

**CARTILLA
AHORRO - PESQUERO**

Una fórmula ventajosa para conseguir, con trabajo y ahorro, la precisa aportación inicial para formar parte de una cooperativa de producción pesquera.

hoja del mar

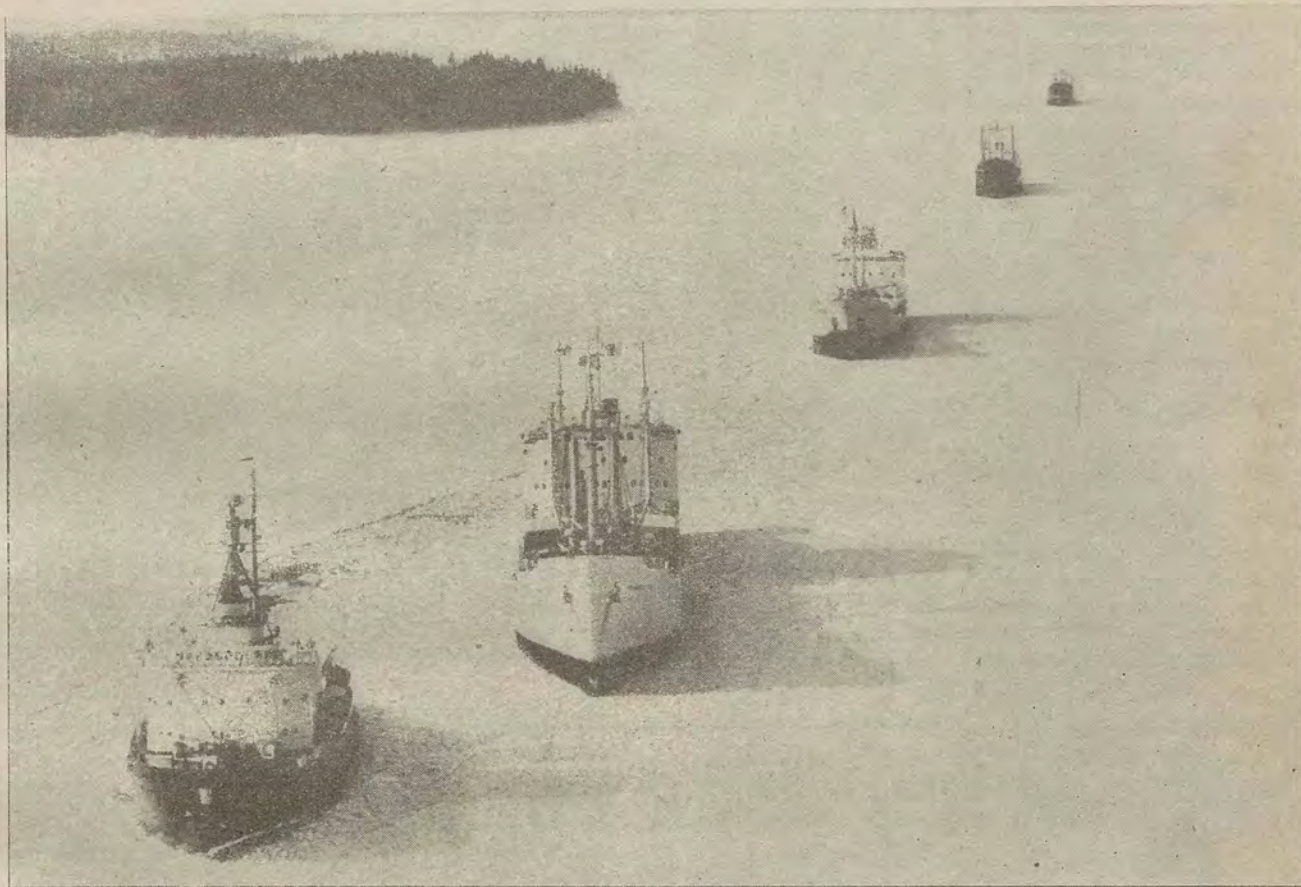
Núm. 49 ♦ Año V ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ marzo 1969

MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

Entidad integrada en el Instituto Social de la Marina, la aseguradora más social del riesgo de embarcaciones pesqueras, ha ampliado su cobertura a la pérdida de aparejos, artes de pesca y equipajes de tripulación.

Seis víctimas en el hundimiento del pesquero «La Samaritana»

Nuevamente, luto en Sanlúcar de Barrameda. El pesquero de aquella base, «La Samaritana», se hundió, pereciendo seis de sus nueve tripulantes. Inmediatamente después de conocerse la noticia en Madrid, el presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado del subdirector general del organismo y del director de la entidad integrada en el mismo, Mutua de Accidentes de Mar y de Trabajo, se dirigieron a Sanlúcar, donde hicieron entrega a los familiares de las víctimas de socorros inmediatos e indemnizaciones graciabiles. De todo ello informamos en página cinco.



EL CONTRATO DE EMBARCO DE PESCADORES ESPAÑOLES EN BUQUES EXTRANJEROS

PROHIBIDO ADELANTAR

La orden es tajante. Solo falta (o debe faltar) la boya con su correspondiente señalización de tráfico: la dirección es única y estricta la prohibición de adelantar, en el helado golfo de Botnia. Los barcos que realizan el tráfico en aquel lugar navegan seguros a popa del rompehielos «Karhu» (significa «el oso»). En temporada de tormentas y heladas, es la única forma de navegar con garantías por aquellas aguas hechas hielo.



El Ministro de Trabajo visita la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Gijón, del Instituto Social de la Marina

Amplia información
en páginas siete y siguientes

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GABINETE DE INFORMACION

Redacción y Administración
Génova, 24 Teléf. 4 19 39 63

MADRID

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



Para paliar su situación de crisis

Millón y medio de pesetas para los pescadores de Ceuta

En representación del Ministro de Trabajo, hizo la entrega el Subdirector General del Instituto Social de la Marina

Ceuta.—En el transcurso de un emotivo acto que tuvo lugar en

la Cofradía de Pescadores, el subdirector general del Instituto Social de la Marina, don Andrés Mochales Ochando, hizo entrega en representación del ministro de Trabajo, de una subvención por importe de millón y medio de pesetas para los pescadores de bajura ceutíes. Esta cantidad ha sido facilitada por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo con destino a dichos trabajadores del mar, con el fin de paliar la grave crisis por que atraviesan, a causa de dificultades surgidas en sus caladeros habituales.

En el acto acompañaron al señor Mochales, el delegado de Trabajo, señor Aguirre Rodríguez; alcalde accidental de la ciudad, señor Sotelo Azorín; delegado provincial del ISM, señor Rosa Jordán, y otras representaciones.

Entrega de títulos a 94 alumnos de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas y su filial de Arguineguín

Las Palmas de Gran Canaria.—En el salón de actos de la Casa del Marino ha tenido lugar la entrega de títulos menores obtenidos por los alumnos de la escuela reconocida de formación profesional Náutico-Pesquera de esta capital y su filial de Arguineguín.

El total de los títulos entregados ha sido 94, de las especialidades de patrón de pesca local y de tráfico interior de puertos; motorista naval, patrón de pesca litoral, y radiotelegrafista naval restringido.



Bendición del barco "Renacer", propiedad de la quinta cooperativa de producción pesquera de Laredo

El Crédito Social Pesquero ha concedido durante un año en la provincia de Santander préstamos por un importe superior a cien millones de pesetas

Laredo.—Se ha celebrado la bendición del nuevo buque pesquero de esta base "Renacer", que es propiedad de una cooperativa de producción pesquera.

El acto fue presidido por las principales autoridades locales y el delegado provincial del ISM en Santander, así como los presidentes de las restantes coope-

rativas de producción pesquera de la localidad.

El "Renacer", que fue construido en Motrico, es un buque de 130 toneladas. La cooperativa propietaria ha contado con un préstamo de 5.200.000 pesetas que ha sido concedido por el Crédito Social Pesquero y otro del F. P. T. de 1.700.000 pesetas.

Cada cooperativa hizo su aportación personal.

Los créditos concedidos por el Crédito Social Pesquero en la provincia de Santander durante un año, destinados a la mejora de la flota pesquera y constitución de cooperativas, han supuesto una cantidad superior a los cien millones de pesetas.

En la Universidad de La Rábida

Curso de Formación Social para alumnos de las Escuelas de Formación Profesional del Instituto Social de la Marina

Como en años anteriores, en la Universidad Hispanoamericana de Santa María de La Rábida se ha celebrado un curso de Formación Social organizado por el Instituto Social de la Marina, al que han asistido más de setenta trabajadores del mar, alumnos de las escuelas de formación profesional del organismo. Se impartieron enseñanzas de "Justicia, Sociedad y Persona", "Historia de España" e "Historia de las ideas políticas y sociales en el mundo moderno" y "Técnicas de la expresión". Los alumnos que demostraron su aprovechamiento durante el curso —cuya duración fue de quince días— obtuvieron el diploma correspondiente. El acto de clausura, muy emotivo, fue presidido por el subdirector general del ISM, quien dictó una conferencia sobre seguridad social del mar.

Los tres niños (su padre es pescador) perecieron en el incendio de su casa



Los tres niños que aparecen en la fotografía acompañados de sus padres, perdieron la vida en el incendio de la casa que habitaban. El padre es pescador de Baredo (Bayona). Se llama Francisco Rodríguez Garbin. El Instituto Social de la Marina le ha concedido una subvención de veinticinco mil pesetas en concepto de ayuda para reconstrucción de la vivienda.

SUSCRIPCION A LA "HOJA DEL MAR"

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

(profesión o actividad a la que se dedica)

(categoría profesional)

(empresa donde presta sus servicios)

(barco donde presta sus servicios)

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

(domicilio)

(localidad)

(provincia)

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

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

CONTINUAMOS el examen de la normativa que regula el contrato de embarco, referido a la posibilidad de que nuestros pescadores puedan ser contratados por armadores extranjeros. Esta posibilidad hemos de examinarla en sus dos aspectos: cuando la contratación se realiza en puerto español o ésta tiene lugar en puerto extranjero.

El embarque de marinos y pescadores españoles en pesqueros de nacionalidad extranjera, en su aspecto general, está concretamente regulada en la Circular de la Dirección General de Navegación número 6/1955 y otras Circulares, donde se establecen determinados requisitos, en relación con esta materia.

CLAUSULA DE REPATRIACION

En la citada Circular se mantiene la intervención, que en orden a la autorización del contrato, se les confería a las autoridades de Marina en otras disposiciones, exigiendo que en el contrato que se redacte, independientemente de los requisitos de carácter general, personales y reales, se incluya la llamada *cláusula de repatriación* y al mismo tiempo se establece la exigencia de la solvencia y responsabilidad de la casa armadora o su representante, que ha de tener la garantía suficiente para asegurar el cumplimiento de las condiciones del contrato, previéndose que el cónsul del país del armador que contrata vise el contrato de embarco, para que éste pueda tener validez y surtir efectos en la nación de la bandera del buque.

En otras Circulares de la Dirección General de Navegación se establecen requisitos relativos a permisos y visados para salida de marinos, y asimismo todo lo relacionado con la función y jurisdicción que pueda obtenerse en este aspecto, de la vigilancia y control que las autoridades de Marina puedan ejercer en defensa de los intereses de los contratados.

CLAUSULA DE GARANTIA

La Dirección General de Trabajo, ante la situación creada en algunos puertos pesqueros, relacionada con el contrato de embarco de pescadores, y sobre todo de los de Pesca de Arrastre y Pesca de Cerco, resolvió, en julio de 1966, previo informe de los Organismos respectivos (Dirección General de Navegación, Dirección General de Asuntos Consulares y Organización Sindical) que en los contratos de embarco de los tripulantes españoles, que en puertos nacionales embarcan en buques pesqueros extranjeros, se inserte la cláusula siguiente:

“Por tratarse de un buque de armador extranjero no sometido a la legislación nacional, el consignatario que firme el presente contrato, juntamente con el Capitán o Patrón del buque, se hace responsable de su cumplimiento, asegurando la personalidad del armador, incluso ante la jurisdicción laboral y ordinaria que en cada puerto proceda”.

En la propia resolución, se dice que se dará traslado por la Dirección de Navegación a las autoridades de Marina, a las que corres-

ponde la competencia en lo relativo a autorización del contrato de embarco, de acuerdo con lo que establecen las Reglamentaciones anteriormente citadas.

Por consiguiente, el contrato de trabajo externo para marinos españoles que embarcan en puertos nacionales, ofrece plena garantía, si se cumplen los requisitos que tanto en las Disposiciones que concretamente afectan a estos marinos como en aquellas otras que lo hacen con carácter general, se observan en el momento de suscribir el correspondiente contrato de embarco.

