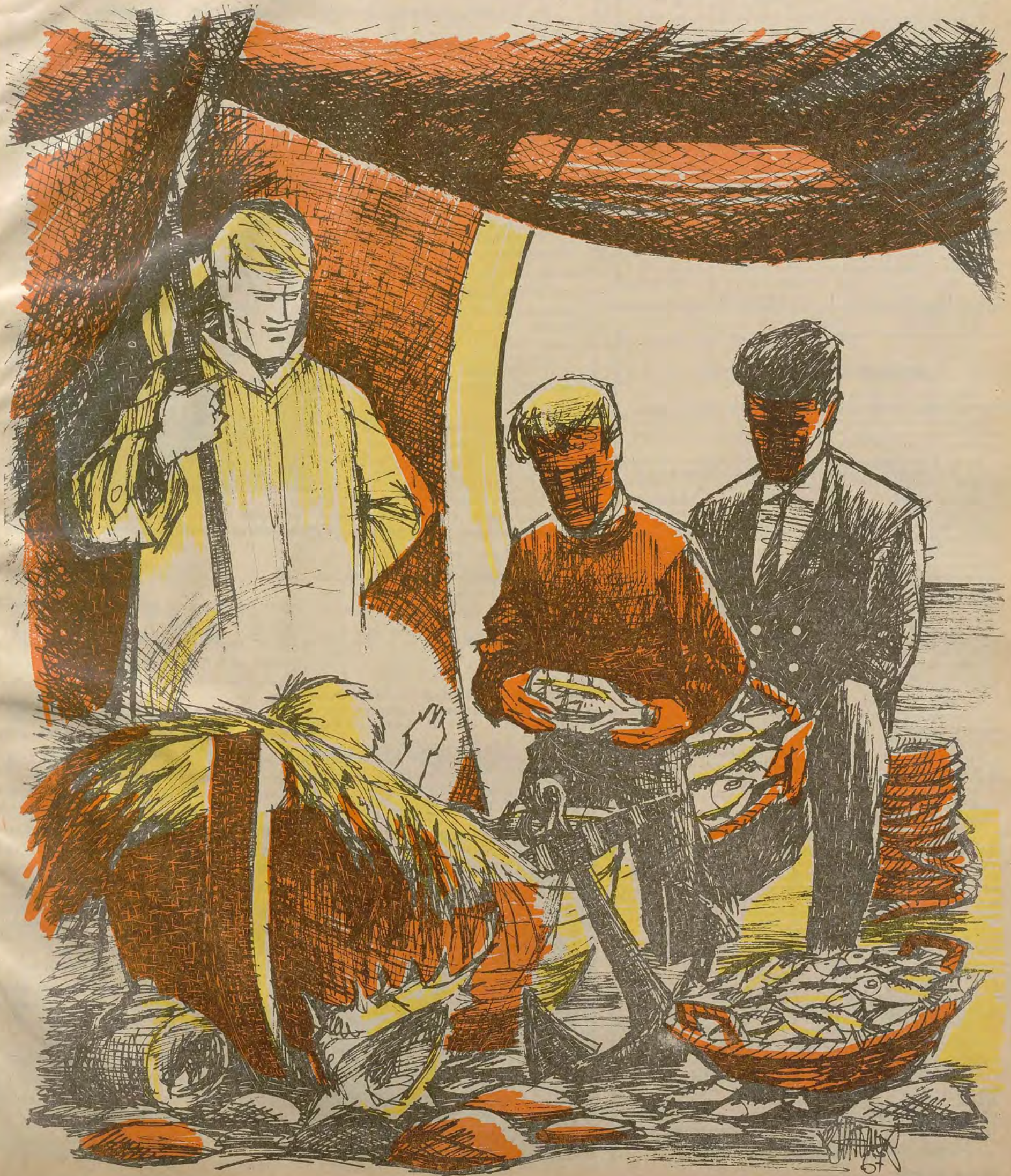


Feliz Año
1968

hoja del mar

Número 35 ♦ Año III ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ Diciembre 1967



Madrid.—Un grupo de noventa y nueve marineros españoles que trabajan a bordo de buques congeladores en aguas de África del Sur llegaron al aeropuerto de Madrid-Barajas en avión procedente de Johannesburgo.

Los marinos pasarán en España las fiestas de Navidad y Año Nuevo. Desde el mismo aeropuerto continuaron viaje por carretera con dirección a diferentes provincias, especialmente a las gallegas.

CINCO DOLARES POR UN ATUN

Irún (Guipúzcoa).—El Instituto Oceanográfico de Massachussets (Estados Unidos) ha remitido al pescador de Fuenterrabía Angel Susperregui Dumas una gratificación de cinco dólares (350 pesetas) y el historial de un atún que el citado guipuzcoano pescó el día 4 de julio pasado en aguas de Santoña.

El pez, que tenía un peso de 16 kilos, traía una etiqueta con ciertos datos e instrucciones. De acuerdo con estas normas, Susperregui envió información sobre el atún al citado Instituto Oceanográfico.

A juzgar por el historial enviado por dicha entidad norteamericana, el atún fue soltado en la localidad de S. of. Block Island (USA) a 41 grados norte y a 71 oeste. Hasta llegar a Santoña el pez tuvo que invertir en el recorrido seiscientos ochenta y dos días, y el recorrido lo hizo en línea recta.

Los atunes y otros peces de otras especies son etiquetados en cooperación de científicos y pescadores, al objeto de determinar sus formas de emigración, factores de procreación, índice de mortalidad, etc.

OPTIMISMO EN LA FLOTA ATUNERA

Bilbao.—En la zona del Sahara español, a la altura de Villa Cisneros, donde se encuentran faenando pescadores vizcaínos, ha aparecido bastante pesca, en especial «serrucho» o «listado», lo que ha sido acogido con enorme satisfacción por los pescadores vascos, que están obteniendo magníficas capturas que desembarcan en las Palmas o en Arrecife, donde se halla emplazada una factoría bermeana.

Teniendo esto en cuenta, varias embarcaciones que habían iniciado el viaje de regreso a España han decidido volver a sus puestos.

Esta campaña atunera llegará a su final a mediados de diciembre, días en que los pescadores vizcaínos habrán regresado a sus puntos de partida para iniciar las vacaciones navideñas.

COSTERA DEL BESUGO: INCERTIDUMBRE

Bilbao.—Vuelve la incertidumbre, como en los dos últimos años, en la costera del besugo, que se espera muy deficitaria.

En estos días prenavideños el besugo suele ser la máxima preocupación de los pescadores vascongados, y hay fundados temores de que la escasez sea la tónica de esta nueva temporada.

Los barcos de pesca no entran en puerto con la frecuencia y abundancia de carga deseadas. Los pescadores se quejan del mal tiempo y no menos de los bancos de pesca, casi exhaustos.

Este año, al menos hasta el momento presente, el besugo no ha entrado en la zona de «pesca artesanal» y parece que ha huido hacia otras latitudes. El poco pescado que llega a puerto se cotiza a precios muy altos, ya que se está pagando en lonja a setenta pesetas el kilo.

Semejante línea de alza se refleja en la merluza, explicable por no ser período propio de costera y tener demanda sumamente extraordinaria las escasas capturas de la especie.

Se confía, sin embargo, en que mejore el estado del mar y se puedan conseguir cantidades apreciables de besugo para fin de año.

RECORD DE LA FLOTILLA MERLUCERA DE BERMEO

Bilbao.—Cerca de 10.000 kilos de merluza capturó la flotilla de Bermeo en dos días en la zona del litoral cantábrico comprendida entre Lequeitio y Cabo Villano.

Este auténtico récord, que ha sembrado el optimismo entre los pescadores bermeanos, ha sido logrado utilizando solamente el anzuelo como arte de pesca, ya que la zona donde se han desarrollado las capturas de merluza está vedada para la pesca de arrastre.

La cotización de este pescado ha sido alta: de 100 a 120 pesetas kilo en lonja. De aquí el que el valor de la merluza capturada en los dos días rebasa el millón de pesetas.

DISMINUYE LA PESCA DE LA LANGOSTA

Madrid.—Según datos facilitados por el Sindicato Nacional de la Pesca, en las costas del Sahara español ha disminuido notablemente el volumen de las capturas de langosta. Este descenso llega casi al 50 por 100 de la pesca habitual, y se ignora, de momento, las causas que ello pueda tener, habiéndose nombrado una comisión de especialistas para realizar el correspondiente estudio. Como es natural, el problema tiene preocupados a los industriales canarios dedicados a tal especialidad pesquera.

ESCUELA NAUTICO-PESQUERA EN FOZ

Foz (Lugo).—Va a ser construida en esta localidad una escuela de formación náutico-pesquera en terrenos del actual muelle.

El presupuesto de las obras se eleva a cinco millones de pesetas, y se confía en que comiencen en los primeros meses del año próximo.

EXPORTACION DE ANGUILAS A ITALIA

La Unión (Murcia).—Cinco mil kilos de anguilas del Mar Menor han sido enviadas a Italia en un camión cisterna adecuado para la oxigenación de las mismas a través del agua que las contiene. Italia, junto a Holanda y Alemania, es un gran consumidor de este pescado.

El viaje de estas anguilas, capturadas en los viveros de «Lo Pagan» y «Los Nietos», será realizado en tres días, y el agua de la cisterna, durante todo el itinerario, tiene que ser renovada dos veces como mínimo.

Los buzos ya pueden trabajar en mar abierta a 180 metros de profundidad

En el sistema llamado "Cachalote", se utiliza una cámara sumergible y otra de superficie

Los buzos americanos han demostrado por primera vez que el hombre puede trabajar en el mar abierto a una profundidad de 180 metros.

Un sistema de exploración usando una cámara sumergible y una cámara de Superficie, permite a los buzos pasar una hora a la profundidad señalada y regresar a la superficie para la decompresión.

Llamado Cachalote (del francés para esta especie de ballena) el sistema fue desarrollado por la compañía Westinghouse, mediante su división de Baltimore, Maryland, para trabajos subacuáticos.

Alan R. Krasberg, que dirigió la demostración, ha explicado su significado de la manera siguiente:

—Los buzos con "scuba" (un aparato de respiración artificial para trabajo submarino) pueden sumergirse con seguridad a profundidades de 60 metros y quizá hasta 75, pero están en condiciones de permanecer a esos niveles solamente unos minutos. Aun los que usan "Hard hat" y otras técnicas convencionales de decompresión pueden operar durante veinte minutos.

—Los buzos con aparatos convencionales suben a la superficie en períodos ya determinados de tiempo. Estos hombres deben ser sacados en etapas para permitir a los gases absorbidos



Con ayuda de esta cámara, los buzos trabajaron en altamar, por primera vez, a una profundidad de 180 metros.

por sus cuerpos que sean eliminados gradualmente.

Seis buzos operando en parejas hicieron inmersiones en el Golfo de Méjico, a 72 kilómetros de las costas de la Gran Isla, Luisiana. Tareas simples fueron realizadas por ellos en una unidad petrolífera que recoge y distribuye el petróleo hallado en el fondo del mar.

Los buzos fueron descendidos desde una barca de salvamento en una cabina a presión de 2,7 metros de alto y 1,5 de diámetro. Después de terminar su trabajo, reingresaron en la cámara y fueron más adelante trasladados a la barca.

La cámara pasó a la de superficie, de 8,1 metros de largo y 2,1 de diámetro, que se hallaba también bajo presión.

Se hacen planes para inmersiones más profundas con el sistema Cachalote. El señor Krasberg dice:

—Esta demostración es una de varias series de lógicos pasos que conducirán a tareas más profundas, hasta 300 metros hacia 1969, y eventualmente hasta 450 metros, dentro de los próximos cinco años.

—Ahora disponemos de la tecnología y solamente precisamos refinar nuestras técnicas y nuestro equipo para alcanzar mayores profundidades.



H. G. FLANNAGAN
Coprensa

- ◆ ¿Quién paga la cotización por Seguros Sociales?
- ◆ ¿Quién paga los gastos de reparación y entretenimiento de aparatos detectores, motores y aparejos?
- ◆ ¿Quién fija las "Partes" y quiénes participan en ellas?
- ◆ ¿De dónde se descuentan las pagas extraordinarias?
- ◆ ¿El cambio temporal de base, modifica las condiciones de trabajo?

Don M. C. P.
Aguilas.

CONSULTA:

— Me dedico a la pesca de arrastre y deseo me informe sobre algunos extremos de la Reglamentación de Pesca de Arrastre, distribución del Monte Menor, pagas extraordinarias, etcétera.

RESPUESTA:

— En su consulta se contienen diversos supuestos, de los que informaremos en la medida que nos sea posible, pues algunas preguntas no están muy claras:

1. La cotización de Seguros Sociales se satisface por los trabajadores y armadores en la proporción del 17,90 por 100 el armador y el 7,90 por 100 el tripulante.

2. Únicamente se deducen del Monte Mayor los gastos de entretenimiento de los aparatos detectores, si con éstos se obtienen mayores capturas. Los gastos de reparación y entretenimiento de los motores los satisface el armador, sin que su importe lo pueda deducir del Monte Mayor.

También la reparación y renovación de los aparejos de pesca tiene que pagarlos el arma-

dor, no pudiéndose deducir estos gastos del Monte Mayor.

3. En cuanto a las «partes» que corresponden a cada tripulante, su determinación ha de estar aprobada por el delegado de Trabajo, en la preceptiva propuesta, y en ésta figurarán las «partes» que se asignan a cada tripulante. Pero solo pueden participar los que pertenezcan a la tripulación, pues el personal de tierra percibe su retribución a cargo del armador, sin que por este concepto se pueda descontar cantidad alguna del Monte Mayor y tampoco ninguna parte del Monte Menor.

4. Las pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad se descuentan del Monte Mayor (artículo 148 B, número 4) y por el importe que fija el artículo 124 de la Reglamentación. La próxima de Navidad que a usted le corresponde será de 960 pesetas (o sea, diez días de salario mínimo), naturalmente deducible del Monte Mayor.

5. El cambio temporal de base no modifica las condiciones de trabajo ni el sistema de repartir la diferencia que resulte, una vez deducidos los gastos autorizados del Monte Mayor. Para que varíen es precisa la autorización del delegado de Trabajo.

Son obligatorias las pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad

Don M. M. P. C.
Malpica de Bergantiños.

CONSULTA:

— Soy pescador dedicado a la modalidad de Cerco y deseo me informen sobre si tengo derecho a percibir las pagas extraordinarias del 18 de Julio y Navidad.

RESPUESTA:

— El abono de las pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad es obligatorio para todos los armadores, cualquiera que sea el sistema de remuneración o la modalidad de la explotación pesquera.

El artículo 137 de la reglamentación las fija por un importe de quince días de salario cada una de ellas, y deberán ser abonadas el día laborable anterior a dichas fiestas.

Si estas pagas no le han sido abonadas, o no le fueron abonadas en anteriores ocasiones, puede reclamarlas al armador. En la Cofradía de Pescadores le atenderán y solucionarán estas demandas. La legislación vigente ampara al trabajador de forma notoria, ya que éste puede llegar a presentar demanda a la Magistratura de Trabajo (en su caso, La Coruña).

Las pagas extraordinarias mencionadas se descuentan del Monte Mayor.

El contrato de embarque: ¿Cómo es? ¿Quién debe firmarlo? ¿Qué cláusulas y datos ha de contener?

Don Pablo Gutiérrez Ríos.
Tarifa.

CONSULTA:

— ¿Cuáles son las normas del contrato de embarque?

RESPUESTA:

— El contrato de embarque, al ser contrato formal, necesariamente tiene que extenderse por quintuplicado, debiendo ser firmadas todas las copias por el tripulante y el armador o su representante legal.

Una vez autorizados y sellados los ejemplares por la autoridad de Marina, uno de ellos le será entregado al tripulante, quien antes habrá comprobado que las cláusulas no se oponen a lo que establece la Reglamentación.

En el contrato deberán figurar los datos relativos a tripulante y armador, fecha y lugar de su celebración, embarcación en que aquél va a prestar sus servicios, clase de trabajo que ha de realizar, fecha en que iniciará su servicio y embarque, régimen de manutención, importe y forma de retribución (si es «suelo» o «a la parte», si tiene prima de producción, etcétera).

También figurará la duración del contrato, con la fecha de su terminación, si es de duración determinada; si es por la campaña costera; por viaje o viajes y su duración, etcétera. También, las condiciones para su terminación. Si el contrato fuera por duración indefinida, figurarán en él las condiciones por las que puede darse por finalizado, plazo de aviso que deberá ser igual para ambas partes, etcétera.

El modelo oficial de contrato de embarque puede usted solicitarlo en las Cofradías de Pescadores, donde están a disposición de los trabajadores del mar.

VICENTE JIMENEZ

Comentarios sobre la pesca "a la parte"

LOS CAMBIOS DE BASE Y DE ARTE

Se nos han dirigido algunas consultas pidiéndonos un comentario sobre estas cuestiones, que parece ser no se interpretan correctamente, por lo que pudiera producirse perjuicios para nuestros pescadores por su defectuosa aplicación, pues estos cambios pueden realizarse a satisfacción de todos sin que ello signifique, por otra parte, más que el cumplimiento de unos trámites que garanticen a ambas partes los derechos y obligaciones que nacen con la relación laboral que los vincula.

Ciertamente que estas circunstancias, que se producen frecuentemente en nuestros puertos, aun estando perfectamente reglamentados, no son lo suficientemente conocidas, pese a que representan no sólo en lo relativo a la explotación pesquera en sí misma, sino que afectan a la vida corporativa de las entidades representativas de nuestros pescadores, que incluso sufren en su vida económica con los cambios de base de sus embarcaciones.

En consecuencia, será preciso examinar estas cuestiones, que se contienen en los artículos 62 y 63 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la pesca de Cerco y otras Artes, desde los varios aspectos que presenta, y hemos de considerar en un primer término los que se refieren al procedimiento administrativo y corporativo, para después ocuparnos de los

preceptos reguladores de condiciones de trabajo.

El cambio de base es un acto oficial en el que necesariamente han de intervenir las Autoridades con facultades y competencia para autorizarlo.

Por ello vamos a analizar los trámites que será preciso cumplir y las Autoridades que tienen intervención y competencia en esta materia.

Tres son los supuestos que se contienen en la norma que comentamos:

1. Intervención de la Autoridad del puerto base, que habrá de autorizar el traslado oficial de base atendiendo a la conveniencia de la explotación pesquera.
2. Obligación por parte del armador a comunicarlo a la Cofradía Sindical de Pescadores en que figure encuadrada la embarcación, a efectos de la vida corporativa de la entidad y de los tripulantes.
3. En lo que se refiere a los efectos jurídicos que el cambio pueda producir en la relación contractual, habrá que considerar su naturaleza, según se trate de un cambio de base temporal o definitivo.

Si fuere con carácter temporal, por

la duración de una costera o campaña, por entender que las perspectivas de capturas en otra zona pueden ser más favorables, no podrán variarse las condiciones de trabajo, siendo de aplicación en el nuevo puerto las establecidas en el de base de la embarcación, en todo lo que se relacione a porcentajes de distribución del Monte Mayor y a las «partes» o «quiñones» en que se distribuye el «Monte Menor», y para que pueda introducirse alguna variación, será preciso, que previamente al cambio de base, la autorización de la Delegación de Trabajo.

Cuando se trate de un cambio de base de carácter permanente y definitivo, entendemos, habrán de cumplirse los trámites previstos.

En los supuestos que acabamos de comentar se contiene un hecho que constituye una modificación de las condiciones de trabajo y por ello una modificación del contrato de embarco, lo que significa que el tripulante que no esté conforme con la nueva situación puede dar por terminada su relación laboral con el armador, planteando su caso ante el Magistrado de Trabajo, el cual, atendiendo a las circunstancias que concurran en su caso, situación familiar y personal y a la naturaleza del

mismo, podrá acordar se le abone al tripulante afectado una indemnización que le compense de los perjuicios originados por la decisión del armador.

En cuanto al cambio de arte, si se trata de modalidad comprendida en la Reglamentación de Cerco habrá de aplicarse el régimen económico que para el mismo existe en el nuevo puerto; si es un arte regulado en otra Ordenanza Laboral, el tripulante tiene la posibilidad de continuar al servicio del armador o dar por terminado su contrato.

Si optó por la rescisión de su contrato, por no convenirle el cambio de arte, puede, si el Magistrado de Trabajo así lo considera, recibir una indemnización del armador.

Resumiendo, los cambios de base y arte, por estar perfectamente reglamentados, no pueden producir perjuicio a los pescadores, particularmente si atendemos a la naturaleza de la prestación de trabajo y a los términos y circunstancias en que la explotación pesquera se realiza, deseando que nuestro comentario resulte satisfactorio y estamos dispuestos a precisar aquellos extremos que se nos soliciten quienes pudieran tener alguna duda en esta materia.

EL BERBERECHO HA SIDO DESDE TIEMPO INMEMORIAL EL "PAN DE LOS POBRES"

**Un marisco humilde
que ya no lo es**

**El berberecho dará
a España cuarenta
millones de pesetas
este año**



Octubre es un mes con "r" y el primero en que se levanta la veda del marisco. El día dos comenzó para la almeja, el berberecho, la navaja, la vieira y el longueirón. Y al conjuro de esa fecha, cual si tronara sonoro un cuerno vikingo, que tantas veces jugó a "Eco" en las montañas de la Barbanza hace siglos, miles de personas hicieron el mismo camino que sus antepasados; pero en sentido contrario. Antaño huían hacia el interior las gentes, hogaño se vuelcan en la noyesa playa de Tapal, un criadero natural de mariscos en el que el mayor

porcentaje corresponde al berberecho.

HISTORIA DEL BERBERECHO

Hagamos un poco de historia sobre este mini-marisco, tan poco solicitado hace dos décadas y que ahora ya merece el honor de ser enlatado y exportado a países extranjeros.

El berberecho abundaba, y abunda, y fue siempre el "pan de los pobres", porque cien de ellos costaban una peseta o incluso menos. A tal punto llegaba su baratura que en las tascas de Puentecesures y Padrón

—en la desembocadura del río Ulla había un extenso y rico vivero— se regalaban a los clientes cuantos berberechos quisieran tomar con las tazas del buen vino del Ribeiro que en ellas se vende.

Pero todo cambia, y ahora el berberecho tiene tratamiento de marisco; dedicarse a su captura representa ahora un buen negocio. Díganlo si no esas lindas mariscadoras de la fotografía, garridas rapazas de la comarca noyesa, que han hecho un alto en la labor para posar para el fotógrafo. Miles de gentes

acuden a esta playa de Tapal y son miles los kilos de berberechos que salen, en grandes camiones, hacia las fábricas de conservas. En Noya y su comarca casi se suspende toda actividad porque hombres, mujeres y jóvenes de ambos sexos abandonan sus habituales ocupaciones para mariscar en Tapal.

UN NEGOCIO RENTABLE

La pesca del berberecho es hoy día un negocio rentable. Se espera que este año la cifra de ingresos por el capítulo berberechos al-

cance los cuarenta millones de pesetas. Ojalá sea así. Ojalá se supere incluso esta cifra.

Lo cierto es que no hay exageración. Prueba de ello es que los obreros que han emigrado a Francia, Alemania, Suiza y Gran Bretaña, escogen estas fechas para disfrutar sus vacaciones, que ellos convierten en un descanso muy productivo capturando berberechos y almejas en estas pródigas playas. Playas que tras mitigar los ardores de la canícula, regalan este redondo y rico marisco: el berberecho.

ESTEIRAN



Más de 441 millones de pesetas en prestaciones de la seguridad social de los Trabajadores del Mar, abonadas por el Instituto Social de la Marina durante el último trimestre de 1967

El coeficiente de gastos de administración del Organismo ha sido reducido del 11'55 al 5'69 por 100, como consecuencia de la aplicación de las medidas restrictivas dictadas por el Gobierno, y del incremento de su volumen de prestaciones por incorporación de la Marina Mercante y otros sectores laborables marítimos.

