

¿Figura **REALMENTE** lo convenido entre armador
y tripulante en el contrato de embarco?

Página 17

hoja del mar

Núms. 47 · 48 ♦ Año V ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ enero febrero 1969

Clemencia
para ellas

Las cotizaciones
de la
Seguridad Social
en la
pesca de bajura,
y la
función subsidiaria
del Estado

ESPAÑA Y SU MARINA
MERCANTE

INAUGURACIONES EN LA
PROVINCIA GRANCANARIA

24 SIGLOS DE VIAJE SUBMARINO

6'5 millones de pesetas para los
pescadores de Barbate de Franco
y Tarifa

El presidente del Instituto Social de la Marina, en representación del ministro de Trabajo, hizo entrega de esta cantidad en actos de los que informamos en página 5.



Reunión en Almería sobre el proyecto del tratado de pesca con Marruecos

Reparos a las disposiciones previstas para las capturas en las costas marroquíes mediterráneas

D. Felipe Peña, condecorado



Santander.—Por el ministro de Marina, almirante don Pedro Nieto Artúnez, le ha sido concedida la Gran Cruz al Mérito Naval a don Felipe Peña Vázquez, delegado provincial del Instituto Social de la Marina en esta provincia.

Consejo Escolar Primario de las Escuelas de Orientación Marítima y Pesquera del ISM

Madrid. — Se ha constituido el Consejo Escolar Primario de las Escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina, según orden de la dirección general de Enseñanza Primaria, que publica el "Boletín Oficial del Estado" de 7 de febrero. Dicho Consejo queda integrado de la siguiente forma:

Presidente honorario, el director general de Enseñanza Primaria; presidente efectivo, el

presidente-delegado del Instituto Social de la Marina; vicepresidente efectivo, el subdirector general del ISM; Vocales, el director de los Servicios Provinciales del ISM; un inspector central de Enseñanza Primaria, como representante del ministerio de Educación y Ciencia; los delegados provinciales del ISM; el director escolar del patronato, y tres maestros nacionales del patronato. Secretario, el jefe de la sección de Escuelas de Orientación Marítima del ISM.

Almería. (De nuestro corresponsal).—En reunión celebrada en la delegación provincial del I. S. M., con el cabildo de la Cofradía de Pescadores de Adra y la asistencia del patrón mayor de la de Almería, se discutió ampliamente el proyecto de tratado de pesca con Marruecos y muy especialmente lo concerniente a la delimitación de las distancias para la utilización de los distintos artes de pesca.

Según el tratado, de cero a tres millas de las costas marroquíes podrán utilizarse únicamente artes menores (palangres etcétera) y las de cerco para la pesca del boquerón. Los asistentes manifestaron que esta disposición es acertada en cuanto a las costas marroquíes del Atlántico, pero no así en cuanto a las del Mediterráneo, en las que las embarcaciones de esta provincia marítima realizan sus actividades.

El perfil de las costas marroquíes atlán-

ticas es llano y permite que la sardina, cuya pesca no puede hacerse nunca más allá de las treinta brazas de agua, pueda ser capturada por encima de la cota de las tres millas marcada.

Las costas marroquíes del Mediterráneo, por el contrario, tienen un perfil duro y en poca distancia de la costa se alcanzan profundidades que hacen que si se firma el tratado en las condiciones propuestas, resulte poco útil para los pescadores de cerco de toda la costa sur-mediterránea de España incluso para los de Levante que también se desplazan a lo caladeros marroquíes.—EGUIZABAL.

N. de la R.—Parecen lógicas las consideraciones que hacen los pescadores, si bien hay que tener en cuenta que, según parece, se está llegando al máximo de posibilidades en el Tratado con Marruecos.

EXTRAÑO PEZ CAPTURADO EN ALMERIA, DE UNA ESPECIE TROPICAL

Almería. (De nuestro corresponsal).—En las aguas al sur del Faro Sabinal, entre este punto y la playa de Balerna, a una profundidad de veinte brazas, con arte de arrastre y en hora de prima a noche, fue capturado un extraño pez por la embarcación "Fe y Esperanza", con base en Almería.

Dicho pez presenta las características siguientes: 38 centímetros de longitud; 22 centímetros de anchura, del punto más alto de la cabeza al mas bajo del estómago; ojos circulares; boca sin dientes; las aletas no tienen ningún radio duro, es de

piel lisa, de color verdoso en el lomo y blanco sucio en el vientre; la cabeza es de forma sensiblemente rectangular, de huesos muy duros. Por las características enunciadas, especialmente las pequeñas aletas y su poca fuerza, tiene características de pescado sedentario (lenguado, rodaballo, etc.), aunque el resto de sus características desmiente esta semejanza.

Para identificarlo han desfilado gran cantidad de pescadores por la lonja y la delegación del ISM, pero ninguno ha podido darle un nombre y una especie, debido a su rareza. En vista de esto se mandó convenientemente acondicionado en una nevera al Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona, que ahora lo ha identificado.

Según la información del profesor Arté, de dicho Instituto, se trata de un pez teleosteo, plectognato, perteneciente a la familia de los tetrodonidos y se denomina "Liosaccus cutaneus",

única especie del género descrito.

Fue estudiado por primera vez por Günther en 1870 y posteriormente por Mellis, en 1875, y más tarde por Cunningham en 1910. Estos tratadistas localizan la especie en la isla de Santa Elena. Está considerado este pez como propio de los mares tropicales, lo que hace más rara su captura en aguas mediterráneas.

Después de analizado en Barcelona se ha sabido que en el interior de su estómago tenía cuatro salmonetes de aproximadamente 15 centímetros de longitud cada uno, los brazos prensiles y partes del cuerpo de un calamar y también los de un rubio y un espárido, posiblemente un pagel.

De esta forma ha quedado satisfecha la lógica curiosidad que en su momento despertó tan extraño pez al ser capturado en aguas de Almería.—JOSE EGUIZABAL.

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 dirígase 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.

Ha fallecido D. Felipe Urquiza

Bilbao.—En esta ciudad, y víctima de penosa enfermedad, ha fallecido don Felipe Urquiza Llaguno, subdelegado provincial del Instituto Social de la Marina y corresponsal en Bilbao de HOJA DEL MAR. Unimos nuestro testimonio de pésame a los numerosísimos que reciben la viuda e hijos de nuestro querido amigo Felipe Urquiza, quien fue en vida el más alto ejemplo de bondad, caballerosidad y compañerismo. Durante más de veinte años fue delegado provincial del ISM en Bilbao, en cuyo cargo trabajó denodadamente en pro de los trabajadores del mar, granjeándose el agradecimiento y la simpatía de todos ellos por el interés y el cariño con que siempre abordó sus problemas.

Las cotizaciones de la Seguridad Social en la pesca de bajura y la función subsidiaria del Estado

Como es sabido, los trabajadores del mar tienen cubierta su seguridad social. El órgano gestor de esta seguridad social es el Instituto Social de la Marina.

El Instituto Social de la Marina imparte las prestaciones reglamentarias, que suponen a lo largo de todo un año y teniendo en cuenta el número de trabajadores del mar que hay en España, muchos millones de pesetas.

Para que estas prestaciones puedan hacerse efectivas, se recaudan unas cuotas, que abonan los propios trabajadores.

La cuantía de estas cuotas no es fija y guarda relación proporcional con la cantidad de pesca que se llega a vender en lonja, lo cual hace que la seguridad social de los pescadores sea justa no solamente en el aspecto que les beneficia —prestaciones—, sino también en la parte que gravita sobre sus economías: la

cuota es menor cuando menos pesca se vende.

La cantidad que destinan las tripulaciones al pago de las cuotas de la seguridad social es el 4,5 por 100 del valor en bruto de la pesca.

Hasta aquí la mecánica es correcta, supuesto el caso de que las recaudaciones de cuotas abarquen el total de las ventas efectuadas en las lonjas.

Pero este supuesto no se da en todos los casos. Así ocurre en alguna provincia, como la de La Coruña, donde la mayor parte de las lonjas de contratación del pescado, por una u otra razón, no son administradas por las Cofradías de Pescadores y donde se da —incluso— el caso del “muro” de la propia ciudad de La Coruña, en el que venden indiscriminadamente las embarcaciones según van llegando y al primer intermediario que se encuentran al paso. Salvo en los contadísimos casos en que las lonjas son administradas por las propias Cofradías de Pescadores, en los numerosos puertos de la provincia coruñesa no hay, o por lo menos no se conoce, forma humana de garantizar una correcta recaudación de cuotas. La ocultación y el fraude pueden producirse y de hecho se producen.

Esto ha obligado a establecer unas cifras mínimas de cotización, que se han aquilata-do mucho dado el carácter azaroso de la industria extractiva de la pesca, en algunas ocasiones precario.

Según este sistema, que no es nuevo, sino una variante del anterior, todas las embarcaciones seguirán cotizando por el 4,5 por 100 de las ventas, y en aquellos casos en que no hayan alcanzado los mínimos establecidos, habrán de abonar la diferencia. Y más aún: para evitar que esta obligación de pago pueda sorprender a los interesados en épocas de mala costera, se les da libertad para que la revisión de liquidaciones pueda hacerse mensual, trimestral, semestral e incluso anualmente.

Hay una parte del costo de la Seguridad Social que paga el Estado. ¿Lo sabían los pescadores? Esto no quiere decir que el Estado regale nada. La seguridad social está vista así: es un derecho de todo trabajador; es un beneficio para el trabajador y, por tanto, ha de contribuir a su costo. Pero, por otra parte, el trabajo del individuo beneficia al empresario y beneficia, asimismo, a toda la comunidad. La comunidad, por tanto —su órgano representativo que es el Estado— también ha de contribuir en los costos de la seguridad social que al trabajador beneficia, en una parte proporcional.

Y así se hace. El trabajador, por un lado; el Estado por otro, costean los gastos de la seguridad social.

Será absurdo pretender, sin embargo, que bien el trabajador, bien el Estado, carguen sobre sus espaldas obligaciones que no les corresponden. Y hay quien lo pretende. Hay quien inspirándose en no se sabe qué fuentes y buscando no se sabe qué metas, ha pretendido en este problema de bases mínimas que se eche marcha atrás y que sea el Estado el que cargue con la diferencia existente entre lo que los trabajadores abonen

(en algunos casos en absoluto incontrolable, como se ha visto) y lo que debería abonar.

No es justo y no sería social. La intervención del Estado —incluso por la propia dignidad de los particulares— sólo debe producirse en casos extremos. Un caso extremo es el ocurrido en Barbate de Franco. Allí se ha ocasionado un paro por causas auténticamente forzosas que ni el Estado ni los propios pescadores han podido evitar. Y es allí adonde ha acudido el Estado con una ayuda absolutamente necesaria para paliar esa situación extrema.

En este caso Barbate debe ser contemplado atentamente y en sus justos términos porque revela claramente cuál es y debe ser la actitud de los particulares y la del Estado. Los pescadores barbateños *no quieren* el apoyo del Estado en forma de subsidios similares a ayudas económicas. Ellos quieren trabajar; salir a la mar, capturar la pesca, venderla, recibir sus beneficios. El problema que se les planteó el pasado mes de diciembre fue que, prácticamente —no por la mar, no porque decidieran dedicarse a otras costeras menos rentables— se les cerraron los caladeros. La ayuda que el Estado les ha llevado por medio del ministro de Trabajo no la han desdeñado porque habría de servirle, nada más y nada menos, que para paliar la difícil situación que ya empezaba a sentirse en la población. Pero ésta no es para ellos sino una situación transitoria. Sería muy fácil que a la vista del precedente, todos los años por estas mismas fechas esperaran, inactivos, a que el Estado viniera a traerles el pan a la boca. Pero no. No quieren eso. Quieren vivir de su trabajo.

Otra actitud sería peregrina. Pero más peregrino resulta aún el caso de las embarcaciones cuya venta no puede controlarse en lonja. Porque se daría la circunstancia —que se ha venido dando, esto es evidente— de que esas embarcaciones que ocultan o disfrazan la cuantía real de sus ventas para que el pago de sus cuotas sea menor, se estarían beneficiando del esfuerzo que realizan los demás pescadores en el resto de los puertos de España, donde el pago de cuotas responde fielmente al porcentaje establecido sobre la pesca *realmente* vendida. Y esto ya no sería un fraude al Estado solamente, sino también —y principalmente— al resto de sus compañeros de profesión.