TODOS LOS REQUISITOS REGLAMENTARIOS

Gran número de pescadores españoles están enrolados en flotas de bandera extranjera y los que hayan tenido la precaución de que su contrato se ajuste a los requisitos y trámites reglamentarios, no encontrarán dificultad alguna si surge algún incidente, como consecuencia del

EL CONTRATO DE EMBARCO EN LAS ACTIVIDADES PESQUERAS II Pescadores españoles en buques extranjeros

incumplimiento de alguna de las condiciones que en el mismo se establezcan.

Pero hemos de hacer presente, que no basta con suscribir el contrato, es preciso que éste reúna todos y cada uno de los requisitos reglamentarios; sólo así podrá el tripulante tener la garantía de que verá respetado su derecho y cumplida la obligación por el armador, contraída por la contraprestación de su trabajo.

Creemos que no sólo ha de ponerse especial cuidado en que figuren los requisitos del Convenio Internacional número 22, sobre contrato de enrolamiento, que España ratificó en enero del año 1931 y en el que figuran los requisitos que ha de reunir el contrato; también ha de estar visado por la autoridad de Marina y en los casos en que sea posible por el cónsul de la nacionalidad del armador con contrata y, naturalmente, que figuren los datos del consignatario y del Capitán o Patrón del buque, para en cualquier momento poder ejercitar la acción procesal que pudiera derivarse del incumplimiento de las condiciones estipuladas.

Estas sencillas formalidades asegurarán un resultado efectivo, pues significan una garantía

en el cumplimiento del contrato, ante la manifiesta imposibilidad de eludir las obligaciones en él contenidas.

EMBARQUE EN PUERTOS EXTRANJEROS

Por último, vamos a referirnos a las situaciones que se derivan del embarque de marinos pescadores españoles en buques y en puertos extranjeros, situación quizá la más generalizada pero que al producirse en territorio fuera de nuestra jurisdicción, es el que presenta más dificultad, en orden a la posible actuación, si se produce incumplimientos de los contratos de embarco.

Estos contratos de embarco externos, por su misma naturaleza, no están sometidos a la intervención que hemos visto se produce en el contrato de embarco interno o en aquél otro que aun siendo externo, se realiza por consignatario o persona responsable, en nombre y representación del armador extranjero.

Los instrumentos legales en este tipo de contrato son el Convenio número 22, ratificado por España en 23 de febrero de 1931 y el 23, que se refiere a la repatriación, que fue ratificado en la misma fecha, y la Recomendación número 107 de la Conferencia de Ginebra de 1958. Tales son los instrumentos que pueden ser utilizados por las autoridades diplomáticas y consulares en el extranjero, para con ello intentar proteger a nuestros tripulantes enrolados en buques y puertos extranjeros.

Preciso es tener en cuenta que cada país fija las condiciones en que los pescadores han de suscribir su contrato, estableciendo en los mismos las particularidades relativas a la prestación de la clase de trabajo de que se trate condiciones que han de figurar en el mismo para que, si se produjera incumplimiento, el interesado pueda dirigirse a las autoridades nacionales correspondientes y en virtud de los instrumentos legales anteriormente enunciados, conseguir el reconocimiento de derecho establecido en el contrato de enrolamiento.

Ofrece, por consiguiente, escasas garantías, puesto que sólo a través de nuestras autoridades diplomáticas puede ejercitarse una acción y en el caso de que el país de que se trate fuera uno de los firmantes de la Recomendación de la Conferencia de Ginebra, basada precisamente en el derecho del propio país y no en el derecho positivo interno español.

Cabe únicamente aconsejar a nuestros pescadores que si van a enrolarse en pesqueros de nacionalidad extranjera, hagan lo posible porque su contrato sea realizado a través de nuestros representantes consulares y a ser posible por consignatarios o representantes del armador extranjero en nuestro país. Con ello tendrían la posibilidad de ejercitar su derecho y verlo reconocido, si en alguna circunstancia se produjeran incumplimientos.



II De Leonardo a Isaac Peral

Hasta el siglo XVII estuvo dormida en los archivos la idea de Leonardo da Vinci de construir una nave sumergible

Diecinueve siglos fueron necesarios entre el primer intento de viaje submarino, el de Alejandro Magno, y el segundo, de Leonardo da Vinci. Casi cuatro veces el tiempo transcurrido entre el primer viaje trasatlántico de Cristóbal Colón y la primera órbita hecha a la Luna por los norteamericanos Borman, Lowell y Anders. Lo que quiere decir, casi, que ha sido más fácil progresar en los viajes en el espacio que en los submarinos. Pero también es verdad que, tras el invento del cuero hinchable de Leonardo hasta el submarino pongamos por caso, de Isaac Peral, ya no hay tanto tiempo transcurrido. Y en honor de la verdad, si las técnicas no llegaron antes a su desarrollo completo fue por causas que ahora mismo no tenemos tiempo de explicar. El hecho, sin embargo, es que desde Leonardo (siglo XV) no se hace ningún otro ensayo, hasta dos siglos después, desde donde nace la verdadera fiebre continuada hasta la conquista definitiva del fondo de los mares.

CORNELIUS W. DREBBEL: LA VUELTA A LEONARDO

Leonardo da Vinci fue un hombre admirado en su época y en todas las siguientes. Nunca, ni de ninguna forma se le tomó por loco. Sus obras decían de él algo muy contrario, sobre todo las artístico-pictóricas. Pero inmediatamente no pudo o no supo dejar seguidores en lo que a los inventos se refería. Sin embargo, dos siglos después, un holandés ingeniero llamado Cornelius W. Drebbel volvería sobre un submarino de cuero. Era el siglo XVII. Inglaterra hacía alardes de su poderío naval y su rey, Jacobo I, sentía ansias enormes por el mar y todo cuanto se le relacionaba. Así que la proposición del ingeniero holandés le vino como anillo al dedo. Nadie en la corte de

Inglaterra se acordaba ya del submarino de Leonardo da Vinci y tuvo que ser Drebbel quien pusiera el proyecto sobre el tapete. Tras largas y concienzudas consultas a los técnicos navales del reino, el proyecto siguió adelante gracias a la afición desmedida del rey por las cosas del mar. Se abrieron para él las puertas de los astilleros londinenses y el Támesis fue el escenario de los experimentos del nuevo submarino. Hubo materia de comentarios y opiniones para todos los gustos. Al final, los detractores de la empresa se salieron con la suya. El invento no prosperó, aunque permitió sembrar incógnitas y esperanzas para unos sabios futuros que no tardarían en abrirse camino.

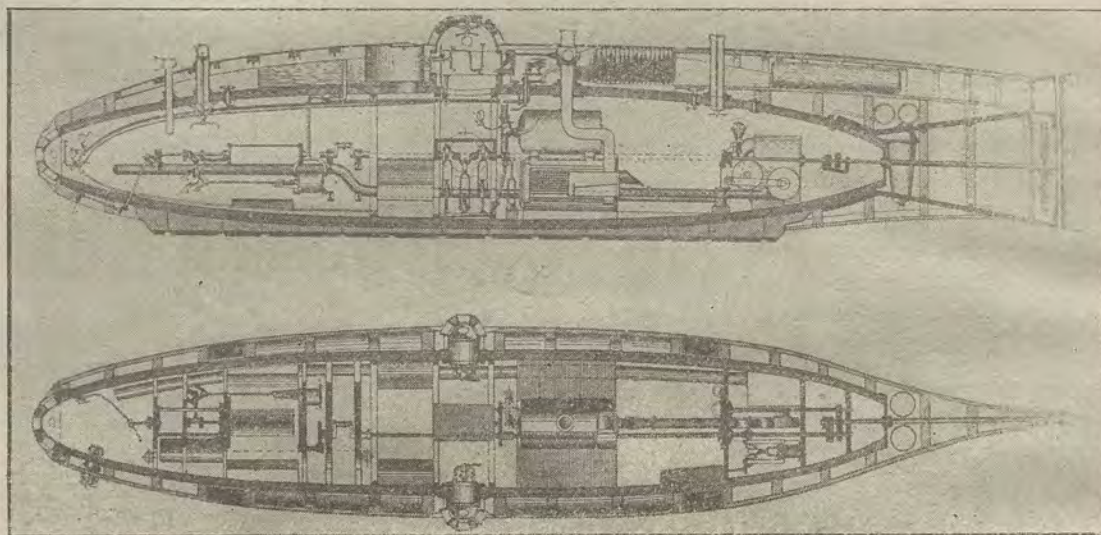
MADERA Y CUERO

Como hemos adelantado, el proyecto estaba calcado en el de Leonardo, un huevo de cuero, hinchable. Pero con aditamentos que alentaban la esperanza de progresar. El huevo era más grande, como el que prosperó en el pasado siglo XV, y añadía a su fortaleza un costillar de madera, semejante al de las naves normales. Esto era una consistencia que el de Leonardo no soñó, aunque añadía también un peso. Por si fuera poco, como medio de propulsión, se le pusieron unos remos con un artificio complicado para que, al mismo tiempo que servía para ponerlo en movimiento, evitara la entrada de agua a la nave. Los agujeros por donde sobresalían los remos estaban protegidos con unas juntas esponjosas de caucho que permitían una seguridad impermeable. Las experiencias de inmersión en el Támesis fueron realmente sorprendentes. El éxito como espectáculo se transmitió a toda la ciudad, que acudió en masa a presenciar los experimentos. Pero la utilidad práctica no se

le vió por ninguna parte. Era una nave lenta, muy útil quizá en los tiempos de Alejandro Magno, pero incapaz de resolver los problemas de las nuevas estrategias guerreras. Así que, con todos los lácmes, el proyecto volvió a quedar archivado hasta nueva orden.

ley base. El nuevo ingeniero será el norteamericano Mr. Bushnell y experimentará su ingenio en la bahía de Nueva York. El ingenio tiene va un nombre propio, «Tortuga» y, aunque conserva la forma ovalada, está fabricado en madera de roble. El procedimiento de inmersión ha sido modifi-

vieron la imaginación suficiente como para pensar que aquello podría ser un gran instrumento de guerra. Mr. Fulton, desilusionado, acabó por volverse a su patria, pero siempre dispuesto a continuar con su empeño: la fabricación de un nuevo «Nautilus».



PLANOS DEL SUMARINO «ICTENEON», IDEADO Y REALIZADO POR NARCISO MONTURIOL

LOS EE. UU. EN ACCION

Sigue pasando el tiempo. Estamos ya en el año 776 y nos trasladamos a los Estados Unidos para asistir a nuevas experiencias. Los ingenios de Leonardo da Vinci y del holandés Drebbel no han caído en saco roto. Hay una realidad que debe permanecer, aunque haya que seguir experimentando. Un huevo de cuero, incluso con costillares de madera, con cámaras de aire hinchables, puede sumergirse y emerger a capricho del usuario. Hay una

cado. Lleva unos lastres de plomo y unos tanques que, a su debido tiempo, se llenarán de agua mediante una bomba accionada a mano. Es más sólido, más consistente y se le prueba una determinada base práctica. El «Tortuga» sirve para la guerra. Y en ella se emplea. Pero tuvo mal fin. Durante una operación de combate en la bahía de Nueva York, donde mismo había aprobado su bachillerato, fue hundido. Pero ya hay base. Veinte años más tarde, solamente habría nuevo experimento: el «Nautilus». Pertenece a otro ingeniero americano y es también de madera, pero lleva un revestimiento de chapas de cobre que le hacen más sólido a los ataques enemigos y a las fuerzas de la presión en la profundidad. Sigue siendo propulsado a mano, circunstancia que supone un gran lastre. Pero tiene mejores resultados, aunque un mismo destino con todos sus hermanos mayores: es abandonado. Este «Nautilus» lo construyó Robert Fulton, y en las pruebas que realizó en el Támesis consiguió hundir a una fragata consiguía. Mr. Fulton había ido con su invento a Inglaterra para intentar colocarlo a los marinos más fuertes del mundo. Ya se lo habían rechazado los franceses, que luego pagaron las consecuencias con el hundimiento de su fragata. Y los ingleses terminaron también rechazándolo, a pesar del éxito, porque no tu-

PEDALES Y TORPEDOS

El submarino, después de las experiencias narradas, se constituye en una obsesión para todos los ingenieros navales y los que no lo son. En un siglo la transformación de la mente humana ha corrido muy de prisa. Ya hay proyectos de submarinos para todos los gustos. Pero todavía no ha llegado Isaac Peral. Entre éste y los norteamericanos Bushnell y Fulton, se opera el milagro. Ya todo el mundo cree en el milagro. Y los hay para todos los gustos. Desde el huevo a la pera, pasando por la peonza y el cilindro. Solo citaremos dos casos dignos de mención por las novedades que aportan. Wilheim Bauer fue un alemán obstinado que revolucionó por completo las técnicas anteriores y construyó un sin fin de barquichuelos sumergibles. El más perfecto de todos fue «El Diablo Marino», comprado en exclusiva por el Gobierno de Rusia, que se dedicó a la fabricación casi masiva de estos ingenios. Como característica más revolucionaria y práctica, tenía la de ser el primero que utilizaba «minas» como medio de hundir a las naves enemigas. Su otra particularidad era la de ser propulsado a pedales que accio-

