneladas, es decir, unos 200 millones de dólares en 1966.

Con estas reservas se pueden pagar las restituciones para poner el trigo exportado desde los países de la comunidad al nivel mundial.

Amberes podría exportar el trigo francés, pero no posee reservas para las restituciones.

Desde primeros de julio, un grupo de trabajo del ministerio belga de comunicaciones estudia el problema y busca soluciones.

Al parecer, hay intereses particulares muy fuertes que obstaculizan la adopción de medidas que hagan cambiar la fisonomía del tráfico de este puerto.

Para estudiar las causas de disminución de capturas

Cien mil arenques van a ser marcados en el Mar del Norte

Hamburgo (Alemania). — Los participantes del "Consejo Internacional para la Investigación Marina", han acordado, en el curso del congreso que celebran

en esta ciudad, hacer una experiencia de gran envergadura, en el curso de la cual serán marcados 100.000 arenques en la parte sur-oriental del mar del norte.

Ahora falta que los gobiernos de los 117 países representados en el Consejo aprueben tal experiencia. La región sur-oriental del Mar del Norte es lugar de cría de casi todos los arenques

del Mar del Norte, que de allí se distribuyen luego a sus lugares de desarrollo.

La experiencia permitirá determinar si la clara reducción de las capturas de arenques es debida al hecho de que son pescados los arenques demasiado jóvenes, o si los bancos de pesca están en peligro de desaparecer por los estragos que hacen en los arenques los bacalaos.

Cuando pescaban en aguas mejicanas

Cuatro camaroneros norteamericanos, detenidos por la armada de Méjico

Tampico (Tamaulipas-Méjico). Un dragaminas de la armada mejicana capturó, después de tenaz persecución, a los camaroneros norteamericanos "Luxury Linner", "Empress" y "Hope", que fueron sorprendidos pescando en aguas territoriales mejicanas.

De acuerdo con las informaciones, un avión-patrulla avistó a 27 barcos camaroneros norteamericanos que pescaban en aguas mejicanas frente al puerto de Soto. La Marina y el dragaminas se encargó de perseguirlos, aunque solo logró la captura de los antes mencionados,

ya que el grueso de la flota se dio a la fuga.

Los barcos fueron puestos a disposición de la capitania del puerto, para que se les aplique la sanción correspondiente.

Cada uno de los patrones tuvo que pagar 15.000 pesos —72.000 pesetas—, y queda pendiente otra sanción económica aún no determinada por el juez de distrito de este puerto.

Por su parte, la dirección general de Pesca decomisó las redes a las tres embarcaciones y unas cuatro toneladas de camarón que tenían en sus bodegas.

Brasil protesta por la extensión de las aguas jurisdiccionales argentinas

Brasilia.—La comisión de relaciones exteriores de la Cámara de diputados interceptará al ministro de relaciones Exteriores y al titular de Asuntos Económicos de la Cancillería, sobre la decisión, adaptada unilateralmente por el gobierno argentino,

de ampliar la jurisdicción de sus aguas a 200 millas.

Esta decisión fue calificada por el ministro de Marina, almirante Haman Rademacker, como perjudicial a los intereses brasileños.

Nuevo sistema para bucear a más de 300 metros

Nueva York.—Un nuevo sistema, en virtud del cual se podrá bucear por primera vez, a profundidades superiores a los 300 metros está siendo utilizado por la Westinghouse. Se trata del "Cachalote 850", sucesor del "Cachalote 450", que se halla en servicio desde hace dos años.

Este sistema, de dos camarotes, usa el principio de inmersión por saturación, también conocido por inmersión prolongada. Cuatro o seis buzos permanecen bajo el agua a grandes presiones, por periodos que oscilan entre unos días y dos semanas.

Con este nuevo sistema se podrán realizar trabajos en periodos de tiempo muy reducidos para los cuales sería necesario, ahora, más días y más personal.

HOMENAJE A CRISTOBAL COLON EN LIMA

Lima. — «Los más diversos puntos de vista de la interpretación del pasado coinciden en reconocer que, en el tiempo y en el espacio, el descubrimiento de América constituyó el acontecimiento que, después de la aparición del cristianismo, alteró con mayor intensidad y extensión la estructura de la historia. No sólo redondeó el planeta, dando en cierto modo remate definitivo a la obra de la creación, sino que amplió la perspectiva territorial del orbe, trasladando al nuevo continente la levadura de la civilización occidental. Llevando a Europa, por la ley de las compensaciones, el fermento de una savia juvenil y vigorosa, e injertando la médula de aquella vieja cultura un agijón de sorprendentes energías y de virtualidades insospechadas».

Así se expresó el concejal doctor Carlos Rodríguez Pastor en el homenaje tributado al descubridor de América en la avenida «9 de diciembre» (Paseo Colón), al gran navegante don Cristóbal Colón, al conmemorarse, un aniversario más del descubrimiento de América.