Pero aún hay otro aspecto de la cuestión: Si esas embarcaciones ya aludidas no son controladas, ¿cómo se controla quiénes son sus tripulantes? ¿Son dados de alta en la seguridad social? ¿Quién lo garantiza? Y si no son dados de alta en la seguridad social ¿cómo podrán beneficiarse de ella cuando necesiten sus prestaciones?

Habría quien pretendiendo escapar de un control en sus ventas dejará a sus trabajadores en el mayor de los desamparos ante el infortunio. Quizá porque no se ha parado a pensar en ello.

Lamentable que esto ocurra. Y más lamentable aún que personas presumiblemente preparadas en problemas jurídicos y de administración sean tan inconscientes que lo apoyen.



¿ 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**

Los pescadores de Barbate de Franco y Tarifa reciben una ayuda de 6,5 millones de pesetas

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

En representación del ministro de Trabajo, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, ha hecho entrega de ayudas económicas facilitadas por el Fondo de Protección al Trabajo a los pescadores de Barbate de Franco y Tarifa, por un importe total de seis millones y medio de pesetas.

El presidente del ISM se trasladó expresamente a las citadas localidades para hacer entrega de las cantidades respectivas, acompañado del subdirector general del organismo, don Andrés Mochales Ochando.

El acto de Barbate se celebró en el Ayuntamiento de la localidad, donde se encontraba la totalidad de los pescadores de aquel puerto. En un ambiente de gran expectación hizo uso de la palabra, en primer lugar, el alcalde-presidente, quien expuso en líneas generales la grave situación que atraviesa la ciudad, ya que toda ella vive exclusivamente de la pesca y sus industrias derivadas. Dificultades insalvables planteadas en los caladeros habituales de la flota barbateña han imposibilitado que ésta se hiciera a la mar a partir del mes de septiembre, originándose un paro que ha afectado directamente a cerca de tres mil hombres, tripulantes de más de un centenar de embarcaciones, e indirectamente a la industria conservera y al resto de la población. El alcalde, en nombre de Barbate, rogó al almirante Fontán transmitiera el testimonio de gratitud de todos los barbateños al ministro de Trabajo por haber acudido en su ayuda con prontitud y eficacia en



un momento de tan acusada crisis, a todas luces excepcional.

El delegado de Trabajo, don Gonzalo Vidal, habló seguidamente dando cuenta de los trámites llevados a cabo por su representación al conocer el problema de Barbate y subrayó el interés del ministerio por solucionar con la mayor celeridad todos los problemas laborales, en este caso cristalizado en la ayuda que había hecho efectiva el Fondo de Protección al Trabajo.

A continuación hizo uso de la palabra el subdirector general del Instituto Social de la Marina, quien tras referirse a las causas concretas de la crisis de Barbate, dio lectura a la resolución

En las fotografías: Aspecto parcial de las escalinatas interiores del Ayuntamiento de Barbate, antes de iniciarse el acto, un momento de la intervención del alcalde de la ciudad, y la entrega por el presidente del ISM al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, del cheque por importe de seis millones de pesetas.



por la que se le concede esta ayuda excepcional, que será ampliada en el caso de que las dificultades existentes en los caladeros habituales de la flota local no sean solventadas.

Por último, el almirante Fontán Lobé ofreció una vez más el decidido apoyo del ministerio de Trabajo, de cuyo titular era representante, y del Instituto Social de la Marina, para emprender la

mejor solución de cuantos problemas laborales y sociales tengan los trabajadores del mar. El presidente del ISM hizo entrega, en medio de grandes aplausos, al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barbate de Franco, de un cheque por importe de seis millones de pesetas.

El presidente y el subdirector general del Instituto Social de

la Marina, acompañados por el delegado provincial del organismo en Cádiz, se trasladaron posteriormente a Tarifa, en cuya Cofradía de Pescadores hicieron entrega de un cheque por importe de medio millón de pesetas, destinado asimismo a paliar el problema de paro eventual de la flota local, afectada por las mismas dificultades que la barbateña.



PRIMEROS AUXILIOS Y SOCORRISMO

Nuestra vida de hoy, tanto en lo individual como en lo colectivo, se ve amenazada constantemente por una serie de factores que ponen en peligro nuestra integridad física; en el trabajo, en el mar, en el domicilio, en la carretera, en la ciudad, etcétera.

Cualquier ciudadano puede encontrarse frente a un accidente y su necesidad de intervención hacerle responsable de la salvación de una vida.

Es desesperante encontrarse delante de una persona que va desangrándose, con un corazón que deja de latir o una respiración que se acaba por asfisia, sumersión, envenenamiento o intoxicación, y por un absoluto desconocimiento de los auxilios que deben prestarse, presenciar impotentes cómo ante nosotros se va una vida.

Está justificado, por lo tanto, se prodigue en todos los ámbitos, una educación sanitaria elemental, pero que ésta sea positiva y práctica. Que ponga al alcance de todos aquellos conocimientos elementales que sirvan de conducta a una población que aspire a ser útil a su prójimo, creando una conciencia de socorrismo y de aquellos primeros auxilios que puede y debe aplicar ante un accidente de cualquier índole.

Son muchos los manuales de Socorrismo y Primeros Auxilios editados con el mejor deseo de poner al al-

cance de todos, aquellas elementales medidas y consejos de cómo actuar frente a un accidentado. Ahora bien, éstos no tendrán nunca la eficacia que se desea, ni se obtendrá con su lectura los elementales consejos que en ellos se expone, si su uso se reserva para el mismo momento de su aplicación.

Equivocadamente procederá aquél que al recibir e incluso después de leer un manual de Socorrismo, lo guarda en el botiquín de su taller o embarcación, en su coche o en su bolsillo y tan satisfecho se crea ya en posesión de un salvaconducto para actuar con eficacia y suficientes conocimientos ante el accidentado.

Si queremos obtener toda la utilidad de las normas y consejos que se dictan en los referidos manuales, será necesario familiarizarnos con el contenido de los mismos, tratando de crear

y asimilar esa "conciencia de socorrista" para que cuando de verdad tenga que aplicarla pueda hacerlo con la seguridad que propor-



ES NECESARIO CREAR UNA "CONCIENCIA SOCORRISTA" EN LAS ESCUELAS

na el dominio de la situación y el saber lo que se puede y se debe de hacer usando el manual si se tiene a mano, como guía.

Si nos proponemos crear esa "conciencia del socorrista" y familiarizarnos, como dijimos antes, con las técnicas y actuaciones a realizar en los primeros auxilios, debe enraizarse sus enseñanzas en las mismas Escuelas Primarias.

El niño, por su sensibilidad especial de captación e idiosincrasia genuina, sin duda aprenderá y obtendrá esta conciencia y formación socorrista, mejor que muchos hombres.

Por lo expuesto y tratando de llevar esto a la práctica en nuestra familia pescadora, a través de las Escuelas de Orientación Marítima dependientes del ISM, sugiero lo siguiente:

1.º Que en cada grupo o escuela, tanto masculina como femenina, cuenten con uno o dos socorristas (según el número de alumnos) a cuyo cargo estarían las enseñanzas teórico-prácticas, incluyendo aquellas lecciones elementales

de anatomía y fisiología necesarias.

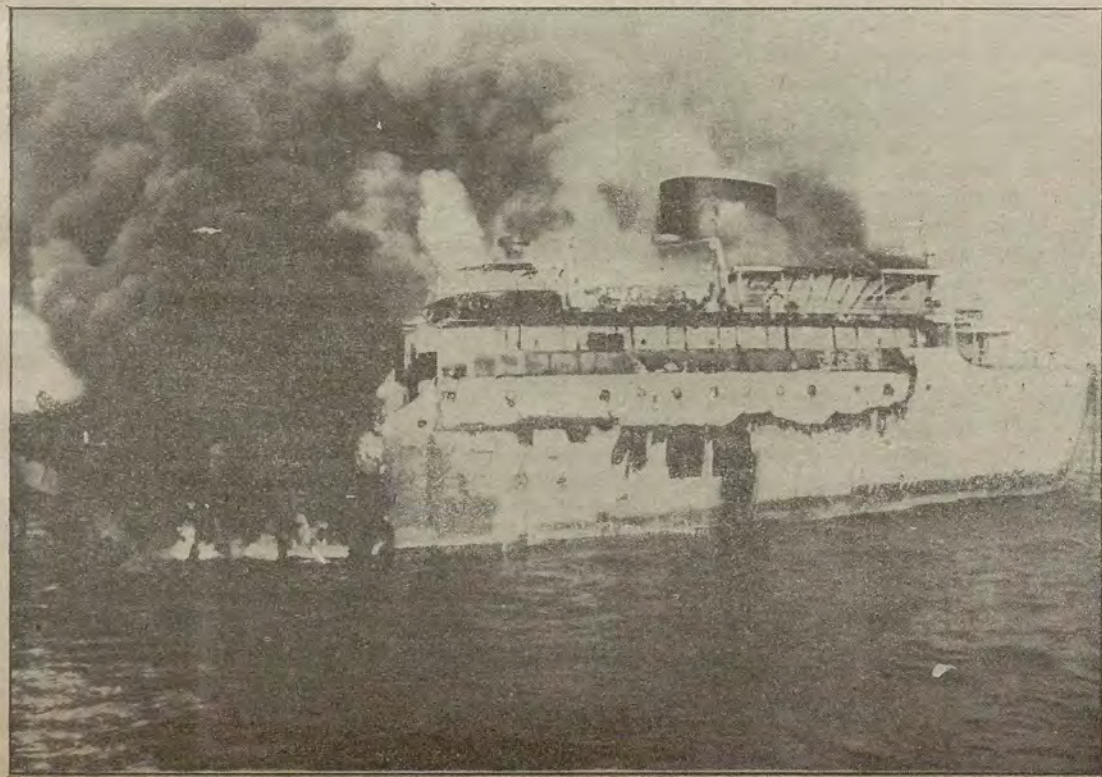
2.º Las Escuelas situadas en una población que tenga y pueda disponer de piscina pudiera enseñarse las de Socorrismo Acuático, así como las de natación, cosa que muchos pescadores ignoran. Esto serviría al mismo tiempo para seleccionar a aquellos alumnos mejor dotados, celebrando concursos interprovinciales y nacionales de pruebas de natación y socorrismo.

3.º Las enseñanzas de Socorrismo y Primeros Auxilios deberán estar a cargo de una persona titulada en esta materia o bien, lo que sería más eficaz, encargar a un maestro que previamente obtuviese el título correspondiente en uno de los muchos Centros que actualmente tiene previsto la Federación Española de Socorrismo y Salvamento.

Las enseñanzas de natación tendrían que estar a cargo de un monitor titulado.

Inicialmente pudiera crearse esta enseñanza en dos o tres grupos o escuelas, las más idóneas, como pilotos de experiencia para implantarlo sucesivamente en las demás.

Dr. J. TOURIÑO
Inspector Médico del ISM



la mar siempre es noticia en ESPAÑA

Veda de langosta en el Sahara

Será del 15 de diciembre al 15 de marzo.

Solo afectará a las denominadas "mora" y "verde"

Madrid.—A fin de evitar un rápido agotamiento de las especies de langosta en la provincia del Sahara español, se fija la época de la veda del 15 de diciembre al 15 de marzo para las langostas «mora» y «verde», fijándose la dimensión mínima en 18 centímetros, desde el borde anterior de los ojos hasta el borde posterior de la nadadora o aleta caudal, según orden del ministerio de Comercio que publicó el 21 de febrero el «Boletín Oficial del Estado».

No obstante, en el trozo del litoral comprendido entre el paralelo de Cabo Barba y el límite fronterizo con Mauritania, queda prohibida la pesca de las indicadas especies durante todo el año, en curso, de 1969.

Cualquiera que sea la época de catpura y las dimensiones de los ejemplares, serán devueltas al mar todas las hembras que se capturen transportando huevos en su cola.

Reuniones en el Sindicato de la Pesca

SE SOLICITA LA ACTUALIZACION DE LA REGLAMENTACION NACIONAL DE BACALADEROS

Madrid.—Diversas gestiones van a realizarse para modificar la Reglamentación Nacional de Bacaladeros, según acuerdo tomado en las reuniones de estos grupos celebradas en el sindicato nacional de la Pesca.