En el terreno de la formación profesional Náutico-Pesquera, el ISM mantiene tres Escuelas Reconocidas, 60 filiales de las mismas, y ha celebrado 260 cursos de Patrones, Motoristas y otras especialidades a los que han asistido 5.454 trabajadores del mar.

Madrid.—Se ha reunido el Consejo General del Instituto Social de la Marina, presidido por el subsecretario de Trabajo, don Antonio Ibáñez Freire, y con asistencia del director general de Previsión, secretario general del ministerio de Trabajo y presidente delegado del ISM.

Inió la sesión el señor Ibáñez Freire, dedicando un recuerdo emocionado al fallecido almirante Pastor Tomasety, anterior presidente del organismo, así como a don Vicente Rodríguez Casado, que ha sido director general del Instituto hasta la supresión de este cargo por el decreto de restricción de gastos del pasado 24 de noviembre. A continuación, el subsecretario dedicó unas palabras de bienvenida al nuevo presidente-delegado del ISM, almirante Fontán, que por primera vez desde su reciente nombramiento asistía al Consejo.

REALIZACIONES

El subdirector general, señor Mochales Ochando informó a los reunidos de las realizaciones llevadas a cabo por el organismo durante el último trimestre, que ofrecen un volumen de prestaciones de la seguridad social de 441.633.000 pesetas. También dio cuenta de las inauguraciones de viviendas construidas por el organismo en San Vicente de la

Barquera, Santoña y Castro-Urdiales; de las inauguraciones de las escuelas de formación profesional Náutico-Pesquera de Gijón y Santander; de la realización de 90 cursos de formación profesional con un presupuesto de 3.350.000 pesetas, y de la renovación de material e instalaciones de diversas escuelas de Orientación Marítima, con un gasto superior al medio millón de pesetas.

Asimismo, dio cuenta de las subvenciones concedidas durante el trimestre, que rebasan los diez millones de pesetas.

REDUCCION DE GASTOS

Seguidamente informó de la reestructuración del organismo y sometió a la aprobación del Consejo el presupuesto de gastos e ingresos para el próximo ejercicio económico, notablemente reducido por la aplicación de las medidas restrictivas dictadas por el Gobierno, y por el incremento del volumen de sus prestaciones, a consecuencia de la incorporación de la Marina Mercante y otros sectores laborales marítimos a la gestión de la Seguridad Social que lleva a cabo el Instituto. Fruto de ello ha sido la reducción del coeficiente de administración del organismo, que del 11,55 ha pasado a ser del 5,69 por 100.

MAS DE 5.000 NUEVOS ESPECIALISTAS

A continuación, el director de los Servicios Provinciales hizo un resumen de las realizaciones del Instituto en el campo de la formación profesional Náutico-Pesquera, por las que se han celebrado 260 cursos en las tres escuelas reconocidas y las sesenta filiales de las mismas, con asistencia de 5.454 trabajadores del mar. El presupuesto de estos cursos ha sido de cincuenta y tres millones de pesetas, habiendo colaborado de forma decisiva en su financiación el Fondo de Protección al Trabajo de la dirección general de Promoción Social.

ASISTENCIA SANITARIA

El director de la Caja Nacional de Seguros Sociales informó de diversos pormenores relacionados con la asistencia en el extranjero de los Marineros Mercantes y de los Pescadores que se desplazan a faenar en caladeros lejanos, trazándose los planes generales para mejorar esta asistencia.

Tras estudiarse diversos casos de siniestros de embarcaciones, en el turno de ruegos y preguntas se estableció un animado debate entre los representantes de los trabajadores del mar, centrado en los problemas de asistencia sanitaria médico-quirúrgica, planteados en algunos puertos españoles.

Cerca de tres millones en indemnizaciones de la Mutua de Riesgo Marítimo

La Comisión Permanente Ejecutiva del Instituto Social de la Marina acordó autorizar al director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, el pago de indemnizaciones por siniestro de las siguientes embarcaciones:

«Santísima Faz II», de Santa Pola; «Moreda», de Ribadeo; «Vaivén», de Alicante; «Ligero Carmen», de Las Palmas; «Nuestro Ixtaropena», de Ondárroa; «Arcángel San Gabriel», de Algeciras, y «Primera», de Las Palmas. Estas indemnizaciones suman la cantidad de 2.904.483 pesetas.

Acuerdos de la Comisión Permanente Ejecutiva del Instituto Social de la Marina

La Comisión Permanente Ejecutiva del Instituto Social de la Marina, en sus sesiones celebradas los días 4 y 31 del pasado mes de octubre, adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

VIRGEN DEL MAR DE CEDEIRA

Ratificar la subvención de cinco mil pesetas concedida por el subdirector general del organismo a la Cofradía de Pescadores de Cedeira, destinadas a la celebración de las fiestas de la Virgen del Mar.

ROQUETAS, ACTIVIDAD CULTURAL

Se concede una subvención de tres mil pesetas a la Cofradía de Pescadores de Roquetas de Mar para atender a sus actividades culturales y sociales.

INDEMNIZACIONES POR FALLECIMIENTO

Se acuerda satisfacer a la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo la cantidad de 155.000 pesetas, suma total de indemnizaciones de cinco mil pesetas concedidas a los familiares de trabajadores del mar fallecidos en accidentes de trabajo. Estas indemnizaciones son independientes de las prestaciones legales que se otorgan en tales casos y de las gratificaciones que concede la citada entidad.

STELLA MARIS DE BAYONA

Subvención de cincuenta mil pesetas al club «Stella Maris», de Bayona, para cooperar a los gastos de instalación del mismo.

COFRADIA DE VILLAJUAN

Se concede una subvención de setenta y cinco mil pesetas a la Cofradía de Pescadores de Villajuan para contribuir a los gastos del presupuesto de obras del edificio de la misma, donde se encuentran la escuela de Orientación Marítima, clínica del Seguro de Enfermedad y Hogar del Pescador.

GUARDERIA INFANTIL

Subvención de veinticinco mil pesetas para contribuir a la construcción de una guardería infantil en Santiago de Lampón-Escarabolo (Boiro-La Coruña).

ESTUDIOS

Se concede una subvención de seis mil pesetas al pescador don Calixto Mayor Molina, en concepto de ayuda de estudios de la carrera sacerdotal a su hijo Antonio Mayor Hernández, que cursa cuarto año en el seminario menor de Murcia.

Ayuda económica al pescador de Melilla don Francisco Robles Mateos para que su hijo Gabriel Robles Montoro continúe sus estudios en la escuela de Maestría Industrial de dicha ciudad.

CONGRESO DEL APOSTOLADO DEL MAR

Se concede una subvención para sufragar parte de los gastos que supone el traslado de un capellán del Apostolado del Mar de Cádiz, al congreso internacional que se celebrará en Lisboa.

FIESTA DEL CARMEN EN CADIZ

Subvención para sufragar el importe de los gastos de celebración de la festividad de la Virgen del Carmen en Cádiz, a los que contribuyen, por partes iguales, el ISM, comandancia militar de Marina, sindicatos de la Pesca y Marina Mercante y Cofradía de Pescadores.

INDEMNIZACIONES POR SINIESTROS

Se autoriza al director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo a hacer efectivas indemnizaciones por siniestros de las embarcaciones que se relacionan.

MONUMENTO A LOS NAUFRAGOS

Se concede una subvención de cinco mil pesetas para contribuir a los gastos de construcción de un monumento a los Naufragos de Vivero-Cillero.

Otras subvenciones. Asuntos de personal. Expedientes de trámite.

FELICITACION DE NAVIDAD

El Presidente-Delegado y personal directivo del Instituto Social de la Marina, desde las páginas de HOJA DEL MAR, felicitan las Pascuas y desean un feliz año 1968 a todos los Delegados Provinciales, Comandantes de Marina, Presidentes de las Cofradías de Pescadores y personal a sus órdenes, así como a todos los Trabajadores del Mar y cuantas personas tienen relación con este Instituto, agradeciendo las felicitaciones recibidas.

El Presidente-Delegado del del Organismo, vi

En Puerto de

Estudio de la formación de cooperativas de producción

También visitó Melenar

El Almirante Fontán que hacía su primer viaje oficial

Las Palmas de Gran Canaria (De nuestro enviado especial).— En el curso de su viaje a Canarias, el presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, ha inaugurado en Puerto del Rosario (Fuerteventura), un grupo de treinta y seis viviendas para pescadores construídas por dicho organismo. Le acompañaban el subdirector general del ISM, señor Mochales, el delegado de Trabajo de Gran Canaria, señor Ballestar, el delegado provincial del ISM, señor Pérez de la Barreda, y otras autoridades y representaciones provinciales y locales.

El viaje del almirante Fontán a las islas Canarias ha sido el primero de carácter oficial que ha realizado como presidente-delegado del organismo, razón por la cual mantuvo amplios cambios de impresiones con autoridades y trabajadores del mar grancanarios, que fueron su primera toma de contacto con los problemas marítimos de las islas. Por tener

programado otro viaje oficial en la Península —precisamente a Cádiz—, que comenzaba el mismo día de su regreso a Madrid, el presidente no pudo, como hubiera sido su deseo, trasladarse a Tenerife a estudiar los problemas sociales marítimo-pesqueros de aquella provincia, visita que ha quedado aplazada para el curso del año 1968.

OBRAS
SOCIALES
DE
LANZAROTE

Don Jesús Fontán y acompañantes se trasladaron a Lanzarote donde permanecieron veinticuatro horas. En Arrecife visitó los grupos de viviendas cons-

truídos por el Instituto Social de la Marina y la Casa del Mar, que se está levantando en un lugar cercano a dicha barriada. El Presidente inspeccionó las obras que ya están muy adelantadas, hasta el punto de que se espera queden finalizadas en el verano de 1968. La Casa del Mar de Arrecife de Lanzarote albergará, principalmente, las instalaciones sanitarias de la seguridad social de los trabajadores del mar. También tendrá una hospedería para marinos y pescadores en tránsito, bar, salas de estar y de recreo, y las dependencias de la subdelegación del ISM.

Seguidamente visitó diversas instalaciones marítimo-pesqueras en los muelles pesquero y comercial, y recorrió algunas de las dependencias de la escuela

Hogar del Pescador de Arguineguín (Gran Canaria). Arguineguín, uno de los enclaves pesqueros que fue visitado por el presidente-delegado del ISM, es un poblado eminentemente marino, especialmente dedicado a la pesca del atún.



En Arguineguín, y sobre el propio terreno, el presidente-delegado del ISM, a quien acompaña el subdirector general, estudia en el plano las características de las viviendas para pescadores que se han construido y las que proyectan construirse. En la página contigua, arriba, el almirante Fontán, el señor Mochales y los delegados de Trabajo y del ISM, en el remolcador «Presidente Eisenhower», a bordo del cual recorrieron el puerto. Abajo, el presidente-delegado conversando con pescadores grancanarios. (Fotos Vidal.)



ISM, acompañado del Subdirector General visita la provincia de Gran Canaria

Rosario inauguró viviendas para pescadores

pesquera en Arrecife de Lanzarote, donde inspeccionó las obras de construcción de la Casa del Mar. y Arguineguín, donde son necesarias viviendas para pescadores. como Presidente-Delegado del ISM, recorrió las instalaciones de la Casa del Marino, de Las Palmas.

de formación profesional Náutico-Pesquera que construye la subsecretaría de la Marina Mercante.

En todas estas visitas, el almirante Fontán conversó con autoridades y pescadores sobre las realidades y proyectos sociales del Lanzarote marino.

ESTUDIO DEL PROBLEMA COOPERATIVO

El presidente del Instituto Social de la Marina recibió en Arrecife a comisiones de pescadores, una de ellas representante de la cooperativa de producción pesquera «Pescalanza», para estudiar las diversas modalidades de formación de cooperativas de éste tipo en las islas. Se estudiaron muy detenidamente las aportaciones económicas que podrían hacer los trabajadores, así como el Crédito Social Pesquero, cuya representación ostentaba don Andrés Mochales.

Según se explicó en la reunión, «Pescalanza» desea agrupar a cerca de doscientos pescadores para la explotación de dos barcos. La razón de tan numerosa agrupación es poder así reunir las cantidades de obligatoria aportación por parte de los miembros cooperativistas. La contrapartida está, como es lógico, en que los beneficios que puedan producir los barcos quedaría muy diluido, abortándose de esta forma, casi de principio, el lógico estímulo que han de tener los cooperativistas para la eficaz explotación de sus buques, en los que, por añadidura, no todos podrían ser tripulantes.

Estas dos tendencias fueron minuciosamente estudiadas, así como las posibilidades del Crédito Social Pesquero en relación con la concesión de los préstamos que serían necesarios a «Pescalanza» para la financiación de sus barcos.

Otra representación de trabajadores del mar, todos ellos patronos y motoristas, ofreció la idea de agrupar a estos especialistas en una cooperativa. La

facilidad que presentaban, es la posibilidad que tienen los mismos de disponer de las cantidades de aportación personal a la empresa. La contrapartida, en cambio, es que siendo todos ellos titulados, no podría componerse una tripulación racional, en la que algunos habrían de figurar forzosamente como marneros simples, verificando las tareas propias de los mismos.

LA ZAFRA DE LA CORVINA

La realidad es que la población de Arrecife de Lanzarote está completamente vertida al mar, bien en su aspecto pesquero, bien en su aspecto mercante, bien en razón de los derivados de la pesca. Como es sabido, gran parte de los hombres de Arrecife se trasladan durante largas temporadas del año a las costas de Mauritania, a realizar la zafra de la corvina. Los barcos que allí se desplazan son, en su gran mayoría, de una acusada antigüedad y vejez, generalmente solo aptos para ser utilizados en aquella zafra. Las condiciones del pescador lanzaroteño, por lo tanto, no pueden ser buenas a bardo, ni lo es tampoco la empresa en general, ya que el gobierno mauritaní, conocedor de las circunstancias de navegabilidad de los buques, y siéndole patente la imposibilidad de que la flota lanzaroteña se desplace a otros caladeros, la impone unas condiciones gravosas que hacen que, a la larga, resulte poco rentable la campaña.

PROBLEMA: APORTACIONES PERSONALES

Como en tantos otros sitios, la promoción económico-social de estos hombres ha sido vista en el cooperativismo. Gracias a él podrían tener barcos nuevos que les permitieran abordar más importantes y más rentables empresas; unos barcos que serían explotados por ellos



mismos, responsabilizándose de las obligaciones inherentes a dicha explotación y siendo solo ellos los que disfrutarán de sus beneficios. Ahora bien, como el pescador lanzaroteño no dispone de un nivel económico que le permita tener una amplia capacidad de ahorro, el problema se presenta en la financiación de los buques, por el lado de las aportaciones personales que, como se sabe, son absolutamente obligatorias en la fórmula cooperativa.

Todos estos planteamientos se hicieron en la reunión con los señores Fontán y Mochales, los cuales sugirieron diversas soluciones que habrán de ser estudiadas por los pescadores lanzaroteños. De momento, parece que es un hecho la consolidación de la cooperativa «Pescalanza», que construirá dos barcos de los que serán propietarios unos treinta o cuarenta cooperativistas.

VIVIENDAS EN PUERTO DEL ROSARIO

Al siguiente día de su estancia en Lanzarote, el presidente-delegado del ISM y acompañantes se trasladaron a Puerto del Rosario, donde fueron inauguradas treinta y seis viviendas para pescadores, a cuyos beneficiarios fueron entregadas las llaves de las mismas y los títulos de propiedad. Posteriormente, y durante unas horas, el presidente recorrió el puerto y realizó una visita a un buque mercante, mixto de carga y pasaje, anclado en el mismo.

Previamente, el almirante Fontán y el señor Mochales recibieron a representantes de los pescadores de la isla, quienes les presentaron sus más acuciantes aspiraciones, entre las que se encuentran la mejora de las instalaciones sanitarias y la construcción en Corralejo de un frigorífico capaz para toda la flota de Fuerteventura.

LA CASA DEL MARINO

De regreso a Las Palmas, el Presidente visitó detenidamente la Casa del Marino, construida por el Instituto Social de la Marina, en la que se albergan los servicios de la seguridad social de los trabajadores del mar, como son clínica, dispensario, hospedería, dependencias del ISM, bar-restaurante y capilla, y donde funciona una bolsa de embarque para los hombres de mar de todas las nacionalidades.

El almirante realizó también un recorrido por el puerto en el remolcador «Presidente Eisenhower», que ha sido cedido para prácticas a la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera del ISM, que asimismo está instalada en la Casa del Marino.

NECESIDAD DE VIVIENDAS

Posteriormente estuvo en el barrio pesquero de Melenara, unos treinta kilómetros al sur de Las Palmas, donde el problema más acuciante es el de la vivienda. El Presidente recorrió el barrio y estudió sobre el terreno las posibilidades de construcción de un grupo de viviendas para los pescadores que allí habitan.

Por último, y antes de emprender su regreso a Madrid, se trasladó a Arguineguín donde visitó el Hogar del Pescador y las viviendas construidas en aquella población para el ISM. En el propio Hogar del Pescador tuvo una reunión con diversas autoridades y personal técnico del ISM para el estudio de la construcción de otro grupo de viviendas destinadas a pescadores como ampliación de los ya construidos, que es de necesidad acuciante en Arguineguín.

Aquí finalizó la visita de tres días del almirante Fontán a Gran Canaria, pues, como decíamos al principio, hubo de emprender viaje de regreso a Madrid para el mismo día de llegada, trasladarse a la provincia gaditana donde debía verificar la toma de contacto con los más importantes problemas sociales de aquella población marítima.

Joaquín Vidal





LA FLOTA DE BERMEO TIENE POR BASE EL PUERTO DE LAS PALMAS

La campaña del atún en el Banco Canario-Africano, de buen comienzo, ha tenido un final bastante flojo

PUENTE SUECIA-LAS PALMAS

Un puente marítimo se ha establecido entre Suecia y Las Palmas a cargo del ferrie "Prins Hamlet", de bandera sueca. De septiembre a mayo tiene previstas once escalas, trayendo en total a Las Palmas unos cuatro mil turistas.

SIETE TRASATLANTICOS EN UN DIA

Por primera vez en la historia del puerto de La Luz entraron en un solo día siete trasatlánticos de pasaje. Esa fecha fue el tres de noviembre pasado, siendo los buques el griego "Ellinis" y el italiano "Africa", ambos desviados del Canal de Suez, y las unidades de escala regular, "Arlanza", de bandera inglesa; española, "Begoña"; francés, "Ancerville"; argentino, "Libertad", y sudafricano, "S. A. Vaal".

MUCHOS CADETES ALEMANES

A bordo de las fragatas "Ruhr" y "Donau", de la armada alemana, estuvieron en puerto dos días en viaje de instrucción 290 cadetes. Durante su estancia fueron extensamente agasajados con diversos actos por las autoridades y sociedades locales.

EL MAS RAPIDO A SUDAMERICA

Por primera vez visitó el puerto de La Luz, el día 19 de diciembre, el trasatlántico italiano "Eugenio C", la unidad más rápida en el servicio con Sudamérica. Venía de Río de Janeiro completando el viaje número trece.

SE HAN SUPERADO LOS 50 MILLONES DE TONELADAS

A finales del mes de noviembre se ha superado por primera vez en el puerto de Las Palmas los cincuenta millones de toneladas brutas. Esta cifra récord se ha podido conseguir gracias al considerable aumento de tráfico que ha experimentado el puerto de La Luz desde el pasado mes de junio, al hacer escala numerosas unidades desviadas del Canal de Suez.

FONTE

De agosto a noviembre, las aguas africanas próximas a las islas Canarias se ven invadidas por más de un centenar de embarcaciones pesqueras procedentes del Norte de España. Son, en su mayoría de Ondárroa, Lequeitio, Motrico y Bermeo. También abundan algunas unidades gallegas. Vienen en busca del atún, bonito o listado. De vez en cuando se dan un salto a los puertos próximos de Canarias, bien Arrecife o Las Palmas, para repostar y dejar también sus capturas con destino a la industria local. El comienzo de la campaña este año se puede decir que ha sido excelente. De ello pueden dar buena cuenta los pescadores de Lequeitio, Motrico y Ondárroa, ya de vuelta a casa, aunque de los precios no se puede decir lo mismo, pues debido a la abundancia han estado bastante bajos. Pero a pesar de que la mayor parte de las unidades han dado por terminada la campaña volviendo a sus bases, todavía quedan por aquí unas cuarenta embarcaciones de Bermeo, que, debido a las fiestas tardías que se vienen a celebrar en su localidad en la primera quincena de septiembre, no comienzan su trabajo hasta principios de octubre.

Con un grupo de estos pescadores hemos tenido ocasión de charlar en el puerto de La Luz. Ese día estaban en puerto nada menos que quince unidades; el patrón del "Brisas del Pacífico" nos decía:

Mire usted, en realidad hasta el momento los pescadores de Bermeo llevamos una mala campaña. La causa es que nosotros



Listado durante su descarga en Las Palmas, con destino a las industrias locales. (Foto Hernández Gil.)

venimos por estas latitudes ya tarde...

—¿Pero esto beneficia o perjudica?

—*Algunas veces nos favorece ya que en anteriores campañas la cosa nos ha salido mejor. En la presente nos ha ido muy mal en la zona de Cabo Bojador, de tal forma que solamente hemos recogido en poco más de un mes unas ocho toneladas.*

Un marinero del "Alto de Gaztelu", que tiene en su haber diez campañas, se expresaba así:

En realidad hemos tenido mala suerte hasta el momento. Menos mal que todo no ha tenido signo negativo, gracias a que los precios han hubido coti-

zándose ahora a 17,000 pesetas kilo el listado, que es la especie que más abunda por este tiempo.

La estancia en Las Palmas la aprovechan los pescadores vascos también para hacer numerosas compras. Son los regalos que har de llevar a casa por Navidades...

—*Antes de volver a Bermeo, a mediados de diciembre, marchamos ahora a la zona de Dákar, que por este tiempo suele ser un buen lugar de capturas. Vamos a ver si hay más suerte.*

Por nuestra parte se la deseamos a estos bravos pescadores vascos. Ellos bien se lo merecen por su trabajo y entusiasmo.

JUAN F. FONTE



El "Queen Mary" se va, pero no sin ruido. De todas partes nos llegan despachos que le hacen referencia. Ahora es de Las Palmas. Nuestro corresponsal dice que el viejo trasatlántico inglés ha estado en el Puerto de la Luz más veces que en ningún otro. Nueva marca del Puerto de la Luz. El 5 de noviembre el "Queen Mary" estuvo allí por último vez, haciendo escala en su postrer viaje, rumbo a Palm Beach. La primera vez que arribó a Las Palmas fue el 26 de diciembre de 1963. Siempre con turistas. Ahora, en el último viaje de su vida de navegación, el "Queen Mary" y su tripulación han recibido el homenaje de las islas Canarias, con agasajos, obsequios y la escolta, hasta la bocana del puerto, de numerosas embarcaciones, que hacían sonar sus sirenas en señal de despedida. Millares de personas dijeron su adiós, también, desde los muelles. Y entre ellas, estas cinco que vemos en la fotografía.

Dato: Durante los treinta y un años que estuvo navegando el "Queen Mary", dado su tonelaje, sólo pudo atracar en cinco puertos del mundo. Uno de ellos es el Puerto de la Luz. (Foto Juan Antonio.)