A la ceremonia concurrieron el embajador de España don Manuel Alabart, miembros del consejo provincial de Lima, de la colectividad española residentes en Lima, delegaciones de diversos centros de educación, etc.

El acto se inició con la colaboración de ofrendas florales colocadas por la municipalidad de Lima, embajada de España, sociedad española de Beneficencia de Lima y Casino Español.



CANARIAS Y EL MAR.

De la mejor conjunción de estos cuatro elementos: el color, las mareas, los vientos y las corrientes, en una zona determinada, depende la mayor bondad del mar, con la consiguiente y directa influencia sobre las tierras situadas en dicha zona.

Por lo que al color respecta, tres factores, a su vez, se pueden combinar para darnos el más bello y permanente azul del mar, su más delicioso azul (¿recordáis que Víctor Hugo definió el Arte diciendo que «el Arte es lo azul»?): la constitución del fondo; el celaje que lo cubre, la composición de sus aguas.

Nuestros fondos son profundos —la plataforma continental de las islas es muy reducida—, y como el oleaje, cuando más, nunca llega a ser grande, aquéllos no se remueven, quedando las aguas limpias y transparentes.

El cielo, que también es de azul, se refleja tanto mejor en el espejo de unas aguas plácidas, como las que nos rodean, cuya composición, por otra parte, está equilibrada (su salinidad media de 34/35 g./l., en contraposición a los 37,5 del Mediterráneo o a los 40 del Mar Rojo).

Las olas, hijas de las mareas, son el martillo con que el mar esculpe las costas; o, dicho de otra forma, éstas vienen a ser el resultado de la eterna pelea del mar. Pero aquí el mar siempre es amigo, y ello hace que las islas sean asequibles, prácticamente desde todos los puntos de la «Rosa de los Vientos». Hay acantilados al Norte; y abrigos seguros —sobre todo al Naciente—, enseñadas y playas por todo el litoral de las islas, cada una de las cuales marca su desigual y característica presencia, sobre el azul del mar, bordeada por la blanca espuma de esas olas que casi nunca se enfadan.

Sabido es que la causa principal de la formación de los vientos es el calor solar. La situación geográfica de las islas, combinada con la rotación de la Tierra, hace que estén afectadas por vientos constantes —los refrescantes alisios, concretamente— cuya maravillosa regularidad durante todo el año no sólo ha facilitado la navegación de los veleros, sino que coadyuva a neutralizar los inconvenientes de nuestra vecindad africana, evitando que el archipiélago sea una de esas zonas muertas, de tórridas temperaturas y apabullantes calmas.

Y, como, por otra parte, no padecemos súbitas y hondas depresiones barométricas, nos vemos libres del peligro devastador de los ciclones.

La benéfica acción de los «alisios» se ve complementada por «el milagro» de la bienhechora corriente del Golfo de Méjico, ese río gigantesco que tiene su curso en el Atlántico Central —por el que se desliza a una velocidad de 10 kilómetros por hora— y que procedente de aquel lugar, atempera el clima de la parte de Europa que baña. Pero que luego, al encontrarse arriba, a nuestra altura, con las aguas frías que bajan del Polo al Ecuador, las incorpora bienhechoramente; y regresa después a su punto de origen, favorecida por los vientos secos de África, que sin los alisios y sin la corriente, nos calcinarían.

Así es el mar que vemos. De propio intento me he detenido en algunos detalles, para hacer resaltar cómo todas

las circunstancias favorables se han dado cita en el mar de las islas.

El color, las olas, los vientos y las corrientes... las convierten en un lugar de auténtico privilegio, para nuestra propia vida y general deleite, como viene cantándose desde antiguo.

Todo esto tiene ahora un nuevo valor —sobre el básico que supone—, porque entraña nuevas posibilidades de explotación en esta era apenas iniciada de la «civilización del ocio», del turismo como fenómeno social de nuestro tiempo.

Gentes de mares turbios y plomizos, que multiplican la tristeza de un cielo sin sol, lleno de nubes oscuras. Gentes de países en lucha con frías y devastadoras olas; o metidas tierra adentro, donde el cielo también es de plomo y el aire de hielo cortante; gentes de países bañados por corrientes frías, que hacen más crudos los inviernos... Todas ellas desean nuestro mar y vienen por él hasta aquí.

En la génesis del mar que hemos visto, el hombre es un sujeto expectante, pasivo, en fuerte contraposición al decisivo papel que desempeña en el trazado y andadura de los caminos del mar. Porque la mar, que no admite surcos, está llena, sin embargo, de caminos que van a todas partes...