Es deseo de los reunidos actualizar tal reglamentación y formalizar un convenio provincial, que afectará a la provincia de Guipúzcoa, nombrándose para ello una comisión que ha de formalizarlo. En el mismo se deberán tener muy en cuenta los salarios reales de los trabajadores, los descansos, la reglamentación de los desenrolamientos, fechas tope de salida y arribada, y el servicio militar. Se acordó también dirigirse a la dirección general de Trabajo para recomendar la mayor eficacia en las inspecciones, y realizar gestiones en la dirección general de Pesca Marítima al objeto de exigir la contratación individual de los tripulantes sin que sea despachada ninguna embarcación sin tal requisito.

Presidido las reuniones, ya terminadas, el titular del sindicato, don Agustín de Bárcenas y Reus,

Estudio de los recursos naturales pesqueros desde el Cabo de La Nao hasta Almería

Alicante.—Se van a realizar estudios sobre los recursos naturales de la pesca, desde el Cabo de La Nao, hasta Almería. Correrán a cargo de la dirección general de Pesca y durarán, aproximadamente un año. A la vista de estos estudios la dirección general de Pesca informará a las Cofradías de Pescadores en cuanto a las medidas aconsejables para mejorar su situación.

Estos estudios han sido ordenados como consecuencia de la visita realizada días pasados a Alicante por el director general de pesca.

Según el Subsecretario de la Marina Mercante

En 1971 nuestro comercio exterior se incrementará en un cincuenta por ciento

Ello hace necesario una mayor y más eficaz flota

Madrid.—Se prevé que no sólo es necesario contar con una flota mayor, sino también más eficaz, ya que para 1971, el tonelaje de mercancías a transportar por vía marítima que exigirá nuestro comercio exterior, experimentará un incremento del 50 por 100 con relación al registrado en 1 de enero de 1967, dice don Leopoldo Boado, subsecretario de la Marina Mercante, en un artículo que publica «Oficema», revista de la oficina central marítima.

Aprobado el segundo plan, nuestra marina mercante se enfrentará con unos objetivos a al-

canzar, durante el próximo cuatrienio, ya que es evidente que la actual capacidad para la flota mercante nacional no resultaría suficiente para hacer frente a las exigencias que la expansión del comercio exterior requiere.

Afirma más adelante que en los últimos meses se ha venido hablando con insistencia del peligro que implica el gigantesco incremento de la flota soviética para el futuro del transporte marítimo, tal y como hasta ahora venía practicándose. El planteamiento ruso de la economía del transporte es tan diametral-

mente distinto del nuestro, que la alarmante situación creada se agrava ante la inadecuación de los medios de que disponemos para hacer frente a una actitud que no tiene por qué tener límite razonable en el progresivo abaratamiento del precio del transporte, con al que el flete total ganado cubra los gastos realizados.

Si esta clase de contingencias son peligrosas a corto plazo, mucho más lo son cuando responden a planes a largo plazo que exigen de los países tradicionalmente marítimos, una consideración seria sobre su repercusión y la inmediata adopción de medidas coordinadas para contrarrestar los efectos de una amenaza real a los principios fundamentales del comercio marítimo internacional.

Se pretende estabilizar la explotación de los servicios con el exterior, consolidando o extendiendo las líneas regulares de importancia vital para nuestro comercio, para lo cual se considera necesario revisar radicalmente el actual régimen de primas a la navegación y elevar la cuantía de las consignaciones presupuestarias por tal concepto.

Arrecife de Lanzarote

El comandante general de la base naval visita la Casa del Mar y la Escuela Náutico-Pesquera

Arrecife de Lanzarote.—Los nuevos edificios donde se hallan instalados la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera y la Casa del Mar, han sido visitados por el comandante general de la base naval de Canarias y Africa Occidental española, vicealmirante Yusty Pita, que se encuentra en Arrecife en visita oficial. El vicealmirante llegó a la capital lanzaroteña a bordo de la fragata «Magallanes», acompañado del comandante de marina de Las Palmas, don Francisco Jaraiz. El señor Yusti elogió las instalaciones de ambos centros, el primero de los cuales se inauguró en febrero con asistencia del ministro de Comercio, el subsecretario de la Marina Mercante y el director general de Pesca Marítima. El vicealmirante Yusti fue cumplimentado por las primeras autoridades de la ciudad, efectuando más tarde un recorrido por el norte de la isla. Durante dicho recorrido visitó la zona denominada «El Río», desde donde se divisa, a setecientos metros de altura, las islas Graciosa, Montaña Clara y Alegranza.

En 1980

Santander tendrá el mejor puerto comercial del Norte de España

Las obras ya han comenzado y se pondrá la primera piedra en 1970

Su coste será de dos mil quinientos millones de pesetas

Santander.—Dentro del Plan de Desarrollo existe una fuerte consignación para que al fin pueda construirse ese gran puerto de atraque cuyo proyecto existe desde hace algún tiempo en Santander.

El puerto de Raos, que toma tal denominación por estar situado en la dársena de este mismo nombre, una vez terminado será el mayor y más moderno del litoral cantábrico y uno de los mejores de España. Este estará situado al fondo de la bahía santanderina y supondrá una serie de doce muelles de atraque que comenzará en la dársena de Maliaño, donde en la actualidad atracan petroleros, para, cogiendo el muelle de la margen, formar un ángulo recto que se adentre en la bahía.

Varios de estos muelles son en punta y orientados hacia tierra, con una extensión total de unos 2.700 metros de línea de atraque, teniendo un calado de doce metros y dotándole al puerto de modernas y potentes grúas, tinglados para almacenajes de mercancías, vías para los vagones del ferrocarril para que éstos puedan llegar hasta allí, etcétera.

Toda esta gran obra, cuyos primeros trabajos de dragado ya han dado comienzo, para seguir

luego la de rellenos, importará un total de dos mil quinientos millones de pesetas estando previsto la colocación de la primera piedra en 1970, y esperando que quede totalmente terminada en un plazo de diez años. Es decir, que se espera que Santander pueda contar para 1980 con el mejor puerto comercial del norte de España.

Cuando estaban finalizados los proyectos de este muelle a cargo de los ingenieros que llevan la obra, se anunció que sufrirán una importante modificación, como es la de que los muelles 5 y 6 lleven un espigón especial para «Containers», ya que según se informa de manera no oficial, parece ser que a Estados Unidos le interesa Santander como cabeza terminal, y por consiguiente, receptor y expendedor al mismo tiempo de este tipo de transportes que, procedentes de Norteamérica, enlazaría con las distintas bases europeas en el Cantábrico.

Al parecer, se han examinado distintos puertos por una comisión encargada de este trabajo, y han encontrado como el más idóneo el de Santander, desde el cual se realizaría el avituallamiento necesario de las bases que tiene Estados Unidos no sólo en España, sino en Europa.

INAUGURADO EL DIQUE SECO DE SANTANDER

Mide 231 metros de eslora, 32 de manga y 9 de calado

Santander.—Ha sido inaugurado oficialmente el dique seco del astillero que ha construido la empresa «Astander», al fondo de la bahía santanderina. Ha sido el petrolero de la naviera «Durango», el primer buque entrado a reparar en este nuevo dique seco, aunque el estreno de estas instalaciones lo protagonizó hace días el «Río Pas».

Ocupó la presidencia en el acto inaugural el subsecretario del ministerio de Industria, don Angel de las Cuevas con el gobernador civil de la provincia, y otras autoridades y personalidades.

El acto consistió en la bendición del nuevo dique por el párroco del astillero, don Francisco Martínez, que antes de proceder a esta ceremonia, pronunció unas palabras glosando el significado de esta construcción naval hacia la importancia que tiene para Santander.

Este dique es el segundo de su clase en España, y ocupa el duodécimo de los de Europa. Son sus medidas de 231 metros de eslora, 32 de manga y 9 de calado. Este dique tiene dos puertas de cierre, de barco una, y otra abatible, que pueden dar al varadero unas cualidades especialísimas.

Podrán éstas reparar buques tan grandes como el mayor trasatlántico español, el «Cabo San Roque» y grandes petroleros, como el tanque «Elcano», de 50.475 t.p.m.

Voz de las Rías Bajas

LA IV SIDERURGIA Y LA REGION GALLEGA

De nuevo se ha iniciado un movimiento contra el olvido en que se está quedando Galicia respecto a grandes industrias pesadas, como las siderúrgicas, por ejemplo, contando esta región con puertos del mayor calado de Europa, abrigados y en condiciones de prestar los mejores servicios a la nación con los costes mínimos de entretenimiento que supone los constantes dragados en aquellos que careciendo de profundidad natural ha de buscarse la solución a base de dragas en permanente ejercicio. Y por otra parte, la ventaja de contar Galicia con una gran potencia de producción hidro-eléctrica que proporciona la máxima energía al mínimo precio por ser precisamente el agua la fuerza motriz de esa producción. Y, finalmente, por contar también la tierra gallega con grandes yacimientos de hierro y lindar sus cuencas con las de León y Asturias con distancias mínimas de recorrido, generalmente en cuesta abajo, de material bruto, como sucede en el Coto Wagner y otros al cargadero de la Ría de Vigo, que ve marcharse el mineral que pudiera transformarse en este propio puerto y exportar después el material obtenido por las fuentes de trabajo de los hombres de la propia región, forzados a emigrar a otros países, cuando podría ser más útil su esfuerzo en la propia tierra natal que exporta

energías humanas en vez de los frutos de éstas producidos en la propia patria.

Vigo, por su parte, ha visto cómo no se ha contado con su magnífico puerto para habilitarlo con miras a los nuevos sistemas de transporte "Containers", ni para estación de las grandes unidades petroleras del futuro ni tampoco para una siderúrgica que completara, o, mejor dicho, impulsara la vida del Polo de Desarrollo Industrial Vigo-Porriño, cuya unidad de los dos ayuntamientos, con un puerto de primerísima categoría —el primero de condiciones naturales de Europa— reúne las máximas condiciones para ubicar en su área, no una, sino muchas grandes plantas industriales a nivel universal, que son las llamadas a levantar nuestra economía.

Frente a esta carencia de grandes industrias básicas, se acentúan cada día más las dificultades de las industrias pesqueras y derivadas de la pesca, por el agotamiento de nuestros litorales y la necesidad de buscar la pesca como materia prima de la conservera a muy largas distancias, con los consiguientes gastos de transporte y pérdida de tiempo en los viajes;

con la perspectiva tampoco muy tranquilizadora de que los bancos lejanos, por la masiva captura por flotas de numerosos países, va también mermando de modo alarmante en estos últimos años.

Y, finalmente, merma también el movimiento trasatlántico, por haberse cambiado el signo de las emigraciones a Ultramar, cambiándose hacia Europa, con desplazamientos por tierra y no marítimos.

Estos fenómenos contribuyen a la necesidad de transformar muchos sistemas de las pequeñas industrias gallegas por otras de gran amplitud, apoyadas precisamente en las condiciones magníficas de la región y en el potencial humano de gran rendimiento por su inteligencia y por su espíritu de trabajo, en todas partes apreciado.

La IV Siderurgia vuelve, pues a ponerse sobre la mesa y se recuerdan los magníficos informes que sobre este particular han emitido constantemente expertos extranjeros que han visitado y estudiado las condiciones naturales óptimas de esta región para la gran industria pesada.

Seguimos esperando.

BENEDICTO CONDE

La construcción naval en 1968

SE BOTARON DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE BUQUES DE CONSTRUCCION ESPAÑOLA

Madrid.—Doscientos treinta y siete buques, construidos en los astilleros españoles, fueron botados durante el año 1968, según el avance estadístico publicado por el servicio técnico comercial del sindicato nacional del metal. Dichas unidades representan 513.680 toneladas de registro bruto y 770.912 toneladas de peso muerto.

Por tipos de buques, treinta y uno son de carga seca, once tanques, dos de pasaje, cuatro frigoríficos, ciento sesenta y tres pesqueros y veintiséis auxiliares. Para armadores nacionales fueron destinados ciento cuarenta y dos y para armadores extranjeros noventa y cinco.

Dicho informe resume así las actividades de los astilleros de España en 1968: nuevos contratos, doscientos cuarenta y seis; puestas de quilla, doscientas cincuenta y una; botaduras, doscientas treinta y siete; entregas,

Bilbao.—El primer buque «Roll-On-Roll» que se construye en España será botado en Bilbao antes de que finalice el presente año.