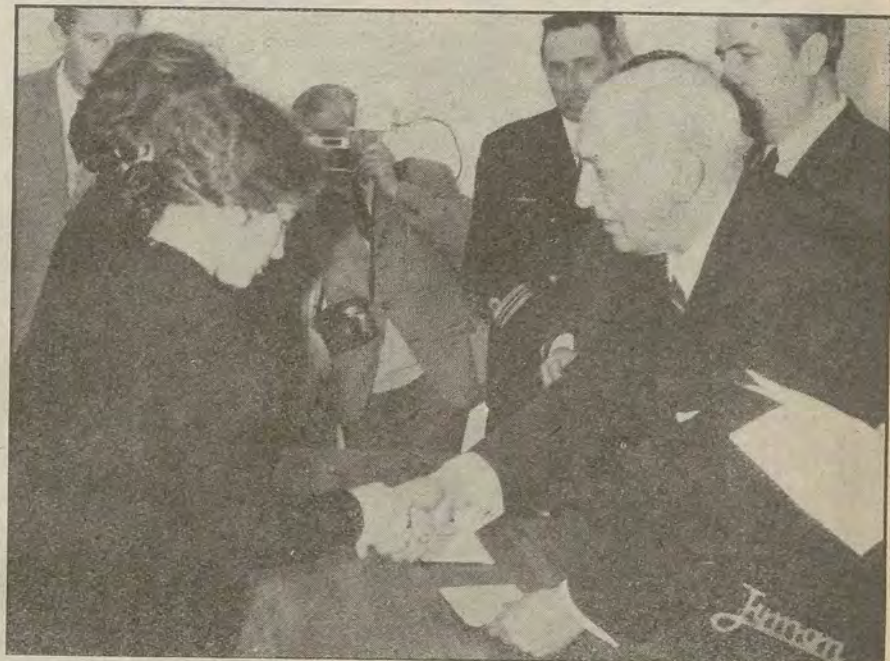
Concluye el presente capítulo en la página doce.

- Cornelius W. Drebbel, un ingeniero holandés que ofreció un submarino a Jacobo I de Inglaterra.
- Los Norteamericanos Bushnell y Fulton construyeron el «Tortuga» y el «Nautilus» en los Estados Unidos a finales de siglo XVIII.
- «El Diablo Marino», sumergible a pedales fabricado por el alemán Bauer para Rusia.

Seis muertos en el hundimiento del pesquero "La Samaritana"

Sólo hubo tres supervivientes, que fueron recogidos por el mercante "El Montenegro"

Subvenciones e indemnizaciones del Instituto Social de la Marina por importe superior a trescientas mil pesetas fueron entregadas a los familiares de las víctimas por el Presidente del Organismo



Arriba, el almirante Fontán, presidente del Instituto Social de la Marina, durante el acto de entrega de prestaciones a los familiares de las víctimas del hundimiento de «La Samaritana». Sobre estas líneas, un momento de la visita que don Andrés Mochales, subdirector general del organismo, hizo a los supervivientes, acompañado por el director de la Mutualidad de Accidentes del ISM, señor Uriarte. (Fotos Juman).

El pesquero «La Samaritana», de la matrícula de Alicante, con base en Sanlúcar de Barrameda, fué abordado en el punto conocido por Lazotal, en el cruce del estrecho de Gibraltar frente a Conil de la Frontera, por un barco mercante. El pesquero se hundió rápidamente.

De los nueve tripulantes que llevaba el barco desaparecieron seis de ellos. Los tres restantes lograron salvarse y fueron recogidos por el mercante «El Montenegro», que desembarcó en Cádiz a los supervivientes.

DESAPARECIDOS

Los tripulantes desaparecidos son: Manuel Merino Muñoz, patrón del barco, de cuarenta y ocho años, casado y con un hijo; Manuel Domínguez Cruz, motorista, de treinta y seis años, casado, con dos hijos; Luis Mendoza Monje, contraestre, de cuarenta y dos años, casado, con seis hijos (se da la circunstancia de que éstos dos últimos perdieron hace dos años un hermano cada uno en el naufragio de un pesquero, también con ba-

se en Sanlúcar de Barrameda); Manuel Pérez Delgado, contraestre, de cuarenta y cinco años, casado, con siete hijos; Manuel Pedrote Castellano, cocinero, de treinta años, casado, con tres hijos, y José Cáceres Benítez, de cuarenta y un años, soltero.

LOS SUPERVIVIENTES

Los supervivientes son: Miguel García Blanco, de treinta y un años, casado, con diez hijos; José Vicente Durán, de diecisiete años, soltero y José Antonio Pecho Crespo, de treinta y un años, casado, con seis hijos.

DOLOR

En la localidad de Sanlúcar de Barrameda, de donde eran naturales los tripulantes desaparecidos, se ha observado por todo el vecindario un día de luto. La población se halla profundamente impresionada por esta tragedia del mar.

Una circunstancia familiar ocurrida un día después del accidente, ha acentuado la consternación existente en todo el

vecindario: precisamente ese día dió a luz un niño la esposa del fallecido cocinero Manuel Pedrote Castellano.

INDEMNIZACIONES DEL ISM

Inmediatamente después de conocido el accidente, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz comunicó la noticia a Madrid, trasladándose, seguidamente, a la provincia gaditana, el presidente del organismo, almirante don Jesús Fontán; el subdirector general, don Andrés Mochales, y el director de la Mutualidad de Accidentes, entidad integrada en el ISM; don Ignacio de Uriarte.

ACTO EN SANLUCAR

En Sanlúcar de Barrameda, las representaciones citadas hicieron entrega de prestaciones gratificables y legales a los familiares de las víctimas, por un importe total de 311.767 pesetas. Cada uno de los beneficiarios percibió cinco mil pesetas de subvención del Instituto Social de la Marina; el importe del subsidio de defunción, asimismo de cinco mil pesetas, y una indemnización de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, que oscilaba, según los casos, entre 78.464 y 38.930 pesetas. La madre del pescador señor Cáceres Benito percibió un socorro inmediato de tres mil pesetas. Independientemente de estas entregas inmediatas, que en buena parte son gratificables, los familiares perciben las pensiones reglamentadas establecidas para el fallecimiento en accidente de trabajo.

El presidente del Instituto Social de la Marina y jerarquías del organismo que le acompañaban expresaron a los familiares de los pescadores fallecidos su sentimiento de pesar, en su propio nombre y en el del ministro de Trabajo, manifestando el interés que tiene el ISM en que los hijos de los marineros fallecidos puedan ingresar en los colegios internos del organismo.

Esta obra educativa, original y exclusiva de la Mutualidad de Accidentes del Instituto, proporciona a los hijos de los trabajadores del mar, fallecidos en accidente de trabajo, la posibilidad de realizar estudios medios en los Centros de Sanlúcar y Cádiz y posteriores de Enseñanza Superior mediante las oportunas becas.

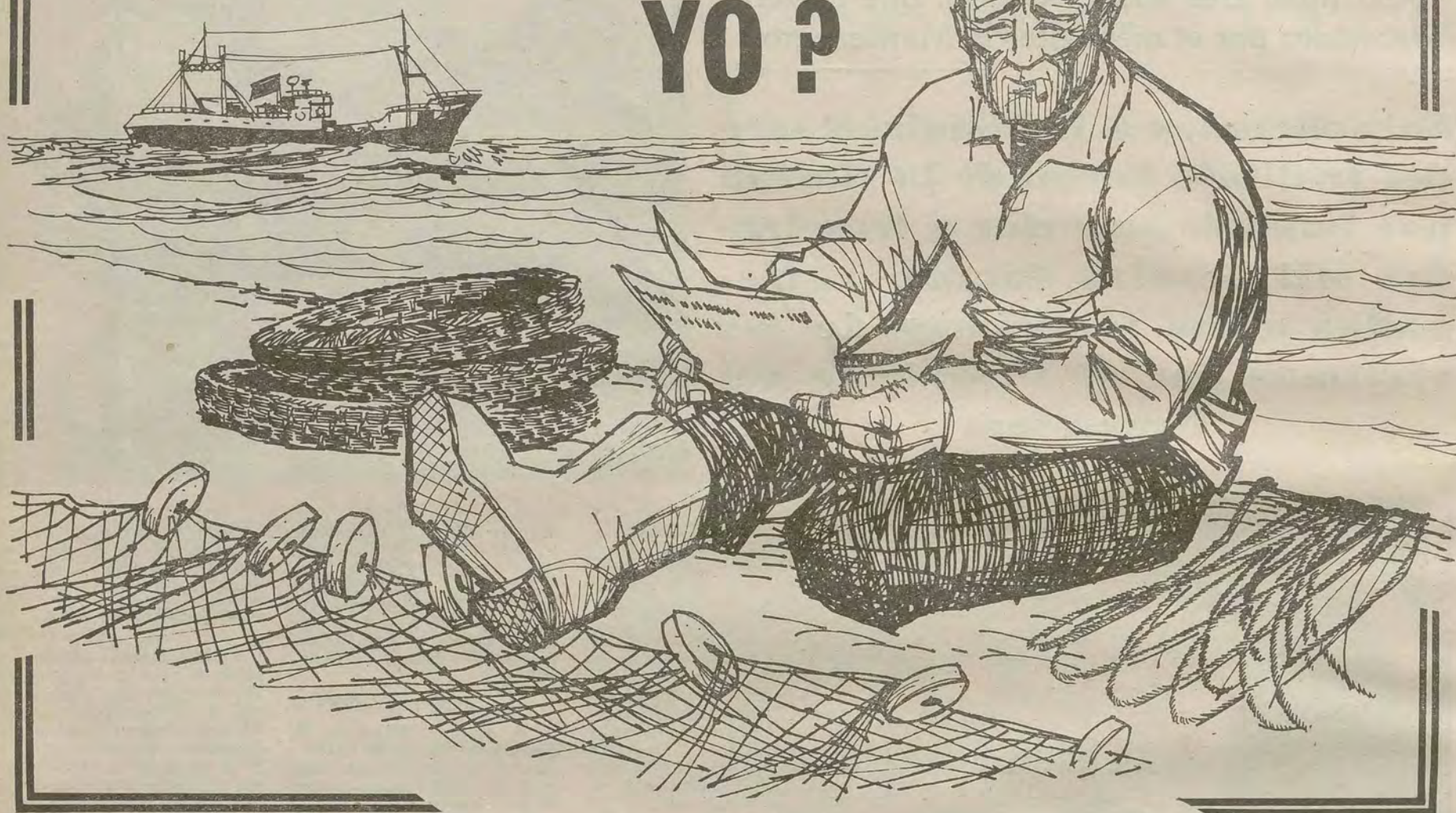
Subvención del ISM para el comedor de las Escuelas de Orientación

Marítima de Puerto de Santa María

El Instituto Social de la Marina ha concedido una subvención de sesenta mil pesetas para el comedor escolar de las escuelas de Orientación Marítima de Puerto de Santa María. La entrega la hizo personalmente, en nombre del organismo, el subdirector general del mismo, don Andrés Mochales Ochando. El señor Mochales, con tal motivo, hizo una visita a las escuelas, acompañado por las autoridades locales, el director de la Mutualidad de Accidentes del ISM y el delegado provincial del Instituto en Cádiz.



¿ PROPIETARIO YO ?



¡ Naturalmente ! Puedes tener TU barco.