La revolución de los "containers" en el transporte marítimo de mercancías

En el Puerto de Londres se construyen muelles especiales de gran calado

El movimiento en gran cantidad de containers transportados por mar y otros tipos de cargas por unidades completas, requiere un nuevo tipo de muelle. Un atracadero ordinario con un muelle relativamente estrecho, flanqueado por un cobertizo de tránsito y enlaces viales y férreos, resulta demasiado congestionado. Los containers necesitan espacio inmediatamente detrás del atracadero para las operaciones de clasificación y apilamiento, así como para permitir el libre movimiento de aparatos de manejo mecánico de gran tamaño. Las grúas para el servicio de containers tienen que acomodarse al tipo de buques que utilizan habitualmente el atracadero y requieren más espacio al necesitar una mucha mayor rapidez de maniobra que las de tipo normal.

En Londres, y sospecho que en muchos otros puertos, las necesidades de los exportadores de buques que transportan containers, pueden, por tanto, ser mejor atendidas por medio de nuevas construcciones que con la adaptación de las instalaciones existentes.

GRAN DESEMBOLSO DE CAPITAL

Esto coloca a las autoridades portuarias en una situación de indecisión. ¿Ha de comprometerse el enorme requerido para la construcción de un nuevo muelle para containers (entre uno o dos millones de libras esterlinas) sin las necesarias garantías de que va a ser utilizado? ¿O será mejor esperar

hasta que exista una demanda definida antes de dar los pasos para proveer estas facilidades?

Es un problema difícil porque los nuevos muelles tardan tres o más años en entrar en servicio a partir del momento en que se toma la decisión y un buque transportador de containers puede construirse en 18 meses.

La Comisión del Puerto de Londres (en sus siglas inglesas PLA) decidió lanzarse a un programa de desarrollo, por un valor de 25 millones de libras, en Tilbury, en el río Támesis, antes de que las necesidades de las líneas marítimas de disponer de muelles para containers se hubiera definido. Esta decisión, tomada no sin antes haber efectuado considerables estudios e investigaciones acerca de las posibles tendencias del comercio marítimo, ha demostrado ser acertada y de inmensa importancia para el futuro del tráfico mundial marítimo.

Estudios sobre el transporte indican que un 80 por 100 de los fletes a través del Atlántico norte se hará en containers a mediados de la próxima década. Yo creo que ésta es una razonable estimación para propósitos de planeamiento, y a esta cifra hay que añadirle el movimiento comercial en el Mediterráneo, las rutas africanas, Australia, Nueva Zelanda y el próximo y lejano Oriente. Todo esto sumará un enorme total, pero la capacidad anual de los modernos puertos para containers también es muy grande.

NUEVE MUELLES NUEVOS

La PLA está ahora completan-

do 3.200 metros de muelles de gran calado, como extensión en la instalación existente en Tilbury. La profundidad potencial de calado será de 13,41 metros, aunque inicialmente es posible que no se drague tan hondo.

Esta longitud, ahora, no puede ser distribuida arbitrariamente en un número determinado de atracaderos individuales, ya que las necesidades de los usuarios serán diversas, pero probablemente será dividida en siete atracaderos para buques transportadores de containers y dos para madera embalada y productos forestales embalados en unidades completas. Uno de los muelles para containers será de menos tamaño que los otros y será utilizado para los servicios de transbordo para el continente europeo y otros puertos británicos.

Detrás de cada muelle de atraque existen ocho hectáreas de espacio libre para el montaje y movimiento de los containers; además se establece una extensa zona auxiliar para una planta de limpieza y reparación de los mismos, así como un depósito para su almacenado y una zona de recepción para vehículos carreteros.

CARRETERA TIPO AUTOPISTA

El acceso por carretera a Tilbury, ya más cómodo que el de a los otros muelles a orillas del Támesis, está siendo mejorado aún más por el Ministerio de Transporte. Una nueva pista de entrada, unida con la carretera



principal a Londres, está ya en construcción. Es una carretera de seis pistas, de tipo autopista, que conduce a los muelles concurriendo a Tilbury.

El Ministerio tiene entre manos otro proyecto de mejora de carreteras, notablemente en la Carretera Circular del Norte, que hará más fácil la comunicación de Tilbury con las rutas principales que van desde Londres al Norte. El tráfico hacia el sur puede ahora atravesar el túnel de Dartford (bajo el Támesis) para unirse a la autopista M2.

La PLA está construyendo, con la Junta de los Ferrocarriles Británicos, una estación terminal para trenes regulares de mercancías, dentro de los límites del muelle, que tendrá enlaces directos con todos los principales centros industriales británicos. Los proyectos de los Ferrocarriles Británicos para estos trenes regulares son un complemento directo a nuestros planes de movimiento trasoceánico de containers y conjuntamente conducirán a una drástica reducción en tiempos de transporte.

Cuando el sistema empiece a funcionar a principios del año entrante será posible que un exportador del norte de Inglaterra llene un container en su fábrica, lo envíe por ferrocarril a Tilbury y que su cliente en Nueva York pueda recibirlo en su establecimiento dentro de los ocho días siguientes.

BUQUES ESPECIALMENTE DISEÑADOS

Actualmente ya existen en Tilbury instalaciones para el movimiento de containers al Continente. La England Sweden Line, para la que la PLA ha convertido uno de sus antiguos atracaderos, tiene un servicio regular entre Londres y Gotemburgo, con dos navíos especiales que transportan containers que son embarcados por vehículos especiales a través de una rampa a popa y vehículos cargados. Los pasajeros y sus automóviles entran en el buque por portones laterales.

Dos muelles para embarques y desembarques con medios propios, con capacidad de carga

para containers, también están a la disposición de los servicios continentales que dirige la Atlantic Stem Navigation Company.

Existe una buena demanda comercial de atracaderos transoceánicos para containers en Tilbury. Uno va a ser utilizado por la United States Line para sus servicios con Norteamérica y otro por las dos firmas marítimas británicas transportadoras de containers: la Associated Container Transportation Ltd. y la Overseas Containers Ltd., que han unido sus fuerzas para explotar un servicio de transporte de containers con nueve buques a Australia y Nueva Zelanda.

Los proyectos para los muelles restantes destinados a containers están muy avanzados.

La firma maderera y forestal más importante de Europa, Svenska Celulosa A. B., empezará este año un servicio marítimo regular con buques madereros diseñados especialmente. El otro muelle maderero de Tilbury será utilizado por otra firma maderera canadiense, MacMillan Bloedel, que va a transportar madera desde la costa occidental del Canadá.

Todos estos servicios facilitan una asistencia completa a los buques transportadores de containers en las rutas, que son, según mi opinión, el número uno en su clase, pero las instalaciones tienen que ser dotadas de personal y dirigidas, al tiempo que hay que encontrar usuarios para las mismas.

OBREROS PORTUARIOS Y TECNICOS

El obrero portuario londinense posiblemente no es inferior a ninguno en capacidad de trabajo. En el pasado ha movido enormes cantidades de toneladas utilizando su fuerza física. En los muelles mecanizados de Londres está ahora demostrando su pericia técnica como operador de máquinas.

En varios puntos de los sistemas de cinco muelles de Londres, notablemente en el de la England Sweden Line y en el maderero número 34 de Tilbury,

(Sigue)



Gigantesco proyecto para unir con un canal, a través del desierto, los tres mares

Serían necesarias diversas explosiones atómicas para remover los 50 millones de roca que ocupan el emplazamiento ideal de la proyectada vía acuática

El desierto israelita de Negev, que en tiempos vio desfilar las caravanas de camellos, sustituidas hoy por gigantes camiones, quizá dé paso en unos quince años a los gigantes de los mares. Una mirada al mapa de la región da idea de la grandiosidad e importancia política y económica del proyecto presentado hace unos días al Gobierno israelí por el ingeniero Meir Batz. Su plan de unir con un canal a través del Mar Muerto el puerto de Ashdod, en el Mar Mediterráneo, con el Mar Rojo, ha alcanzado resonancia mundial. Como medida inmediata, el ministerio de finanzas ha puesto a disposición 37.500 dólares para que se realicen los primeros planes.

BUQUES DE GRAN TONELAJE

Este nuevo canal a través del desierto tendría una longitud de 287 kilómetros, una anchura de 140 metros y una profundidad de 25 metros, lo que permitiría el paso de buques de hasta 150.000 toneladas. La travesía del canal duraría unas 36 horas según cálculos actuales. En una parte de la región, al sur de la capital de Negev, Berr Sheva, el canal debería ir a través de un túnel de 30 kilómetros de longitud, 72 metros de anchura y 52 metros de altura,

Para abrir el canal haría falta mover unos 50 millones de metros cúbicos de rocas, por lo que el ingeniero Datz propone en su proyecto el empleo de explosiones atómicas, siempre que lo permitan las medidas de seguridad y sanidad. Si se tienen en cuenta los beneficios internacionales que proporcionaría esta obra, no nos parecería tan caro su presupuesto: los 287 kilómetros del canal (sin túnel) costarían unos dos mil millones de dólares y el túnel otros mil millones, según cálculos actuales. En el curso de ejecución del proyecto estos cálculos se pueden elevar en un cuarenta por ciento.

Como tiempo de construcción —después de cuatro años de planificación— se calculan de diez a doce años. Si no se demorase la realización del mismo y se pudiese asegurar la financiación del proyecto, no sería aventurado suponer que en 1988 el desierto de Negev sería cruzado por el primer barco.

Aun suponiendo que con el tiempo se reduciría la enemis-

tad entre los países árabes e Israel, existe siempre la ventaja de contar con una unión entre los mares Rojo y Muerto independientemente de la inestable situación política en la zona. Otros motivos políticos indicados por Batz en el proyecto son los intereses que todos los usuarios en potencia del canal tendrían en el mantenimiento de la paz en el cercano Oriente, y la casi seguridad y garantía de existencia que supondría para el estado de Israel.

Por lo menos tan difíciles y mucho más variadas serían las consideraciones económicas que hablan en favor del proyecto. Según cálculos de expertos internacionales, el Canal de Suez no podrá dar abasto al tráfico internacional de finales del siglo. Por el mismo Israel, el canal entre Ashdod (Mediterráneo) y Hazeva (Mar Muerto) y Elath (Rojo) supondría la mayor oportunidad de colonizar el desierto de Negev, que representa las dos terceras partes de todo el territorio israelí. El canal supondría durante varios años a unas cien mil personas la participación de una forma directa o indirecta en la construcción del mismo.

VENTAJOSO DECLIVE

El gran declive que debería tener el canal supondría junto a problemas técnicos de construcción algunas ventajas. Entre Hazeva, donde Batz planea construir en medio del desierto un gran puerto, y el Mar Muerto, la corriente de agua impulsaría una central eléctrica con una capacidad anual de producción de 700 millones de kv. hora. El agua que movería las turbinas y que vertería en el Mar Muerto volvería a elevar el nivel de las aguas de este último, que tanto disminuyeron el pasado año, y aseguraría la existencia de las fábricas químicas instaladas en sus orillas. Al mismo tiempo, la gran cantidad de agua disponible permitiría la instalación de industrias nucleares para fines pacíficos, como la desalinización del agua del mar.

Para financiar la construcción, el ingeniero Batz ha pensado en la formación de una sociedad de usuarios del canal en la que participarían interesantes aportaciones de todos los países, tanto en la financiación como en la técnica de ejecución del proyecto.

ALEX C. WACHAMUTH
(de los Servicios Especiales de EFE)



(Viene de la pág. anterior)

ya hemos negociado acuerdos laborales que ofrecen empleo seguro y buena paga con horas extraordinarias y gratificaciones.

La reacción por parte de las "cuadrillas de cobertizo" ha sido alentadora. Los buques de la England Sweden Line ahora permanecen en puerto solamente unas ocho horas en lugar de los ocho días que en el pasado tenían que emplear en las operaciones de carga y descarga. Los obreros del atracadero número 34 están estableciendo récords de rapidez en el manejo de madera embalada.

El planeamiento de dirección para el futuro, en la PLA, se ha preocupado primeramente por el desarrollo material de Tilbury, y en segundo lugar por el desenvolvimiento comercial de un puerto para containers y su funcionamiento diario.

INSTRUMENTO CLAVE EN LA PLANIFICACION DE PUERTOS

Lo esencial para tal tipo de planificación es información, y ahora se reconoce que los datos comerciales obtenidos por la PLA y publicados en el Martech Report, "Britain's Foreign Trade", de dicha Comisión son únicos por su alcance y detalle. Este informe ha demostrado ser un instrumento clave en la planificación de puertos, no solamente para nosotros, sino también para el gobierno. Antes de que este estudio fuese publicado, las estadísticas de movimientos portuarios estaban basadas en datos de las aduanas británicas, que aunque valiosas y completas se limitaban a los puertos. Lo que ocurría con las importaciones después de abandonar el puerto y donde los productos exportados serían producidos se desconocía con detalle.

El informe principal fue seguido por otros especiales sobre varias mercancías, y ahora tenemos una serie de datos que, en mi opinión, son únicos comparados con los de cualquier otro puerto del mundo.

Aunque fundamentalmente sencillo, el sistema de manejar carga general en containers presenta formidables problemas de organización a cualquier puerto. Un buque transporta unos 1.000, y aun tocando en tres puertos, esto supone que unos 350 tienen que ser embarcados y desembarcados dentro de las veinticuatro horas laborables. Los trenes de mercancías regulares y las llegadas de camiones tienen que ser coordinadas con el horario de los navíos y la disposición y distribución de la carga, mientras se mantiene la pista de cada container individualmente; todo ello requiere una gran habilidad.

ATACADERO CONTROLADO POR COMPUTADORES

Afortunadamente, existe un moderno instrumento de dirección capaz de efectuar esta tarea: el computador. La Comisión del Puerto de Londres tiene ahora en estudio la posibilidad práctica de atracaderos para containers controlados por computadores, y no dudo que hallará una solución favorable.

Recientemente hemos ordenado un nuevo sistema de computadores por un valor de un millón de libras esterlinas y tratamos de desarrollar un sistema informativo del movimiento y control de carga que facilitará detalles de las operaciones al minuto.

Esta nueva red de computadores será programada no solamente para controlar el movimiento de la carga, sino también para producir, como subproducto de sus actividades, la documentación y contabilidad.

En el puerto de Londres la

facturación ya está parcialmente controlada por computador y lo será totalmente en el próximo futuro.

La simplificación de procedimientos de documentación y contabilidad es una de las mayores ventajas que el sistema de containers ofrece. La capacidad de poder mover mercancías a través del mundo sin que la carga de un container sea perturbada o manipulada en ruta debe de ser complementada por un sistema de gravamen único y un solo juego de documentos para todo el viaje.

Mucho de esto está fuera de control de una junta portuaria, pero la PLA ha establecido ya listas de precios para operaciones en serie de containers que se limitan a un solo gravamen por container, sin tener en cuenta su contenido, y que cubre todas las cargas impuestas a la mercancía o los buques que los transportan.

De este modo hemos reducido la lista de tarifas y gravámenes, notoriamente complicadas en todos los puertos del mundo, a la mayor simplicidad. Esperamos que la cooperación de los transportes terrestres y marítimos, con nuestra ayuda al unificar los derechos portuarios, dará lugar a una tasa general para el total del trayecto.

MENOS NECESIDADES DE ALMACENES

El movimiento de mercancías en containers es un concepto de transporte total y requiere un completo reestudio de los sistemas tradicionales de distribución y almacenado. Los hombres de negocios británicos han oído al señor Philip Shirley, vicepresidente de la Junta de Ferrocarriles Británicos, sugerir que los containers finalmente acabarían por dar fin a la necesidad de almacenes. Ciertamente un container puede ser considerado como un pequeño almacén transportable. La posibilidad de mover productos manufacturados con la facilidad y economía que ahora asociamos solamente con cargamentos a granel, tales como petróleo, requiere un cambio de emplazamiento de las plantas industriales y posiblemente cambios en los métodos de fabricación en lo que se refiere a la situación de las de producción de piezas y montaje final.

Los vendedores podrán ahora ofrecer, en firme, precios sobre destinos y los términos c. i. f. y f. o. b. desaparecerán. También podrán ofrecer fechas de entrega seguras.

El tópico "la revolución de los containers" se ha usado tanto que existe la tendencia a desestimar la verdadera revolución que éstos han producido en el transporte, pero no es una revolución propiamente dicha; el concepto del containers es tan radical en sus efectos sobre el transporte como lo fue la introducción de la cadena de montaje en las fábricas de automóviles.

La posibilidad de mover mercancías libremente es la base de la civilización moderna. Los romanos bien lo sabían, y fueron sus calzadas más que sus legiones las que extendieron su civilización en una superficie tan extensa.

Los puertos de mar deben mantenerse a la altura de los nuevos métodos de transporte, y aún más, adelantarse a las necesidades del tráfico moderno. Esto ha sido logrado en Londres, que aunque uno de los más antiguos puertos del norte de Europa, es ahora uno de los más modernos por los servicios que ofrece al mundo marítimo.

DUDLEY PERKINS

Director General del Puerto de Londres

trabajo y cultura

EL ALCANCE SOCIAL DE LOS MEDIOS DE INFORMACION

Nuestra época, el tiempo que nos está tocando vivir, pasará a la historia con una característica especial: la de sus fabulosos adelantos técnicos. Nosotros ni quitamos nada a esta afirmación ni se lo ponemos, porque a pesar de la gran importancia de la técnica en el campo que nos ocupa—la Opinión Pública—vamos a fijarnos únicamente en el alcance social que este desarrollo ha traído consigo en los medios de información: Prensa, Radio y Televisión.

LA OPINION PUBLICA

¿Qué es «opinión pública»?... Sencillamente se puede definir como la «opinión del público». Opinión que es general en una mayoría y que depende de los elementos de juicio de los ciudadanos.

Ahora bien, conviene fijarse qué es la opinión de la mayoría acerca de cualquier situación social, campo intelectual o campo afectivo, y que en cualquiera de ellos las directrices y quien dicta las normas, o nos marca el sendero, es una minoría. Una minoría que son las grandes empresas periodísticas.

Naturalmente estas empresas periodísticas, de toda clase de ideologías, queremos creer que distribuyen las informaciones lo más objetivamente posible, pero no cabe duda de que siempre será, lógicamente, una manera de ver las cosas que puede diverger de otra mentalidad distinta. Por eso el lector o el oyente, frente a un medio de información ha de tener en cuenta siempre que la opinión ha de sacarla él, y que por lo tanto los medios de información, como el propio nombre indica, son esos «Medios» que nos han de servir para con nuestro propio criterio formarnos el juicio más preciso.

LA COMUNICACION

El lector siempre puesto frente a un órgano de opinión pública es un receptor, ansioso de captar fielmente lo que en tér-

minos electrónico- le dirige el transmisor. Esa ha de ser al menos la disposición de la mayoría, pues si no pusiésemos en el cauce por el que nos viene la noticia una confianza, aunque sea mínima, no seríamos tampoco capaces de formar el propio juicio, y, naturalmente, haríamos la estupidez del avestruz: «esconder la cabeza debajo de la arena».

La mayoría de las informaciones son correctas y no se puede dudar de la verdad que encierran; pero ése no es el problema que aquí se quiere tratar, sino que dando por supuesta la verdad informativa —aunque a veces no sea tal verdad—, y a costa de ella hemos de hacernos nuestra propia idea, nuestra propia opinión.

REPONSABILIDAD PERSONAL

Hasta aquí no hemos hecho más que una llamada de atención. Llamada que va dirigida a esos dos componentes de la Opinión Pública: el transmisor y el receptor.

Se mire como se mire, está claro que la definición de cuarto poder que se imputa al periodismo es verdadera por lo que ya se ha demostrado y por lo que estamos viendo día a día. Raro es el individuo que no tiene fe en la información que recibe a través de la Prensa, Radio o Televisión. En un sector esta confianza en el transmisor de la noticia será menos entregada que en otro, pero existe. Claro que esto es lo que debe ocurrir porque si no además de no enterarnos de nada —al no creerlo— inutilizaríamos un medio de diálogo y formación que vendría, y no muy a la larga, en peligro nuestro. De aquí la responsabilidad personal. Responsabilidad que atañe tanto al lector como al informador.

La responsabilidad del lector es grande al tener que darse cuenta de la buena y de la mala información que recibe cada día a través de los medios de difusión. Tiene que tener en cuenta que muchas veces —demasiadas desgraciadamente—

la política partidista presente, como muchas otras facetas que no viene a qué enunciar, visos de irrealidades y de publicidad. Tiene que darse cuenta, también, del interés particular de una determinada agencia en otra determinada información. Tiene que darse cuenta..., en fin, ha de darse cuenta de muchas cosas que son las que han de hacerle formar su propio juicio, no dejándose llevar por el subjetivismo que en muchas informaciones aparece sin tener por qué.

Todo esto necesita una preparación, que es la de tener una formación humana sólida que se ha de obtener por medio de la cultura, es decir, adquiriendo cultura. Porque, como ya hemos dicho, la Prensa, la Radio y la Televisión son medios de Opinión Pública, y no otra cosa, y por tanto, han de limitarse a dar la información o su punto de vista acerca de determinada cuestión dejando siempre vía libre al lector para que forme su propio criterio, que no siempre ha de ajustarse al del medio de información de que se sirve para ello.

DEBER DEL INFORMADOR

La objetividad ha de ser el «meollo» de la verdadera función del informador. Objetividad que en ningún momento está reñida con expresar, en un comentario, crítica u otro género similar, la opinión personal, aunque, eso sí, haciendo ver claramente que es una opinión personal.

No tratamos de dar aquí una clase teórica del deber del informador, pues mucho se me podría enseñar a mí en este sentido, sino de dejar clara una postura que no frecuentemente se ve a través de todos los medios de información.

Más se podría hablar sobre la Opinión Pública, pero aquí sólo se ha pretendido hacer una llamada de atención a los órganos que la forman. Usted, que ha tenido la gentileza de leer estas líneas, se puede hacer ya su propio juicio acerca de la realidad o falsedad de este comentario.

MAURO RODRIGUEZ SANCHEZ

Desde mi esquina

LAS TERRIBLES PREGUNTAS DE HOY

Un servidor, como usted —suyongo— está aterrado. Todos hemos visto, oído y leído cosas, muchas cosas, sobre los trasplantes de corazón que se han llevado a cabo en Africa del Sur. Y a todos nos ha dado por opinar. Ya ven: a mí, «desde mi esquina».

Estas son las preguntas que están en la calle: ¿Hasta qué punto es lícito sacar el corazón de una persona muerta y trasplantarla a otra, no ya para que viva, sino para que no tenga peligro de muerte? ¿Cómo reaccionará un organismo, todo él conformado para sí mismo, para su propia individualidad física, perfectamente engarzado, sincronizado y acomodado en el todo y en las partes, si se le introduce un elemento vital, como es el corazón, que había sido acomodado por la Naturaleza a la individualidad física de otro ser? Y aún más: ¿Hasta qué punto es lícito extraer de un ser vivo su corazón enfermo para sustituirlo por otro sano que es posible sea repelido por aquel organismo?

Las preguntas son terribles y más terrible es aún no poder contestarlas: hay que saber mucha medicina y hasta mucha teología para eso.

Existe otro punto que ha suscitado numerosas polémicas: ¿Estaban realmente muertos los «donantes» cuando se les extrajo el corazón? He leído que el último donante de Ciudad del Cabo había muerto «clínicamente» cuando se le extrajo la víscera, pero que aún «vivió» cinco horas más. ¿Qué? ¿Cinco horas más? ¿Con su corazón? ¿Con el corazón enfermo trasplantado? ¿¡Sin corazón!?

Hágase luz sobre todo esto. No podemos ni siquiera dudar que a la Humanidad le ha nacido una grande y maravillosa esperanza, cual es poder salvar —ahora con trasplantes— el gravísimo peligro de muerte cuando enferma el corazón. Pero es preciso que esa esperanza sea limpia, que todo el proceso sea claro para tener ciertas garantías de que se gana un corazón sin perder un alma. Hágase luz.