Se trata de un tipo de buque especialmente diseñado para transportes de grandes piezas, de hasta seiscientos toneladas de peso la unidad y 70 metros de longitud. En los mencionados vapores, las piezas entran y salen rodando sobre sus propios soportes y arrastradas por camiones.

En una rueda de prensa celebrada esta tarde en Bilbao, se ha dado cuenta a los informadores de la creación de una nueva sociedad —«Navipesa»— consti-

ciento ochenta y tres, y cartera de pedidos, doscientas noventa y cinco unidades en primero de enero de 1968 y trescientos cuarenta y ocho en primero de enero de 1969.

Más de tres mil quinientos millones de pesetas, valor de la pesca en lonja, en Vigo

El movimiento pesquero en Vigo durante el pasado año 1968, ha batido un nuevo récord de rendimiento económico, pese a las grandes dificultades que sobre las industrias pesqueras se acumulan día tras día, por la pesca cada vez a mayor distancia y otros problemas que la encarecen.

A la lonja del Berbés se unen las aportaciones de Cangas, Moaña y Redondela, que forman la unidad de la Ría de Vigo, centrada en el Puerto pesquero vigués.

Las estadísticas del resumen general dan el siguiente resultado:

	Kilos	Valor en lonja
PESCA FRESCA ...	64.568.527	873.214.577 pesetas
CONGELADA ...	85.157.763	2.118.825.885 "
BACALAO		
MEDIA Cr. ...	20.557.148	512.062.490 "
Pto. CANGAS ...	4.174.899	28.945.517 "
Pto. MOANA ...	123.565	854.250 "
MEJILLON ...	1.503.000	7.515.840 "
Pto. REDONDELA ...	1.401.466	7.162.121 "
	177.486.368	3.548.579.840 "

No ha sido año de grandes capturas de las especies tradicionales como son el bonito —campana floja—, el besugo, la palometa, la sardina, etc. Pero el gran rendimiento está sin duda en la pesca congelada, aportada por las flotas de congeladores que trabajan en mares muy alejados y tienen en Vigo la base de in-

dustrialización correspondiente; como la fresca tiene también su gran base para el mercado nacional y la industria de la conserva.

Sobre los rendimientos del año anterior, 1967, hubo un aumento a mayores de 25.090.294 kilos, con un valor de 659.563.635 pesetas.

Se construye en Bilbao un buque especial para transportar grandes piezas

tuida con el objeto de construir y explotar toda clase de buques, especialmente los destinados al transporte de cargas pesadas.

Unicamente existen en el mundo dos buques de las características de los reseñados y la mencionada sociedad tomará, en flotes los dos primeros que se construyen en España por encargo de «Navipesa» a los astilleros «Tomás Ruiz de Velasco, S. A.».

Antes de que se termine la construcción de los citados buques, los armadores ya han recibido peticiones de alquiler de los Estados Unidos de América. La ventaja que ofrecen es que, hasta ahora, estas grandes piezas tenían que ser transportadas en buques de gran tonelaje, con el consiguiente aumento de costo y con las consiguientes exigencias de calado e instalaciones especiales.

El calado de los buques «Roll-On-Roll» que se construyen en Bilbao es de sólo 2,85 metros, lo que les permitirá descargar sus pesados y voluminosos car-

gamentos en toda clase de puertos, dársenas, ríos y playas de cualquier parte del mundo. Desplazan 2.200 toneladas.

Al propio tiempo, estos buques están acondicionados para el transporte de «Containers», y también resultan eficacísimos colaboradores de la armada y el ejército, mediante el transporte de tranques, piezas de artillería e incluso pueden servir de pistas de aterrizaje para helicópteros.

Las grandes piezas se cargan indistintamente por proa o por popa, ambas abatibles.

El propósito de la nueva empresa que se crea es atender al tráfico nacional de piezas voluminosas, que tanto están proliferando en el actual momento de desarrollo industrial, así como al internacional.

La nueva sociedad se constituye con el sesenta por ciento de capital español y el cuarenta por ciento restante extranjero, con participación inglesa, alemana y norteamericana.

PESQUEROS PARA CUBA

En diversos astilleros españoles se construyen actualmente pesqueros de pequeño tonelaje —camaroneros— con destino a Cuba.

En Vigo, del cupo de unos 90, se construyen unos cuarenta y algunas unidades mayores.

Las primeras flotillas están preparándose para partir en fecha próxima con destino al país cubano y en el puerto vigués se están concentrando otros pesqueros del mismo cupo construidos en Gijón y Santander.

A las primeras flotillas de camarones les acompañarán otros pesqueros congeladores y un buque-factoría, el «Mar Caribe», también construido aquí para el Gobierno Cubano.

PARVULARIO PARA EL GRUPO ESCOLAR DE ORIENTACION MARITIMA DE ALMERIA

Por el ministerio de Educación y Ciencia, ha sido creado a petición del Instituto Social de la Marina un parvulario en el grupo escolar mixto de Orientación Marítima "Marqués de Valterra" en Almería. Con esta mejora docente la agrupación queda integrada por nueve unidades, tres de niños, cinco de niñas y un parvulario.

CARTILLA AHORRO-PESQUERO

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

Junto a estas líneas un grupo de alumnas asistentes al curso de Formación de Rederas, en la entrada de la escuela de Ribadeo. Abajo, otra de las alumnas asistentes, en el momento de verle entregado su diploma de aprovechamiento.



La Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Ribadeo, filial de la de Gijón, ya ha incorporado 138 especialistas a las flotas de la provincia



Han obtenido diploma las veinticuatro alumnas que han asistido al curso de Formación de Rederas celebrado en este centro

El día 31 de enero pasado ha finalizado en la escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Ribadeo, filial de la Escuela de F. P. N. P. de Gijón, del Instituto Social de la Marina, un curso de Formación de Rederas, al que asistieron veinticuatro alumnas, el cual ha tenido ciento veinte días de duración.

También finalizó el día 15 de febrero otro curso de Formación de Radio-

telefonistas Navales Resstringidos, al que asistieron quince alumnos.

Con estos cursos, para los que han sido concedidas 30 becas por el Patronato de Protección al Trabajo, se incorporan a la flota pesquera comarcal otros treinta y nueve nuevos especialistas, con los que suman ya ciento treinta y ocho los trabajadores del mar que se han especializado en este Centro desde el año 1965 en que comen-

zó su magnífica labor de promoción en esta rama del trabajo.

Por otra parte, este resultado ha permitido conseguir el aumento de la flota pesquera de los puertos de Ribadeo, Rincón, Figueras, etcétera, al surtir a las nuevas unidades de los técnicos y especialistas necesarios.

Actualmente se está celebrando en esta escuela otro curso de Formación de quince especialistas en el manejo de detectores de pesca y sondas.

El día 22 de febrero, en un sencillo acto celebrado en el citado centro, se hizo entrega de los diplomas que acreditan la asistencia al curso con aprovechamiento, a veinticuatro alumnas, las cuales hicieron patente su agradecimiento al Patronato Nacional de Protección al Trabajo y al Instituto Social de la Marina, por la magnífica labor de promoción de los trabajadores del mar que vienen realizando.

Becas para estudio de la empresa Ybarra

Siguiendo la línea de preocupación por el personal y sus familiares, "Ybarra y Cia", empresa naviera de Sevilla, ha concedido para este curso escolar becas para ayuda a estudios de sus hijos a todo el personal que lo ha solicitado y a todos los niveles, tanto del mar como de su taller de reparaciones.

En ellas se han atendido peticiones para estudios primarios,

medios y superiores, extendiéndose la ayuda no sólo a su personal en activo sino también a viudas del personal fallecido o incapacitado por accidente de trabajo y fallecidos por enfermedad, sin que haya habido limitación del número de becas por cada familia.

Por ejemplo, la viuda de un tripulante, que quedó con cinco hijos menores, ha recibido la

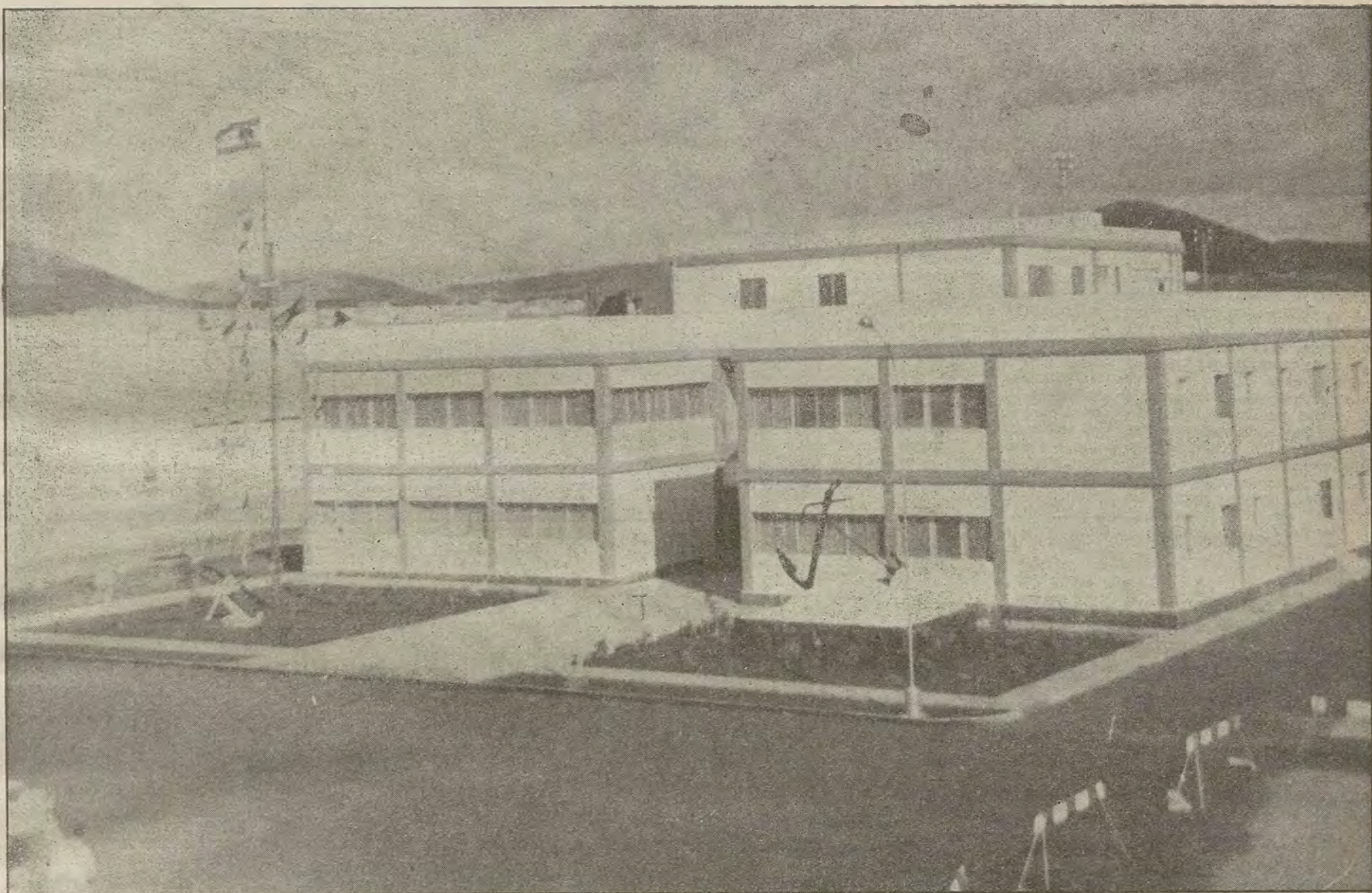
concesión de cuatro becas, una de primaria y tres de enseñanza media. Son bastantes los casos en que se han concedido a un productor becas para más de un hijo.

Si bien en esta convocatoria se han concedido a todas las solicitudes, es criterio preferente a igualdad de otras circunstancias el número de hijos y la categoría profesional que puntúa

sensiblemente más para los subalternos que para los oficiales.

"Ybarra y Cia" aporta con esta acción su ayuda y estímulo a la promoción personal de los hijos de quienes conviven y se esfuerzan en la labor de esta naviera sevillana cuyos colaboradores tienen distribuidos sus hogares por todo el territorio de nuestra patria.