Nuestras islas están situadas en una encrucijada clave de la Tierra y de la Civilización, al encontrarse en el área de intersección de tres mundos: el Viejo Mundo de Europa; el Mundo, todavía joven, aunque granado, de las Américas del Sur y Central; y el Mundo Nuevo, naciente casi, del África negra.

Su situación es tan singular que yo pienso que el ingenio del hombre, de no darse las favorables condiciones del mar que las baña, hubiera tenido que pensar seriamente en violentar a la propia Naturaleza para poderlas utilizar en su caminar marino.

Pero... no hay caminar marino sin puertos y sin barcos. Detengámonos también, en unos y otros, dada su importancia básica.

Porque las islas están en un haz de caminos... las islas deben ser, a través de sus puertos, unas óptimas y atrayentes estaciones de servicio para toda clase de navíos.

Las «estaciones de servicio» se proyectan y sitúan, fundamentalmente, para los vehículos que pasan; en el caso de los puertos, para los barcos que pasan, y cuya arribada entraña tanto de positivo, en aspectos tan importantes como son los humanos y los económicos. Unas cifras significativas, referentes al movimiento del Puerto de Las Palmas —el primero de nuestra Patria— en el pasado año 65 ilus-

tran dicha aseveración: A bordo de más de 13.000 barcos, nos visitaron más de 343.000 tripulantes y más de 436.000 pasajeros de todas las razas y países. Al pararnos en tales cifras, veremos que si económicamente son importantes y variados los frutos de aquellas escaladas, no lo son menores, en las relaciones humanas —tan necesitadas de mejoras— los contactos producidos con los hombres que iban a bordo, ni los impactos que nuestra realidad dejara en ellos.

Pero las «estaciones de servicio» no sólo son instalaciones materiales (dársenas y muelles; diques y talleres, aptos, cuando menos, para las reparaciones y limpiezas de los buques de arribada frecuente, grúas y almacenes), sino que han de entrañar eficacia en los servicios y precios razonables. En una conjunción acertada y, desde luego, inteligente, de todos esos factores, estará el mayor éxito en la atracción, en la vinculación de los atraídos y en el incremento y adscripción de nuevos visitantes.

Un buen servicio y un precio razonable pueden salvar, a veces, unas instalaciones deficientes. Lo contrario, sin embargo, vendría a ser algo así como un magnífico hotel, situado en el más delicioso lugar... cuyas elevadas tarifas comenzarían por limitarlo a gentes para quienes los precios no fueren un obstáculo... pero que, por su mala cocina, su peor servicio y el pésimo trato de su personal, las forzarán a pasar de largo ante sus puertas, sin ni siquiera pensar en la posibilidad de alojarse en él.

Se viene propugnando, con vistas a la mayor eficacia de sus servicios, que los puertos deben ser administrados con un auténtico sentido comercial, tanto en su utilización diaria como en su promoción y economía.

Y, por otra parte, se insiste en la necesidad de evitar en ellos los inconvenientes, frente al usuario, de la multiplicidad de las jurisdicciones existentes, colocando a aquél ante un procedimiento flexible y sencillo... lo cual, en definitiva, viene a caer dentro de «lo comercial».

¿Por qué no facilitar la tarea del usuario —Consignatarios, Armadores, Capitanes— comenzando por la oficina única y coordinada en sus diferentes servicios?

Por otra parte, nuestros puertos no sólo han de mirar a los barcos que pasan —aunque sean los más, ya que para la gran mayoría no somos ni cabeza ni terminal—, sino, necesariamente, a los barcos que precisamos para nuestra comunicación y nuestra vida, racionalmente llamados a incrementarse, tanto por las crecientes necesidades de las islas, íntimamente relacionadas con su expansión en todos los órdenes —demográfico, económico, agrícola, industrial—, como por el también creciente número de sus visitantes, por tantos motivos atraídos.

Es preciso, pues, que cada una de nuestras islas cuente con el puerto que demandan o vayan demandando sus

necesidades y sus posibilidades. Pero, en paralelo, también es absolutamente necesario que se faciliten los arribos y las comunicaciones en todas y cada una de las islas a cuantos barcos sean capaces de servir los intereses insulares —en líneas regulares o esporádicas, frecuentes o espaciadas— en el más amplio sentido de tales intereses.

Ello nos resulta vital, precisamente por tratarse de islas, que —salvo las incipientes y económicamente limitadas rutas del aire— sólo tienen su posibilidad de comunicación por los caminos del mar.

Volcados en monocultivos, precisamos la máxima seguridad en la salida de los productos que desbordan, con mucho, nuestra capacidad de consumo, y que los fletes de salida sean normales, porque el flete es un componente del costo.

De otro lado, precisamos la puntual y más económica llegada de las muchas importaciones llamadas a cubrir las diversas necesidades de nuestro también creciente consumo, tanto por razones demográficas y de elevación del nivel de vida, como para las atenciones de las industrias de transformación situadas y de posible ubicación en nuestro suelo.