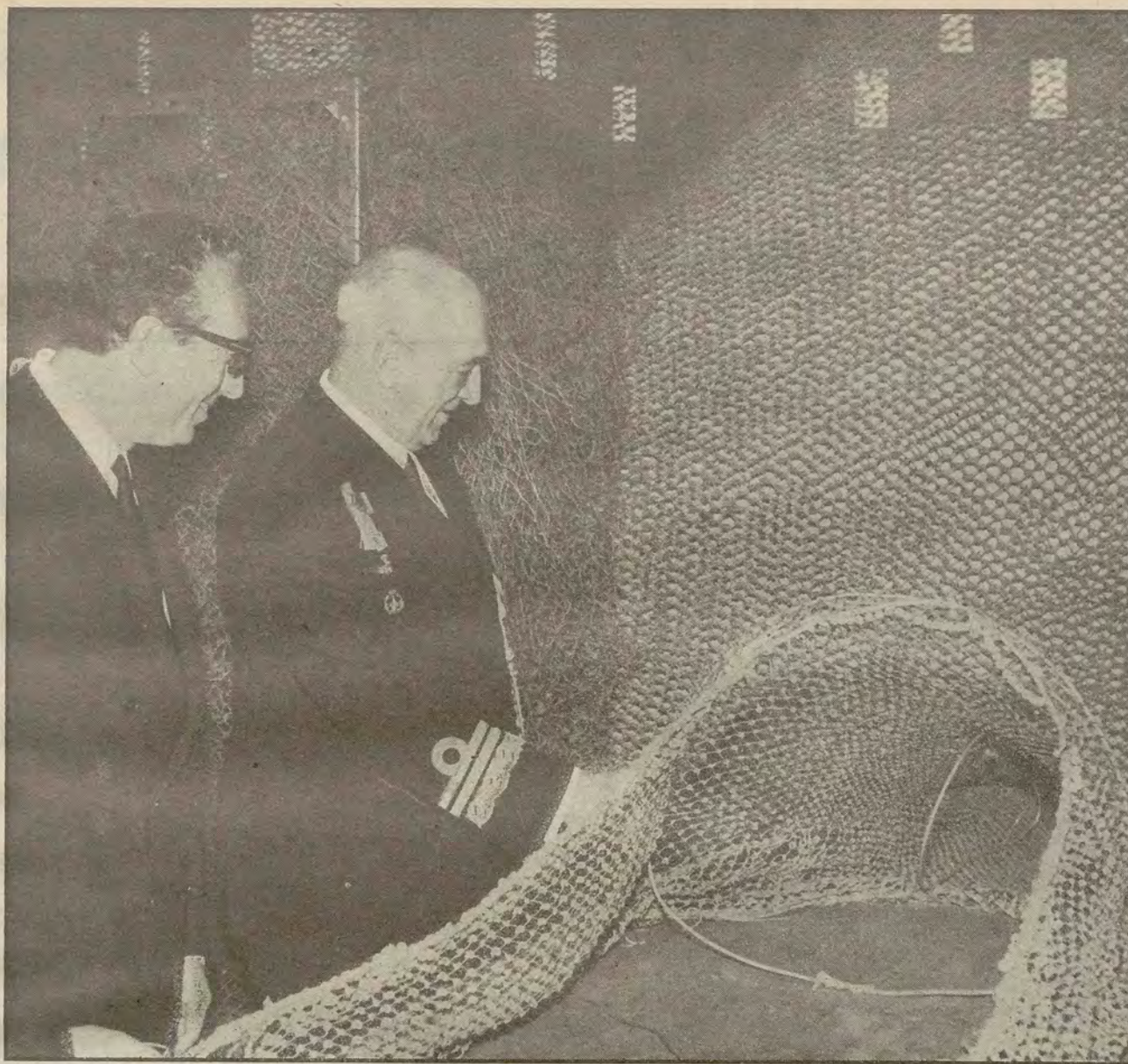
Nadie te va a regalar nada. Tú mismo, con tu esfuerzo, puedes conseguir el dinero que necesitas.

Basta con que abras en cualquier Caja de Ahorros una Cartilla Ahorro-Pesquero. Al cabo de dos años de ahorrar periódicamente la cantidad que hayas decidido, la Caja de Ahorros te dará un crédito del doble de la cantidad ahorrada más sus intereses, para que puedas hacer la aportación inicial en una cooperativa de producción pesquera. Luego ya sabes que las cooperativas pueden contar con préstamos del Crédito Social Pesquero y del Fondo de Protección al Trabajo.

Tú puedes tener el orgullo de haberte construido tu porvenir.

Infórmate en las Delegaciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina, en las Cofradías de Pescadores y en las Cajas de Ahorros.

A LA PROPIEDAD POR EL
TRABAJO Y EL AHORRO



Varios momentos de la visita del ministro de Trabajo a la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera de Gijón, en un reportaje que se completa en páginas siguientes. A la izquierda de estas líneas, el señor Romeo en su visita al aula de técnica pesquera, y arriba, en el «puente», cambiando impresiones con el presidente del ISM. Abajo, el Ministro durante el importante discurso que pronunció, y una instantánea de su llegada a la escuela, obtenida en el momento de atravesar el vestíbulo, abarrotado de alumnos y pescadores.

El Ministro de Trabajo, D. Jesús Romeo Gorría, visita en Gijón la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina

(Amplia información en páginas siguientes)



El Ministro de Trabajo visita Formación Profesional Náutica Instituto Social



Presidió el acto académico en el que se impartieron los cursos de nuevos Patrones, Mecánicos, Radio y Electricidad, seguido los cursos en la Escuela de Formación Profesional Náutica.

En acto celebrado en el que se le fue impuesta al Sr. R. de Oro de la Ciudad, el que resalta la importancia

La Diputación Asturiana y el Ayuntamiento de Gijón colaboraron eficazmente con el Instituto Social de la Marina para la instalación de la escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera

Tres escuelas reconocidas y 73 Filiales tiene el ISM distribuidas por todo el litoral español

Actualmente se celebran 180 cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera, con asistencia de 3.200 trabajadores del mar

Se calculan en más de 5.000 los trabajadores del mar promocionados en toda España por el Instituto Social de la Marina

En la escuela reconocida de formación profesional Náutico-Pesquera de Gijón, del Instituto Social de la Marina, se imparten los títulos y enseñanzas oficiales correspondientes a las distintas especialidades profesionales náutico-pesqueras.

COLABORACION

DE LA DIPUTACION Y EL AYUNTAMIENTO

El ISM hizo las aportaciones precisas para la instalación de la escuela, contando con la colaboración de la diputación y el ayuntamiento de Gijón que concedieron cinco millones de pesetas para la adquisición de material pedagógico, náutico y de talleres que era necesario, así como las aportaciones anuales para el arrendamiento del local.

MAS DE SEISCIENTOS TITULADOS

Por la escuela de Gijón han pasado ya y obtenido titulaciones profesionales más de seiscientos trabajadores, cursando estudios en la actualidad otros doscientos, incluidas las escuelas filiales de Lastres, Luarca y Cudillero, que asimismo son del Instituto Social de la Marina.

TRES ESCUELAS RECONOCIDAS Y SETENTA Y TRES FILIALES

La escuela de Gijón, la de Almería y la de Las Palmas de Gran

Canaria forman el cuadro central de la actividad de formación del ISM, y de ellas dependen setenta y tres escuelas filiales, extendidas a lo largo de todo el litoral con la misma finalidad.

PASAN DE CINCO MIL

LOS TRABAJADORES PROMOCIONADOS

Esta labor de formación profesional, iniciada en 1965, ha supuesto hasta el 30 de junio de 1968 la titulación y promoción profesional de 2.370 trabajadores del mar.

Desde dicha fecha, y en la actualidad, se están celebrando 180 cursos en toda España, a los que asisten 3.200 trabajadores. Como el índice de resultados hasta ahora obtenidos es del 79,80 por ciento de titulados sobre los alumnos presentados, en 30 de junio próximo los alumnos promocionados superarán la cifra de cinco mil, lo cual supone, aproximadamente, el veinte por ciento de la población trabajadora del mar promocionable.

IMPORTANTES APORTACIONES DEL F.P.T.

Esta labor se realiza principalmente, merced a las aportaciones del Fondo de Protección al Trabajo, que concede las becas necesarias. Para el curso que comenzó en octubre de 1968 y finalizará el próximo mes de junio, las becas solicitadas superan los treinta millones de pesetas. En el período 1965/68 ascendieron a cincuenta millones.

la Escuela Reconocida de Nautico-Pesquera de Gijón, del Oro de la Marina

se hizo entrega de títulos a los telegrafistas y Rederas que han en las Filiales de la provincia

Ayuntamiento, en el que Romeo Gorría la Medalla de Alcalde de Gijón destacó de la Escuela



En la página contigua, un momento de la entrega de títulos de rederas a las alumnas de la escuela filial de Ribadeo. En esta página: Arriba, a la derecha, el director de la escuela de Gijón durante su exposición de las actividades del centro. Sobre estas líneas, el presidente del ISM, almirante Fontán, entrega al Ministro la Placa de recuerdo de los antiguos y actuales alumnos de la escuela. A la derecha, un momento de la visita al "puente". (Fotos Vegafer, Ferrer y Nando.)

En su viaje a Asturias, realizado en la segunda quincena del mes de marzo, el ministro de Trabajo, don Jesús Romeo Gorría, ha visitado la escuela reconocida de formación profesional Náutico-Pesquera de Gijón, del Instituto Social de la Marina.

Al siguiente día de su llegada, el Ministro visitó la escuela, que se encontraba profusamente engalanada con banderas y repleta de alumnos y pescadores llegados, en su mayoría, de toda la región. También había un grupo integrado por alumnos de la escuela de formación profesional de Santander. El Ministro, a quien acompañaban los directores generales de Previsión y de Trabajo, gobernador Civil de la provincia, alcalde de la ciudad y otras autoridades y representaciones provinciales y locales, fue recibido a la puerta de la escuela por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán. Seguidamente recorrió todas las aulas y talleres, que le fueron mostrados por el presidente del organismo, el director de los Servicios Provinciales y el director de la Escuela.

A continuación, el Ministro y acompañantes pasaron al salón de sesiones donde se iba a celebrar un acto académico, siendo saludado con una gran ovación por los alumnos.

En primer lugar intervino el presidente del Patronato San Eutiquio, donde se encuentra instalada la escuela, padre José Arena, quien agradeció al Ministro el préstamo de veintinueve millones de pesetas que otorgó al patronato el ministerio de Trabajo para que pudiera ser construida la edificación.

ACTO ACADEMICO

A continuación dio comienzo el acto académico, con la intervención del director de la escuela, don Gregorio Ramos Charro, el cual hizo un resumen de la labor llevada a cabo por el centro desde su creación, y de la evolución que ha experimentado, tanto en alumnado como en instalaciones, que ofrece una línea claramente ascendente.

Terminada la intervención del



señor Ramos, se procedió a la entrega de títulos de patrones, motoristas y radiotelegrafistas a los alumnos que habían seguido con aprovechamiento los cursos correspondientes —un ochenta por ciento de los matriculados— así como de rederas a las alumnas de la escuela filial de Ribadeo, que en su totalidad obtuvieron la titulación.

Seguidamente el presidente del ISM, almirante Fontán, hizo entrega al Ministro en nombre de los antiguos y actuales alumnos de la Escuela, de una placa de recuerdo de ésta visita, y pronunció un breve discurso en el que resumió la labor de formación profesional que el Instituto Social de la Marina viene realizando en todo el litoral español, mediante la que se ha conseguido promocionar a más de cinco mil trabajadores del mar en solo tres años de actuación.

Por último el señor Romeo Gorría pronunció un importante discurso en el que elogió la admirable labor que lleva a cabo el P. P. O. en toda España y subrayó la decisiva importancia que tiene la formación profesional, camino idóneo de promoción de los trabajadores, como tan palpablemente se ha demostrado en esta sorprendente labor llevada a cabo cerca de los hombres de la mar.

IMPORTANCIA DE LA ESCUELA PARA GIJON

Las palabras del ministro fueron rubricadas con una gran ovación, que se repitió cuando abandonaba la escuela en medio del entusiasmo de los alumnos. Seguidamente don Jesús Romeo y comitiva se trasladaron al ayuntamiento de Gijón, donde se impuso al Ministro la medalla de Oro de la Ciudad.

El alcalde hizo una elogiada semblanza del señor Romeo Gorría y destacó los tres motivos principales por los que Gijón le concede la Medalla de Oro, señalando como más importante de todos, que haya decidido llevar a la ciudad, a través del Instituto Social de la Marina, una escuela de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera. «Porque no hemos de olvidar —dijo— que Gijón es ciudad eminentemente marinera, y precisaba, para la formación de sus hombres de mar, la creación de esta escuela».

Terminado su discurso, el alcalde de la ciudad impuso al Ministro la Medalla de Oro de Gijón, entre grandes aplausos de todos los presentes, distinción que agradeció don Jesús Romeo con sentidas y emotivas palabras.



“Es urgente un plan pesquero para la región”

Asamblea sobre pesca en La Coruña

Asistieron representantes de toda la región gallega

La Coruña. (Crónica de Manuel Santaella, de la agencia Cifra).—Después de la reciente asamblea celebrada en La Coruña por la junta regional de pesca —con asistencia de amplias representaciones de toda la región— el criterio en la numerosa clase a la que el problema afecta es unánime.

Todos coinciden en la urgente necesidad de promulgar un plan pesquero para Galicia que supere definitivamente la actual crisis, especialmente grave para los pequeños empresarios. En líneas generales, el proyecto está trazado y ha sido expuesto a la dirección general de Pesca. Es obra del equipo de trabajo que, bajo la dirección del presidente de la Junta y comandante militar de Marina en La Coruña, señor Liaño de Vierna, integran técnicos y especialistas de las cuatro provincias gallegas.