Inauguraciones de la Seguridad Social del Mar en la visita de las jerarquías del Instituto Social de la Marina a la provincia Gran Canaria



Casa del Mar de Lanzarote, construida por el Instituto Social de la Marina

Clínica Insular “Virgen de la Peña”,
en Fuerteventura

Grupo de viviendas de
la Cooperativa “Virgen del Mar”

**CASA DEL MAR
DE LANZAROTE**

En Tenerife, el Presidente del ISM hizo entrega de los planos de la futura Casa del Mar que será construida en Santa Cruz.

Las Palmas. (Resumen de una información de nuestro corresponsal).—Nuevamente Canarias ha contado con la presencia del presidente-delegado del Instituto Social de la Marina, por tercera vez en lo que lleva de mandato. Para este nuevo viaje escogió la vía marítima, embarcando en el puerto de Cádiz a bordo del “ferry” de la Trasmediterránea, que le condujo hasta Santa Cruz de Tenerife. En aquella ciudad hizo entrega de los planos del edificio de la futura Casa del Mar, en la Junta de Obras del Puerto, y se puso en contacto con las autoridades sobre diversos proyectos en beneficio de marinos y pescadores de la provincia de Tenerife.

En la tarde del mismo día de su llegada, el almirante emprendió viaje hacia Gran Canaria, por vía aérea. En el aeropuerto de Las Palmas fue recibido por el presidente y el director del Montepío Marítimo Nacional, delegado del Instituto Social de la Marina, presidente del Consejo Provincial de Trabajadores, director de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera, y otras representaciones.

A la comitiva se incorporaron al siguiente día, llegados de Madrid, el subdirector general del ISM, don Andrés Mochales Ochando y el director de los Servicios Provinciales y de Inspección del organismo, don José Llorca Pérez.

En el curso de su visita a la provincia Gran Canaria el almirante Fontán presidió los actos de inauguración de la cooperativa de viviendas “Virgen del Mar”, en Las Palmas; la clínica de la seguridad social de Fuerteventura, y la Casa del Mar de Arrecife de Lanzarote.

Sigue

Bendición de las viviendas de la Cooperativa "Virgen del Mar"

Reunión en la Casa del Marino, del Montepío Marítimo Nacional

Al día siguiente de su llegada, el presidente del ISM, subdirector general y demás autoridades y representaciones mencionadas, visitaron el grupo de viviendas que la cooperativa "Virgen del Mar", integrada por oficiales de la marina Mercante, ha levantado en la urbanización Viera, en un lugar desde el que se divisa gran parte de la ciudad con la bahía y el puerto de la Luz. A la entrada de la urbanización, el almirante fue recibido por el presidente de la junta rectora de la cooperativa, quien le mostró una de las plantas y explicó las

principales características del grupo de viviendas. Por el capellán de la Casa del Marino, padre Gárate, del Apostolado del Mar, se procedió acto seguido a la bendición de las viviendas, y tras un detenido recorrido por la urbanización se dio por terminada la visita.

Seguidamente, el presidente del ISM y acompañantes se trasladaron a la Casa del Marino, en cuyo recinto tuvo lugar una reunión del Montepío Marítimo Nacional, primera en su tipo que tiene lugar fuera de la capital de España.



A bordo de un "focker" de la compañía Iberia, el presidente-delegado del Instituto Social de la Marina y demás personalidades que le acompañaban se trasladaron a la isla de Fuerteventura. En el aeropuerto de Los Estancos fueron recibidos por el delegado del Gobierno, señor Alonso Patallo y demás autoridades y representaciones de la isla, quienes les tributaron una cálida acogida. Tras un breve cambio de impresiones, la comitiva se dirigió a la playa de Corralejos, para visitar la Cofradía de Pescadores, que es la única que funciona como tal en todo el archipiélago canario.

El vecindario en pleno, todo el pescador, tributó

FUERTEVENTURA

INAUGURACION DE LA CLINICA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Visita a la Cofradía de Pescadores de Corralejo y proyecto de construcción de una Casa del Mar y frigorífico en Puerto del Rosario

una cariñosa acogida al almirante Fontán, a quien dio la bienvenida el presidente de la Cofradía de Pescadores, el cual mostró al almirante las dependencias de la futura Casa del Mar, que se encuentra en avanzado estado de construcción, y que ha sido costeada con el crédito personal de todos los afiliados a la Cofradía.

Posteriormente tuvo lugar una reunión en el sa-

lón de actos, en el cual el secretario de la Cofradía de Pescadores expuso los problemas y aspiraciones de la gente marinera de Corralejos, solicitando, asimismo, el apoyo económico del ISM para la pronta terminación de la Casa del Mar, obra —dijo— en la que tienen puestas grandes ilusiones los pescadores de Corralejos. El presidente del Instituto Social de la Marina prometió que por éste

organismo será concedida una subvención de cien mil pesetas para aquellos fines.

Tras un amplio cambio de impresiones de las autoridades con los pescadores y sus familias, la comitiva se dirigió a la capital de la isla, Puerto del Rosario, dándose fin a la jornada.

COOPERATIVA "FUERTE-PESCA"

Al siguiente día se cele-

bró una reunión, a la que también asistieron el gobernador Civil y el delegado provincial de Sindicatos, que había llegado momentos antes de la vecina isla de Lanzarote. En el curso de esta reunión se trataron los principales problemas y aspiraciones de los trabajadores del mar de Fuerteventura. Especialmente se estudió las posibilidades de apoyo del ISM a la cooperativa "Fuertepesca", que agrupa a la totalidad de los armadores de la isla, y las particularidades de una permuta de solares para la construcción de la Casa del Mar en Puerto del Rosario, así como la instalación de un frigorífico. Posteriormente las autoridades visitaron el muelle, actualmen-

Junto a estas líneas, vista parcial del grupo de cien viviendas para oficiales de la Marina Mercante, construido por la cooperativa "Virgen del Mar" en Las Palmas de Gran Canaria. Arriba, una instantánea del acto de bendición de la clínica de la Seguridad Social de Fuerteventura.



te en fase de ampliación, en el cual serían emplazados el frigorífico y la Casa del Mar.

INAUGURACION DE LA CLINICA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

En el curso de la primera visita que hiciera el presidente del ISM a Fuerteventura, hace un año, las autoridades insulares solicitaron el apoyo de aquel organismo para la puesta en marcha de la clínica de la Seguridad Social, cuya falta de personal y medios eran sus principales problemas. Las gestiones cristalizaron y pronto se puso en marcha esta clínica insular, con la llegada del primer cirujano, doctor De la Cruz y un grupo de enfermeras del Salus Infirmerum.

La inauguración oficial de la clínica tuvo lugar con ocasión de esta visita del presidente del ISM, acompañado por el gobernador Civil y restantes autoridades y representaciones, nacionales, provinciales y locales.

La planta baja de la clínica la ocupan el quirófano, despacho del director, secretaria, consultorios y sala de rayos X entre otras. En la segunda planta se encuentran las habitaciones para los enfermos internos, con un total de dieciséis camas.

Una vez que la comitiva hubo visitado todas las instalaciones, se pasó al salón de actos. Allí hizo uso de la palabra el delegado del Gobierno, quien hizo patente el testimonio de gratitud de todos los habitantes de la isla por la conquista que supone ésta clínica de la Seguridad Social, único centro cirujano con que cuentan. Seguidamente pronunció unas palabras el presidente del ISM, quien hizo un resumen de los asuntos tratados en las diversas reuniones y entrevistas celebradas durante esta su es-

Inauguración de la Casa del Mar de Arrecife de Lanzarote

Es la quinta de España en su género y su ambulatorio presta asistencia a unos veintiseis mil lanzaroteños.

Tras su estancia en Fuerteventura, y en vuelo directo desde esta isla, el presidente del I. S. M. y acompañantes se trasladaron a Lanzarote. En el aeropuerto

fueron recibidos por el delegado del Gobierno, don Andrés González, alcalde de Arrecife, presidente del Cabildo Insular de Lanzarote, y otras autoridades y

representaciones locales.

El motivo principal de esta visita a Lanzarote era la inauguración de la Casa del Mar, que se ha edificado en un solar situado junto a la

barriada de pescadores "Marqués de Valterra", que fue construida hace años por el Instituto Social de la Marina.

LA CASA DEL MAR

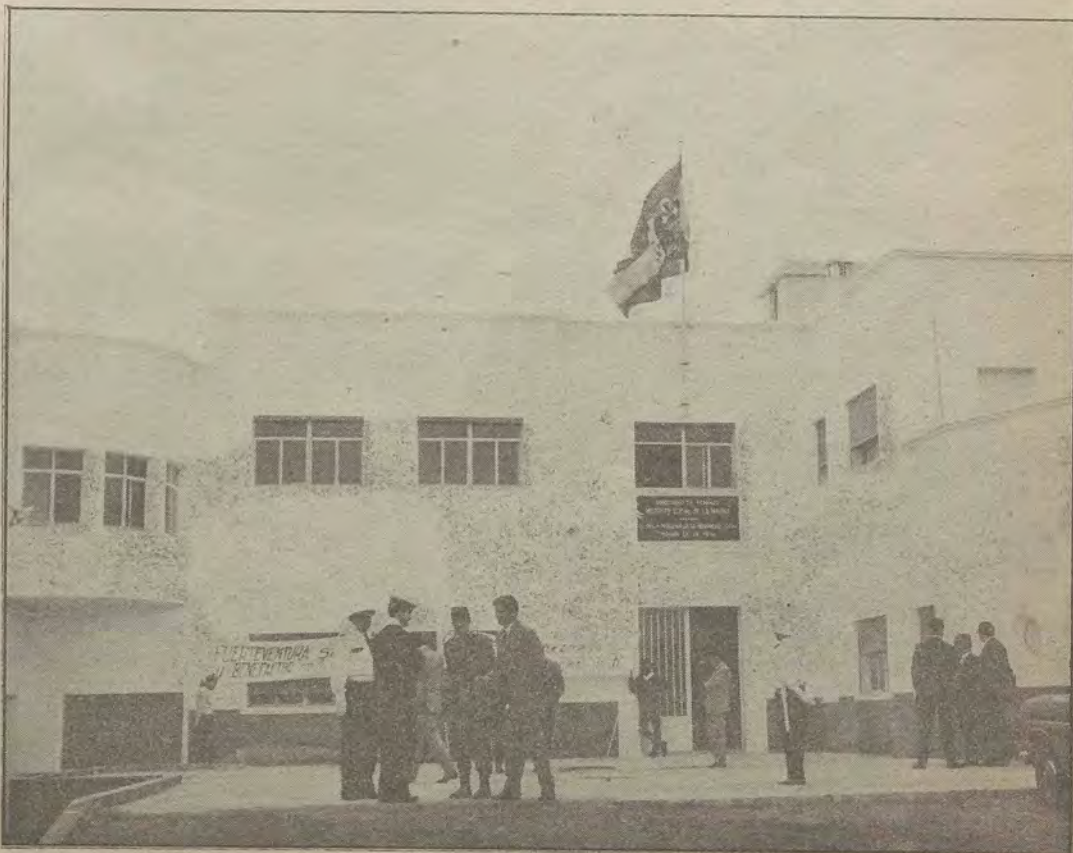
La nueva Casa del Mar de Lanzarote está considerada como la quinta de España en su género, por la modernidad de sus instalaciones y por los servicios con que cuenta.

En la planta baja están situadas las oficinas de la delegación insular del ISM, salón de actos y ambulatorios de la Seguridad Social. En una de las alas de la planta superior se destina a Hogar del Pescador, con salas de juegos, restaurante, biblioteca y hostelería con una capacidad para quince camas. En el resto de la planta se ha situado la clínica, que tiene veinte camas, además de quirófano, aparato de rayos X, despacho del médico de guardia y otros servicios. Esta planta está atendida por cinco enfermeras del Salus Infirmerum.

tancia en Fuerteventura, prometiendo el apoyo del Instituto Social de la Marina, especialmente en lo concerniente a los importantes proyectos del frigorífico y de la Casa del Mar. El almirante Fontán, felicitó, asimismo, a todos los mayores, por la importante mejora asistencial obtenida con esta clínica de la Seguridad Social.