Y, lanzados hacia el turismo, en ambos sentidos de su corriente, precisamos que la oferta de plazas-viaje corra pareja, cuando menos, con las demandas que se registren.

Por otra parte, es a su vez necesario que en los escasos puntos del litoral de cada una de las islas en que la Pesca de Bajura tiene significación, se dote a los modestos pero eficaces pescadores del lugar, de los medios bastantes (un pequeño dique de abrigo, un varadero con tracción no humana, una minúscula grúa) no ya para que puedan hacer lo que hoy vienen haciendo, con una mayor comodidad y seguridad —que le son debidas—, sino para que puedan aumentar el porte de sus actuales embarcaciones y así obtener mayores capturas, con un trabajo mejor. Se comprende sin el menor esfuerzo que una embarcación de más de 10 toneladas —que es el mínimo necesario— no puede ser tratada como esos barquillos de dos proas y de una tonelada más o menos, en que aquellos tan sufridos como pacientes hombres vienen «miliagreando».

Me consta de manera fehaciente que esa imposibilidad de contar con barcos más rentables, por mayores y mejor acondicionados, no se debe a obstáculos económicos —que los pescadores mismos, con su dedicación, y con las ayudas del ministerio de Trabajo, del Instituto Social de la Marina y del Crédito Social Pesquero, pueden salvar—, sino a la imposibilidad material de poder tener uno de aquellos modestos barcos en sus actuales lugares... porque en la imprecionante mayoría de ellos sólo hay lo que Dios pusiera al crearlos, cuando «separó las tierras de los mares».

Y, aquí, un paréntesis breve y genérico:

Utilizamos, sin reparos, los términos precisar, necesitar. Y, en natural paralelo, añadimos que eso que precisamos debiera ser concedido, sobre todo si no entraña un mal, e incluso aunque suponga un mínimo —y más tarde o más temprano, inevitable— para una parte o el todo de la comunidad nacional en que estamos gozosamente integrados.

Canarias ha tenido el grave inconveniente de que algunos oídos sordos, o incapaces de distinguir ciertos sonidos, han confundido las peticiones de lo que precisa —por razones originales de pura geografía y, tras ellas, por las naturales ansias de no quedarnos por bajo de la media de vida a que podemos aspirar dentro del bien general del país— de que se confunda lo que necesitamos, repito, deseos caprichosos de un niño mal-educado y consentido, que, en efecto, no deben otorgarse por cuanto tendrían de inadmisiblemente privilegio. Hay otro símil: Eso es tanto como computar la prótesis que nos permita andar, sin aparente cojera, dentro del conjunto nacional como una concepción envidiable... sin antes ver que el tener que usarla presupone un mal... que todos estamos en la obligación de corregir.

Los barcos son los medios obligados para andar por los caminos del mar, y sin ellos las islas serían lo que fueron en un principio: unos navíos fondeados en pleno océano y sin posibilidad alguna de comunicación.

Las múltiples necesidades de las islas deben de ser cubiertas, preferentemente (cómo no!), por los buques nacionales en condiciones acordes con la época en que vivimos. Pero, a partir del momento mismo en que aquéllos no se basten en número, en capacidad, en frecuencia, en velocidad, en acomodación, en precios... ¿por qué no dejar que incluso vengan y vayan los de otras banderas, si con ellos se sirve a los intereses de las islas, en forma alguna distintos, ni contrapuestos, a lo de la Patria?

Insisto en la protección de la Flota Nacional, y creo que a su amparo y con las ayudas del Crédito Naval, los hombres del Trabajo y del Capital de las islas, superando las pequeñas y localismos que tanto han lastrado la necesidad de una mayor unión, pudiera irse a la construcción de una flota de cuño isleño, sin quiméricas pretensiones autárquicas, pero con la ilusión certera de que, por conocerlos mejor, estaremos en condiciones de servirlos mucho mejor, dentro de los sectores en que aquella flota llegara a desenvolver sus actividades.

Los ensayos y las modestas realidades —vistas en su conjunto— hasta ahora alcanzados, arrojan un balance positivo... Y quienes puedan y quieran hacerlo debieran de lanzarse, aunando esfuerzos, venciendo reparos y rutinas, tras semejante y atrayente objetivo.

Así podríamos ver, por los caminos del mar que se entrecruzan en las islas, más y mejores navíos dos veces españoles —por canarios y por enarbolar la bandera de nuestra España—, al eficaz servicio de las necesidades y conveniencias insulares.

(Continuará)

MANUEL PEREZ DE LA BARREDA
Delegado Provincial del ISM
Presidente del Sindicato de la Marina Mercante en Las Palmas

CÁNDIDO por A. MOLÍNS