JOAQUIN

AGUA CALIENTE GRATIS

Sobre los techos —en las terrazas— de las casas israelitas sorprende con frecuencia el descubrir un extraño conjunto de objetos, que a primera vista no parecen servir para nada. Pero, no es así, pues gracias a este dispositivo las tres cuartas partes de las casas poseen, us ocupantes tiene agua caliente gratis.

El sistema es muy sencillo. El principal elemento es lo que se podría llamar el calefactor solar. Se trata de dos paneles en los que una de su superficie es de color negro con una alta capacidad de absorción de radiaciones caloríficas del sol. En el interior del panel hay una red de tuberías que permiten la circulación de agua. Cuando comienza a pasar está fría y al salir está caliente.

La segunda parte del conjunto consiste en un dispositivo en que se guarda el agua que ha circulado por las tuberías. Ya es bien conocido que el agua caliente tiene tendencia a subir a la superficie, por ello el agua que llega a los grifos sale precisamente de la parte alta de estos depósitos, mientras que el agua fría entra por la base del mismo, pasa por las tuberías del pa-

nel y se introduce de nuevo en el depósito.

APRENDA MIENTRAS DUERME

Tres especialistas británicos han tenido la idea de ponerse en comunicación con los polluelos en embrión en los huevos de aves; se trataba de saber si los embriones disponían o no de memoria.

Del cuarto al octavo día de incubación han puesto en marcha un pequeño aparato que emitía sonidos a intervalos regulares. Los sabios pendientes de la experiencia encontraron que, después del nacimiento de los polluelos, éstos corrían alrededor de la máquina cuando ésta emitía sonidos y que por el contrario no acudían y quedaban indiferentes a otros sonidos rítmicos que se produjesen a su alrededor. Parece que se "acordaban" de su vida en el embrión.

Esto nos puede llevar al aprendizaje durante el sueño con grandes posibilidades para jóvenes algo vagos o despreocupados de sus obligaciones.

GAS NOBLE EN NOBLE MISIÓN

Para transportar en avión des-

de Jerusalén a Montreal unos de los más preciosos manuscritos del Mar Muerto, que está presente en la Exposición Universal, los especialistas israelíes han puesto a punto un cilindro de vidrio especial, en cuyo interior el aire ha sido reemplazado por helio. Envuelto en seda fabricada especialmente en Lyon (Francia), el tubo de vidrio se coloca dentro de un tambor de cobre que se alarga o acorta según la presión atmosférica.

OJOS EN LA PIEL

El caso de una joven rusa, Rosa Koulechova, que veía, según se asegura, a través de la piel de los dedos, intriga desde hace años a los biólogos.

Ya se conoce hace tiempo que la retina reacciona frente a la luz con descargas eléctricas. Si se consigue demostrar que la piel reacciona de igual manera, aunque de una forma menos nítida, la retina del ojo resultaría ser un tejido epidérmico muy especializado. De pronto, las experiencias de percepción epidérmica de las formas y los colores y el caso de la ciudadana soviética, Rosa, parecen menos extraordinarias.

Recientemente los biólogos han realizado experiencias que permiten examinar esta cuestión bajo otro plano. Han retirado fragmentos de piel a animales como peces, ranas, ratas, etc., y los han expuesto, sin pérdida de tiempo, a la acción de flasher luminosos, consiguiendo que respondan con infimas, pero medibles descargas eléctricas, cuya intensidad está en relación con la potencia de la fuente luminosa. En el caso de las ranas, se ha puesto en evidencia, además, una nueva reacción al cabo de unos segundos.

Acercándonos a lo imposible podríamos llegar a pensar en la posibilidad de "educar" una determinada zona de la piel en aquellas personas que han perdido la visión, para dotarlas, de esa manera, de unos segundos ojos.

FRANCISCO GARCIA FERRANDIZ

RINCON DE LOS LIBROS

"EL OTRO ARBOL DE GUERNICA", de Luis de Castresana. Ediciones "El Arenal". 220 páginas. 500 pesetas.

"El otro árbol de Guernica" nos lo sitúa el autor de esta novela en el Colegio-Residencia de "Fleury", de Bruselas, en donde un grupo de niños vascos fue evacuado a Bélgica por el Gobierno de Euzkadi para librarse de las penalidades de nuestra Guerra Civil 1936/1939. Pese a lo dicho anteriormente, no es éste un libro más de los que narran la tragedia de "los niños evacuados a Rusia" por el Socorro Rojo Internacional, y tal vez aquí radique una de las características más especiales de esta novela, al centrar este trágico hecho de nuestra Cruzada en un pequeño grupo de niños españoles, que por haber salido de un lugar de España en donde todo lo relativo a ella tuvo unas características muy singulares, tal vez por ello fueron también singulares esta evacuación, su permanencia en el extranjero y su rápido retorno a España nada más terminada la contienda.

Nadie mejor que Castresana podía hacernos sentir y vivir lo ocurrido a estos niños vascos, puesto que él mismo lo sintió y vivió de una manera real y efectiva en su propia carne, según confesión del autor en el preámbulo de su obra.

La novela se lee con facilidad y agrado, pues está escrita con ligereza y habilidad, poniendo siempre gran emotividad en todas las reacciones que se nos narra de los niños, tanto en los momentos de alegría como en aquéllos en que les invade la tristeza y el temor al encontrarse ante un mundo totalmente desconocido para ellos y en circunstancias inconcebibles e inexplicables para todo niño.

Pero si hemos de ser sinceros, tenemos que reconocer que si bien se ha escrito una novela grata y amena, es ésta un tanto sensiblera y fñofia, al jugar —eso sí, con habilidad— los sentimientos infantiles de ese grupo de chavales vascos, que, en absoluto, representan la triste realidad de lo que fue para el resto de los otros niños españoles que desde distintas regiones fueron evacuados al extranjero con fines no tan limpios como los que nos presentan ahora en esta novela.

Es delicioso leer las deliberaciones que estos niños españoles celebraban bajo "su árbol de Guernica", en Bélgica, para exigir sus libertades y sus fueros, y cómo de estas deliberaciones salían fortalecidos sus sentimientos patrióticos, su amor al prójimo y su odio a toda clase de guerra.

Como paradoja de la vida, estos niños fueron a Bélgica huyendo de la Guerra Civil española, y a los tres años, cuando España había encontrado la paz a costa de tanta sangre y sacrificios, volvieron a su patria huyendo, asimismo, de otra guerra, mucho mayor que la nuestra: la Segunda Guerra Mundial.

En el preámbulo de la novela el autor dice que: "Mientras los adultos combatían en España por aquello que les separaba, estos niños evacuados al extranjero luchaban inflexible y tenazmente en tener vivo e intacto todo aquello que les unía." A este respecto hay que decir que los niños no podían todavía comprender en aquellos momentos que en España se luchaba no por mantener aquellas cosas que nos separaban, sino precisamente por todo lo contrario, para que éstas (influencias extranjeras creadoras del odio entre hermanos e intenciones bastardas) desapareciesen de una vez y para siempre en nuestro país.

Nada más terminar la guerra estos niños tuvieron la dicha de poder regresar a sus hogares, cosa que no ocurrió a los otros niños procedentes de otros puntos de España, y volvieron a su patria con más amor a todo lo español, apreciando más qué es y el valor que tiene la paz y la fraternidad, y con un mayor deseo de colaborar en el resurgimiento y en el engrandecimiento de España.

La novela, como decimos, es amena, humana y distraída, pero no completa, pues para poder conocer en realidad lo que fue este trágico episodio de nuestra guerra tendremos forzosamente que recurrir a otros libros que nos traten el problema a fondo y no se vayan por la tangente al centrar todo el peso de la obra en reacciones sensibles y llenas de humanidad de unos niños, que la convierten en una novelita de niños y para niños.

Por todo lo expuesto anteriormente no entendemos su elevadísimo precio —500 pesetas—, pese a reconocer que su impresión es magnífica y facilita su lectura; pero teniendo en cuenta que carece de ilustraciones y está encuadrada en rústica, repetimos que su precio nos parece totalmente injustificado.

Ya nos dirán los editores si es ésta la manera de fomentar la afición a la lectura.

CATALAN DE OCON



ARRIBA EL TELÓN

Si el teatro es un espectáculo, no cabe duda que está hecho con vista a un público. De este modo podemos decir que entre los elementos capitales del teatro, entra a formar parte de ellos el público. Una obra de teatro, un director y unos intérpretes o actores, junto a todos los demás elementos técnicos que intervienen en una representación teatral, no son nada sin el público.

Este público está formado por una serie de personas que acuden a la sala donde se representa una obra de teatro. Todos los componentes del público no son iguales; cada uno tiene sus gustos, sus necesi-

dades, su distinta formación, etc. Es, pues, una parte totalmente heterogénea, en cuanto a las personas que lo componen. Pero en cuanto tal público es un todo. Forman una masa compacta, que en determinadas ocasiones puede venir a explotar o dividirse en las partes que lo componen.

El teatro viene a formar parte de la cultura de los pueblos. Suele nacer o surgir, cuando en un pueblo determinado existe una base cultural suficiente. Por eso, dentro de la cultura de los griegos, el teatro aparece en un momento de auge. Si la base cultural de una nación o pueblo es floja, endeble, también lo será su teatro.

Se ha dicho también que el teatro es el espejo de las costumbres de una época determinada. En cierto sentido es cierto. A través de la literatura de una época o de un país, se conocen muchos datos que no nos llegan en otros documentos. Pero el teatro, es sobre todo, un espectáculo literario. Espectáculo literario que está hecho no para un público

minoritario e intelectual —como en no pocas ocasiones contemporáneas se trata de demostrar—, sino para el pueblo. Lo difícil es ver qué es el pueblo. Esto nos llevaría a una serie de disquisiciones filosóficas y sociológicas que no tienen lugar en este momento. Si hay que ver, que el pueblo no es la vieja burguesía que asistía a los teatros para verse, para tratarse, como quien puede ir a un café. Sino que el pueblo es algo más que eso.

El teatro en la actualidad está reducido a unas cuantas capitales españolas y tiene su centro en Madrid y Barcelona. Fuera de estas dos capitales y de algunas —muy pocas— provincias españolas, el teatro es casi «un gran desconocido de nuestros días». Lo que pretendiendo desde estas páginas es darlo a conocer. Para ello voy a valer de comentar algunas de las obras que se representan en las pocas ciudades españolas en las que existe el teatro y, sobre todo, de las versiones televisadas que vemos cada semana en la pequeña pantalla.

Quisiera que esta sección fuese algo que tuviese eco entre todos los lectores. Para ello, si alguno quiere cooperar enviando sus deseos y las preguntas que puedan interesarles, etcétera...

Si logramos que esta sección fuese una especie de conversación continuada entre ustedes y yo, creo que ya habríamos dado un paso hacia adelante. De otro modo se quedaría convertido en un largo monólogo, que aparecerá de modo continuo, pero que no encuentra eco en los lectores.

Vamos a procurar interesarnos por algo que puede servirnos de mucho más que un mero entretenimiento. Porque el teatro no es sólo un espectáculo para entretener: su misión es más alta: trata de formarnos, de hacer que vivamos conjuntamente las inquietudes de un momento y de una situación.

A lo largo de esta sección nos iremos conociendo e iremos tratando de dar una idea del panorama teatral español. Para el próximo número prometo traer a estas líneas

uno de los autores de teatro más populares de nuestro momento actual: Alfonso Paso. Escribe muchas obras de teatro, y suele tener un gran éxito de público, aunque en los últimos años, este éxito de público es algo más escaso que antes. Hoy tiene dos obras en las carteleras de teatro. Una de ellas en el teatro Arniches de Madrid. «¡Estos chicos de ahora...!». La otra en el teatro Victoria de Barcelona: «Enseñar a un sirvengüenza».

La primera de las comedias mencionadas presenta el problema generacional, de incompreensión entre dos generaciones —padres e hijos—, pero todo lo lleva de un modo muy exagerado, para que así puedan comprender y sentir la pieza y su contenido muchas más personas. Ahora bien, ¿es éste el camino a seguir para hacer un teatro para el pueblo? Ya lo iremos viendo.

ALBERTO LAVERON

¿VAMOS AL CINE?

La Orden de 12 de enero de 1967, dictada por el Ministerio de Información y Turismo, autorizó a establecer en las capitales de provincias y ciudades de más de 50.000 habitantes, así como en las zonas de interés turístico y en aquellas localidades que lo aconsejen circunstancias especiales, salas cinematográficas destinadas a programar exclusivamente películas extranjeras en versión original o subtitulada, y películas españolas de las que hayan sido declaradas de «interés especial».

La medida tiene por objeto proporcionar al público la posibilidad de ver aquellas películas de grandes valores cinematográficos y artísticos que por ser de difícil concepción o contenido, no resulten comerciales en su exhibición por las salas corrientes. Hasta ahora, muchas películas de gran calidad quedaban fuera de la programación de las salas comerciales, por no arriesgarse ninguna empresa a exhibirlas. Para estimular de los empresarios de las salas que ahora se autorizan se les concede libertad en el precio de las entradas, limitándose, por otra parte, la caída de las mismas, a 500 espectadores como máximo, subrayando así, más su carácter minoritario.

En Madrid y Barcelona se han instalado rápidamente salas de este tipo. En la capital de España funcionan como tales los cines Rosales, Palace, Alexandra, Go-ya e Infantes. El éxito de público ha sido sorprendente, pese al precio ligeramente superior de sus localidades en relación con las salas comerciales, aunque cabe pensar que las películas exhibidas por imperativos de la Orden que comentamos, sufren una censura de criterio menos rígido, por lo que es probable que el setenta por ciento de los espectadores acuda a ver «qué es lo que no han cortado».

De las exhibidas en Madrid, indudablemente la de más calidad cinematográfica es «The servant» («El sirviente»), cinta de ese genial y extraño realizador que es Losey. Se proyecta en el cine Alexandra y es película de magnífico ritmo y realización, con un sentido fabuloso de lo que debe ser el cine y para qué sirve una cámara. El tema se ha prestado a distintas interpretaciones y discusiones, e incluso en el programa que se entrega a los espectadores, se recoge la del propio Losey, versión que, a nuestro juicio, es un tanto discutible.

La película comentada trata, a nuestro parecer, del tema de la corrupción; de la introducción del vicio en el ánimo de un indolente y perezoso joven inglés, llevada a cabo fría y cínicamente por su propio criado. No están claros en la cinta los motivos de esta corrupción, aunque cabe pensar que sea la ambición y el deseo de apoderarse de la voluntad y con ella de la fortuna de su amo lo que impulsan al sirviente a comportarse del modo que lo hace. Esta opinión está avalada por el conocimiento de la obra teatral de Robin Muhgam, autor del tema, en la que se expresa este motivo con más claridad. En la película, por el contrario, parece ser que todo se lleva a cabo por el propio placer de enviciar a un semejante.

Merece también comentario la película «Repulsion», que se exhibe en el cine Palace. Su tema, morboso y desagradable, ha atraído a muchos amantes de estas emociones, que han acudido a ver la cinta más por esta causa que por sus cualidades. No obstante, se trata de una gran película cuyo tema ha pasado un tanto de moda, pues el psicoanálisis y las deformaciones sexuales y morbosas tuvieron su época.

Por último, nos referimos a la cinta italiana «Mamma Roma», exhibida en el cine Rosales. Es la de menor calidad cinematográfica, por tratarse, tal vez, de una obra inmadura de Pasolini, realizada en sus comienzos de director. Pero es la de tema más cautivador, por su enorme carga social y el rico contenido de su tema en el que están los problemas de la educación de la juventud, arraigo de las masas rurales en la ciudad y angustia de la radicación en el suburbio. Por su interés nos ocuparemos de ella con más extensión en otro momento.

LUIS M. MORCILLO

HACIENDO DEPORTE

La reciente victoria de España sobre el equipo sudafricano en el torneo de Copa Davis, ha puesto de manifiesto una vez más la creciente importancia de nuestro deporte tenístico. Importancia de los triunfos obtenidos, que se manifiesta en el constante auge de la afición a esta especialidad deportiva. A este hecho se ha llegado a través de una inteligente campaña de Prensa, Radio y T. V. pero, sobre todo, gracias a la impresionante labor deportiva de un hombre fuera de serie: Manolo Santana.

Sin despreciar el valor de sus compañeros de equipo (Gisbert, Arilla, y el jovenísimo Orantes), sin dejar de apreciar el esfuerzo de la Federación, creemos sinceramente que el mérito de nuestro privilegiado puesto dentro del panorama tenístico mundial recae casi totalmente sobre este gran deportista.

Pienso que el deporte español debe varias cosas a Manolo Santana. La primera de ellas es haber conseguido que el tenis-deporte siempre de minorías haya calado profundamente en una gran masa de aficionados, y su práctica haya aumentado prodigiosamente de pocas fechas acá. Cualquier persona discute hoy sobre los torneos tenísticos, sus figuras, incidencias de juego, etc., y es fácil ver a muchos de nuestros jóvenes practicar este bello deporte. Es verdad que a este rápido desenvolvimiento han contribuido otras causas ya apuntadas —inteligente política informativa, apoyo federativo, etc.—, pero no es menos cierto que la principal de ellas ha sido la genial aportación de Santana.

En otro orden de cosas, los triunfos individuales de Santana han significado para España prestigio, fama y legítimo orgullo. Sus éxitos en Forrest Hill, Wimbledon, etc., no sólo han servido para su consideración como el número uno, sino también para que el nombre de España, en lo que al tenis se refiere, ganase peso y prestigio. En este aspecto creo que Santana ha sido uno de los deportistas españoles que han logrado más gloria para nuestra nación.

Pero hay una faceta en la que Manolo Santana es un auténtico maestro. Mucho más impresionante que sus maravillosas «dejadas» sobre la red, es su extraordinaria sencillez. Sus geniales golpes de raqueta se quedan pálidos al lado de su extraordinaria educación, de su exquisita cortesía.

Cuando en otros campos deportivos las noticias que nos llegan hablan de malos modos, insultos y discordias, la figura caballerosa, sencilla de Manolo Santana es un ejemplo para todos. Su sorprendente humildad en las declaraciones a la Prensa, su vida sencilla, sin ese endiosamiento tan común en las grandes figuras, nos hace pensar que detrás del fabuloso tenista hay un gran hombre.

Es todavía reciente el hecho. En el partido contra Drysdale en la última confrontación España-Sudáfrica, Santana tuvo un pequeño incidente con un espectador. Inmediatamente después se acercó al juez de pista y le rogó que, en su nombre, pidiese perdón al público. Creo que el hecho no necesita comentarios.

EE. UU., Inglaterra y tantos otros países se han rendido a la maravillosa raqueta de ese gran deportista. Millones de personas lo han hecho ante su simpatía, educación y sencillez. Santana ha conseguido mayor estimación hacia el deporte español. Pero, sobre todo, ha ganado, para sí mismo y para España, respeto, admiración y simpatía. Aquello es pasajero. Esto es perdurable. Gracias, Manolo Santana, por tu ejemplo.

JOSE MANUEL CID

LO VI EN CASA

Vamos a ser intencionadamente muy objetivos y diremos que críticas aparte (críticas que los interesados califican de negativas), lo raro y difícil en un medio tan complicado como es la televisión, es que las cosas no salgan casi siempre mal. Esto lo sabe poca gente. Quien no conozca los entresijos y los entresijos no ya de Televisión Española, sino de cualquier televisión, no puede ni imaginarse lo dura y enrevesada que es la tarea para los realizadores.

En fin de cuentas, del realizador depende todo: el planteamiento del programa y su ejecución. Pero como el realizador es ser humano y no precisamente todopoderoso, raro será que no se le vaya de la mano cualquier medio o cualquier miembro de los numerosos equipos que ha de movilizar.

Háganse una idea: Para el programa más insignificante, que ha de grabarse para su emisión diferida (si es en directo aún resulta más complicado todo), ha de «poner en movimiento» al guionista y estudiar con él el planteamiento del programa. Recibido el guión escrito, procederá a la ejecución previa de lo que en él se pide actores que respondan a los caracteres exigidos, grabados, películas, decorados, mobiliario, objetos y trucos que han de aparecer en escena, etc. Si las películas son de archivo, habrá de buscarlas; si son originales, habrá de dirigir su rodaje y su montaje posterior. Frecuentemente en estas labores participa también el guionista, que se considera —y hace muy bien—, coautor del programa, y ayuda al denominado «ayudante de realización». Después vienen los equipos. El realizador ha de ponerse en comunicación con el jefe de decoradores, que pondrá en marcha a todo el personal de decorados; con el «atrezista», etcétera. Y el día de la grabación, inspeccionará el decorado, para luego ordenar lo que proceda en consecuencia —según las características de aquél y el movimiento de personajes—, a los técnicos de iluminación y de sonido. Si el programa se hace con actores, se habrán hecho los ensayos necesarios (de varias horas o de varios días), a las órdenes del realizador. En otro caso, los ensayos serán con el presentador, casi siempre menos numerosos e intensos.

Hay que tener en cuenta también el dinero disponible. Cada programa tiene un presupuesto, del que no se puede pasar, como es lógico. El ayudante de producción llevará las cuentas y efectuará las compras, siempre según las órdenes del realizador.

(Otro día hablaremos del guionista, que el pobre también ha de andar apurado con las limitaciones que le impone la televisión. No le basta tener ideas y escribir como los ángeles. A veces, incluso esto no es lo principal. Cuando escribe siempre ha de tener en cuenta la duración del programa; las características del realizador y sus posibilidades; el presupuesto, para no prever en el guión ciertos medios o ciertos actores que no encajen en las limitaciones económicas; las posibilidades de encontrar, con cierta facilidad, los elementos auxiliares de la acción, etcétera.)

Como decíamos, cuando el realizador ya ha trabajado lo suyo y se encuentra al límite del agotamiento, viene el momento de la grabación. Y ahí empiezan los mayores sufrimientos: ¿qué alguien se equivoca, que ha habido un ruido o algo ha salido mal? Vuelta a empezar. Desde su puesto de «control», ha de coordinar al equipo de telecine, al de videotape, al de sonido, y a las cámaras y cuanto se encuentra en el estudio. Ha de estar también en conexión con el control central y el control de cámaras, etc. Cualquier fallo significa la vuelta a empezar: el sonido que no ha entrado, el telecine que ha llegado a destiempo, el fallo técnico en una cámara.

MOHAMED JUVENAL

COSAS DE LA CANDENTE ARENA

Ya lo han dicho otros pero no por eso lo callaré aquí: Cuando un aficionado protesta por las mil y una estafas y estafillas que se le hacen en la fiesta de los toros, los que directa o indirectamente viven de eso le llaman «enemigo de la fiesta». Esta es la tesis: «Este aficionado despotrica de lo que ocurre en las corridas de toros, luego es el enemigo de ellas. A sensu contrario: aquel que todo lo ve bien y no encuentra un motivo de queja, ese es el que defiende la fiesta».

Seamos claros: esa tesis no significa otra cosa que los tontos son los defensores de las corridas de toros y los avisados los que no la pueden ver ni en pintura.

Y el caso es que no hace falta ser muy avisado: si sale un torito desmayado de los toriles, que se cae cada dos por tres en el ruedo, que se desinfla en cuanto le ponen un puyacito, y que apenas puede aguantar, sin perder el equilibrio, los resgones que le da con la tripa el torillero de turno, no es preciso una excesiva inteligencia para pensar que allí, en el ruedo, hay trampa, mucha trampa.

Los aficionados se preguntaban: ¿qué harán los «amigos de la fiesta» para convertir a una fiera, como es un toro, en un animalito tan inocentón y tan pachucho? Los «enemigos» aventuraban: golpean sus riñones con sacos terrosos; cuando los transportan de la ganadería a la plaza, los llevan en cajones colocados boca abajo; les afeitan los cuernos; colocan trozos de cristal y tachuelas en los chiqueros para que se lastimen las pezuñas; les suministran medicamentos diarreicos disueltos en el agua de beber; les extraen jugo de la médula espinal; les drogan.