LA CLINICA EN CIFRAS

Los resultados obtenidos hasta ahora por este centro quirúrgico, primero que funciona en toda la historia de Fuerteventura, son más que halagüeños. En sólo un trimestre de funcionamiento se han hospitalizado más de ciento veintiséis personas, con novecientas veintiséis estancias, lo cual supone un setenta y cinco por ciento de ocupación en relación con la capacidad total de la clínica. Se han practicado un total de treinta y tres intervenciones quirúrgicas, ciento dieciséis análisis, treinta y un alumbramientos, mil trescientas setenta y seis consultas, ciento veinticuatro extracciones dentarias y setenta y nueve radiografías.



La clínica de la Seguridad Social de Fuerteventura, y un momento de la intervención del presidente del ISM, en el acto de inauguración.

INAUGURACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR EN LA PROVINCIA GRANCANARIA

Más de la mitad de la isla de Lanzarote es beneficiaria del ambulatorio de la Seguridad Social instalado en la Casa del Mar, alcanzando una cifra estimada en veintiséis mil personas. El ambulatorio cuenta con un cuadro completo médico, integrado por cinco doctores de medicina general y catorce especialistas.

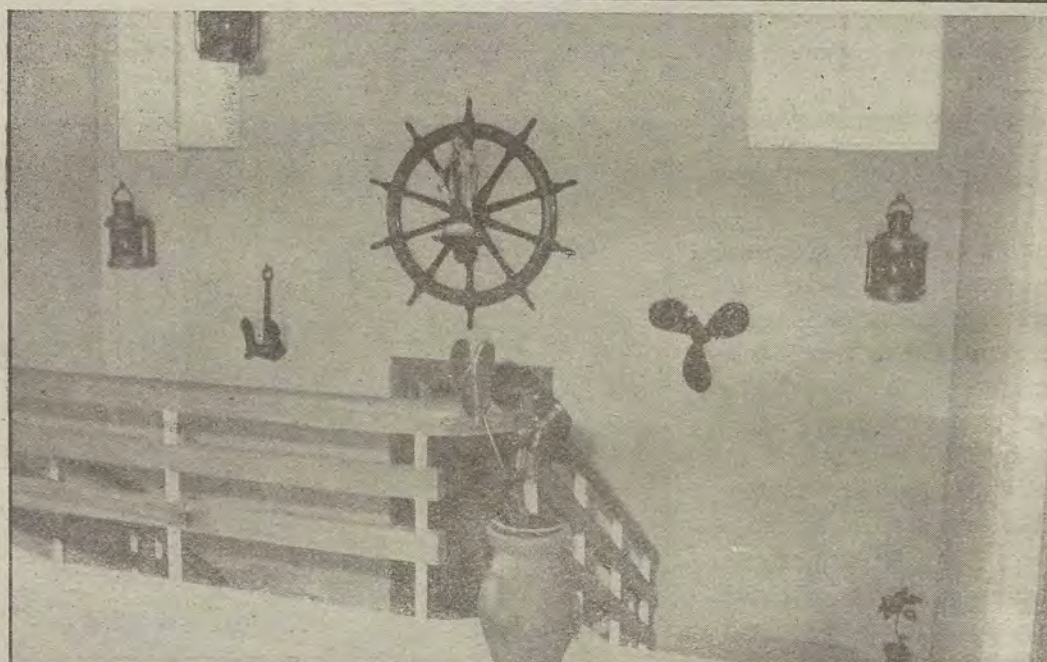
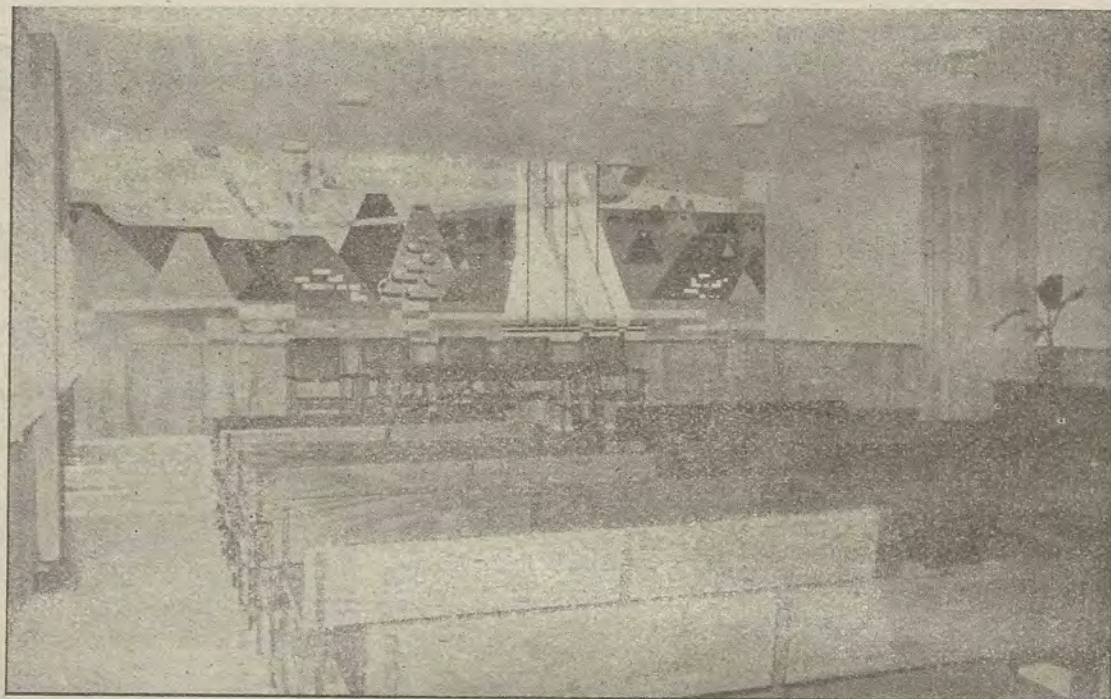
El presupuesto de la Casa del Mar se calcula en unos quince millones de pesetas.

El exterior del edificio ha sido ornamentado con jardines y motivos marinos, y en el interior se ha instalado un artístico mural del que es autor el pintor Rafaely.

ACTO DE INAUGURACION

Tras una misa de Espiritu Santo, a la que asistieron todas las autoridades y representaciones bendijo el edificio el párroco de Arrecife. Seguidamente, y tras una detenida visita a todas las instalaciones de la Casa, se celebró la inauguración oficial en el salón de actos,

que se encontraba abarrotado de pescadores y familiares. El delegado insular de Sindicatos, don Mateo Alemán, explicó lo que supone para Lanzarote y su población marinera esta Casa del Mar, viejo sueño hecho realidad, y testimonió la gratitud de todos los trabajadores del mar de la isla. En parecidos términos se manifestó el delegado del Gobierno en su discurso, que fue muy aplaudido. El delegado provincial de Trabajo,



Junto a la entrada principal de la Casa del Mar de Lanzarote, que figura en la parte inferior de esta página, completamos la información gráfica con dos aspectos del interior de esta obra, llevada a cabo por el Instituto Social de la Marina.

don Benito Ballestar, y el del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda, hicieron asimismo uso de la palabra, dando cuenta, respectivamente, de las gestiones que llavan a cabo el Ministerio y el ISM en favor de los trabajadores del mar, en un cometido eminentemente social que, si enorgullece a quienes los realizan, no son otra cosa que una obligación de servicio. Por último el presidente del Instituto Social de la Marina manifestó su satisfacción por haber podido llevar a Lanzarote su tan anhelada Casa del Mar, y ratificó cómo el organismo que preside está en todo momento vertido en favor de la gente marinera.

El acto de inauguración de la Casa del Mar de Lanzarote, muy emotivo, fue el último de los oficiales que llevaron a cabo el presidente del ISM y séquito en la provincia grancanaria, dando con él finalizada su estancia en la isla.

JUAN FRANCISCO FONTE.



la mar siempre es noticia en ESPAÑA

BOTADURA DEL SUPERPETROLERO "PABLO GARNICA"

Tiene un peso muerto de 98.500 toneladas y un desplazamiento de 115.800 toneladas

El Ferrol del Caudillo.—Salió del puerto ferrolano el superpetrolero "Pablo Garnica", construido en los astilleros y talleres del Noroeste (Astano), para la "Naviera de Castilla, S. A.", de Santander, con el fin de realizar las pruebas oficiales para su posterior entrega a la casa armadora.

El "Pablo Garnica", uno de los buques de mayor tonelaje construido en astilleros españoles, se dirigirá en estas pruebas a la altura de Santander y, en el viaje de retorno recalará en la Ría de Ares, desde donde partirá para Cádiz.

El citado superpetrolero fue botado el 14 de mayo último y sus características principales son: eslora total, 265,70 metros; manga fuera de miembros, 39 metros; puntal, 19 metros; peso muerto, 98.500 toneladas; desplazamiento, 115.800 toneladas; potencia del motor, 22.000 s.h.p., y velocidad, 16,5 nudos.

Nueva línea marítima entre Melilla y Almería

Melilla.—Llegó a este puerto, en viaje inaugural, de un nuevo servicio marítimo Melilla-Almería, la moderna motonave "Vicente Puchol", de la "Compañía Transmediterránea".

A bordo venían el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Boado, acompañado del gobernador civil, alcalde, presidente de la diputación y otras personalidades de la capital almeriense, así como representantes de la prensa, radio y televisión.

El Ayuntamiento melillense ofreció un almuerzo en honor de los viajeros, acto en el que el alcalde de Melilla impuso la medalla de oro de la ciudad al almirante Boado, en correspondencia al interés mostrado por el subsecretario de la Marina Mercante en el logro del establecimiento de esta línea marítima, vieja aspiración de las dos ciudades.

El almirante Boado, a bordo del "Vicente Puchol", ofreció una copa de vino español

en honor de las autoridades de Melilla y almerienses.

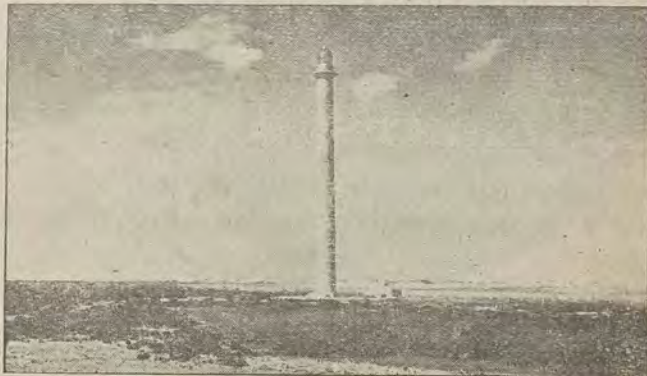
En el Salón Náutico de Barcelona

SE ERIGIRÁ UN MONUMENTO AL DEPORTISTA NAUTICO

Barcelona.—Un monumento al deportista náutico, realizado bajo inspiración del presidente del Salón Náutico Internacional de Barcelona, don Juan Antonio Samaranch, se inaugurará coincidiendo con la inauguración de la séptima edición según, se ha acordado en la reunión del Comité organizador que bajo la presidencia del señor Samaranch se ha reunido en esta ciudad.

En el curso de la reunión se informó también del desarrollo de las regatas que patrocinó el Salón y organizan los Clubs Náutico y Marítimo. Y que se están celebrando con éxito extraordinario, ya que en las distintas clases participan un total de 500 deportistas. Se cerrarán el 9 de marzo con dos grandes pruebas, el gran premio Salón Náutico de motonáutica y la regata infantil de la clase "optimist".

Los expositores han comenzado a preparar sus "stands" y han comenzado a entrar en el palacio de la metalurgia las primeras embarcaciones, siete de gran tamaño.



Los faros gobiernan el tráfico del mar

LA MAYORIA DE LOS QUE HAY EN LA PENINSULA IBERICA ESTAN DOTADOS DE "VALVULA SOLAR"

EL MAS ANTIGUO DE LOS FAROS ESPAÑOLES ES EL DE LA TORRE DE HERCULES, EN LA CORUÑA

En los miles y miles de kilómetros de costa que recortan nuestra silueta, cientos y cientos de faros —semáforos impenitentes que gobiernan el tráfico del mar—, son los vigías adelantados de nuestro sentir marino.