A juicio de los interesados, los puntos principales del plan de ordenación pesquera en Galicia deberían ser:

— La regulación del uso de artes, de cuyo empleo correcto depende a la larga, nada menos que la conservación o la desaparición de especies.

— La autoridad real y el grado de influencia efectivas de Cofradías y Juntas Locales.

— La licitud o ilicitud —con determinación de épocas y circunstancias— sobre la captura del cebo vivo aplicable a la costera del bonito en las rías gallegas.

— La concesión de facultades autónomas a las Comandancias de Marina para que resuelvan diferencias o marquen el camino a seguir, en caso de duda, respecto de cualquiera de esos puntos, en casos concretos.

— La introducción y ampliación de estímulos a los armadores o propietarios de embarcaciones pesqueras para la renovación de su flota.

Según nuestros informadores, directa o indirectamente, el plan debería estimular igualmente la creación de cooperativas, sistema de superioridad contrastada en cualquier actividad y que en Galicia, por lo que a la pesca se refiere, va imponiéndose también, aunque muy lentamente.

A propósito de la renovación de pesqueros de bajura —las unidades viejas rinden menos, como es lógico, aparte de constituir un

peligro para quienes las tripulan— se hace observar la conveniencia de una política crediticia realmente ágil y barata. Pese a la cuantiosa partida prevista en el II Plan de Desarrollo con aquel fin —unos cuatro mil millones de pesetas— los préstamos se están concediendo con interés demasiado alto: al 6,50 por 100. El interés parece todavía más gravoso atendiendo a la relativa cortedad de los plazos.

Durante 1968 fueron capturados veintiún millones de kilos de pescado en los puertos montañoses

Bilbao.—Durante 1968 fueron capturados y vendidos en las lonjas de los ocho puertos montañoses un total de veintiún millones de kilos de diversas especies de pescados, que alcanzaron un valor de trescientos setenta y dos millones de pesetas.

Parte de este pescado, fue adquirido por las ciento cincuenta siete fábricas de conservas y salazones que existen en la provincia y cuyo mayor número se en-

cuentran en Santona y Laredo. Sin duda, fue un importante ingreso el que, en concepto de pesca, llegó a la montaña, pese a que no fue precisamente el año pasado uno de los grandes.

En cuanto a la pesca fluvial en este mismo periodo de tiempo, se capturaron siete mil cuatrocientos quince kilos de salmones, que fueron valorados en tres millones de pesetas. En truchas se pescaron ciento treinta mil kilos, siendo el valor de dieciocho millones de pesetas, y de angulas se capturaron unos treinta mil kilos, cuyo valor fue de tres millones de pesetas.

Cangrejos, solamente en el río Ebro, se cogieron siete mil kilos, que valieron aproximadamente unas setecientas mil pesetas.

Durante el pasado año fueron concedidas seis mil trescientas quince licencias de pesca para practicar este deporte en los ríos santanderinos.

IMPORTANTES OBRAS DE MEJORA EN EL PUERTO DE ISLA CRISTINA

Han sido inauguradas por el ministro de Obras Públicas

Garantizan la seguridad del tráfico pesquero

Unas importantes obras de mejora de los accesos al puerto de esta ciudad, emplazado en el estuario del río Carreras, y que consisten en la fijación de un canal artificial de entrada, con dos espigones, permitiéndose con ellas la seguridad del tráfico pesquero de navegación para toda clase de barcos con base en este puerto, han sido inauguradas por el ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz. Las obras han sido ejecutadas en el bienio 1967-1968 y la inversión total es de unos 57 millones de pesetas.

Se elimina con estas obras de mejora la gran dificultad que siempre ofreció a la navegación pesquera la salida del puerto, por medio de una barra que, además de ofrecer poco calado natural, era muy peligrosa, resultando imposible la salida de los pesqueros en días de temporal. Tal dificultad ha quedado subsanada, como se ha puesto de manifiesto en los violentos temporales de enero y febrero, durante los que no se interrumpió ningún día la entrada y salida en el puerto.

VITAL IMPORTANCIA PARA ISLA CRISTINA

El alcalde de Isla Cristina, las autoridades locales y gran parte del vecindario se agolparon en la zona portuaria para asistir al acto de la inauguración de las obras, de vital importancia económica para el pueblo. Tras la bendición de las instalaciones, el ministro y personalidades que le acompañaban en su viaje se trasladaron a la zona urbana de la localidad, donde, en el teatro Gran Vía, totalmente abarrotado de público, ha tenido lugar la lectura del nombramiento hecho por la “Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Carmen” de “Patrón Mayor Honorario” a don Federico Silva, al que el patrón entregó una artística placa de plata.

PALABRAS DEL SR. SILVA

Por último, el señor Silva Muñoz se dirigió al vecindario para manifestar su agradecimiento a todo el personal de su ministerio, que había hecho posible, dijo, con la ayuda de Dios, la realización de la primera fase de las mejoras portuarias, la más importante obra para el mejor desenvolvimiento de la flota pesquera y de cuyos inmediatos efectos ya se están percibiendo los primeros beneficios. “El nombramiento que acabáis de hacerme de Patrón Mayor Honorario de vuestra Cofradía de Pescadores lo llevaré siempre en mi corazón con entrañable gratitud”, dijo el ministro.

“Pero quiero que tengáis en cuenta —añadió— que no hemos hecho más que empezar. Y así como vosotros, para construir de ahora en adelante vuestras casas a prueba de terremotos (hacia referencia el señor Silva con estas palabras a una casa que previamente había visitado y en la que observó los efectos del reciente seísmo), tendréis que afianzar los cimientos, nosotros siguiendo vuestro ejemplo, estamos firmemente dispuestos a hacer lo mismo: plantar los bue-

nos cimientos para una nueva Isla Cristina próspera y feliz”.

Después de asegurar que acogería con cariño todas las iniciativas que le fueran propuestas para seguir mejorando la infraestructura portuaria, el ministro se refirió al vecino puerto de Ayamonte, en la frontera con Portugal, del que dijo se ocuparía inmediatamente, para dejar igualmente resueltos sus problemas posiblemente a través de un convenio internacional con la nación hermana.

Mugardos

Quince millones de pesetas en la campaña de la almeja

Mugardos (La Coruña).—A quince millones de pesetas se eleva el valor de las capturas de almeja, efectuadas en esta zona durante la última campaña marisquera, que dió comienzo en el mes de octubre último y finalizó en el pasado mes de marzo.

Será ampliado en doscientos metros el muelle pesquero de Arrecife

Arrecife de Lanzarote. — El muelle pesquero de Arrecife va a ser ampliado en doscientos metros. El proyecto ha salido ya a información pública.

La explanada resultante, después de efectuar las obras de relleno, se destinará a la instalación de industrias conserveras frigoríficas o congeladoras.

La noticia de estas obras ha causado extraordinaria satisfacción.

El actual muelle pesquero solamente tiene ochenta y cinco metros de longitud.

El 1 de mayo

Entra en vigor la resolución sobre el consumo de moluscos en determinadas zonas de la Península

Madrid.—Se fija en el 1 de mayo de 1969, la entrada en vigor de la resolución de 8 de enero de 1969 (“Boletín Oficial del Estado”, número 22, de 25 del mismo mes), que ordenaba la obligatoriedad del origen salubre o depurado para el consumo de moluscos en determinadas zonas del territorio nacional.

Entonces se fijaba la entrada

en vigor de la disposición de 31 de enero de 1969, ampliándose a la de primero de mayo para acomodar la indicada resolución a las circunstancias de producción marisquera.

Esta determinación se adopta por nueva resolución que inserta el “Boletín Oficial del Estado” del pasado 5 de marzo.

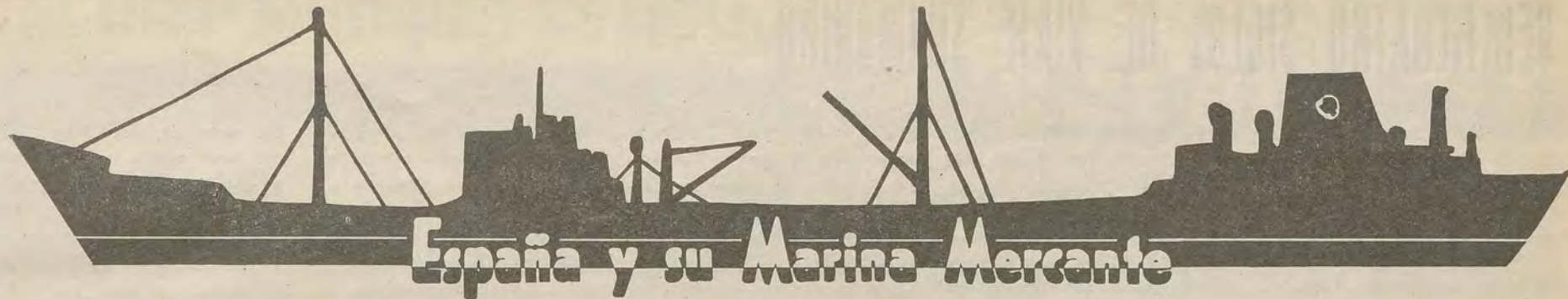
Un Club Stella Maris en Huelva

Fue bendecido e inaugurado por el doctor García Lahiguera

Ayamonte (Huelva).—El obispo de Huelva, doctor García Lahiguera, ha bendecido e inaugurado el Club Stella Maris, que acogerá y estrechará los lazos de las clases pescadoras ayamontinas.

Monseñor Lahiguera, al llegar

a Ayamonte, fue recibido por las primeras autoridades municipales, y después del acto de bendición pronunció unas sencillas palabras para poner de manifiesto las funciones que cabían al Club recientemente inaugurado.



Texto: MANUEL J. SANCHEZ VAZQUEZ

II

Desde 1936 a 1956

El 18 de Julio, el litoral nacional quedó reducido a los puertos de Galicia, Sevilla, Palma, plazas del Norte de Africa y Canarias

La Flota Mercante Nacional solo contaba con unas 200.000 Tons., contra 900.000 en poder del enemigo



El Caudillo ha llegado a Ceuta para tomar el mando del Ejército. Ceuta era uno de los pocos puertos importantes que había en el litoral nacional al comienzo de nuestra guerra.

La flota española de altura estaba prácticamente amarrada al comenzar la guerra civil; los buques de pasaje funcionaban perfectamente, excepción hecha de la flota obsoleta de Transatlántica y Trasmediterránea que se encontraba amarrada en Menorca; los carboneros y de cabotaje, con los petroleros —flota ya de cierta importancia por creación de CAMPSA en 1927— también tenían todas sus unidades en activo.

La grave situación política con la crisis mundial y la baja de fletes obligó a una situación económico-laboral difícil de sostener. No había seguridad en los buques que navegaban.

Casi toda la flota quedó en manos del enemigo como consecuencia de la teórica continuidad de la soberanía del gobierno de Madrid ante el mundo exterior y una falta previa de contacto entre los elementos militar y naviero. Por otra parte, los armadores adictos a la causa nacional fueron desposeídos del control de sus unidades.

LA FLOTA MERCANTE EN LA GUERRA CIVIL

En 1936 la flota mercante nacional sólo comprendía unas 200.000 toneladas, contando el enemigo con el resto, hasta 1.100.000 toneladas. A finales de 1937 la flota nacional tenía ya 300.000 toneladas, mientras la

enemiga no pasaba de las 660.000 descontando pérdidas. Finalizado 1938 la flota nacional llega casi a las 400.000 toneladas y la enemiga está en 570.000 toneladas. El primero de abril de 1939 nuestra Marina Mercante alcanza las 870.000 toneladas, quedando aún internadas en el extranjero unas 70.000 toneladas. La diferencia de tonelaje fue pérdida de guerra o desguace.

El 18 de julio, la España nacional contaba sólo con los puertos de Galicia, Sevilla, Palma, plazas del Norte de Africa y Canarias; sólo se pudo contar, por tanto, con los buques surtos en estas zonas, que eran pocos y de escaso valor.

Una gran parte de estas unidades se incorporaron a la Armada como buques auxiliares y desempeñaron una gran labor a lo largo de la guerra.

Otros buques quedaron bajo el control de la Dirección de Tráfico Marítimo (Gerencia de Buques Incautados y desde 1938 Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales). Estos organismos se hicieron cargo del tráfico y suministro de transportes según las necesidades militares.

Fue extraordinaria la aportación de la flota mercante en la lucha.

La mayor parte de la flota nacional tuvo que navegar bajo pabellón extranjero con objeto de evitar incautaciones en los puertos del exterior que tenían representación oficial del gobierno de Madrid, el cual había decretado la absoluta requisa de la flota mercante española.