De todo esto, quizá algo no sea cierto. Si es verdad, en cambio, que los «amigos de la fiesta», al oír estas cosas se echaban las manos a la cabeza y acusaban: «¡Derrotistas, retrógrados, enemigos de la fiesta, fuera, a la calle!».

Ahora nos viene de Lima la noticia: «Gran escándalo en la plaza de Acho: los toros que lidiaron El Viti y compañía estaban drogados. Este tipo de fraude —decía la Prensa de allá— viene de España».

—¡Mentira!— protestaron los más directamente interesados.

—¡Verdad!— demostró la autoridad peruana.

Ante la evidencia, claudicación e intento de arreglo. Declaró «Chopera»: «Los toros han sido drogados. Pero no por nosotros, sino por los enemigos de la fiesta».

Está claro: como los «enemigos de la fiesta» habían supuesto que se drogaban los toros y no era verdad, para no quedar en ridículo los drogaron por su cuenta. ¡Qué cosas nos quieren hacer creer! Y lo conseguirán. Si el señor Chopera y los demás «amigos de la fiesta» se lo proponen, para el año que viene estaremos convencidos de que no se es buen aficionado, si no se le manda un pavo por Navidad al cuñado de El Cordobés.

VIDAL

LA MUJER DE HOY

por Paloma Larraz

Llegaron los Reyes

Las fiestas de Pascua han tocado a su fin. Esos días, en el colegio, los ojos de los pequeños están distraídos. Aquel despertar con el cuarto lleno de juguetes no lo pueden olvidar. Por sus cabezas cruzan más o menos estos pensamientos:

"En cuanto vuelva a casa pondré el tren en marcha y seguro que ni una sola vez se saldrá hoy de la vía."

"¡Qué bien anda la Merceditas, esta noche la vestiré con la bata larga y las zapatillas!"

El padre en su trabajo luce su nueva corbata, pero sobre todo siente orgullo de haber podido satisfacer el gusto de los hijos; le ha costado la paga extraordinaria y muchas horas de trabajo, pero a todos les ha puesto un buen regalo.

Mientras, la madre en casa pone en orden los cacharros, vestidos de muñecas, construcciones, coches..., etc. En los días que han estado los niños sin colegio, las "fierecillas" han puesto todo patas arriba.

Domingo. Llegan esos tíos sin hijos, que existen en todas las familias, a traer los reyes a los sobrinos. Y... pronto vemos a los dos hombres jugando al Scalextric. Carlitos, el dueño del juego al principio intenta intervenir, y ante las palabras de: "¡No lo toques, que lo estropeas", se ha conformado con ser un simple espectador. Pero pronto se aburre y ahí lo tenemos haciendo él solo una carrera de coches, siguiendo las líneas del suelo, con un par de "bóildos" de plástico.

Conchita llora en un rincón: su madre le ha quitado la muñeca nueva. Todo porque para hacerle un moño le ha cardado el pelo igual que hacen las personas mayores. Para consolarse tóge la pepona de trapo, que ésa sí que es suya. Aunque le tire del pelo y le pinte los ojos nadie le dice nada.

Esto es lo que suele ocurrir en muchas familias: con el tren y el Scalextric juega papá, a las muñecas las peina mamá y los niños cogen de nuevo sus juguetes antiguos, aquéllos que les pertenecen y manejan a su antojo. Y es que Melchor muchas veces piensa más en sus propios gustos, olvidando que los niños no son hombres pequeños, que son distintos, que son eso: niños. Gaspar también ha olvidado que un niño no puede disfrutar viendo sin tocar; necesita no sólo tocar, sino destrozar para buscar el porqué: "¿por qué se mueve? ¿por qué se encienden las luces?... Sólo Baltasar, el negro simpático, se ha puesto al alcance de los pequeños comprando un sinfín de chucherías de esas que se compran a última hora. Chucherías que son las que más ilusión hacen a los niños porque no las esperan, porque no estaban escritas en la carta, porque abultan mucho y, sobre todo, porque pueden jugar tranquilamente con ellas sin miedo a que mamá se enfade y a que papá se los quite para jugar con los amigos. Estos son los juguetes más bonitos porque son de los niños, y porque, además, no producen la envidia infantil de los que no pueden disponer nada más que de "éstos".

CARMEN GARCIA VALCARCEL

¡SUERTE EN 1968!

Hay fechas simbólicas que, por su significado, nos invitan a hacer un examen de nuestra vida para comprobar si ésta tiene el sentido que debiera. Una de ellas, muy caracterizada, la hemos vivido recientemente: el comienzo del nuevo año.

La conocida frase "Año nuevo, vida nueva" refleja esta idea, que quiero convertir en el tema central de hoy.

Ocorre con frecuencia que a fuerza de oír repetidas veces la misma expresión no llegamos a penetrar en su verdadero alcance. No basta pedirle al nuevo año que nos depare buena suerte. Esto, que es lógico desearlo para nosotros y para los demás, resulta insuficiente y raquítico.

La vida será nueva si nosotros queremos. Para ello no hay necesidad de experimentar un cambio visible y aparatoso. Es imposible que el mero paso de un 31 de diciembre a un 1 de enero nos colme la ilusión con la que tanto tiempo soñamos. Pero lo que sí es posible, porque depende de nosotros —aquí radica el verdadero sentido de la frase—, es superarnos un poco cada día para alcanzar nuevas metas.

Cada una tendrá su propia ilusión, y ¡pobre de la que no la tenga! Pero que sea una ilusión que valga la pena. No nos dejemos llevar por el optimismo desmesurado de unos instantes en los que todo parece de color de rosa. Tampoco caigamos en un pesimismo estéril que nos presente la vida como un callejón sin salida. El éxito de los planes importantes radica en trabajar seriamente las cosas que parecen pequeñas.

Pensemos con valentía cuál es esa "oscura" novedad que tenemos que introducir en nuestra vida para hacerla más útil, más agradable a los demás; en definitiva, más humana.

Así, 1968 traerá la suerte que a todas Hoja del Mar os desea.

P. L.

Nuevas profesiones para la mujer:

DECORACION

De las nuevas enseñanzas es posiblemente la decoración la que se presta a mayor confusión. Durante años se ha pensado que decorar una cosa es adornarla. Hoy día el decorador no puede ser solamente un "ornamentador", ya que la técnica se mezcla en su trabajo.

El decorador, pues, ha de ser un técnico dentro de su campo, ha de conocer el edificio, el lu-

gar de operaciones de su trabajo, tener idea clara de las reformas que necesita hacer, saber el comportamiento de los materiales que va a emplear y sus métodos de montaje. El decorador proyecta y no se puede proyectar sin una formación adecuada, producto de un trabajo constante. El decorador ha de vivir su época y para ello, es, realmente, para lo que debe pre-

pararse. Ha de tener conciencia de que cada generación ha de dejar constancia de su forma de vida, de sus pensamientos e ideas.

La duración de la carrera es de tres cursos. Existen varias Escuelas en España.

Para cualquier información que pueda interesaros, dirigiros a: Hoja del Mar. Génova, 24. Madrid (4).

LIBROS

TÍTULO: "La televisión y los niños".

AUTOR: Antonio Castán.

EDITORIAL: Publicaciones Alcoraz.

Centra el autor la idea de esta obra en la necesidad que todos tenemos —los que tengamos un mínimo sentido social— de preocuparnos por que los niños le adquieran, puesto que es el momento ideal para ellos. Esta formación, en la que están interesados padres y educadores, tiene en la televisión un gran medio por las sugerencias, actividades y costumbres, que por la gran fuerza que tiene, puede transformar en convicciones ciertas. Este modo práctico de aprovechar todo lo que de valorable tiene este medio informativo tiene en el libro una guía o consejo inteligente que va jalando la trayectoria vital infantil: familia, escuela, hogar, amigos, vida religiosa, diversiones, etc. Con ligereza que no quiere decir superficialidad, sino amenidad desde un punto de vista pedagógico y enseña cómo se puede sacar el mayor partido posible. La gran habilidad del autor consiste en facilitar esta tarea de educación con claridad y sencillez de conceptos, sobre todo por las observaciones que sobre puntos fundamentales de la relación niño-televisión hace con un sentido moderno y práctico, más que teórico o científico. Los problemas que pueden encontrarse entre el medio ambiente, el agobio de vida y también la influencia de él a través de este

medio informativo que puede dar a los niños un amplio punto de vista que les haga sentirse parte importante del mundo. Respuesta concreta, cada pregunta que pueda hacerse y bajo una forma sencilla, amena e interesante, pero abordando los problemas que pueden presentarse

a diario en un hogar corriente. No hace falta, pues, largas ni hondas reflexiones para hacer caer en la cuenta de lo que se precisa para orientar a los pequeños en esta posibilidad inmensa de diálogo, que es saber ver televisión. (De la revista "Ama").

La vida es así

UNA MONADA

Aun cuando la titulación que encabeza este comentario pudiera llevar al equívoco de usted, amigo lector, dado la variedad de sentidos que puede tener la palabra «monada» (por ejemplo, cuando se le aplica este calificativo a una chica guapa), no he podido esquivarle, por ser el más adecuado y el que mejor da en el clavo. La «monada» se ha producido en Inglaterra. Su protagonista se llama «Sammy». Y «Sammy» es un chimpancé que habita en el parque zoológico de una ciudad inglesa, no importa cuál.

Todo fue sencillo para «Sammy». Con dos libras esterlinas en caderilla (360 pesetas), se dirigió a la sucursal del banco «Barckleys» y abrió una cuenta. El dinero lo recogió en una colecta que hizo entre los visitantes a su zoológico y será destinado para el fondo mundial de la preservación de animales.

«Sammy» o «Sam» —como firma el chimpancé— lo hizo todo con gran pericia de «mono de negocios», e incluso ordenó —naturalmente a través de su director— la transferencia bancaria oportuna.

Ya que no está muy claro que el hombre descienda del mono, ¿habrá querido demostrar «Sammy» la teoría de la evolución de la especie de Darwin?... No lo sabemos, pero en verdad no deja de ser el hecho producido, una «monada».

MAURO



LOS PESCADORES EN LA ZONA DE VEDAS PARA EL ARRASTRE

A partir de la Orden del Ministerio de Comercio de 21 de julio de 1966, que entró en vigor el primero de agosto siguiente, en este año se ha cumplido el primero de veda con carácter uniforme para las dos provincias marítimas de Castellón y Tarragona, como conclusión a la que se llegó después de los cinco años de experiencias y vedas voluntarias desde 1962 a 1966.

LA OCUPACION DURANTE LA VEDA

Una de las cuestiones sociales más importantes planteadas es la ocupación del personal tripulante de embarcaciones de arrastre durante los tres meses que dura la veda. Este problema se ha venido enfocando según las características de cada puerto y la coyuntura en la necesidad de mano de obra. La pesca de la sardina a la luz, cuyo volumen más importante se centra en las dos capitales de provincia, absorbe muchos hombres y los mismos armadores de arrastre suelen tener equipo para esta pesquera. En el pasado año fue mala esta costera, en razón del tiempo, lo que influyó en los salarios y número de ocupados procedentes de arrastre principalmente en la zona de Tarragona.

Un buen grupo de embarcaciones de San Carlos de la Rápita, según costumbre seguida desde antes de 1960, se han desplazado a pescar a la gamba en aguas de Baleares de acuer-

do con las normas señaladas en la citada Orden. Otras tripulaciones han armado a la marrajera, pescando en aguas de profundidad y a bastante distancia de la costa, o bien han armado para la pesca de la merluza al palangre, si bien estas dos últimas modalidades no se han dado bien este año.

En las costas del Delta del Ebro ha sido la pesca del langostino al trasmallo la que ha ocupado a gran número de hombres y a muchas embarcaciones de arrastre de pequeño porte, cuya temporada coincide en términos generales con la de la veda. Aunque ha seguido la tónica de bajas cifras de capturas, éstas han mejorado en un cuarenta por ciento en peso y un diez por ciento en precios en relación con la temporada anterior para las mismas fechas.

Los trabajos en la construcción y movimiento portuario han disminuído, creando dificultades a los pocos pescadores que en años anteriores buscaban esta compensación, más acentuado en Tarragona que en el resto de la provincia.

DESPUES DE LA VEDA DE 1967

Transcurrido este período, muchos pescadores reconsideran el planteamiento del problema. Se ha dado en estas zonas una abundancia, como en años no se había conocido, de cría de salmonete y langostinos que al desplazarse con el tiempo a mayo-

res profundidades podría ser una reserva para los meses venideros. Se han venido afinando en estos últimos años los medios de captura con el uso de artes de fibras artificiales de menor peso, que aumentan la capacidad de capturas de una misma embarcación. Se viene tendiendo a un aumento de las potencias instaladas y construcción de nuevas embarcaciones que suponen por parte de sus armadores una posición optimista frente al futuro. Todo esto necesariamente ha de repercutir en los coeficientes de capturas, ya que los fondos en que se pesca continúan siendo los tradicionales.

Hay sectores que estiman buena la veda de tres meses. Otros consideran que es mucho tiempo (voluntariamente la han venido siguiendo así en la Zona de Tarragona hasta el Ebro desde 1962; los de la Zona del Plan tenían dos meses al año con sólo cinco días laborables a la semana) y desearían reducciones. Pero en lo que no hay disparidad de criterios es en la necesidad de la continuidad de la veda para el mantenimiento de la industria ante volúmenes de capturas no muy altos para una flota en crecimiento.

También se coinciden en que sería de desear la ampliación

a mayores trozos del litoral mediterráneo español de estas vedas, y con un descanso general, indispensable, para los fondos, se evitarían los problemas de límites.

Los acopiadores han conseguido ampliar el sector de población que absorbe pescado y los precios vienen equilibrando capturas manteniendo los salarios «a la parte». Hay pescadores que por su parte y siguiendo las campañas que en este sentido se vienen propugnando oficialmente, intentan conocer nuevos caladeros a mayor radio de acción que los habituales.

LUIS MILLAN ROCA



COMO HACE 400 AÑOS, LOS ESPAÑOLES SIGUEN COLABORANDO EN LA EXPLOTACION DE UNO DE LOS MARES PRIVILEGIADOS DEL PLANETA

Perú es hoy la primera potencia pesquera del mundo

Centenares de marineros españoles comandan embarcaciones para poner al servicio del hombre peruano aquel mar inmenso y bondadoso

Hace cuatrocientos años y unos cuantos días un español de corazón intrépido llamado Alvaro de Mendaña zarpó del puerto peruano del Callao al frente de una expedición que muchos meses más tarde trajo para la Humanidad el descubrimiento de las islas de Oceanía.

Esta fecha de partida dio origen a la «Semana del Mar», celebrada en el Perú, y cuya ceremonia central estuvo constituida por el descubrimiento de una estela de piedra en homenaje al «Hombre del Mar» de todas las épocas.

La perennización de la gesta marítima tuvo como invitado de honor al Presidente, don Fernando Belaúnde, y junto al Jefe del Estado, otro español, como hace cuatrocientos años, miraba cara a cara la inmensidad del Océano Pacífico, no ya con la actitud desafiante de otro tiempo, sino con el pensamiento puesto en el desarrollo de una gran nación que espera de ese océano la solución de gran parte de sus problemas.

Ese español era nada menos que el Embajador de España en el Perú, don Manuel Alabart, y su presencia en el acto representaba más que un acto protocolar, la presencia inmemorial de su país en la vida del mar peruano.

EL MAR, CUARTA REGION NATURAL

Los estudiosos del mar, los peritos en recursos humanos y los sociólogos afirman que para el año 2000 la población mundial alcanzará la fabulosa cifra de 6.000 millones de seres humanos, y que en este momento todos los pueblos del Orbe invadirán las cifras oceánicas en busca de materias primas, flora y fauna acumuladas en ella. Y ellos mismos sostienen que sólo de ese modo, combinando las riquezas del mar y la tierra, podrá ser solucionado el problema del hambre, que actualmente afecta a 1.500 millones de personas.

Precisamente la «Semana del Mar» ha servido para volcar la mirada hacia las inmensas posibilidades del mar peruano, verdadero emporio de especies ictiológicas desconocidas en el resto del mundo.

Este mar tiene también el privilegio de poseer el mayor número de especies industriales, debido fundamentalmente a la conformación geológica de sus profundidades, factor que está condicionado por la estructura de la Cordillera de los Andes, la corriente de Humboldt y las deyecciones de las aves guaneras, que pueblan los principales puntos e islas del litoral.

Al respecto los científicos César

Vargas y Walter Urco, del barco norteamericano «Oceanographer», que arribó al Callao, con motivo de la «Semana del Mar», afirmaron que la presencia de la incontable fauna en la superficie del mar peruano, se debe fundamentalmente a que las profundidades carecen de oxígeno, hecho que obliga a los peces a buscarlo a flor de agua. De otro lado la alta productividad de este mar se debe al fenómeno llamado de afloramiento, que consiste en la emergencia hacia la superficie de aguas de profundidad, que llegan a las zonas iluminadas, cargadas de sustancias nutritivas que las plantas asimilan.

Pero esto que ya es bastante no

nacer en los confines de las tierras llanas y mares poco profundos, en las grandes lagunas de las costas y en la desembocadura de los estuarios o los deltas, bajo un clima cálido que ocasionaba frecuentes y grandes variaciones de salinidad.

Pero cualquiera que sea el modo exacto de la formación del petróleo, el Perú tiene allí, bajo el mar, desde hace muchos millones de años, un amontonamiento extraordinario de riqueza petrolífera.

Sin embargo, para los exploradores del mundo submarino, la riqueza principal del mar está formada por las algas. Y es precisamente el Perú, uno

producto maravilloso, se presenta bajo la forma de una pasta oscura en plena producción. Esta materia que reacciona a los alcalís y transforma las sales en alginatos, es uno de los tesoros químicos de nuestros tiempos. Parece que no existe cosa que no se pueda sacar del alginato, pero parece además, que en este campo, el Perú hubiera salido igualmente privilegiado por su fabulosa variedad de algas.

EL PRIMER PAIS PESQUERO DEL MUNDO

Hasta hace unos pocos años, el

y cerrar de ojos, el Perú pasó a constituirse en la primera potencia pesquera del mundo, desplazando largamente a Japón, Noruega y Rusia.

LA CONTRIBUCION ESPAÑOLA

Pero en este milagro del mar peruano, una parte muy destacada cabe a los pescadores e industriales españoles, que cruzando el Atlántico llegaron al Perú en las épocas en que la pesquería comenzaba a industrializarse y mediante su concurso, se fortaleció la industria naciente.

Centenares de marineros, patrones



lo es todo, porque este mar no sólo es rico en especies ictiológicas, sino que también posee otros tesoros de valor incalculable.

EL PETROLEO Y LAS ALGAS

Es precisamente en la búsqueda de petróleo, cuando el estudio del subsuelo marino se ha revelado más fecundo. Se estima actualmente que los yacimientos de petróleo han debido

de los países que tiene la más impresionante variedad de algas en el mundo.

RECURSOS QUIMICOS

Desde el siglo XVII, el hombre se servía del mar para su industria; con las cenizas del vareo, los bretones hacían ya vidrio y jabón. En 1813, el profesor Courtis descubre la manera de sacar yodo de las algas. Actualmente la utilización de la «Algina»,

mar peruano, pese a sus grandes privilegios era deficientemente explotado. Unos cuantos barcos y lanchas pesqueras cubrían las necesidades del pescado de consumo del país, pero la industrialización del mar estaba muy lejana.

De pronto, hace diez años, un grupo de audaces industriales comenzó la tarea de crear la industria de harina de pescado, mediante la captura de las anchovetas, especie que abunda en todo el litoral.

El milagro se hizo y en un abrir

de lanchas y motoristas de las «boliceras», son españoles, e infinidad de embarcaciones llevan los nombres de ciudades y villorrios hispanos. Tampoco es raro escuchar el tradicional ceceo manchego entre las órdenes que se gritan en la diaria faena de la pesca.

Y es que ahora como antes, la presencia de España sigue permanente en la tarea de domeñar y poner al servicio del hombre peruano, aquel mar inmenso y bondadoso.

GUILLERMO VALDIVIA



La promoción profesional de los pescadores en la provincia

Con la llegada del otoño se reanuda la actividad que en materia de Formación Profesional Náutico-Pesquera realiza el Instituto Social de la Marina en la Provincia Marítima de Barcelona.

Iniciada esta labor en 1965 con cursos para títulos menores en Palamós y Villanueva y Geltrú, se incrementó notablemente en 1966, realizándolos en la capital, en dichos mismos puertos, en Rosas y Arenys de Mar y abarcando, además, las especialidades de Patrones de Pesca Litoral de segunda y Mecánicos Navales de Motor de segunda.

Pero es en este año de 1967 cuando esta sección formativa va a alcanzar realmente a toda la Provincia Marítima.

En Arenys de Mar, Palamós, Villanueva y Geltrú, Rosas, Llançà, La Escala, San Feliú de Guixols, Blanes y en la propia ca-

pital, se van a preparar —se están preparando ya los títulos menores— 240 tripulantes de sus flotas pesqueras, que recibirán, como ya es norma, junto a las Enseñanzas que les capacitan para superar el examen en la Comandancia de Marina o en la Escuela Oficial de Náutica y Máquinas, y obtener así los títulos oficiales, las de carácter cultural y formativo imprescindibles para el hombre de nuestro tiempo.

En los meses de febrero y junio, según los títulos, un importante número de trabajadores del mar verán revalorizada su situación laboral superando una real situación de subempleo, alcanzarán más altas remuneraciones y, sobre todo, tendrán una mayor conciencia profesional, una superior valora-

ción moral de su actividad y de sus posibilidades, un concepto más amplio y más completo de su propia personalidad.

Personalmente, la flota pesquera de la Provincia Marítima contará con profesionales más capacitados que coadyuvarán a la obtención de una más alta productividad en este sector de la pesca.

En definitiva, con esta acción, además de prestar un importante servicio a la industria pesquera de la Provincia Marítima y de promocionar a sus hombres, se ha despertado una inquietud cultural y profesional que dará lugar a una auténtica elevación en todos los órdenes de las tripulaciones de nuestra flota.

ENRIQUE SERRA



TRABAJOS SUBMARINOS

Ha quedado definitivamente establecido en el puerto un servicio de trabajos submarinos que permite limpiar el casco del buque mientras se encuentra efectuando sus operaciones de carga o descarga en atraque de los muelles comerciales. Este servicio lo practican submarinistas, previamente adiestrados en la Base Naval de Cartagena. Representa un nuevo tono de importancia para Barcelona, que, en este orden también, queda situada —su puerto— entre los primeros del mediterráneo.

BARCOS SOVIETICOS



Tres trasatlánticos de abanderamiento moscovita han visitado Barcelona este año. También diversos cargueros en la línea Canadá-Odesa y puertos mediterráneos. Últimamente, para completar la serie aunque falta la visita del buque de guerra— ha permanecido tres días en puerto el buque Escuela de la Marina Mercante Soviética "Tovarich". Su capitán, Wladimir Antipov, la oficialidad del buque y los alumnos —179 muchachos de 19 años— han visitado la ciudad. Los alumnos de la Escuela de Náutica fueron recibidos a bordo de la nave. Obsequios y brindis por la unión entre Rusia y España. Poco después los brindis iguales se pronunciaron en la Escuela de Náutica, donde fueron agasajados los estudiantes navales del "Tovarich", como homenaje de la Escuela barcelonesa a la de Kherson, a la que pertenece el buque.