Múltiples y variados son los faros por su capacidad lumínica, su situación y su aspecto exterior. Bellísimo es el que en Sidi Ifni ha construido España. Sobre una torre cuadrada que sostiene un chabot de agradable sabor oriental, se eleva, como si fuera un giraldillo, el punto luminoso que se aboca a la mar; y a lo largo de la costa africana, sobre torretas moras que recuerdan épocas medievales, los puntos luminosos de los faros parecen muecines inefables que convocan a reunión a los barcos de la mar.

En la Península predomina la gallarda silueta de nuestras torres, con su forma de ástil sobre variopinto tablero de mares y costas.

paras de 5 ó 6 kilovatios, con un foco luminoso superior a las diez mil bujías, su poder de irradiación, al pasar por la lente óptica, se multiplica hasta producir un destello luminoso de uno o dos millones de bujías. En el cabo Machichaco un airoso faro provisto de una lámpara de seis kilovatios proyecta sobre las aguas un chorro de luz superior a los dos millones. Similares al de Machichaco son los de Finisterre y Cádiz.

EL FARO DE HERCULES EL MAS VETERANO DE NUESTRA COSTA

Los faros, aunque otra cosa parezca, también tienen su edad y sus categorías. El más viejo faro de nuestra costa se halla en el Finisterre, en la Torre de Hércules, allá en La Coruña. Su antigüedad proviene de la época romana, cuando Alejandría, famosa por su isla de Faros —de donde tomaron el nombre estas señales—, era el centro modular de todas las comunicaciones marítimas del Mare Nostrum.

Hay faros que se meten en el mar, que se elevan sobre unas minúsculas islas en las que apenas si hay albergue para el torrero. En estas condiciones se encuentra el faro de Buda en la desembocadura del río Ebro; el de Alegranza, en Canarias; el de Columbrete, en Castellón; los de Vendré, Ahorcados y Espardel, en Ibiza y los de Sálvora y Ons en la costa gallega.

También hay otros que, aunque no tan aislados, tienen un gran interés por el lugar estratégico en que se encuentran. Así el de la isla de Lisargas, frente a la costa gallega, en el trozo denominado «la costa de la muerte» por la densidad de sus nieblas y lo peligroso e intrincado de sus acantilados; el faro de Alborán, entre Almería y Melilla; o el de la isla de Palma, frente a Fuencaliente, donde tuvo lugar el último hecho heroico, al quedarse el torrero solo en su faro, tras evacuar a su familia, después que un seísmo derribó la mayor parte de la torre.

En su abnegación y en su paciente espera, en su vigilancia constante ojo avizor, como aquellos grumetes que los marineros de otros tiempos llevaban situados en el palo mayor de sus naves, así los torreros, aupados a lo alto de sus faros, orientan más que divisan, avisan más que señalan, la ancha circunferencia marina de nuestra Patria.

RAIMUNDO DE LOS REYES



Reina de las Fiestas de Invierno

Representa al Club Marítimo de Tenerife

La señorita Victoria Rodríguez Díaz, representante del Club Marítimo Atlántico, que ha sido elegida reina de las tradicionales Fiestas de Invierno de Santa Cruz de Tenerife.

I De Alejandro Magno a Leonardo da Vinci

325 años antes de Cristo, Alejandro Magno fabricó
el primer submarino que conoce la Historia

El sueño de Julio Verne con sus viajes submarinos ha quedado en eso, un antiguo sueño, comparado con la tremenda realidad que suponen las últimas técnicas sobre la materia. Y a tal punto la gente de nuestro siglo está revacunada en cuanto a adelantos científicos y técnicos que la ciencia-ficción es hoy la literatura más realista y más propia de masas. Ahí están los innumerables seriales de la televisión dedicados a fantásticos viajes espaciales y, entre ellos, el «Viaje al fondo del mar», que comparado con Verne, no es más que una burda imitación a la que hay que sumarle, naturalmente, los muchos elementos nuevos que las técnicas han incorporado y la fantasía de avanzada que ellas permiten anunciar. Pero el público espectador de estos telefilms ni se inmuta. La capacidad de sorpresa en esta materia está agotada. Es más, todo el mundo está convencido de que llegar a ello no es más que cuestión de tiempo, el que necesitarán los científicos para dejar terminada la obra de esta fantasía. Y, sobre todo, lo que el hombre medio es incapaz de comprender son la cantidad de pasos que ha habido que andar para que estas técnicas sean hoy posibles. Porque todo parece muy normal y casi obligado que ocurra y la lentitud en la consecución de un siguiente paso hacia lo maravilloso se interpreta como torpeza incluso. De aquí la necesidad constante de contar cómo, cuándo y porqué se llegó al logro de esta aventura grandiosa que es el submarino. Paso por paso caminaremos sobre la historia procurando aclarar o esclarecer cuanto de maravilloso nos narra al respecto.

NO ES
OBRA
DEL DIABLO

Ya no es preciso anunciar a

nadie que esta obra maravillosa de navegar bajo el agua y volver a emerger en el momento oportuno no es obra del demonio. Pero podríamos preguntarle lo mismo, si los tuviéramos a mano, a los contemporáneos de Leonardo da Vinci, uno de los primeros pioneros de esta hazaña. Porque la empresa ya se ensayó en el siglo XV de nuestra era y mucho antes. Y su motivación siempre fue la guerra. Al parecer, se pierde en la lejanía de la historia y hasta, tal vez, de la prehistoria, el intento de navegar bajo las aguas. Claro que entonces se trataba de intentos muy rudimentarios y muy lejanos de la técnica que hoy se emplea. Pero existieron de verdad tales submarinos. La primera nota escrita data de trescientos y pico de años antes de Jesucristo. Un general famoso por sus grandes conquistas y sus más grandes planteamientos bélicos, Alejandro Magno, es el primer inventor del submarino, que nos conste en ciertos escritos. La «Crónica de un Imperio», de Litino, narra la intentona. Alejandro, en su inagotable afán de conquistas, inventó todo lo inventable para poder vencer a sus enemigos. No era la fuerza la que contaba, sino la astucia, la estrategia militar servida por el ingenio del mejor general de todos los griegos, el que no en vano se había educado al amparo del propio Aristóteles.

Alejandro puso al día las famosas «catapultas asiáticas», los cañones de entonces, e inventó un rudimentario torpedo para hundir por sorpresa a las naves enemigas. Este rudimentario torpedo consistía en un largo arpón que iba colocado en la proa de sus buques, bajo la superficie del agua. Al abordar la nave griega a la enemiga le clavaba el arpón, y cuando se descubría la vía de agua, ya era tarde para remediarlo.

UN OBSERVATORIO SUBMARINO

Las cornadas del arpón submarino hicieron verdaderos estragos en todas las escuadras que se enfrentaron a la de Alejandro. Pero el abordaje seguía siendo una táctica peligrosa. Mientras la nave se hundía, llena de agua por el boquete abierto, gracias al torpedo rudimentario, los hombres habían librado un duro cuerpo a cuerpo que, indudablemente, producía un considerable número de bajas en las huestes de los griegos. Por eso el ingenio siguió trabajando hasta encontrar formas mejores de contener al enemigo por la astucia, verdadera virtud guerrera utilizada por todos los grandes generales de la historia. Las víboras encerradas en frágiles vasijas de barro y arrojadas como bombas de mano sobre la nave contraria se quedan en mantillas al lado del siguiente invento de Alejandro. El problema a resolver era de espionaje. Sería muy conveniente conocer los planes de la armada enemiga, su evolución sobre el mar y el peligro que traía cada nave. La respuesta al problema vino con lo que se puede llamar «submarino de Alejandro», dedicado a la observación únicamente. Consistía en una extraña especie de tonel de vidrio que se sumergía casi por completo en el agua, con un par de hombres en su interior. Los pocos centímetros que sobresalían del nivel del mar se camuflaban con algas marinas. De esta forma, el general podía seguir los movimientos de las naves contrarias y descubrir sus planes de ataque. El resto de operaciones para vencer a los contrarios era ya mucho más fácil. Y las victorias y conquistas del general de Macedonia certifican ampliamente los resultados de estos dos proyectos submarinos, hoy unidos



Busto de Alejandro el Magno, que se conserva en la Casa de Pilatos de Sevilla. El fue el primer estratega que utilizó ingenios submarinos en paz y en guerra.—R. K.

en el actual sumergible, la nave y el torpedo.

Hay algo más, producto del fabuloso ingenio de Alejandro Magno. Se trata de lo que se ha llamado desde siempre la «campana de vidrio de Alejandro». Muy parecida en técnica al submarino observador y seguramente copiada de aquél, fue utilizada únicamente con fines pacíficos. Por cierto para pescar perlas, pues permitía sumergirse a grandes profundidades, con relativa seguridad en el suministro de aire. El ingenio consistía en una especie de campana de cristal, transparente, en la cual se incluía la cabeza y hasta medio cuerpo del pescador. En estas condiciones éste podía ver por dónde se andaba en las profundidades submarinas, al par que aprovechaba la cámara de aire que baja con él al fondo del mar y le permitía respirar varios minutos sin necesidad de emerger.

DIECINUEVE
SIGLOS
DE DISTANCIA

Todo lo anterior ocurría hacia los años 325 y 332 antes de Jesucristo y lo más sorprendente

es que diecinueve siglos después, en el XV de nuestra Era, las técnicas de viaje submarino seguían más o menos lo mismo. Se partía siempre exactamente de cero. Pasar de la nada a algo era infinitamente difícil. Tan difícil que hasta cuatro siglos más tarde, en el XIX, no se conseguiría ese algo positivo, mayor de cero, que permitiera ser base de todo lo demás.

Pero volvamos al siglo XV. Estamos en pleno renacimiento. Y parece que suena la hora de los inventos. Por entonces vivió, trabajó e ingenió el más grande de todos los genios de la historia, Leonardo da Vinci. Un hombre capaz de hacerlo todo porque dominaba desde el arte hasta las ciencias exactas y en todo puso el punto más alto en sus bellos tiempos. ¿Quién hubiera sido Leonardo, cabe preguntarse, si hubiera contado con la herencia científica con que ha contado Von Braun? Entonces, el siglo XV hubiera sido seguramente más glorioso en adelantos que el propio XX y ahora toda la ciencia-ficción y sus telefilms no llegarían a ser un juego de ni-

Concluye el presente capítulo en la página 18.

- Pero posiblemente los intentos de navegar bajo el mar se remontan a mucho antes.
- Una campana de vidrio para pescar perlas y un arpón submarino con que hundir las naves enemigas, a modo de torpedo, también ideados por Alejandro.
- Leonardo da Vinci, artista y matemático, inventó un huevo de cuero capaz de transportar dos hombres bajo las aguas.

¿Figura realmente lo convenido en el contrato de embarco?

La relación contractual que liga a los tripulantes de los buques pesqueros con la empresa donde prestan sus servicios, está perfectamente concretada en las normas que regulan esta materia. Pero se originan con frecuencia conflictos individuales, debido a que se incumple el fundamental requisito de recoger en un contrato escrito, las condiciones que regirá la prestación de trabajo de los tripulantes en los buques pesqueros, ya sean de las actividades de Pesca de Arrastre, Cerco o bacalao.

El contrato de embarco, es un contrato formal. Las Reglamentaciones de Trabajo que regulan esta actividad, comprenden preceptos referidos a las formalidades y requisitos, que obligatoriamente han de cumplirse cuando se enrola un tripulante en un buque pesquero.

Pero al referirnos a esta cuestión, nos planteamos los tres supuestos que pueden darse en esta actividad: el contrato de embarco en un barco pesquero de bandera española; la contratación de tripulantes pesqueros en territorio español para su enrole en buques pesqueros de bandera extranjera, y por último, los que se contratan en puertos extranjeros y en barcos de bandera extranjera.

Aun cuando tenemos el propósito de hacer un estudio de la situación de los tres supuestos enunciados, como una primera parte vamos a referirnos a todo el ordenamiento jurídico que regula la contratación de los tripulantes pescadores en los buques que enarbolan bandera española.

CONTRATACION DE PESCADORES EN BUQUES ESPAÑOLES

En las actividades a que nos referimos, las comprendidas en la Reglamentación de Pesca de Bacalao de 16 de julio de 1959, Pesca de Arrastre de 16 de enero de 1961 y Pesca de Cerco y Otras Artes de 26 de julio de 1963, se establecen normas que fundamentalmente garantizan una seguridad jurídica para aquellos tripulantes-pescadores que se enrolan en las embarcaciones dedicadas a estas modalidades pesqueras.