Además, las principales potencias marítimas no reconocieron al Gobierno Nacional hasta el final de la guerra, ignorando por tanto la legitimidad de nuestro pabellón.

No fue tarea fácil la recuperación de la flota. Muy al contrario, fue una obra admirable de la Armada Nacional en los mares y del tesón y constancia de sus legítimos armadores que por vía judicial fueron poco a poco reivindicando en el extranjero la propiedad de sus unidades. Principalmente en Francia, Inglaterra, Bélgica, Noruega y Marruecos Francés.

Se perdieron definitivamente unas 190.000 toneladas, incorpo-

Concluye el capítulo en la página siguiente.

Durante la segunda guerra mundial España perdió por hundimiento o captura un total de 50.000 Tons., adquiriendo solo media docena de barcos alemanes internados en aguas territoriales desde el comienzo de la lucha (los "Rias", bajo control de la Empresa Nacional "Elcano")

naban sus mismos tripulantes. Con el «Diablo Marino» Rusia creyó apuntarse un gran tanto sobre la Gran Bretaña en la potencia naval.

El otro submarino «vedette»

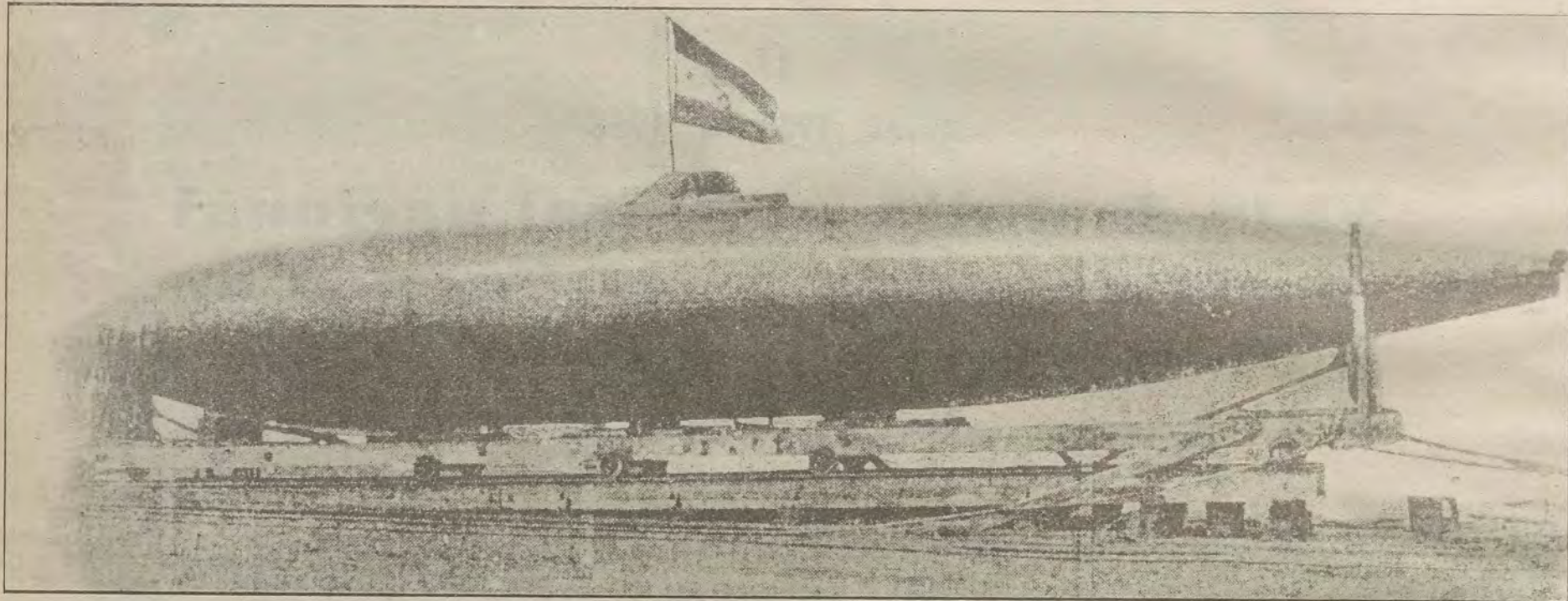
de entre los fabricados al final del siglo XIX, fue el de John Holland, en 1875. Pero en realidad no era el submarino en sí, sino las técnicas bélicas a él incorporadas, lo que constituía novedad. John Holland, nacido en

Nueva Jersey, tenía diabólicas ideas para la guerra. Transformó el arpón de Alejandro Magno en auténtico torpedo y consiguió explotarlo eléctricamente lanzado desde el submarino. Sobre el casco del sumergible incorporó un cañón lanzagranadas y, como culmen de la revolu-

ción, acabó aplicando a los submarinos contruidos por él, motores de gasolina. ¿Qué nos queda para llegar a Isaac Peral? En realidad, casi todo. Porque hasta que llegue el español no habrá un sumergible verdaderamente potente y rápido para luchar en el mar. Pero están sentadas

casi todas las bases. Han tenido que pasar veintitrés siglos casi, para que la flota enemiga pueda ser cogida por verdadera sorpresa. Pero ya la sorpresa no existe. Porque el submarino es un secreto a voces, que acabarán teniendo todas las potencias bélicas.—R. K.

El submarino «Nautilus», de Isaac Peral, anclado en el puerto de Cádiz, en el que ondea la bandera nacional



España y su Marina Mercante

Diene de la página anterior

rándose unas 90.000 en concepto de capturas en operaciones de represión de contrabando y en la recuperación de unidades extranjeras hundidas en aguas españolas poco profundas.

Tanto los buques capturados como los recuperados, pasan a integrar la flota estatal de «Castillos» que en 1942 constituyó la flota inicial de la Empresa Nacional «Elcano».

La guerra pudo durar muchísimo menos si hubiera sido posible un plan de control de la flota mercante que hubiera permitido privar al enemigo de esta fabulosa arma que le dio prestigio político internacional y divisas copiosas para la compra de material de guerra.

POLITICA NAVAL DE POSTGUERRA

Los principios de orden político y económico que reformaron el nuevo estado creando la paz, se proyectan hacia la Marina Mercante. Naturalmente, se tropezaba con una economía nacional deshecha, una descapitalización absoluta del país, una gran herida dividía aún a muchos españoles y un clima de hostilidad exterior. Y para colmo de males estalló la segunda guerra mundial.

Uno de los grandes aciertos de la política naval del régimen fue la creación de la Ley de Crédito Naval para la Reconstrucción de la Flota. Se planeó con generosidad, en algunos momentos excesiva.

Se intentó poner de nuevo en práctica el Régimen de Primas a la Navegación, pero lo impidió la llegada del conflicto mundial.

Todo esto, unido a la creación de las empresas del I.N.I. Empresa Nacional Elcano y Empresa Nacional Bazán, la incautación de Trasatlántica y la creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, obliga por circunstancias de la guerra a una política de requisa y control.

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

La lección de esta segunda conflagración fue aún mayor que la recibida en la primera y en la civil española. El país quedó totalmente solo, incomunicado, en entredicho y arruinado. Entregado a sí mismo.

Gracias a la reparada y veterana flota mercante se pudo subsistir en la Península, a base de importaciones de cereales y petróleo. Y si la flota hubiera sido entonces cuatro veces mayor, se hubieran ahorrado al país privaciones y sufrimientos, aparte de que podían haberse obtenido ingresos fabulosos dando servicio a países neutrales como Suiza y Portugal o se hubieran transportado cuatro veces más el número de pasajeros que cruzaban el Atlántico en nuestros correos cargados hasta la bandera. La flota mercante en régimen de requisa no pudo aprovechar esta oportunidad.

La Marina Mercante española se matuvo dentro de una neutralidad incomparablemente más estricta que la observada en la primera guerra mundial y ni un solo buque español remontó el paralelo 44 Norte, en aguas de Europa.

España perdió por hundimiento o captura un total de 50.000 toneladas. La cifra total de pérdi-

das fue de treinta y dos millones, por lo que la proporción española fue de una tonelada por cada 650 extranjeras. En cambio, sólo pudo adquirir media docena de barcos alemanes internados en aguas territoriales desde el comienzo de la guerra, que fueron los «Rías», bajo control de la Empresa Nacional Elcano.

Entre las pérdidas más dolorosas hay que destacar la del mercante mixto de carga y pasaje «Monte Gorcebe», de la Naviera Aznar, torpedeado en el Atlántico.

Ybarra y Aznar hubieron de improvisar buques trasatlánticos de pasajeros y aun Transmediterránea tuvo que desplazar a través del Océano sus unidades para cumplir una necesidad internacional insoslayable para España.

Nunca se ha reconocido suficientemente la victoria pacífica conseguida por nuestra Marina Mercante en el desbarajuste mundial de los años cuarenta.

A diferencia de lo ocurrido en la primera guerra mundial, en esta ocasión no hubo en absoluto negocios fabulosos ni especulación con el hambre o el riesgo del prójimo. Ni el gobierno lo hubiera consentido. Pero es que, además, la Marina Mercante de España —igual armadores que marinos— había alcanzado en aquellos días un pleno sentido

de su responsabilidad social ante el país.

CONSECUENCIAS DE LA VICTORIA ALIADA

El final de la guerra no fue realmente un respiro para España. Muy al contrario, al ciego bloqueo de las armas siguió otro más doloroso. La Marina Mercante comienza a soportar sus tristes consecuencias como un régimen de control para todos los tráficos y de forma muy particular para los de altura; exclusión total y dolorosísima del alegre reparto mundial de excedentes de flotas de guerra, que salvó a las flotas mercantes aniquiladas de países vencidos como Francia, Italia y Grecia.

El Crédito Naval, pieza maestra de la política naval del gobierno, cumplió su misión con los fallos lógicos de toda obra humana, y en especial en sus comienzos.

En resumen, que la flota española remó contra corriente del mundo entero entre 1945 y 1956 y fue quedándose atrás sin remedio alguno. En sucesivas etapas el gobierno fue rectificando —de forma esporádica—, pero casi siempre de acuerdo con las necesidades económicas del momento internacional.

M. J. S. V.

CARTILLA AHORRO-PESQUERO

Una fórmula ventajosa destinada a conseguir la aportación inicial necesaria para formar parte de una cooperativa de producción pesquera

la mar siempre es noticia en ESPAÑA

En "Astilleros de Cádiz"

Se construyen equipos especiales para buques

Sevilla.—Las fabricaciones de equipos especiales para buques, continúan en pleno desarrollo en la factoría de Sevilla de "Astilleros de Cádiz, S. A.". Entre ellos, los de cierres de escotillas, puertas de costado y otros elementos de carga de patente "Mac-Gregor", de la que Astilleros de Cádiz tiene la exclusiva para España.

Las primeras puertas de costado montadas en un buque en España se han verificado bajo la dirección de personal especializado de dicha factoría. Se trata de puertas totalmente automáticas instaladas en buques frigoríficos destinados a Naviera de Canarias, S. A. Estas puertas pueden ser automáticamente accionadas tanto en las operaciones de cierre como de trincado. Son herméticas, totalmente estancas y tienen la peculiaridad de que,

por primera vez en el mundo, se han montado de forma combinada, es decir, con puerta aislada de madera para cierre frigorífico por medio de un sistema que, automáticamente, al realizar la apertura del cierre metálico, hace también la apertura del cierre de madera. Este modelo es un prototipo mundial de alta estimación para los buques frigoríficos. La operación de apertura y cierre se realiza en menos de tres minutos, maniobrada por un solo hombre y sus dimensiones son: eslora, 5,370 metros altura 3,760 y profundidad, 3,300.

La gran utilidad del montaje de estas puertas de costado en los buques es que permiten la carga, carretería a carretilla, en los muelles, con la consiguiente rapidez, que reduce considerablemente la estancia de los buques en puerto, lo que repercute en la economía de su explotación.

Nueva línea "Containers" Bilbao-Inglaterra

Bilbao.—La línea regular de "containers", recientemente creada, entre Bilbao-Inglaterra-Estados Unidos, utilizará, hasta el Reino Unido, los servicios del "Ferry".

A partir de mayo, mes en el que entrará en servicio simultáneo el "Patricia" y el "Hispania" habrá tres salidas semanales.

El transporte de Inglaterra a los Estados Unidos se realizará en barcos tipo "Lancer", especializados en esta clase de transportes con salidas semanales desde Southampton.

Este nuevo servicio viene a cubrir una urgente necesidad que venía sintiendo una gran parte de los exportadores vizcaínos.