Tráfico total del Puerto de Barcelona desde 1925 a octubre 1967

Año	Total Toneladas
1925	2.617.984
1926	2.710.086
1927	3.036.625
1928	3.361.024
1929	3.688.788
1930	3.624.075
1931	3.449.418
1932	3.509.089
1933	3.025.470
1934	2.949.484
1935	3.396.173
1936 (Primer sem.)	1.409.059
1937	—
1938	—
1939 (exc. nero)	1.421.496
1940	2.051.863
1941	1.959.893
1942	1.867.907
1943	2.138.475
1944	2.108.419
1945	2.446.053
1946	2.604.677
1947	2.716.469
1948	2.750.605
1949	2.427.714
1950	2.604.485
1951	2.503.615
1952	2.496.093
1953	2.887.971
1954	3.023.189
1955	2.883.947
1956	3.553.560
1957	3.502.940
1958	3.627.476
1959	3.400.653
1960	3.711.671
1961	4.347.481
1962	4.407.995
1963	5.452.839
1964	5.664.729
1965	6.706.772
1966	6.960.328
1967 (enero a 1.º nov.)	5.836.153



BARCELONA MARU

Decir que Barcelona tiene un buque japonés es decir algo que se aproxima a la verdad. La Mitsui O. S. K. Lines ha bautizado con el nombre de la ciudad condal, "Barcelona Maru", uno de sus nuevos cargueros de gran tonelaje. Su visita primera resultó acontecimiento. Recibimiento con música y flores. Y entrevistas —ante la maqueta— en el buque.



80 HECTAREAS GANADAS AL MAR

En la parte del puerto que perteneció anteriormente a la Zona Franca, se está levantando una gran obra, que conjunta terreno de esta zona con otro que se ha "levantado", ganando ochenta hectáreas al mar. El coste de la obra asciende a 2.400 millones de pesetas. Ocupará 200.000 metros cuadrados. Aquí se levanta la factoría que recibirá el gas de Libia. Lo previsto son mil millones de metros cúbicos de gas licuado todos los años. La obra comenzará a funcionar dentro de un año, aproximadamente.

LA ANCHOA, ¿PROBLEMA PERMANENTE?

La anchoa, o bocarte, o boquerón —que de las tres formas podemos nombrarla, aunque la tercera sea la denominación oficial— lleva sobre sí la servidumbre de su importante significación en la economía del pescador de bajura del litoral cantábrico. Ayuda generosamente a un desenvolvimiento favorable de actividades basadas en su captura; pero, al mismo tiempo, es causa de contrariedades sin cuento.

Dije cierta vez (ABC, 15 de enero de 1964) que este sabroso peccecillo plateado de la familia de los engraulidos y definido por los eruditos como «engraulis encrasicolus», era el problema de cada primavera. Y me preguntaba también (La Gaceta del Norte, día 21 del mismo mes y año) si «¿otra vez piedra de escándalo primaveral?». Ahora, a la vista de ciertas actitudes, parece que el problema de la anchoa ofrece nuevas vertientes extendiendo sus condicionantes adversas a otras temporadas, a más de la primavera, en el calendario anual.

La costera de la anchoa se desarrolla, en su manifestación tradicional, desde mediados de marzo hasta mayo adelante si las cosas ruedan bien. Esta es la costera grande de la anchoa. Sin embargo, existe otro período, el de, digamos, otoño-invierno, en el transcurso del cual se pesca «la anchoilla de invierno», de menor tamaño y, por supuesto, en cantidades muy inferiores a la temporada de primavera.

Las complicaciones que caracterizan a la costera grande, con sus topes y regulaciones, son de dominio público. En cambio, acaso sean desconocidas las complicaciones que empieza a crear —al menos las ha creado el presente año con mayor virulencia— la pequeña costera. Vamos a tratar de presentar un cuadro objetivo del asunto.

Día 4 de noviembre de 1967, reunión en Bilbao de elementos representativos de las Federaciones de Cofradías de Guipúzcoa, Santander y Vizcaya. A título experimental acuerdan establecer la veda de la anchoa de invierno, «voluntariamente». En un periódico local se explicará la ocurrencia «ante el mal cariz mostrado por los resultados negativos de las campañas primaverales de los años 1966 y 1967. Con la agravante que al no haber podido atender las industrias conserveras sus necesidades normales han tenido que recurrir a la anchoa o boquerón de la zona sureña, con el consiguiente aumento de precio que ha supuesto y la realidad de que no tiene la calidad de la especie norteña».

El comentarista argumenta la conveniencia de la veda apoyándose en otros precedentes sobre ordenación pesquera en determinado litoral. Pese a ello, la medida no parece estar plenamente compartida por los elementos interesados, según se deduce del siguiente comentario en un periódico de San Sebastián:

«Los pescadores guipuzcoanos se han opuesto a la decisión por considerar que no hay razones suficientes para implantar la veda, al menos en este momento en que comienza la temporada. A su juicio, sería más prudente se implantase a partir de junio, durante el desove de la anchoa... Es conveniente aclarar que Guipúzcoa se opuso rotundamente a tal determinación, pero venció la mayoría, porque Santander y Vizcaya creían conveniente la implantación de la veda.»

Ante esto, en un tercer periódico —de Bilbao, como el primeramente aludido— se replica en los siguientes términos:

«...No es justo cargar el sambenito de tal acuerdo sobre las espaldas de montañeses y vizcainos. En efecto, las Federaciones de Cofradías de Guipúzcoa, Santander y Vizcaya se reunieron la pasada semana, concretamente el día 4, en Bilbao. Cada una de las partes expuso sus puntos de vista. Previamente, los guipuzcoanos, estudiaron el problema en el seno de sus Cofradías, donde unos eran partidarios de la veda y otros no. En los primeros figuraban Motrico, Guetaria, Orio, Zumaya y Fuenterrabía. Por el contrario, eran opositos: San Sebastián, Pasajes de San Pedro y Pasajes de San Juan. El resultado está claro, cinco votos a favor de la veda y tres en contra. En esta votación no entraron ni vizcainos ni montañeses, y, por tanto, no pudieron influir en nada. Por tanto, la mayoría de las Cofradías de Guipúzcoa se hallaba de acuerdo con la veda. En la reunión celebrada en Bilbao, los guipuzcoanos propusieron como fechas de veda, desde el primero de noviembre hasta el 8 de enero. Por su parte, los montañeses propusieron la veda hasta el 31 de marzo, y los vizcainos, hasta el 28 de febrero. Viendo que la diversidad de fechas era ostensible, el presidente de la Federación vizcaína, con el fin de evitar enfrentamientos, propuso la fecha del 31 de enero como fin de la veda, que fue aprobada por mayoría. Ello quiere decir que, mientras los vizcainos transigían un mes, y los montañeses dos, los guipuzcoanos solamente cedían 23 días de su propuesta...»

Así las cosas, en posición polémica interfederativa, la autoridad de Marina se siente en la necesidad de intervenir para aclarar puntos o formular precisiones sobre la materia. Y el Comandante militar de Marina de San Sebastián da a conocer la siguiente nota oficial:

«Habiendo aparecido en la Prensa la noticia de que en la reunión celebrada en Bilbao por las Federaciones de Cofradías del Cantábrico se había declarado, a petición de las Cofradías de Santander y Vizcaya, la veda de la anchoa hasta el 31 de enero próximo, esta Comandancia Militar de Marina y Delegación de Navegación y Pesca se ve en la precisión de informar lo siguiente:

Primero: El único organismo que puede implantar oficialmente las vedas de pescado es la Dirección General de Pesca Marítima, que hasta la fecha no lo ha hecho.

Segundo: No existe, por tanto, actualmente ninguna orden de veda de la anchoa por lo que la pesca de dicha especie es libre en todo el año, ajustándose únicamente a lo ordenado sobre dimensiones mínimas de los peces, tamaño reglamentario de las redes, lugares autorizados de pesca y otros preceptos que se señalan en el vigente reglamento para el ejercicio de la pesca con arte de «Cerca» de 29 de marzo de 1963.»

De todo este asunto se deduce una consecuencia inmediata: en la reunión de Bilbao parece tomaron decisiones que escapan a las atribuciones reales de las Cofradías en materia de ordenamiento de las actividades pesqueras. Ahora bien, ¿es o no es necesaria la veda en esta época si es que se pretende preservar la especie de modo que se produzca abundantemente en la gran costera de marzo-mayo?

A esa pregunta puede corresponder una contestación afirmativa. Recordemos a este respecto las repetidas veces que desde el lado francés han surgido llamadas de atención rara vez escuchadas. Sin ir demasiado lejos en el tiempo pasado, hagamos memoria de cierta exposición durante la llamada «cumbre pesquera del Cantábrico», que tuvo lugar en Bilbao en enero de 1965. Allí se habló del problema de la anchoilla, «que tan malas consecuencias ha tenido este año para los armadores atuneros. Entre pescadores vizcainos, guipuzcoanos y santanderinos se llegó al acuerdo de no fanejar la anchoilla menor de cierto tamaño establecido. Este convenio, sin embargo, se vulneró, y los pescadores franceses, que ven en la codiciada anchoilla el futuro bocarte, respondieron a nuestros pescadores con no dejarles capturar en sus aguas el cebo vivo tan necesarios para la costera madre de la flota de bajura, que es la del bonito...»

La veda puede, pues, resultar sistema convincente. Pero, tal vez no resulten tan convincentes algunos de los argumentos vertidos en su defensa; porque los resultados negativos de las campañas primaverales de los años 1966 y 1967, ¿se explican exclusivamente por la existencia de unas

capturas previas durante el invierno causantes de un fenómeno de exhaustación de fondos pesqueros? ¿No será que dichos resultados negativos obedecieron a la existencia de unos topes que severamente regulan las costeras primaverales y que al limitar la producción son causa fundamental de que al final de dichas costeras los resultados no alcance a ser los deseables en una actividad normal con arreglo a una demanda razonable? Si en las campañas primaverales de 1966 y 1967 no se pudo atender la demanda de la industria conservera y salazonera, ¿cómo se explica que en esa anteriormente citada reunión de Bilbao (4 de noviembre de 1967) se insistiera en la bondad del sistema de topes reguladores de la costera de la anchoa de primavera? ¿Cómo se explica mantener dicho régimen de prohibición en la temporada marzo-mayo que debe ser de máxima actividad por cuanto constituye una de las dos campañas fundamentales en la economía del pescador de bajura, y, por lo mismo, debiera estar presidida por el signo de la máxima productividad, sin que ocurra lo que está ocurriendo que, por ejemplo, las cooperativas de producción pesquera están sometidas a normas diametralmente opuestas a la misma razón de

ser de tales cooperativas creadas con estímulos estatales?

Otras muchas preguntas podríamos formular, pero sentimos mucho que las urgencias de tiempo (querido director: ¡pena que este trabajo no me lo hubiera sugerido unos días antes!) es de sentir, iba diciendo, que las urgencias del tiempo nos impidan desarrollar esas preguntas. El problema de la anchoilla de invierno denuncia la falta de entendimiento razonado entre los propios pescadores. El problema de la anchoa de primavera denuncia la falta de un entendimiento honesto, de buena fe, entre los pescadores y los industriales conserveros y salazoneros con una mayor amplitud de miras. Habría que considerar si no existe en el primer caso una crisis de personas o acaso de instituciones y en el segundo, un tremendo fallo de estructuras. Y unidos ambos problemas habremos de ir pensando todos si no ha llegado el momento de hacer un serio examen de conciencia ante el futuro que se nos avecina con un grupo de españoles negociando nuestra posible vinculación al Mercado Común.

RAFAEL OSA ECHABURU
Corresponsal

Los pescadores vascos en el sur de España y costas de Africa

El paro ocasional de la flota llamada de «Bajura» de Vizcaya, siempre ha sido uno de los problemas más graves con que contaba el pescador. Al igual que el agricultor, el pescador vive de cosechas, y éstas en estas costas se reducen a la de la anchoa en primavera, y bonito en el verano, de tal forma que desde principio de octubre a últimos de marzo se encontraba en paro ocasional.

A remediarlo, han tendido las campañas llevadas en años anteriores al Africa Ecuatorial, que por diversas causas nunca dieron el resultado que de ellas se esperaba. Más recientemente aún, y con más provecho son las nuevas campañas o costeras al sur de España y Canarias, realizadas en octubre, noviembre y diciembre, y como una prolongación más de la costera del bonito en el Cantábrico.

Más este año, los resultados no parecen ser tan alagüeños como en el pasado, y aún cuando todavía, principios de diciembre, no han regresado la mayoría de las embarcaciones, se puede afirmar en líneas generales que los rendimientos son un cuarenta por ciento inferiores a los de último año 1966.

Desde últimos de septiembre se han trasladado a los puertos del sur de España, Algeciras y Tarifa principalmente, y a Canarias, unas ciento treinta embarcaciones de cerco de Vizcaya, de las cuales sesenta y siete corresponden a Bermeo, y el resto a Ondarroa, Lequeitio y Santurce.

Decimos que la campaña actual es muy infe-

rior a la de 1966, tanto en precio como en capturas. Esta baja de precios es más acentuada en Canarias, donde ha oscilado el del listado entre diez, doce pesetas kilo, y unas diecisiete para el atún. Estos precios son algo superiores en Algeciras y Tarifa, más sin embargo, en muchas ocasiones no compensan en realidad las ventas en estas lonjas, dado las grandes distancias en que a veces se encuentran las embarcaciones, cuando actúan al sur de Las Canarias. Tan es así, que se conocen nombres de barcos que han formado compañía, con el objeto de dedicarse uno de ellos, al simple transporte y venta de los túnidos.

Por otro lado, también nos informan que las capturas son inferiores a otras campañas, y entre otras causas lo achacan los de Bermeo, a la persistencia de malos tiempos y alejamiento y dispensión de los caladeros habituales, y así nombran embarcaciones que no han podido faenar más de veinte días.

En fin, que a un año bueno, sigue otro no tan bueno, y todavía se espera que en Navidad, cuando regresen, nos informen con más optimismo. De cualquier forma que sea, la campaña del sur de España, ha llenado un vacío que existía en estas costas, y alivia o casi resuelve el paro endémico invernal de la flota de cerco de Vizcaya, y de muchos puertos del Cantábrico.

FELIPE URQUIZU
Corresponsal

Cooperativismo, Formación Profesional y Humana y Seguridad Social del Mar, temas de la reunión del I.S.M. con representantes de los trabajadores del mar de La Coruña

En los locales de la Delegación Provincial del ISM tuvo lugar el día 26 de octubre pasado, una reunión, bajo la presidencia del director de los Servicios Provinciales y de Inspección, quien se había desplazado de su sede central para una mayor toma de contacto directo, para palpar de cerca y sobre el propio terreno, toda la problemática que encierra hoy en día la puesta a punto, actualizando la actividad pesquera.

Para ello, nuestro Organismo ha entendido que lo fundamental es el elemento base en cimiento esta actualización en el propio pescador, dotándole de un nivel cultural y humano del que actualmente carece. Esta inquietud, este deseo de perfeccionamiento, cuyas actividades nos incumben —dijo el director—, de nada nos servirían si prescindieramos del factor humano, base fundamental para toda actividad profesional, haciendo unos pescadores científicos carentes de dotes de mando, convivencia, etc., indispensables para el mayor éxito.

Hace algún tiempo se vienen celebrando en la Universidad Hispanoamericana de la Rábida este complemento de formación humana, con alumnos seleccionados por su aplicación y buen comportamiento en los diferentes cursos de Patrones, Mecánicos, Motoristas, etc. Este Plan a seguir para el logro de estas justas aspiraciones del sentir de la costa, deben ir apoyadas por todos cuantos nos sentimos ligados a este laborar común.

Otro de los factores meramente importante, es el de todo

aquello que concierne al cooperativismo. He aquí un lema: "Todos para uno y Dios con todos". Actualmente, nuestra provincia carece de esta acción cooperativista, encaminada a la redención de la modesta clase pescadora, tan abnegada como sacrificada en los momentos actuales, y muy señaladamente en lo referente a la modalidad de "Bajura". Quizás, por esta falta de capacidad formativa que adolece nuestro trabajador del mar, y por otra parte, guiados por un espíritu egoísta y desconfiado, pueda dar origen todo ello a un total estado de incertidumbre, reservando su acción de unión.

Debemos resaltar el sistema cooperativo en todas sus facetas, imitando todo aquello que se ha hecho en algunos puntos de Vascongadas, y que ahora se va a iniciar en Foz (Lugo), con la botadura del cuarto barco cooperativo, y que muy bien puede servir de ejemplo y consideración.

Y, por último, se pasó al tema de la Seguridad Social del Mar, que para hacer frente al mismo, y teniendo en cuenta la defensa del más débil —en este caso el pescador—, el método más idóneo y beneficioso sería sin duda alguna el que venía haciéndose; es decir, el de extraer el 4,5 por 100 de la pesca capturada, ya que si pescaba pagaba, y si no pescaba, no abonaba cantidad alguna. Pero esta magnífica gallina de los huevos de oro —continúa diciendo el director—, ha sido sacrificada por la pasividad del pes-

cador y armador; intereses creados de vendedores, asentadores y toda clase de intermediarios, quienes, muchas veces con pleno desconocimiento por parte de los productores de la pesca, han hecho los primeros su "agosto particular" con estas ocultaciones, ante la carencia de Lonjas en los diversos puertos pesqueros. No se puede consentir —continuó diciendo—, que el pescador no tenga su Seguridad Social a tope, como cualquier otro productor; pero lo que no puede tampoco es dar esta seguridad sin una aportación mínima por parte del que la recibe. No se puede exigir y no pagar. La forma correcta y legal para afrontar esta embarazosa situación sería el crear unos conciertos en los que con igualdad para todo el Sector de Bajura, se garantizase a nivel de Federación de Cofradías, para todas las de la provincia, con unas aportaciones que siempre serán mínimas.

Todo esto —termina diciendo el señor Llorca— requiere una serie de estudios, conversaciones, para formular en definitiva una propuesta base, para que nunca pueda dudarse de la buena voluntad del Instituto Social de la Marina, en solventar estos menesteres concretados en una próxima reunión, para plasmar no sólo los planes de actuación en cuanto a cursos de formación profesional y acción cooperativa, sino que pueda llevarse a cabo las bases de estos conciertos anteriormente aludidos, para el bien de toda la masa trabajadora del mar.—TONIBE.

La pesca en Asturias está pasando un momento delicado

A pesar del buen precio en lonja, la escasez de las capturas no llega a cubrir el importe de las nóminas Ningún puerto de la provincia es suficiente para las necesidades de la flota

Gijón.—El panorama pesquero no es nada halagador, por lo que se refiere a la pesca de arrastre, que está pasando un momento delicado. Pocas capturas, que ni siquiera el buen precio hasta ahora de todas las especies, compensa o llega a cubrir el importe de las nóminas, incluyendo en éstas los gastos de explotación.

En cuanto a las embarcaciones de bajura, las dos costeras principales pasadas, la de anchoa o bocarte y el bonito, supuso para aquellas dos rendimientos bien diferentes: mala la primera y regular, tirando a buena en general, la segunda.

En estos meses de otoño se han venido defendiendo, cubriendo gastos y algo más, en algunos casos, en su dedicación a la pesca de la merluza y besugo en la modalidad del "pincho". El buen tiempo en la mayoría de los días transcurridos ha favorecido hasta el momento la actividad de estas embarcaciones de bajura. Durante unos días se había localizado a la boca del ro de Pravia bocarte de buena calidad, que depuró unas buenas caladas, cotizándose aquel a alto precio.

Puertos.—Es curioso. Ningún puerto asturiano tiene hoy unas instalaciones adecuadas para atender las necesidades y servicios de una flota pesquera moderna, en continuo aumento.

Si bien el proyecto, ya en marcha, para el gran puerto de Gijón-Musel incluye una dársena e instalaciones para los pesqueros, para el conjunto de las obras y la terminación de éstas habrá que calcular un periodo mínimo de cinco años, si recesiones o devaluaciones futuras no producen un reajuste en alza del doble de aquel periodo. Y en este tiempo de cinco años o más el número de barcos habrá aumentado y con ello las vicisitudes y serias dificultades de todo orden, pues ya hoy no se cuenta con línea de atraque para los existentes.

Independiente del futuro que ha de deparar el proyecto de Gijón-Musel, la extraordinaria importancia de la flota de Avilés, Candás, Cudillero, Lastres, Lueca y La Arena, precisan estos puertos una atención especial y urgente, en algunos de ellos el remate o ultimación de las obras ya realizadas, caso de Candás y Lastres, y obra nueva Cudillero, que siendo el de mayor población pesquera y en número de embarcaciones, que no sólo está en desventaja con los demás, sino que cada día es un interrogante muy serio para hombres y embarcaciones. Tal panorama ofrece el llamado puerto de hoy.

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN
Corresponsal

NOTICIAS DE LA CORUÑA

La flota pesquera, de arribada forzosa

El día 2 de noviembre último, de madrugada, la flota pesquera de esta provincia se hizo a la mar, viéndose obligada a regresar a puerto, donde permaneció refugiada del temporal reinante, por lo que las operaciones de venta del pescado fueron en estas fechas muy reducidas, provocando esta falta o carencia de producto la natural tendencia alcista.

De la entrevista de doña María Dolores Santaella con don José Llaño Flores, proclamado Procurador en Cortes, de representación familiar por nuestra provincia, publicada en la Hoja del Lunes del día 7-XI-67, entresacamos, entre otras cosas, lo siguiente:

Al preguntarle al nuevo Procurador qué defenderá en la próxima legislatura, dijo: «En los problemas que yo me enfrentaré serán los que se refieren a los medios pesqueros y marisqueros».

Esperemos, pues, del señor Llaño Flores resultados satisfactorios de tan transcendental e interesante punto de vista en los momentos actuales.

En el Colegio-Residencia del «Mosteirón» para huérfanos de pescadores, tuvo lugar, el día 7-XI-67, una Santa Misa por el alma del que fue nuestro Presidente-Delegado, Almirante Pastor Tomasety. Ante la numerosa concurrencia, se encontraban el Inspector General de nuestro Instituto, don Guillermo Fernández, acompañado del Secretario de Bajura, don Guillermo Moreda, y el Delegado Provincial, don Federico Novo González.

Noya.—4.000 toneladas de berberecho fueron recogidas en veintidós días, valorándose en cincuenta millones de pesetas.

Por el Consejo Económico Provincial han sido iniciados los estudios para un

plan general de ordenación de la pesca de Bajura. Todas y cada una de las características de esta industria habrán de ser recogidas en un esquema general.

En el II Plan de Desarrollo Económico-Social está previsto en toda Galicia la modernización de la flota de bajura, ordenación marisquera y reestructuración de la pesca.

En 1965, el valor del marisco gallego se estimó en cifra superior a los 727 millones de pesetas. Ahora, se pretende multiplicar por diez esta riqueza.

La flota de bajura ofrece, hoy por hoy, muy malas condiciones para el desarrollo de su actividad.

En Santiago de Compostela, dentro del Consejo Económico Sindical del Noroeste, se ha celebrado una reunión de técnicos y economistas para realizar un estudio de la industria conservera de Galicia. El trabajo ha sido encomendado por el Ministerio de Industria. Se da la circunstancia de que el 50 por 100 de las factorías de la industria conservera nacional radican en Galicia y en el año 1965 hubo una exportación de conservas por la cuantía de 366.000 millones de pesetas.

Al parecer, se han concedido 187 millones de pesetas para el Plan Marisqueero. La subvención del Estado, a fondo perdido, asciende a la cuantía de 95 millones y otros 92 en concepto de préstamo. Se crearán centros de experimentación y laboratorios en La Coruña y Pontevedra, dedicados a estudios de crustáceos y moluscos.

Una Comisión integrada en el propio Consejo Económico Sindical, ejercerá su dirección a través de gerentes responsables en cada una de las provincias implicadas.