Nueva línea marítima entre Bilbao y los Grandes Lagos

Bilbao.—Una nueva línea regular marítima entre Bilbao y los grandes lagos ha quedado inaugurada con la primera salida del mercante "Notos", que transporta a los puertos canadienses y norteamericanos diversos productos industriales de esta región, principalmente máquinas-herramientas.

Se ha estimado muy interesante establecer este servicio por el incremento que van tomando las exportaciones de la región, a las que luego se unirán otras fabricaciones y artículos característicos de las provincias nortefías, desde Guipúzcoa a Galicia sin excluir los vinos y conservas de La Rioja.

Todos los meses zarpará y entrará en el puerto bilbaíno un barco de la compañía "Medlakes

Se ha botado en Cádiz el mayor petrolero construido en España

Tiene 151.000 toneladas de peso muerto, y su motor es de 27.600 B. H. P.

Cádiz.—En la ribera gaditana acaba de alcanzarse un "récord" nacional en materia de construcción naval con la botadura del nuevo petrolero "Málaga", de 151.000 toneladas de peso muerto, el mayor buque de este tipo construido hasta ahora en los astilleros nacionales.

El acontecimiento ha sido calificado de trascendental para la bahía gaditana, donde se ha recogido con orgullo y general satisfacción el hecho de que Cádiz, haciendo honor a su tradición naval, haya lanzado al mar el mayor buque construido en España, como prueba de la importancia de sus factorías y de

la capacidad de los productores gaditanos.

Ha tenido lugar la solemne ceremonia, en la que el obispo de la diócesis de Cádiz-Ceuta, monseñor Anoveros, ha bendecido la gigantesca nave, y la señorita Isabel Espinosa, hija del ministro de Hacienda que actuó de madrina en el acto del lanzamiento del navío.

"Astano" construirá cinco superpetroleros para una compañía extranjera

Fene (La Coruña).—A un total de 95 millones de dólares (6.650 millones de pesetas), que serán pagados al contado, por certificaciones de obra, se eleva el valor total de los cinco super-pe-

troleros encargados por la compañía "V Gulf Oil Corporation", de Pittsburg, a "Astilleros del Noroeste" (Astano).

Tras de estos super-petroleros serán de 320.000 toneladas y los otros dos de 100.000, ambos estarán propulsados por dos turbinas de 17.000 bhp.

Las características de los de 320.000 toneladas son: 330 metros de eslora entre perpendiculares; 50 metros de manga de trazado; 32, de puntal; 24,87 de calado a plena carga, y 14,5 nudos de velocidad en prueba.

Las características de los otros dos petroleros, de 100.000 toneladas son: 252 metros de eslora entre perpendiculares; 39 de manga; 18,5 puntal; 13,78 de calado, y 14,5 nudos de velocidad.

Tras romper la señorita Espinosa contra el casco la tradicional botella de vino espumoso, la enorme mole del "Málaga" se deslizo majestuosamente por las gradas, mientras era interpretado el himno nacional, entre el sonar de las sirenas de la factoría y de los buques surtos en la bahía gaditana y en medio del entusiasmo de un público muy numeroso que quiso también presenciar el relevante acto.

Las características principales del superpetrolero "Málaga" son éstas: eslora total, 288 metros; eslora entre perpendiculares, 272 metros; manga, 46,50; calado de trazado, 17,20 metros; puntal hasta la cubierta principal, 22,20 metros; peso muerto, 151.000 toneladas; velocidad en pruebas, a plena carga, 16,7 nudos, y autonomía, 18.000 millas. Los tanques de carga tienen una capacidad de 188.000 metros cúbicos. La tripulación la compondrán cincuenta y ocho hombres. El buque cuenta con un motor de 27.600 bhp, construido por "Astilleros de Cádiz" en su factoría de Manises (Valencia).

Bendición del buque frigorífico "Pescalanza" de la cooperativa pesquera de Lanzarote

Arrecife de Lanzarote.—El buque de pesca frigorífico "Pescalanza", primero en propiedad de la cooperativa de pescadores de Lanzarote y recientemente acabado de construir, ha sido bendecido a primera hora de la tarde en presencia del Comandante de Marina de Las Palmas, delegado provincial de Trabajo y primeras autoridades locales e insulares.

El buque tiene treinta y dos

metros de eslora, ciento ochenta toneladas brutas y está dotado de modernos elementos técnicos, pesqueros y de navegación. Se dedicará a la captura de pulpo en la costa africana.

Su valor total se aproxima a los dieciséis millones y medio de pesetas, concedidos por el Crédito Social Pesquero y el Fondo de Protección al Trabajo.

El puerto de Barcelona cumple quinientos años

Amplio programa conmemorativo durante todo el año 1969

Barcelona.—El quinto centenario de su fundación y primer centenario de su Junta, va a celebrar el puerto de Barcelona, a lo largo de todo el año 1969.

Como primero de los actos conmemorativos de tales efemérides, los miembros del patronato del centenario, hicieron entrega al Jefe del Estado, en una audiencia especial que les fue concedida la medalla del «quinto centenario».

A continuación, y a partir del día 25 de marzo, en que se celebró la inauguración de la conmemoración, ha empezado a desarrollar-

se un intenso programa, en el que figuran actos de hermandad con otros puertos del Mediterráneo, especialmente con los de Génova y Marsella, con los que existe un comité de coordinación, invitación a los directivos de los más importantes puertos del mundo, como parte de un programa de promoción de Barcelona como puerto de entrada a Europa; edición de un folleto sobre las instalaciones, servicios e historia de la Ciudad Condal, en relación a sus instalaciones portuarias, y convocatoria de un concurso nacional para Prensa, Radio y Televisión.

Distinción a dos Patrones de Pesca

Mataró (Barcelona).—Por haber localizado dos minas a la deriva en agosto del pasado año, que representaban serio peligro para la navegación, a unas tres millas de este puerto, ha sido concedida la Cruz Naval de Primera clase, con distintivo blanco, a los patrones de pesca don Miguel Sans Bonany y don Andrés Sala Sala, así como el buzo civil del "C.R.I.S." don Rafael Font Saladrías.

El jefe del sector naval de Cataluña, contraalmirante Prat Fossi efectuó la imposición de las insignias, en el salón de sesiones del Ayuntamiento. Asistieron diversas autoridades.

Los dos artefactos fueron hechos estallar el 23 de agosto por el dragaminas "Hulla".

La Facultad de Ciencias de Santiago tendrá una sección de biología marina

Santiago de Compostela.—Se están realizando los trámites necesarios para crear en la facultad de Ciencias de Santiago una sección de biología marina, que se considera de primordial importancia para Galicia, por el perímetro de sus costas y las excelentes condiciones del mar en el litoral, así como sus productos, tales como las algas, de las que abundan en estas costas las de las clases "Gelidium", "Liquen" y "Laminarias", de gran importancia en la industria, en la alimentación y en la medicina.

NUESTRO CONCURSO DE CHISTES Y DIBUJOS



EL PUERTO

1

1. Autor:

José Luis Ochoa López
12 años

Escuela de Orientación Ma-
rítima número 1

2. Autor:

José Manuel Tausía Trueba
10 años

Escuela de O. M. núm. 1
de Laredo (Santander)

3. Autor:

Antonio Morera Morera
12 años

Escuela de O. M. de la
Casa del Marino de Las Pal-
mas de Gran Canaria

4. Autor:

Joaquín Cuesta Lavín
13 años

Escuela de O. M. núm. 1
de Laredo (Santander)

5. Autor:

Santiago Castillo Izaguirre
13 años

Escuela de O. M. núm. 1
de Laredo (Santander)

6. Autor:

Manuel Tocornal Linares
11 años

Escuela de O. M. núm. 1
de Laredo (Santander)



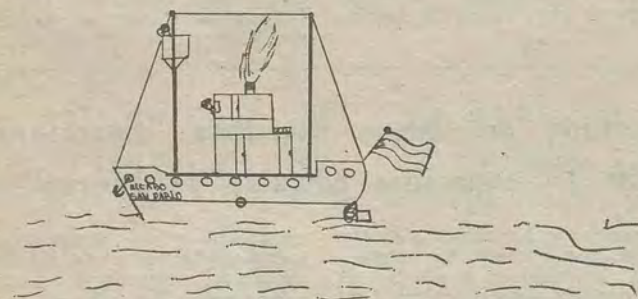
SUBIENDO EL ARTE

4



—¡No te preocupes hombre! ¡Construiremos una balsa!

2



EN EL OCEANO

3

Marinero: —¡Tierra a la vista!
Capitán: —¿Dónde, dónde?
Marinero: —¡Debajo del agua!

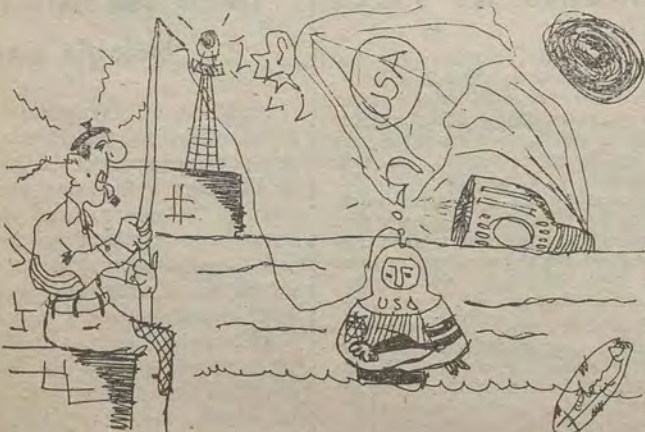
Según es habitual, y de acuerdo con las Bases del Concurso que se han venido publicando en ediciones anteriores, todos los autores de estos trabajos percibirán un premio parcial de 250 pesetas, quedando automáticamente clasificados para el gran premio final, que será fallado el próximo día 30 de junio.



EN FAENA

5

EL CHISTE DE TOTO



—¿Es que usted no sabe que está prohibido bañarse en el puerto?



PUERTO PESQUERO

6

LA UNESCO

La Organización de las Naciones Unidas tiene por fines mantener la paz internacional; promover entre las naciones la cooperación para resolver los problemas económicos, sociales, culturales y humanitarios; y coordinar la acción de los diversos países en este sentido.

Para cumplir estos fines, la ONU cuenta con entidades que no se mueven en el plano de la política, sino en el plano de las necesidades de la humanidad. Por eso, dichas entidades constituyen las mejores credenciales que con justicia puede presentar la ONU para ser absuelta de todos sus posibles errores y omisiones.

La principal de dichas entidades y quizás la más conocida, es la UNESCO, nombre abreviado de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, las Ciencias y la Cultura.

Desde su fundación en noviembre de 1945, la UNESCO ha desarrollado una intensa labor de asesoramiento y de ayuda directa a la enseñanza en todos los niveles y ha puesto en práctica iniciativas muy importantes para la difusión de la cultura actual y la conservación de la herencia de antiguas culturas. Esta actuación, de la cual se han beneficiado muchos países, y en especial los más pobres, tienen siempre una orientación muy definida: fomentar, a través de la Educación, las Ciencias y la Cultura el respeto a la justicia, a la ley, a los derechos humanos y a las libertades fundamentales sin discriminación alguna.

Como ejemplo de la acción de la UNESCO damos los siguientes casos: la salvación de los templos y monumentos egipcios amenazados por la inundación de la presa de Assuán, la creación de centros como el Instituto Internacional para la Planificación de la Educación, la edición de libros de divulgación y de estudio, el asesoramiento a muchos países para el establecimiento o la reorganización de sus sistemas de enseñanza. España ha colaborado con la UNESCO en la salvación de vestigios arqueológicos en la zona inundada de Assuán, y es posible que la UNESCO asesore a España en la reforma de la enseñanza superior.

Textos: Miguel Chavarría

La lengua Española en el mundo

III

Si el castellano se ha impuesto por necesidad cultural sobre los idiomas indígenas de diversos países, no ha sucedido así cuando ha entrado en competencia con otro idioma culto e igualmente extendido por todo el mundo: el inglés.

En las islas Filipinas por ejemplo, el español ha sido sustituido por el inglés. Dicha sustitución resulta inexplicable si sólo se toman en cuenta factores políticos. La razón principal es que el español era hablado realmente tan sólo por una porción muy pequeña de mestizos y europeos, que además, eran los únicos realmente cultos. El resto del pueblo, la inmensa mayoría, permanecía en el analfabetismo y hablaba sus propias lenguas y dialectos, la principal de las cuales es el tagalo. Recurrían al castellano, que conocían mal, sólo para entenderse con los españoles y con la minoría de filipinos cultos.

Después de la guerra hispano-norteamericana, a fines del siglo pasado, los Estados Unidos ocuparon las islas sustituyendo a España en sus dominios en el Oriente. A raíz de dicha ocupación los norteamericanos comenzaron a reorganizar la enseñanza en las islas Filipinas. España, que había tenido allí el poder político, aún conservaba cierta influencia cultural a través del idioma. Sin embargo, la labor cultural de los Estados Unidos surtiría su efecto. Años después, muchos filipinos habían aprendido el inglés, que penetraba cada vez más en el pueblo que iba abandonando sus lenguas indígenas a medida que dejaba de ser analfabeto. Las nuevas generaciones de filipinos alfabetizados, en su mayoría de humilde origen, habían aprendido a leer y escribir inglés en las escuelas instaladas por los norteamericanos. Ahora hablaban inglés e iban sustituyendo, poco a poco a la antigua clase elevada. De esa forma cuando, después de la segunda guerra mundial se reconoció la independencia de Filipinas, el español se encontraba ya arrinconado en sectores sociales minoritarios y la evolución posterior no ha hecho sino acentuar aún más el ritmo de ese retroceso.

Sin embargo, los filipinos tienen un gran cariño a la lengua en la cual se expresaron sus escritores y pensadores del siglo pasado. Los escritos de Rizal, por ejemplo, están en castellano. Por eso el gobierno favorece la difusión del castellano. Comprende que si esa lengua se pierde por completo en las islas, los filipinos habrán perdido el lazo de unión más importante con sus orígenes como nación.

De todas formas, el castellano ha dejado una huella que ya no se borra. El tagalo, idioma indígena, debe su configuración moderna a la influencia del castellano. Los que se dedican al estudio de las lenguas saben que un alto porcentaje del tagalo actual —el segundo idioma de Filipinas después del inglés— procede del castellano.

En el próximo número veremos lo que ha sucedido en otros lugares donde el idioma inglés está en competición directa con el castellano.

trabajo y cultura

LA PERSONA HUMANA Y LA JUSTICIA SOCIAL

Ya en otras ocasiones nos hemos referido en este "Rincón de los libros" a la magnífica labor que viene realizando "Mundo del Trabajo" al publicar en sus Series: "Estudios" y "Ensayos", diversidad de temas, todos ellos seleccionados con esmero tanto en el interés de los mismos como en la solvencia y valía del autor que los expone.

Hoy vamos a referirnos a otro libro de esta colección titulado "Justicia Sociedad y Persona", escrito por Luis Gordon Beguer, Licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia, y del cual dice el autor, su contenido doctrinal sigue fielmente el pensamiento del profesor don Antonio Millán Puelles, expresado en su obra "Persona humana y justicia social".

Luis Gordon, hombre conocedor del problema social que hoy tiene planteado la Humanidad expone en esta obra con brevedad pero con toda

de sentir necesidades igualmente respecto a su cuerpo que respecto a su espíritu, y por consiguiente, tiene derecho a satisfacer estas dos categorías de necesidades".

Si el hombre no puede vivir aislado de la sociedad, ya que desde su origen es fruto de la convivencia de dos seres, en el campo de los valores del espíritu, ocurre otro tanto, ya que sin la asociación de los hombres, sin colaboración de unos con otros, no existirían la ciencia, el arte, ni aun la religión: el hombre, es, pues, un ser sociable por naturaleza. En resumen, dice el autor, al tratar este punto: "La unidad de orden de la sociedad se apoya en el hecho de que está formada por personas capaces de querer un fin común, para cuya consecución coordinan su actividad con la de los demás y la subordinan al conjunto".

¿Para qué se asocia el ser humano? Para buscar el bien común. Y, ¿qué es el bien común? El bien común de la

nigrarse, y en la vida así ocurre, cuando se opone en pura ambición, al bien común. Y no olvidemos que al hablar del bien común no nos refe-

Título: Justicia, sociedad y persona

Autor: Luis Gordon Beguer

Editora: Mundo del Trabajo

Páginas: 130

Precio: 25 pesetas

rimos al bien económico y a una mejor distribución de la riqueza, sino también a que la riqueza del espíritu sea igualmente distribuida entre todas las personas como hijos de Dios, aquí radica el principio de la justicia social, que no es otra cosa que la justicia predicada por Cristo.

Cuando nos habla Gordon en su obra de la familia dice que si su fin es: "procrear, educar a los hijos y la felicidad de los cónyuges", todo aquello que modifique la procreación, lesiona directamente los derechos del hombre y destruye la moral natural; que si los padres no tuviesen la gran responsabilidad de educar a los hijos, el fin primordial del matrimonio quedaría incompleto, y por último, la felicidad de los cónyuges, cosa ésta que se logra al realizar y cumplir las dos obligaciones anteriores con la mutua ayuda y colaboración de ambos.

Después de hacer un estudio detallado de la propiedad y del trabajo, dedica un capítulo completo a la Función Subsidiaria del Trabajo, definiendo la naturaleza del Estado, el sentido del mismo y los límites de su función en la vida social. La misión del Estado dice: "no es la de sustituir a los particulares, sino otra muy importante y distinta: asegurar con su ayuda y actividad la convivencia del bien común".

El autor conoce la problemática social de nuestro tiempo y por ello ha podido realizar un trabajo cuyas características son la brevedad y clarividencia sobre un tema de tanta enjundia y trascendencia en los momentos actuales como el que se trata en la obra a que nos referimos.

FERNANDO CATALAN DE OCON

RINCON DE LOS LIBROS

claridad, los conceptos doctrinales que han de informar al nuevo orden social del mundo, siguiendo en todo momento las directrices emanadas de la Iglesia.

Son temas a los que forzosamente tiene que hacer frente el autor, los referentes a: la dignidad de la persona humana y su encaje en la sociedad, el bien común; la justicia social; la familia, la propiedad y el trabajo y por último, uno tan fundamental en los momentos actuales, como es el de la Función Subsidiaria del Estado.

Todos estos conceptos tan amplios y complejos que se prestan al confusiónismo están tratados con toda claridad encontrando para cada uno de ellos una respuesta esclarecedora.

Al hablar de la persona humana, define a ésta como "un ser que por tener no sólo instinto, sino también entendimiento y libertad, es capaz

sociedad es todo aquello que pueda beneficiar tanto en el orden material como en el cultural, sin que ello lleve implícito el tener que renunciar de antemano al bien particular de cada uno; ahora bien, no olvidemos que el fin particular de cada uno, por muy propio y deseado que sea, nunca puede ser obstáculo al logro del bien común.

Con esto ocurre lo mismo que con la libertad que si bien ésta es un don, un tributo que Dios da a todos los hombres y un derecho con el que nace, la realidad es que el hombre no puede considerarse libre hasta que no domine y venza a esta libertad, entonces si es verdaderamente libre el hombre y puede colaborar en el logro del bien común —justicia social— ya que primeramente ha conseguido vencer su propio egoísmo personal.

Vemos, pues, cómo el ansia del bien particular puede de-



TODAVIA pendiente de ser llevado al Pleno de las Cortes, aparece ya dictaminado por la Comisión de Leyes Fundamentales el proyecto de Ley de Costas.

Nuestra legislación presenta un bache, cubierto por disposiciones fragmentarias de distintas épocas y con finalidad primordial diferente. Así nuestro ordenamiento jurídico viene taponando, no siempre de forma homogénea ni unitaria, las necesidades de más de tres mil kilómetros de costas de nuestra Patria. Actualmente en España contamos para las costas con las referencias incidentales que hace el Código Civil, la vigente Ley de Puertos que ya data de 1924, la vetusta Ley de Puertos de 1880, en lo que no aparece derogado por la moderna, la Ley de Comunicaciones Marítimas, con más de sesenta años de vigencia, ya que se promulgó en 1909, la Ley Hipotecaria y su Reglamento que vienen resolviendo toda la gama de situaciones que se nos presentan.

De todo ello podemos inferir la necesidad de remozar nuestra barroca legislación, oportuna sin duda en su momento y de acertados principios en su mayoría con relación a los problemas planteados en las riberas del mar, pero indudablemente desfasados en muchos extremos por la complejidad progresivamente más rica de nuevas situaciones, que es la realidad actual y futura en donde deben actuar. Baste reseñar el fenómeno nuevo del turismo masivo, las instalaciones petrolíferas, bien sean de extracción o de refino; los parques ostrícolas artificiales, y los viveros de crustáceos y moluscos. Añádase a todo ello la abundante legislación internacional en la materia de la que únicamente citaremos la Convención de Ginebra de 1958, sobre delimitación de las aguas internacionales.

Del simple enunciado de todo lo anterior se apreciará la oportunidad de un cuerpo legal único, como es el de la Ley de Costas, cuya importancia ya pronto podremos apreciar cuando de la Ley de Ordenación Marisquera se trate.

Resulta particularmente interesante contemplar lo previsto en el artículo 11 del dictamen de la Ley de Costas, por el que corresponde al Ministerio de Comercio, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, lo siguiente:

LA LEY DE COSTAS, EN LAS CORTES

Nuestra legislación actual en materia de costas. Presente y futuro del litoral español

1.º La gestión y tutela de los bienes de dominio público, reseñados en esta Ley.

2.º La competencia en materia de salvamento y la de dictar normas e instrucciones precisas para la seguridad humana en los lugares de baño, salvo las facultades que le corresponden al Ministerio de Marina en la Ley 60-62.

3.º La limpieza del mar territorial, evitando su contaminación por hidrocarburos u otras sustancias y residuos, así como aplicar las sanciones correspondientes.

4.º La gestión y tutela de los bienes de dominio público marítimo-terrestre que determine el gobierno, a efectos del fomento de la pesca.

5.º El otorgamiento, previo informe favorable del Ministerio de Marina, en cuanto se relaciona con la defensa militar, de toda clase de concesiones en el mar territorial, en su lecho y subsuelo, y en el lecho y subsuelo del mar adyacente al territorial, salvo lo dispuesto en esta Ley.

6.º El otorgamiento de las concesiones de toda clase de pesquerías, almadrabas, corrales y parques para la cría y propagación de mariscos, oído el Ministerio de Información y Turismo cuando se trate de zonas de interés turístico. Cuando estas concesiones se refieran a las aguas interiores de los puertos y a las zonas marítimo-terrestres y no comprendidas en el número anterior, se requerirá el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas.

Es curioso lo preceptuado en el artículo 12, por el que las instalaciones submarinas que presenten un objetivo de interés turístico, histórico o arqueológico, intervendrán los Ministerios de Educación y Ciencia y de Marina, conforme a la ya repetida Ley 60-62.

La ordenación de las playas aparece prevista en el artículo 18, que dice:

«En las playas en las que se produzca o se prevea gran concurrencia humana, se formulará por el Ministerio de Obras Públicas, de oficio, a requerimiento del Ministerio de Información y Turismo, de los ayuntamientos o a instancia de los particulares interesados y conjuntamente con los Ministerios de Marina, Comercio, Información y Turismo y Vivienda, y Ayuntamientos respectivos, un plan de ordenación general de la playa.

Asimismo, transcribimos, por su importancia, las tres disposiciones transitorias que establecen una reivindicación total por parte del Estado durante los próximos cinco años de la totalidad de la zona marítimo-terrestre:

Disposición transitoria primera: En el plazo de cinco años, desde la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Obras Públicas deberá completar el deslinde y amojonamiento de las playas y zonas marítimo-terrestres. Si durante dicho período se solicitase inscripción en el Registro de la Propiedad de bienes o Derechos reales situados en las playas y zonas marítimo-terrestres no deslindadas, se practicará el asiento que proceda y el registrador dará cuenta al Ministerio de Obras Públicas del asiento practicado, remitiendo certificación literal del mismo, circunstancia que se hará constar en nota extendida al margen del asiento y al pie de los títulos presentados.

Disposición transitoria segunda: Aprobados los deslindes, la administración deberá ejercitar las acciones reivindicatorias que procedan respecto a los bienes de dominio público. Si la administración no ejercitase tales acciones, podrán ser adquiridos al efecto por las corporaciones locales interesadas, y si no lo efectuare en el plazo de seis meses, dichas corporaciones podrán subrogarse y ejercitarlas en nombres e intereses de aquéllas. Los titulares inscritos que se allanaren a las acciones reivindicatorias previstas en esta Ley, podrán solicitar la oportuna concesión que legalice su situación y el Ministerio de Obras Públicas o el de Comercio, en su caso, la otorgarán, salvo en el supuesto de que represente perjuicio notorio para los intereses públicos.

Disposición transitoria tercera: Por la Presidencia del Gobierno se designará una Comisión interministerial de la que formarán parte representantes de los Ministerios de Marina, Comercio e Información y Turismo y de la Organización Sindical, para establecer la delimitación de zonas de interés pesquero previstas en el número cuarto del artículo 11.

Deseamos, pues, en consecuencia, una feliz y próspera vigencia, a la Ley de Costas, pues no dudamos será palanca útil para desarrollar el litoral español.

Joaquín Otero
Fernández-Victorio