TONIBE
Corresponsal

El Capitán General del departamento marítimo de Cádiz visita el colegio "Nuestra Señora del Pilar" de Sanlúcar de Barrameda



El capitán general del departamento Marítimo de Cádiz, almirante García Agulló, visitó el colegio «Nuestra Señora del Pilar», de Sanlúcar de Barrameda, propiedad de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo del ISM, donde cursan estudios de Enseñanza Primaria y Bachillerato, hijos de trabajadores del mar fallecidos en accidente de trabajo y de marinos mercantes y pescadores que disfrutaban de los beneficios del ISM. El Almirante, a quien acompañaba el comandante militar de Marina de Sevilla, señor Escharffause, y ayudante militar de Marina de Sanlúcar de Barrameda, señor Colón fue recibido por el rector del centro, señor Harguindey y por el vicerrector, señor Romero Martín, quienes les mostraron todas las instalaciones del Colegio. (Foto Ricado.)

El cooperativismo en la provincia de Lugo

En la provincia de Lugo se está desarrollando la explotación de embarcaciones en régimen de cooperativismo, en forma muy acusada.

En el pasado año 1966, se ha botado una hermosa embarcación y, en el siguiente, tres más, todas ellas en el Puerto de Foz. Comprenden un total de sesenta y un tripulantes que, si las cosas se desenvuelven como es de esperar, puede señalar un hito en la mejora del nivel de vida de la clase pescadora, logrando también el consiguiente para sus familias.

Están en constitución siete cooperativas más, que a lo largo del año 1968 irán teniendo su adecuado desenvolvimiento.

Es indudable que si estas asociaciones de pescadores-armadores se desarrollan como reclaman el buen sentido y la finalidad que persiguen —económica y social— se habrá dado un paso importantísimo en el campo de la explotación pesquera que puede significar un cambio radical, con respecto a las estructuras hasta ahora vigentes.

Sería de lamentar, por el contrario, que circunstancias de orden negativo hiciesen que esto no fuese sino una experiencia más realizada en buena parte con dinero ajeno, que no condujese a la finalidad propuesta. Entonces, llegaríamos a la conclusión de la falta de madurez de la clase pescadora, cosa que, afortunadamente, tenemos la seguridad de que no se producirá.

RAMON GONZALEZ
Corresponsal

Don Antonio Peralta, condecorado



El jefe de la Estación Naval de Tarifa, capitán de fragata don Marcial Sánchez-Barcaiztegui, impone la Cruz del Mérito Naval al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de aquel puerto, don Antonio Peralta Blanco. El acto se celebró en presencia de todas las fuerzas, en formación, afectas a la referida Estación, y autoridades, entre las que se encontraban el presidente del sindicato provincial de la Pesca, contraalmirante don Manuel de la Puente, y los capitanes de navío señores Lahera y Palomino. (Foto Romero.)

Es inminente la construcción de la escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera

Se han reanudado las obras en la lonja de Torre Vieja

Alicante.—Los pescadores de Torre Vieja están contentos. Se han reanudado las obras en el edificio de la Lonja, tras varios meses de paralización. Si ahora continúan a buen ritmo, pronto podremos dar la noticia de su inauguración.

También parece inminente el comienzo de la construcción de la nueva Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera. La Junta de Obras del Puerto, en su anterior reunión del día 7 de noviembre, presidida por el gobernador civil de la provincia, don Luis Nozal López, acordó informar favorablemente la cesión de cuatro mil metros cuadrados de terreno a la subsecretaría de la Marina Mercante, junto al puerto pesquero de nuestra capital, para que allí se alce este centro docente, tan esperado por los alicantinos.

Mientras tanto, dieron comienzo las clases en las Escuelas

Filiales que el Instituto Social de la Marina dirige y tutela en Santa Pola y Villajoyosa. Con la ayuda del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, están en marcha los Cursos F. I. P. para preparación de Motoristas Navales, Patronos de Pesca de Litoral de 2.ª y 1.ª, continuando en breve los de Mecánicos Navales de Vapor y Motor y Patronos de Cabotaje. Son ochenta y cinco alumnos becados los que asisten con asiduidad y entusiasmo, conscientes de que su formación profesional y humana es el único camino para la promoción social.

La labor educativa del Instituto se amplía con el funcionamiento de las Escuelas de Enseñanza Primaria. Veinticinco Maestros de Orientación Marítima y Pesquera las atienden con verdadero celo y excelente preparación. Precisamente nos llega una noticia que nos honra y satisface: el Grupo Escolar de O. M. «Francisco Franco», de Altea, acaba de ser distinguido por la Diputación Provincial con el primer premio, dotado con 25.000 pesetas, para el embellecimiento y conservación del edificio escolar y sus jardines. Nuestra cordial felicitación a los Maestros don Joaquín Rico, don José Morote, don Nicolás Borja y don Nicolás Mora, que con tanto acierto y tesón están al frente de los distintos Grados de esta Agrupación Escolar.

Relevo en Torre Vieja: comida-homenaje de despedida ofrecida por los pescadores a don Carlos Guitat de Vito, que cesa en la

Ayudantía Militar de Marina, en cuyo cargo permaneció durante veintidós años, por cumplimiento de edad. Y bienvenida a su sucesor, el Teniente de Navío don Nicolás Gherar García, a quien deseamos toda clase de aciertos.

Entre las peticiones que la provincia de Alicante presenta a la Administración, ante la próxima entrada en vigor del II Pla de Desenvolupament, figuren varias que afectan a la industria de la pesca: modernización de la flota, atenciones del Crédito Social Pesquero, que la venta y suabasta del pescado se realicen directa y exclusivamente por las respectivas Cofradías, percibiendo así sus beneficios; necesidad urgente de un tratado, en materia de pesca, con Argelia y Marruecos; creación de un Instituto Biológico y Pesquero en Santa Pola e implantación de la veda temporal y limitación de horas de trabajo en todo el litoral mediterráneo.

Y éste es el resumen del acontecer marítimo pesquero en la provincia alicantina. En alta mar, los pescadores, y en los hogares, sus familias, preparan ya el ánimo para las próximas fiestas navideñas, tan cercanas; paréntesis de satisfacciones y alegrías en las duras faenas de la pesca, entre cuyos sacrificios quizás sea el menor soportable la obligada ausencia, con nostalgias de afectos y deseos de regresar.

ANTONIO DIEZ MARTINEZ
Corresponsal



Frank Casper (63 años), un navegante solitario que desde hace siete años vive en los mares del mundo

Este audaz norteamericano va a ser el primer marino que realice solo, en una pequeña embarcación, el viaje desde Arrecife hasta las Indias Occidentales

Con su diminuto yate "Elsie", ha recorrido cerca de 40.000 millas, habiendo cruzado varias veces el Atlántico



El pequeño yate de bandera norteamericana «Elsie», arribó a Arrecife con un sólo hombre a bordo: Mr. Frank Casper, estadounidense, de 63 años de edad, ingeniero electricista retirado. Este navegante solitario pasará unos días en Arrecife antes de hacerse a la mar, para emprender la travesía del Atlántico.

«MI ÚNICO
Y LEAL AMIGO
ES EL MAR»

De improviso, nos presentamos a bordo de la mini-embarcación, anclada en la rada del muelle comercial. Cuando subimos a su estrecha cubierta, Mr. Frank Casper nos recibió con extraordinaria amabilidad. En esos momentos este bonachón navegante norteamericano estaba bebiendo un jarro de café con leche, que él mismo acaba de preparar en la también mini-cocina del barco. Nos invitó a tomar una taza de su café y comenzamos la conversación.

—¿Qué es para usted el mar, señor Casper?

—El mar, o la mar, lo es todo para mí. Desde niño —hace ya muchos años que dejé de serlo— el mar me atraía con irresistible pasión. Aunque mi profesión es la de ingeniero electricista, navegé mucho en pequeñas embarcaciones. En 1958, adquirí este yate en las islas del Caribe, adonde lo había llevado un doctor alemán. Fue construido en Bélgica. Desde entonces no he parado de navegar en él, con alguna que otra arribada como ésta a tierra. El mar, señor, es mi único y leal amigo.

EL MAYOR PERIPLO:
27.000 MILLAS EN DOS AÑOS

—¿Cuál ha sido el mayor periplo que ha efectuado?

—El que inicié en Florida, en 1964. Desde allí crucé el canal de Panamá, y luego hice escalas en Galápagos, Tahití, Nueva Zelanda, Nueva Guinea, Mauricio, Ciudad del Cabo, después de doblar el Cabo de Buena Esperanza, para dar el salto hasta la isla Granade (Indias occidentales), que es, precisamente, a donde me dirijo ahora.

—¿Cuánto tiempo invirtió en esta auténtica vuelta al mundo?

—Unos dos años, cuyo recorrido aproximado fue de 27.000 millas.

—¿Alguna novedad interesante en ese largo viaje?

—Ninguna. El periplo transcurrió con toda placidez y me resultó una experiencia importantísima en extremo.

—¿Le impulsó algún motivo especial a lanzarse a esta arriesgada y solitaria aventura?

—Puede que uno de tipo sentimental. El año 1963 no me deparó nada bueno. Perdí a mi esposa y a dos hermanos. Como verá, fue un año aciago para mí. A partir de entonces decidí permanecer lo menos posible en tierra. Mi única casa es el mar, y mi única familia, el sol,

la luna y las estrellas. Creo que este barco será mi tumba.

«NO TENGO TIEMPO
PARA ABURRIRME»

—¿Ha cruzado muchas veces el Atlántico?

—Lo he cruzado en distintas ocasiones, una de ellas desde América a Europa, pasando por las Azores, hasta llegar a Gibraltar. Otra vez, en 1961, salí desde Las Palmas de Gran Canaria hacia Barbados, cubriendo la travesía en 30 días. Después nuevas singladuras, cortas o largas, pero siempre viajando.

—¿Y no se aburre usted de tanto navegar?

—No tengo tiempo para aburrirme. Durante la navegación, como estoy solo he de atender a la maniobra con las velas del barco. Luego, tengo que hacer la comida, estudiar la carta, confeccionar el diario de navegación, ajustar algún madero. En fin, soy un poco «ama de casa», puesto que también he de barrer y hacer limpieza, mecánico, carpintero... Aunque tengo una biblioteca, apenas si puedo leer, lo hago cuando permanezco en algún puerto.

—A su edad no es extraño padecer alguna dolencia, ¿no le asusta pensar en esta posibilidad?

—Gracias a Dios me siento sano y fuerte. No doy mayor importancia a esta cuestión, ya que también podría enfermarme en tierra.

DESDE ARRECIFE
A LAS
INDIAS OCCIDENTALES

—¿Sabe usted que va a ser el primer navegante solitario que cruce el Atlántico desde Lanzarote hacia América?

—Lo ignoraba, pero así será. Pro-

yecto permanecer aquí diez o doce días con el fin de reparar y pintar la embarcación. Inmediatamente después zarparé con destino a la isla Grande, en las Indias Occidentales.

—¿Cómo le ha ido por Arrecife?

—Me gusta muchísimo esta ciudad. Cada mañana salto a tierra para comprar alimentos, cambiar dinero, o solicitar datos de la oficina de Información y Turismo, y todos me tratan como a un viejo conocido. Es muy gentil la gente de Arrecife y respetan mucho a los barcos. En otros puertos abusan de los yates, incluso entran a bordo para robar. También el sol de ustedes es de muchos quilates.

APRENDIO EL CASTELLANO
HACE QUINCE AÑOS

—¿Cuáles son las características del yate?

—Seis toneladas de registro bruto. Nueve metros de eslora. Tres de manga, y dos de calado. El mástil mide quince metros, y dispone de un pequeño motor auxiliar para utilizarlo en los puertos que visita.

—Mr. Casper, ¿en dónde aprendió el castellano?

—Hace 15 años, en una escuela de Nueva York. En diferentes ocasiones en que he visitado este estupendo país que es España, jamás he hablado en inglés, siempre en castellano, aun con personas que dominaban mi idioma perfectamente.

Y así quedó sellada la entrevista con el navegante solitario norteamericano Frank Casper, un hombre de sonrisa abierta y ancha cordialidad, que ha encontrado en el mar la dicha y la felicidad que no pudo hallar en tierra. Porque el mar es su casa, y posiblemente, será su tumba...

GUILLERMO TOPHAN



EL CANAL DE EXPERIENCIAS HIDRODINAMICAS DE EL PARDO

El Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, Madrid, continúa su marcha normal, contribuyendo al desarrollo y modernización de las flotas nacionales. El canal es el símbolo vivo de que la España del centro, de la meseta, inicia un nuevo rumbo y se preocupa por las costas, fronteras abiertas a todos los rumbos.

El canal es un mar en miniatura, un pequeño océano que palpita y se mueve cuando quillas nuevas inician singladuras de juguetes.

A los laboratorios y despachos del canal llegan continuamente planos provisionales de carenas, hélices y demás materiales, que posibilitan la construcción de esas maquetas, microbuques de parafina, de seis y siete metros de eslora, con hélices resplandecientes de metal blanco.

Estos modelos sufren pruebas, que llevarán a conclusiones importantes, conclusiones que dan vida a buques "de verdad", que, muy lejos, en los diferentes astilleros nacionales —y también extranjeros, porque desde distintos países nos han llegado modelos para probar— irán construyéndose para engrandecer un sector básico para nuestra economía.

En el canal de El Pardo se verifican diversas pruebas. Se realizan experiencias con los modelos, para conocer la potencia necesaria en un navio, para lograr una determinada velocidad. Y se establece cuáles han de ser las mejores carenas que proporcionan calidades precisas para una navegación ideal, tanto en mar en calma como entre olas agitadas. Tiene el canal las siguientes pruebas: de "remolques", de "auto-propulsión", de "propulsores aislados", de "determinantes de estelas", de "las líneas de corriente", de "su balance", y, en instalaciones esenciales, ensayos de "cabitación".

Su longitud: El canal tiene una longitud de 320 metros, 12,50 de anchura y 6,50 de profundidad; su sección transversal es de 77,03 metros cuadrados, y su volumen, de 25.000 metros cúbicos.

Permanece estacionario su fluido en la prueba, porque los modelos se trasladan con un carro-remolcador, de tracción eléctrica, que pesa más de 20 toneladas, y ruedas a modo de puente-grúa sobre carriles.

Hace un par de años, don Carlos Martel, general de la Armada, explicó magistralmente la marcha y las características del canal. En su documentado artículo, escribía: "No es preceptiva la consulta a esta entidad acerca de los planos de los buques a construir; pero el propio interés del armador le mueve siempre a dar este paso, pues no sólo el canal de El Pardo analiza y ensaya los proyectos de construcción de los buques de guerra, sino los de los mercantes nacionales o extranjeros. A raíz de la terminación de la segunda guerra mundial, por haber sido destruidos la mayor parte de sus canales de experiencias hidrodinámicas, encargó Alemania el 70 por 100 de sus ensayos de este tipo a nuestro canal, y a esta época corresponde precisamente el estudio de modelos tan interesantes como el que sirviera para la construcción del "Tina Onassis", el mayor buque petrolero, en aquel entonces, del mundo, y aquél otro del "Irmagari Peluger", primer barco provisto de timón activado".

En el canal de El Pardo se han ensayado todos los buques construidos en las últimas décadas en España, entre los cuales figuran el "Cabo San Vicente", el "Cabo San Roque" —los mayores trasatlánticos con que cuenta nuestra flota de pasaje— y los grandes petroleros, que se han situado en la cota de las 100.000 toneladas.

Este centro de investigación ahorra muchos millones de pesetas, puesto que el combustible que se necesitaba para llevar a cabo todas las pruebas, fuera del canal, sería enorme.

Cuando en Gran Bretaña se inauguró el canal de experiencias de Feltham, el director del Departamento de Buques de la National Physical Laboratory, declaró: "Fijaos en veinte años la vida media de un barco, la economía total en gastos de combustibles durante ese plazo, y con la que se beneficia la Marina Mercante, como resultado de un año de trabajo del canal, representaría unos dos millones de libras esterlinas; es decir, aproximadamente, lo que cuesta el canal".

El canal de El Pardo es ese mar diminuto, pero grande en eficacia, donde marcan las primeras singladuras los buques que van a reforzar las flotas —de guerra, mercante o pesquera— de España, que ha vuelto su cara al mar y, reencontrando su espíritu marítimo, emprende nuevos derroteros.

JOSE PEREZ DE AZOR



FRACASO LA CONFERENCIA DEL PACIFICO

El Japón, los Estados Unidos, Rusia y Canadá no llegaron a un acuerdo sobre la pesca de la ballena.

Tokio.—La conferencia del Pacífico sobre la pesca de ballenas, inaugurada en Honolulu, volvió a fracasar como las dos anteriores por no haber llegado a un acuerdo sobre cuotas el Japón, Estados Unidos, Canadá y la Unión Soviética.

Los Estados Unidos y Canadá sugirieron una cuota de 280 ballenas para las flotas con bases en puertos, a cuya propuesta se opusieron el Japón y la Unión Soviética.

Los rusos exigieron una reducción del 30 por 100 a la pesca japonesa, y el Japón, a su vez, denunció la pesca sin restricciones por Rusia de ballenas de esperma.

La conferencia se clausuró sin haberse llegado a ningún acuerdo.

ESTUDIOS MARINOS EN HAWAI

Tokio.—El barco de investigaciones oceánicas «Hakuho Maru», de 3.225 toneladas, realizará estudios marinos en aguas de Hawái en el curso de una travesía de ochenta días por distintas zonas del Pacífico.

El barco saldrá de Tokio hacia las islas Kuriles y Rabaul, donde se detendrá por algún tiempo antes de dirigirse a Honolulu el 28 de enero. Regresará a Tokio el 4 de febrero.

Lleva a bordo 30 biólogos, químicos, físicos y geólogos de las universidades de Tokio, Hokkaido, Tohoku y Kinki y de la junta de Seguridad Marítima.

VIAJE SUBMARINO UTILIZANDO LA CORRIENTE DEL GOLFO

Cabo Kennedy (Florida).—La corriente del Golfo será utilizada para llevar a cabo un viaje submarino por seis científicos desde el sur de Florida a Nueva Escocia (Canadá) el próximo verano.

Los seis científicos, dirigidos por el famoso explorador submarino francés Jacques Piccard, piensan navegar bajo las aguas a una profundidad de 200 metros, utilizando la corriente del Golfo, en un submarino de investigación que se está construyendo en Suiza.

Piccard, que ha descrito su próxima aventura submarina en Cabo Kennedy, ha manifestado que la principal finalidad de este viaje es hacer un estudio completo de los sonidos bajo el océano, la vida marina y demás fenómenos submarinos. El viaje tendrá una trayectoria de unos 2.400 kilómetros.

«JONAS FUE EL PRIMER TURISTA QUE LLEGO A MARRUECOS»

Según una socióloga francesa, fue arrojado por la ballena en el sur de Marruecos.

Rabat (Marruecos) (por Stephen Hughes, de Efe-Reuter). —Jonás, transportado por la ballena, fue probablemente el primer turista que visitó Marruecos, según una revista editada por el Ministerio de Turismo.

En un artículo del último número de la revista «El turismo marroquí», la arqueóloga y socióloga francesa, señorita Odette de Puigadeau, dijo que numerosos textos antiguos, incluso la Biblia y el Korán, testimonian la presencia de Jonás en el sur de Marruecos.

Visitando la zona de Massat, un verde valle al sur de Agadir, a unos 724 kilómetros al sudeste de Rabat, la señorita Puigadeau descubrió que existe allí la leyenda de que la ballena arrojó a Jonás en la playa de Massat.

Historiadores marroquíes dicen que el expedicionario musulmán Owba Ibn Hafi llegó con sus tropas a la playa de Massat en el año 984 de la era cristiana y «saludaron a los descendientes de Jonás».

La tribu que habita esa zona es denominada «Ait Younes» o hijos de Jonás.

En el lugar donde se supone que la ballena depositó a Jonás existen aún hoy día las ruinas de un «Ribat», o monasterio musulmán, al que se le conoce por el nombre de Sidi Behlout.

Según el viajero musulmán, Leon Africanus, que visitó Sidi Behlout en el siglo XVI, el «Ribat» tenía arcos hechos con huesos de ballena.

Cerca de Sidi Wassai, otro monasterio, era venerada una gran vértebra de ballena debido a los milagros de sus propiedades medicinales.

Los peregrinos acostumbraban a cortar trozos del hueso para llevarlos a su casa y usarlos como talismán, y actualmente la vértebra milagrosa ha desaparecido completamente.

Todavía los pastores enseñan al visitante una gran piedra circular y plana sobre la playa, diciéndoles que es el lugar donde Jonás puso pie en tierra después que salió del «gran pez».

Bajo el amparo de la ONU

CENTROAMERICA SE PROPONE EXPLOTAR MAS SU RIQUEZA PESQUERA

Washington.—Los países centroamericanos y Panamá se aprestan a aumentar la pesca en sus costas y mares, a fin de aprovechar sus riquezas en el desarrollo económico de la región, han informado fuentes diplomáticas iberoamericanas.

Entre los planes patrocinados técnica y financieramente por las Naciones Unidas se incluye la compra de embarcaciones y equipos.

La comisión pesquera Centroamericana-Panamá se encarga de la ejecución de estos programas, auxiliada por el Instituto Centroamericano de Investigación y Tecnología Industrial.

La zona cuenta con 3.246 kilómetros de litoral costero, y en los océanos Pacífico y Atlántico existe una plataforma continental donde se hallan ricos bancos pesqueros y una gran variedad de mariscos.

En 1965, las repúblicas centroamericanas exportaron casi siete millones y medio de kilogramos solamente en camarones con un valor aproximado de ocho millones de dólares (550 millones de pesetas), y se considera que el volumen puede aumentarse en forma extraordinaria a través de los problemas proyectados.

El plan de desarrollo pesquero preparado por la ONU para los cinco países de Centroamérica y Panamá ha sido incorporado a los programas generales de desarrollo económico que auspicia el mercado común de la región.

MISION ESPAÑOLA A LA ARGENTINA Y PERU

Madrid.—Ha salido de Barajas con dirección a la Argentina, Chile y Perú una comisión de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca con el fin de comprobar «in situ» las posibilidades pesqueras de los bancos cercanos a las costas de estos países y al mismo tiempo establecer los primeros contactos y cambios de impresiones con sus autoridades y organismos competentes.

El viaje de esta misión española, presidida por don Javier García Pita, presidente del subgrupo de buques congeladores, complementa los trabajos de investigación pesquera que la Federación viene realizando sobre la posibilidad de explotar racionalmente los caladeros de América del Sur y el Océano Indico.

Actualmente, nuestro país ocupa el séptimo lugar del mundo entre los países productores de pescado y el segundo de Europa Occidental. La flota congeladora española es la primera de Europa.

BOICOT A LOS BUQUES JAPONESES EN COLOMBIA

Bogotá.—La agencia local de prensa «Ep» dice en un despacho que la Federación de Trabajadores del Transporte, que agrupa a todos los portuarios y marineros colombianos, comunicó al Gobierno y a la flota mercante colombiana que ha ordenado un boicot a todos los buques de bandera japonesa que hagan escala en Colombia.

Agrega el anuncio que la determinación la adoptarán los obreros portuarios por la oposición japonesa a una ampliación de las rutas de la flota mercante colombiana al Extremo Oriente.

Dice la agencia que «es posible que esta determinación sea apoyada por Ecuador». La versión, que no se ha podido confirmar oficialmente, añade que esta cuestión será discutida, asimismo, por la Conferencia ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (Alamar), que se ha inaugurado en Bogotá.

El boicot consiste en no descargar ni fletar en buques de bandera nipona, según la federación, termina diciendo el despacho.

ARGENTINA PAGA 300 MILLONES DE DOLARES AL AÑO EN FLETES

Buenos Aires.—La Argentina paga a los armadores extranjeros más de 300 millones de dólares al año en concepto de fletes. «Con esta cantidad —informa el secretario del planario de los gremios marítimos— podríamos comprar cincuenta cargueros nuevos. Después de haber tenido la más poderosa flota latinoamericana, la vejez de nuestros barcos nos pone ante el peligro de que la bandera argentina desaparezca de los mares y de nuestros propios ríos en unos pocos años más.»

La Marina Mercante nacional ha perdido en los últimos tres años 300.000 toneladas, y el ritmo de reposición es muy inferior al brasileño.

«Mientras esto sucede —terminó diciendo—, los gremios marítimos soportan una desocupación que llega al 50 por 100 y los astilleros permanecen paralizados, convertidos en un colosal e inútil depósito de maquinaria improductiva; y mientras tanto, las empresas que mantienen el monopolio internacional esperan la destrucción de la marina argentina para imponer condiciones y fletes que acentúen aún más la relación de dependencia de la economía de la nación.»

PRESENCIA DE BARCOS PESQUEROS SOVIETICOS EN ARGENTINA

Puerto Madryn (Chubut, Argentina).—La presencia de naves pesqueras soviéticas en el litoral atlántico del país ha provocado alarma entre los pescadores que operan en el puerto local y en el de Rawson por la merma observada en el rendimiento de su actividad.

Los vecinos de esta zona manifestaron haber visto a las naves rusas desde la costa, lo que demostraría que están violando el límite de 12 millas establecido por el Gobierno.

Las naves locales, que tienden sus redes a 250 metros aproximadamente de la flota soviética, recogen sus redes vacías, ya que ésta trabaja con cargas de profundidad que alejan a los cardúmenes de langostinos y salmones.

LA MARINA MERCANTE NORTEAMERICANA, EN DECLIVE

Washington.—La Marina Mercante norteamericana, en declive por la competencia extranjera, recibirá subsidios anuales, estimados entre 250 y 500 millones de dólares, si se aprueban los proyectos de ley introducidos por influyentes senadores y miembros de la Cámara.

El Gobierno norteamericano se gasta actualmente unos 700 millones de dólares en diversos tipos de subsidios para la construcción y operación de barcos mercantes.

Los astilleros norteamericanos, que construyen ahora unos 12 a 14 barcos mercantes al año, podrían construir hasta 40 buques en virtud de los nuevos proyectos de ley.



SON DE LA TRIPULACION.—Las señoritas Truscovskja Irina y Kirar Heili son, respectivamente, cocinera y ayudante de cocina del buque soviético «Wiru», que ha atracado en Avilés para descargar mineral destinado a una factoría asturiana. Ambas señoritas, a quienes vemos paseando por Avilés, han visitado, junto con el resto de la tripulación, las instalaciones de Ensidesa y los rincones típicos de la ciudad. (Upi-Cifra.)

SE VENDE UN BARCO EN SUBASTA PARA PAGAR A LA TRIPULACION

París.—Un barco griego, perteneciente al armador Michael Spyridon Cogothetis, el «Katerina», fue vendido en el puerto francés de Bayona en pública subasta por las autoridades de la ciudad a requerimiento de la tripulación, a la que no se había pagado durante los últimos meses.

Tan solo se presentó a la puja un comprador, de nacionalidad holandesa, que adquirió el «Katerina» por cien mil francos.

El barco permaneció en el citado puerto desde agosto de 1966, y la tripulación, inglesa en su mayoría, vio pasar los últimos meses sin percibir sus honorarios.

DESPUES DE OCHO SEMANAS DE HUELGA

Los estibadores del puerto de Londres deciden regresar al trabajo.

Londres.—Después de ocho semanas de huelga, que según algunos cálculos demoró la exportación de cien millones de libras de mercancías y fue, entre otras, causa de la devaluación de la libra esterlina, los estibadores del «Royal Group de Docks» del puerto de Londres regresaron al trabajo.

Al frente de uno de los grupos iba el comunista Jack Dash, quien, sin la autorización de la «Unión» o sindicatos, mantuvo el descontento de los estibadores, por todo ese tiempo, sin que viesen compensación alguna ni lograran ninguna de sus reivindicaciones.

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GABINETE DE INFORMACION

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

MADRID

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

Escribo hoy, día 27 de noviembre, cuando se está celebrando en toda España una serie de actos oficiales en homenaje al Maestro. Y pretenden estas líneas ser como el tributo individual de un hombre cualquiera llegado a esa edad incierta en que ya no se es joven, pero no nos atrevemos a confesar que estamos entrando en la etapa serena, reflexiva y nostálgica de la vejez. Período de nuestras vidas en que quisiéramos, retrocediendo en el tiempo, volver a ser niños y evocar —con el poeta Antonio Machado— lejanas risas infantiles y esperanzadas ilusiones:

Tumulto de pequeños colegiales
que, al salir en desorden de la escuela,
llenar el aire de la plaza en sombra
con la algazara de sus voces nuevas.

¡Alegría infantil en los rincones
de las ciudades muertas!
¡Y algo nuestro de ayer, que todavía
vemos vagar por estas calles viejas!

Algo nuestro de ayer. El mejor recuerdo que, como ofrenda sencilla, quisiéramos dedicar al Maestro que guiara nuestros primeros pasos por el más difícil de los caminos: el que nos conduce a ser hombres. «A Dios, a los padres y a los maestros —decía Aritóteles— nunca podremos pagarles el bien que nos hacen. Dios creó a todo hombre, el padre engendró el cuerpo y el maestro forma la parte racional y superior de nosotros».

Si los latidos del corazón fueran audibles, a través de distancias y de tiempos, las conmemoraciones oficiales de este Día del Maestro serían un retumbar de frenéticas adhesiones cordiales y de emocionados agradecimientos de tantos y tantos escolares que fueron, de tantos y tantos hombres que sienten la dignidad de serlo.

Las enseñanzas de aquellos maestros de primera letras son las que permanecen y no se olvidan jamás. En aquella remota Escuela que hoy recordamos fue donde —digámoslo con palabras de un viejo pedagogo— se fueron llenando las immaculadas páginas de ese libro en blanco que es todo niño en su primera edad. Aprendimos allí el arte de la convivencia fraterna, de la sincera espontaneidad, del despertar curioso a la vida que se abría ante nosotros. Y allí aprendimos, sobre todo, «la lección que parece más fácil, aunque es la más difícil —decía Don Gregorio Marañón— que es la de la sencillez». La lección perdurable, definitiva, de nuestro primer Maestro, fue el ejemplo de su vida sencilla, austera, generosa y cordial.

El Maestro, igual que el sacerdote, lo mismo que el médico rural, no podrá nunca ejercer su ministerio sin una tremenda e insobornable vocación; necesita el íntimo convencimiento de la trascendente importancia de su misión, ha de poseer en sumo grado unos valores humanos que le sirvan de coraza contra el desabrido desdén, la burda incompreensión y el desagradecimiento de los más. Claro que, por contra, también a él se le ofrece la mayor de las compensaciones: la entrañable satisfacción de vivir y revivir en el corazón de todos y cada uno de quienes fueron sus discípulos.

Luis Vives, el levantino que paseó por Europa su humanismo y su afán de enseñar, titula uno de sus Diálogos «Camino de la Escuela por primera vez». Cuando un padre entrega su hijo al Maestro Filipono, lo hace con estas palabras: «Hijo mío, esta es la oficina donde se forman los hombres y éste es el artífice que los forma».

Artífice, orfebre, modelador de los sentimientos más puros, que en este Día del Maestro debemos traer a nuestro pensamiento en mudo y entrañable homenaje, porque las almas no hablan otro lenguaje que el del silencio. Allí lejos queda el murmullo de las aulas escolares, que evocan las estrofas del poeta Machado:

Y todo un coro infantil
va cantando la lección:
mil veces ciento, cien mil;
mil veces mil, un millón.

Un millón, mil veces mil, de emocionadas gracias formen el coro de antiguas voces, en este Día renovadas, como fervoroso tributo de admiración y reconocimiento a la humilde, callada y ejemplar labor del Maestro.

ANTONIO DIEZ MARTINEZ
Corresponsal en Alicante

¿QUE HACEN LOS HIJOS DE LOS PESCADORES DESDE QUE HAN DE ABANDONAR LA ESCUELA DE O. M. (14 años) HASTA QUE PUEDEN INGRESAR (18 años) EN LA DE FORMACIÓN PROFESIONAL?

El hombre de mar de Almería está hondamente preocupado por dos problemas: uno de carácter espiritual y otro material.

Vamos a ocuparnos del primero, porque el espíritu es antes que la materia y porque, además, estimamos es más importante.

El pescador de Almería ve salir a sus hijos de la Escuela de Orientación Marítima a los catorce años, con unos conocimientos suficientes para esa edad, pero que se pierden si no se siguen cultivando. Hasta los dieciocho años no pueden ingresar en la Escuela de Formación Profesional, por ser ésta la edad que exige el P. P. O. para tener acceso a los cursos.

El padre se pregunta: ¿qué hago con mi hijo durante estos cuatro años? ¿Sería posible que

no quedaran abandonados y pudieran seguir estudiando en alguna institución que les permitiera no sólo aumentar la cultura obtenida en la escuela, sino conservar la recibida?

Este corresponsal estima que es de solución el problema planteado. Existe en Almería una Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera que rinde una labor efectiva, de cuya importancia y popularidad puede dar idea el hecho de que en el curso actual hay alumnos no sólo de la Península, sino hasta de la Guinea española.

Valdrá la pena estudiar la financiación de cursos preparatorios en los que pudieran matricularse esos hijos de pescadores que desde los catorce a los dieciocho años pierden toda posibilidad de seguir manteniendo su nivel cultural.

Si pudieran montarse estos cursos se conseguiría un doble objetivo: el de tener ocupados a esos chicos y el de lograr que su preparación sea lo suficientemente fuerte, a fin de que los estudios necesarios para la obtención de los títulos superiores les resulten más fáciles y salgan perfectamente capacitados, moral y materialmente, para su difícil profesión.

Estoy seguro de que las jerarquías nacionales del Instituto Social de la Marina, que con tanto cariño e interés atienden a todos los problemas del hombre de mar, se harán eco de esta inquietud del pescador de Almería y sabrán encontrar los medios y la fórmula para satisfacerla.

JOSE EGUIZABAL
Corresponsal en Almería

El plan de explotación marisquera, en peligro

Si se conceden los permisos de investigación de minerales en zonas destinadas al marisco

De todos es conocido que los mariscos constituyen la más genuina producción de Galicia, llegando en ocasiones a ser el símbolo de nuestra región. Esto se debe a que en nuestros mares, costas y rías se producen gran cantidad de moluscos y crustáceos de alta calidad que los hace ser apreciadísimos en todos los mercados.

El valor alcanzado el año 1964 se cifró en más de 600 millones de pesetas, y de ponerse en práctica el Plan que al efecto se encuentra actualmente pendiente de aprobación por el Gobierno, aumentaría la producción actual en diez veces el valor, es decir, en 6.000 millones de pesetas.

Todo esto quedaría totalmente anulado o imposibilitado de aplicación con la concesión de permisos de investigación de minerales en zonas destinadas al marisco.

Pero además de estas razones de contenido fundamental económico, existen otras de orden legal que impiden que puedan otorgarse esta clase de permisos de investigación o la futura concesión en su día para mineral de magnetita en las zonas y puntos concretos en que se pretende llevar a efecto. Veamos: El artículo 24 del Reglamento para la propagación y aprovechamiento de los mariscos, aprobado por Real Decreto de 18 de enero de 1876, actualmente vigente, establece categóricamente que las concesiones sólo tendrán lugar cuando no afecten a los intereses generales, y especialmente los de navegación y pesca, no embarazando la libre circulación de los peces ni ocupando

fondos en que hubiera criaderos naturales y que no se concederá establecimiento alguno de mariscos, sea de la clase que fuere, a menos distancia de 500 metros de los bancos de criaderos naturales.

Podríamos citar otra serie de disposiciones legales que guardan relación con la materia en cuestión, si bien, por razones de espacio dejamos de reseñar y comentar.

Las operaciones que se quieren llevar a cabo en esta clase de investigación de mineral en zonas marítimo-terrestres, ni que decir tiene, son perjudiciales para la riqueza marisquera. El mover esos fondos marinos, arrastres de los mismos y de las arenas de las playas, se traduciría, a la corta o a la larga, en la desaparición de tan transcendente riqueza.

¿Cómo, pues, podrá compaginarse la investigación de un mineral como la magnetita —si es verdad esto lo que se quiere— que exige extracción de arenas de esos fondos marinos y fuertes alteraciones en las mismas, que provocarán la eliminación de "planctón" indispensable para la vida de los peces, con la prohibición absoluta que existe para remover esos mismos fondos y efectuar arrastres perjudiciales?

Fácilmente se comprende que al investigar con medios mecánicos en la costa y zonas marítimas para la extracción de arenas de tales fondos, —y nada digamos de una explotación masiva de los mismos en caso de otorgarse concesión de esta índole en su día— se originarían unos cambios tan radicales que

las corrientes variarían por efecto de modificación, siendo imposible controlar sus efectos, y consecuentemente los enormes perjuicios que resultarían de todo ello, difíciles de valorar en cifras determinadas, pero que afectarían incluso al abastecimiento nacional, son posible sustitución con el pago de indemnizaciones por los conceptos que se ofreciese, convirtiéndose en un auténtico despojo lo que debe ser exacta compensación del daño producido, en este caso no sólo a los particulares afectados más directamente, mariscadores y pescadores, sino al público consumidor en general.

Cuando las naciones marítimamente más desarrolladas fomentan por todos los medios su protección a la pesca (Japón, Rusia, etcétera) como la gran panacea de la alimentación de la humanidad, en desequilibrio constante por los escasos recursos terrestres, se pretende en España, por un promotor en esta clase de investigaciones y cuyo nombre se omite por el momento, provocar ni más ni menos que la ruina de la zona más rica y variada, cual es la del Noroeste, sacrificándola a unos aleatorios beneficios de unos muy pocos particulares, sin transcendencia efectiva en la explotación mineral que se solicita para la economía nacional, y mucho menos en comparación con los gravísimos perjuicios que se ocasionan a esa misma economía y a todos los españoles, e incluso al turismo.

BENITO CALATRAVA
Corresponsal en La Coruña



CANARIAS Y EL MAR. II

Resulta obligado, sabiendo que la Humanidad sufre el tormento del hambre, y que continúa multiplicándose muy sensiblemente, hablar un poco de la fabulosa despesa que el mar encierra.

Hay quienes afirman, con autoridad para ello, que el futuro de la alimentación del mundo está en la mar gracias a las proteínas y demás productos de sus animales; a sus riquezas vitamínicas y a los elementos básicos de su apenas conocida flora. Pensemos, al respecto, que ocupando el mar las tres cuartas partes de la superficie terrestre, no sólo la mayoría de los fondos marinos son desconocidos, sino que las aplicaciones a la alimentación humana del propio plancton, que se encuentra en las superficies de las aguas, puede decirse que están en sus comienzos.

Nuestras Islas, en este aspecto también tan importante, disfrutan, asimismo, de una situación privilegiada, habida cuenta de su proximidad al «banco pesquero sahariano» o «canario-africano», que ha venido siendo trabajado por nuestra propia flota, y cuya riqueza ha hecho que, desde algún tiempo, confluyan en él las flotas más importantes y modernas del mundo, muchas de cuyas unidades operan en nuestro Puerto de La Luz. Y, así, nuestros barcos se encuentran trabajando —en descomunal competencia de medios, dada la flota que aún nos queda por renovar— junto a unidades japonesas y rusas, italianas y griegas, israelíes y polacas, francesas... y, según dicen, dentro de no mucho tiempo, noruegas y danesas.

Mientras aquellas modernas flotas capturan, y preparan a bordo, especies para el consumo humano de sus respectivas poblaciones, nuestra flota de las Islas —de la que tanto se ha hablado últimamente y, por cierto, con tanta confusión— se ha visto obligada, primordialmente por su antigüedad y consiguiente circunstancias antieconómicas, bien a ser tributaria de la japonesa, pescando para ella; o, en mayor escala, capturando especies para industrializaciones primarias —pescado seco, con destino y volumen decrecientes, para consumo de los países negros de África—, o para la elaboración en aumento de subproductos.

Nuestra flota, por el reducido consumo humano de las islas, siempre ha dedicado la mayor parte de las capturas a aquellas fáciles industria-

lizaciones, cuya explotación ha sido siempre, a su vez, una actividad complementaria de gran parte de los propios armadores.

Pero es evidente que con la modernización, en marcha, de la flota, gracias a las ayudas de los fondos de la «Ley de Renovación y Modernización», así como del Crédito Social Pesquero —continuador de la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, del Instituto Social de la Marina, que realizó aquí, a través nuestro, unas 250 operaciones, por un total de casi los 200 millones de pesetas, es evidente, repito, que nuestras capturas han de tener otros destinos más en consonancia con la modernidad de las embarcaciones y, desde luego, de mayor provecho económico.

Es de hacer notar, con todo, que, pese al estado de la flota, la misma ha convertido a nuestro Puerto de La Luz en el primero de España en volumen de pesca descargada, pero sin guardar proporción, por lo que a su valor respecta, conforme evidencian los siguientes datos: nuestras capturas —120.000 toneladas al año—, suponen el 10 por 100 de las nacionales; no obstante, su valor en primera venta —510 millones de pesetas— apenas rebasa el 4 por 100 de aquel total nacional.

Hasta hace bien poco contábamos con 430 embarcaciones de mediano y buen porte, dedicadas a las pesca de cerco y arrastre, con un total de 26.000 toneladas de arqueo bruto. Los cascos de 365 de aquéllas, con más de 17.000 toneladas, eran de madera; y, entre unas y otras, más de la mitad rebasaban los quince años.

El director general de Pesca Marítima —que ha prestado auténtica atención y evidente cariño a la modernización de nuestra flota— señalaba cómo entre los años 62 y 66 se han concedido créditos para la construcción de 34 nuevas unidades, que suman 12.000 toneladas, equivalente a su vez, a la

tercera parte que arrojaba el arqueo total de aquellas 430 embarcaciones. El valor de estas nuevas construcciones —que en nada desmerecen de las extranjeras y que, en su mayoría, están dedicadas a la pesca en los mares australes— se eleva a los 1.000 millones de pesetas, de los que el Estado ha concedido 617.

Pero... necesitamos más créditos; y que no sólo los que puedan ofrecer desguaces, o comprar toneladas desguazables, tengan el disfrute de aquéllos. Y precisamos un mayor volumen y generosidad en los Créditos Sociales para pescadores modestos y sus Cooperativas.

Por otra parte, la modernización creciente de la flota impone no sólo nuevas técnicas a bordo, sino que, como aquí dijo recientemente una autoridad en Biología Marina, nos obliga a «orientar la industria pesquera en dirección científica», para lo cual hemos de ir derechamente, con todos los medios, no sólo a un estudio ordenado de mercados y a una preparación óptima de nuestros hombres, sino al conocimiento más amplio del medio marino.

LOS HOMBRES DEL MAR

Hemos ojeado el mar que vemos, los caminos que nos ofrece y los recursos que nos puede seguir proporcionando.

Desde el comienzo, señalamos que era preciso detenernos en el Hombre-artífice de aquellas dos últimas facetas, actuando en su papel de rey de lo creado y de beneficiario de cuanto Dios puso en el mundo para su buen uso y sano deleite.

¿Cuántos hombres viven del mar, en la mar, para la mar, o, simplemente, relacionados con las cosas de la mar en nuestras islas? Yo creo que podemos afirmar que unos 30.000 —casi el 3 por 100 de la población del Archipiélago—, de los que más de la mitad están en el puesto de máximo sacrificio: sobre la mar.

Tal vez haya a quienes esta última cifra no les parezca bastante para sacarlos a colación, enalteciendo sus virtudes, y reabando la comprensión máxima para ellos. Pero la singularidad de sus vidas es tal, y el peso

de su trabajo tan grande, que, aunque fuesen nada más que un puñado merecerían, igualmente, por ser ellos hombres y hombres nosotros, que nos detuviésemos en ellos.

Su vida —y, en repercusión obligada, la vida de los suyos— es, sin género de dudas, la más sufrida; porque están trabajando para la familia fuera de la familia; para la sociedad fuera de la sociedad; en un medio hostil, contranatura, como es el mar para los humanos; y en un mundillo tremendamente pequeño y, por tal, incómodo, como es el de cualquier embarcación, porque cada tripulante, al margen de su trabajo —realizado donde mismo descansa, donde mismo come, donde mismo vive— es otro hombre separado de todo lo suyo y afectado por los mismos problemas.

Yo quiero, yo tengo que rendirles desde aquí, una vez más, el testimonio vivo de mi respeto, de mi reconocimiento, de mi admiración y de mi entrega a su honroso servicio.

En la sociedad van penetrando algunos de esos sentimientos, sobre todo el de sentirles acreedores, y, por ello, ya no choca en tales núcleos, en forma alguna, la idea de un trato diferencial que les compense, de alguna manera específica aquel sacrificio permanente en su juventud, en sus sentimientos, en su familia, en su trabajo...

La sociedad les debe, cuando menos con prelación, lo mismo que se viene dando a sus camaradas de tierra: retribución bastante, vivienda decorosa, educación general y profesional, para él y los suyos, Seguridad Social plena... Pero tenemos que llegar a darles salarios complementarios; retiro antes que a los demás; ...y un trato, en cada puerto, para que cada puerto les resulte amigo, multiplicando las «casas del marino», de las que aquí en Las Palmas, afortunadamente, tenemos una espléndida materialización; completa en sus servicios, digna en su presentación, amable y generosa en su trato y abierta siempre a todos los hombres de la mar de cualquier raza, religión o bandera, en salud o en enfermedad.

Sin embargo... creo que viene a cuento preguntar, por sintomático y aunque afecte a los menos de aquéllos: ¿por qué los clubs náuticos,

donde se rinde culto a lo marino, no tienen abiertas sus puertas de honor a los esforzados hombres que gobiernan magistralmente nuestros propios barcos mercantes?

EPILOGO

El mar, como hemos visto, nos es singularmente propicio; nuestra situación coincide con el centro de un privilegiado núcleo de comunicaciones; la mar nos ofrece sus valiosos tesoros a nuestras mismas puertas.

De otra parte, contamos con los esforzados y competentes hombres que han de tripular las insustituibles naves, con base o arribo en nuestras costas.

Eso, nada menos que todo eso, es el saldo positivo y muy valioso de Canarias con respecto al mar.

Visto el postulado ignaciano de que «no hay vocación sin medios», hemos de concluir que, a tal abundancia excepcional de medios, Canarias tiene en su ser, puesta por Dios, una fuerte, intensa y vivificante vocación marinera.

Y a las entidades naturales, como a los hombres, les sucede igual: su grado de felicidad o de infelicidad, está en razón directa al seguimiento, o ignorancia, de su propia vocación a través de la cual unas y otros cumplimos nuestros destinos.

Canarias y el mar se unen, se complementan. Somos, por islas, hijas del mar; pero, por las circunstancias que nos rodean, somos hijas predilectas y mimadas de los mares.

Nuestra vida insular hay que hacerla, hay que edificarla cara al mar, a todos los efectos, y no —como en lamentables épocas anteriores, ahora en corrección costosa— volviendo al mar las espaldas de las ciudades-puertos y de los pueblos costeros.

Cumplamos nuestros destinos maríneros gozosamente, con fidelidad total a los dones y al mensaje recibidos.

Cumplémoslos con lealtad canaria... —de canes, como si la etimología de nuestro toponímico tuviera su origen en la insobornable lealtad que el noble animal guarda a su amo, en todo momento.

Yo pienso honradamente, emocionalmente, que, haciéndolo así... también se nos darán «por añadidura» las demás cosas.

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

CÁNDIDO

por A. MOLÍNS