Las condiciones del contrato son muy similares en las tres Reglamentaciones; por ello hacemos un estudio conjunto, puesto que las Normas difieren en muy poco de una Reglamentación a otra, incluso en lo relativo a la intervención de la Autoridad de Marina, que ha de visar y autorizar los contratos, que los examinará, y comprobará no existe renuncia de derechos de carácter general concedidos a los tripulantes por legislación, ni cláusulas que se opongan a algunos de los preceptos que regulan la prestación de trabajo en la Ordenanza correspondiente.

Hemos podido constatar el incomprensible y escaso interés que el tripulante-pescador en general concede al contrato de embarco, quizás porque desconoce el extraordinario poder que posee como elemento de prueba si se produce alguna situación de incumplimiento, no de las Normas de carácter general, sino de aquellas particulares autorizadas, que se refieren a situaciones o instituciones, que son perfectamente regulables en el contrato y que, sin embargo, es muy difícil probar si no se cuenta con un elemento de prueba que disipe la posible duda de interpretación o de apli-

cación que del contrato pueda suscitarse.

Independientemente de que los contratos individuales estén extendidos en los modelos que oficialmente han sido autorizados por la Dirección General de Trabajo, es condición precisa que en ellos figuren, no sólo aquellos datos de carácter general que se refieren a la identificación del tripulante —datos que han de figurar en todo contrato—, sino que muy particularmente los tripulantes deben de cuidar que se haga constar con claridad *el importe del salario convenido*, bien sea por unidad de tiempo, “a la parte” o cualquier otra modalidad, determinándose con toda precisión todos los detalles precisos para que por el interesado se llegue al conocimiento exacto de cuál es la retribución que ha de percibir.

También es importante, *que si se pacta una participación, bien sea en concepto de prima o cualquier otro sistema en el resultado económico de la pesca*, se declare con claridad, de modo tal que no pueda en ningún caso alegarse falta de concreción o posibilidad de dudosa interpretación, *determinando, con fijeza*, porcentajes.

Figuran igualmente, *la duración del contrato*, indicando su término, o si se trata de una relación contractual por tiempo indefinido.

EL CONTRATO DE EMBARCO EN LAS ACTIVIDADES PESQUERAS

I

También figurará la cláusula de rescisión, si ésta se estima necesaria, con objeto de que ambas partes procedan en caso de dar por terminada la relación laboral, de acuerdo con lo pactado.

PESCA DE ALTURA

En algunas actividades pesqueras, y nos referimos concretamente a la pesca de Arrastre en pesqueros de altura, congeladores, bacaladeros y parejas bacaladeras, reviste una extraordinaria importancia que en el contrato figuren principalmente estos datos, *la retribución mensual o diaria que se pacta y la participación en el resultado de la pesca*, cualquiera que sea la modalidad o sistema que se convenga. También debe especificarse lo relativo a la manutención.

Los contratos se extenderán por quintuplicado y una vez cumplidos todos los requisitos que acabamos de exponer, uno quedará en poder de la Autoridad de Marina y los otros se entregarán al tripulante, al jefe de la embarcación y al armador, siendo remitido el último a la Cofradía de Pescadores o Sindicato que corresponda.

Como último y como anexo al roll de la tripulación, figurarán todos los contratos de enrolamiento de todos y cada uno de los que componen la dotación de la embarcación.

El cumplir estos requisitos entienden algunos que significa complicaciones administrativas y trámites, que pueden resultar enojo-

sos en algunos momentos. Piénsese, sin embargo, el tripulante-pescador, que bien vale el dedicar algunos momentos a cumplimentarlos y que sólo beneficios puede reportarle, sobre todo si se producen situaciones en las que sea necesario probar sus condiciones de trabajo especificados en el contrato de embarco.

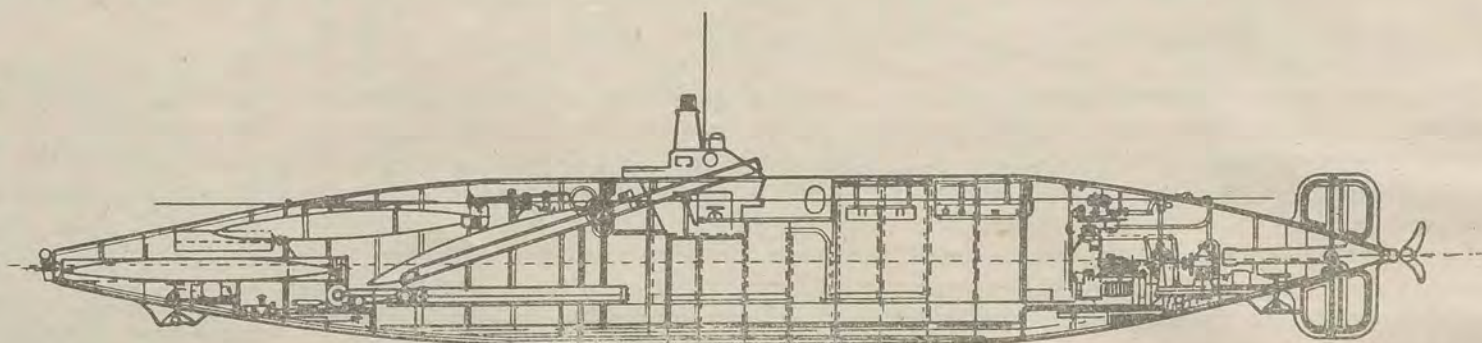
TAMBIEN INTERESA AL ARMADOR

En cuanto al armador, le interesa que todos los tripulantes de su barco suscriban su contrato y conozcan detalladamente cuáles son los conceptos retributivos que constituyen su remuneración y las condiciones en que habrá de realizar su trabajo. La política salarial del Gobierno discurre, en estos momentos, por el sistema del salario mínimo o garantía de ingreso mínimo, lo que ha determinado la inoperancia de las tablas salariales a que nos referimos, que hace aún más necesario el contrato individual de embarco. Porque en él se concreta la retribución y participación en el resultado económico para cada categoría profesional, con la intervención directa del interesado, y se establece con independencia de las disposiciones que regulan el salario mínimo, que contienen cláusulas de absorción y compensación de primas y otra clase de emolumentos, que dejan sin efecto cualquier tipo de mejora económica que con carácter general se establezca. Si el régimen económico se individualiza para cada tripulante, la obligación contraída por el armador no puede ser discutida ni compensada, puesto que la norma voluntaria, libremente expresada por las partes y suscrita en el correspondiente contrato, sólo está sujeta a las limitaciones reglamentarias, pero hace posible la determinación de retribuciones que estén en función de la productividad alcanzada en la explotación pesquera.

Podemos afirmar la indudable ventaja del contrato de embarco en las actividades pesqueras, por la seguridad jurídica que ello significa para ambas partes, por la satisfacción del cumplimiento recíproco de las obligaciones y derechos que sustenta el contrato, sin olvidar que todas las disposiciones que regulan estas actividades establecen de modo imperativo que el contrato que regula las condiciones de trabajo es un contrato formal, contrato que no sólo ha de ser extendido en el modelo oficial, sino que además, para su perfección, como anteriormente apuntamos, es preciso que esté visado por la Autoridad de Marina, quien en definitiva autoriza el nacimiento de la relación jurídica que se establece entre las partes.

En sucesivos trabajos estudiaremos todo el planteamiento del supuesto de la contratación de pescadores españoles en barcos pesqueros de bandera extranjera, realizado desde territorio español o a través de entidades en él establecidas, y por último, la lastimosa contratación que pese a todos los esfuerzos que se han realizado, viene efectuándose en puertos extranjeros, entre tripulantes españoles y barcos de flotas extranjeras sin garantía de cumplimiento ni seguridad jurídica alguna.

ños. Pues bien, entre los muchos inventos que ideó —máquinas de guerra, sobre todo— Leonardo intentó también la hazaña del submarino. Era una especie de huevo, fabricado en cuero, que, mediante unas bombas, se inflaba o desinflaba a gusto del usuario. De esta forma se sumergía o emergía cuando y como se quería. Con él llegó a albergar bajo las aguas hasta dos hombres. Y hasta allí llegó su invento. Porque los sucesivos intentos de Leonardo para ampliar la capacidad y volumen de su ingenio todos fallaron. Era la idea que pudiera transportar más hombres e incluso mercancías, pero la elasticidad del cuero no lo permitió. No era posible albergar tanto aire en las cámaras como era necesario para un peso mayor. Y ahí quedó abandonado el invento, porque no era



posible seguir adelante desde aquellos elementos. Sin embargo, algo quedó en claro y aprovechable para sucesivas intentonas en la historia. Sabido es que entonces dedicarse a inventos de esta clase de máquinas era

aún muy peligroso. Podía parecer asunto de brujería. Estaba muy mal mirado querer vencer las fuerzas de la naturaleza. Y por ello, tras los trabajos de Leonardo da Vinci, la empresa se abandonó hasta unos siglos más

tarde. Tal vez también porque no existía espíritu ni tradición científicos y la empresa era considerada como capricho de la gente no muy cuerda. El caso es que todo quedó ahí. Hasta que en el siglo XVII... Pero de

eso hablaremos en el próximo capítulo.

RAYMOND KLOSSES

(Copyright by Cífr Gráfica - HOJA DEL MAR, es una exclusiva mundial Cífr Gráfica-HOJA DEL MAR. Prohibida su reproducción total o parcial, aun citando su procedencia.)

España y su Marina Mercante

Viene de la página siguiente

de Suez y la obtención de reservas carboneras de Estados Unidos; la prohibición desde enero de 1917 de la exportación de buques españoles; el alza de fletes y la recapitalización de empresas navieras. Como consecuencia de todo lo anterior, la revitalización de la vocación marinera del país con nuevas generaciones navieras y la autoeliminación de las empresas de corto empuje o de apetencias especulativas; la supresión de primas a la navegación, etc.

En consecuencia, la Primera Guerra Mundial fue un auténtico desastre para la Marina Mercante española y un verdadero aviso de lo que podía sucederla.

LA IMPORTACION DE BUQUES Y

LA CONSTRUCCION NAVAL

La construcción naval de madera y velera tuvo su gran esplendor en España, principalmente en Bilbao, Asturias, Santander y la costa catalana; pero construir fragatas o bergantines es algo muy diferente de la construcción metálica y máquinas de vapor.

Siendo España un país al margen de toda industrialización pesada en la última mitad del siglo XIX, es claro que con el ocaso de las carpinterías de ribera acaba la construcción naval.

No hay que olvidar además que en 1895, por ejemplo, el 80 por 100 de todas las flotas de vapores del mundo se construía en astilleros ingleses, prácticamente monopolizadores de la construcción naval moderna hasta bien entrado el siglo XX.

Por lo tanto, el «boom» naviero español de vapores mineros de comienzos de siglo se hace exclusivamente a base de importaciones inglesas.

España contaba tan sólo con factorías de tipo militar (Arsenales para la Armada) y sólo con algunas otras de economía tambaleante como los de Martínez Rivas/Palmer, de Nervión, ya quebrados, los de Vea Murguía en Cádiz, La Maquinista Terrestre y Marí-

tima en Barcelona, La Graña, y la Constructora en Cádiz (continuadora de los primitivos diques y talleres privados de la Cía Trasatlántica. Naturalmente esto era a ojos vistas insuficiente para atender a las necesidades navales y mercantes españolas, sin meternos en maquinaria y calderas.

Consecuencia lógica de esta situación es el nacimiento de un proteccionismo para la industria de la construcción naval, error a largo plazo por razones semejantes a las que mantuvieron inmóvil el texto de la Ley de Maura.

Porque las medidas de proteccionismo se enfocaron hacia una progresiva obstrucción a la importación de buques

de construcción extranjera, mediante trabas diversas o aranceles insuperables que hoy podríamos llamar medidas disuasorias.

Esta obstrucción a las importaciones fue mantenida hasta 1925, año en que fueron suprimidas drásticamente pretextando las fuertes importaciones de sobantes de guerra que se consideraron peligrosas para la naciente industria de construcción española, ayudada principalmente por la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval como consecuencia de los planes de la Escuadra y de la Trasatlántica, y de Euskalduna que nació al calor de las navieras bilbaínas.

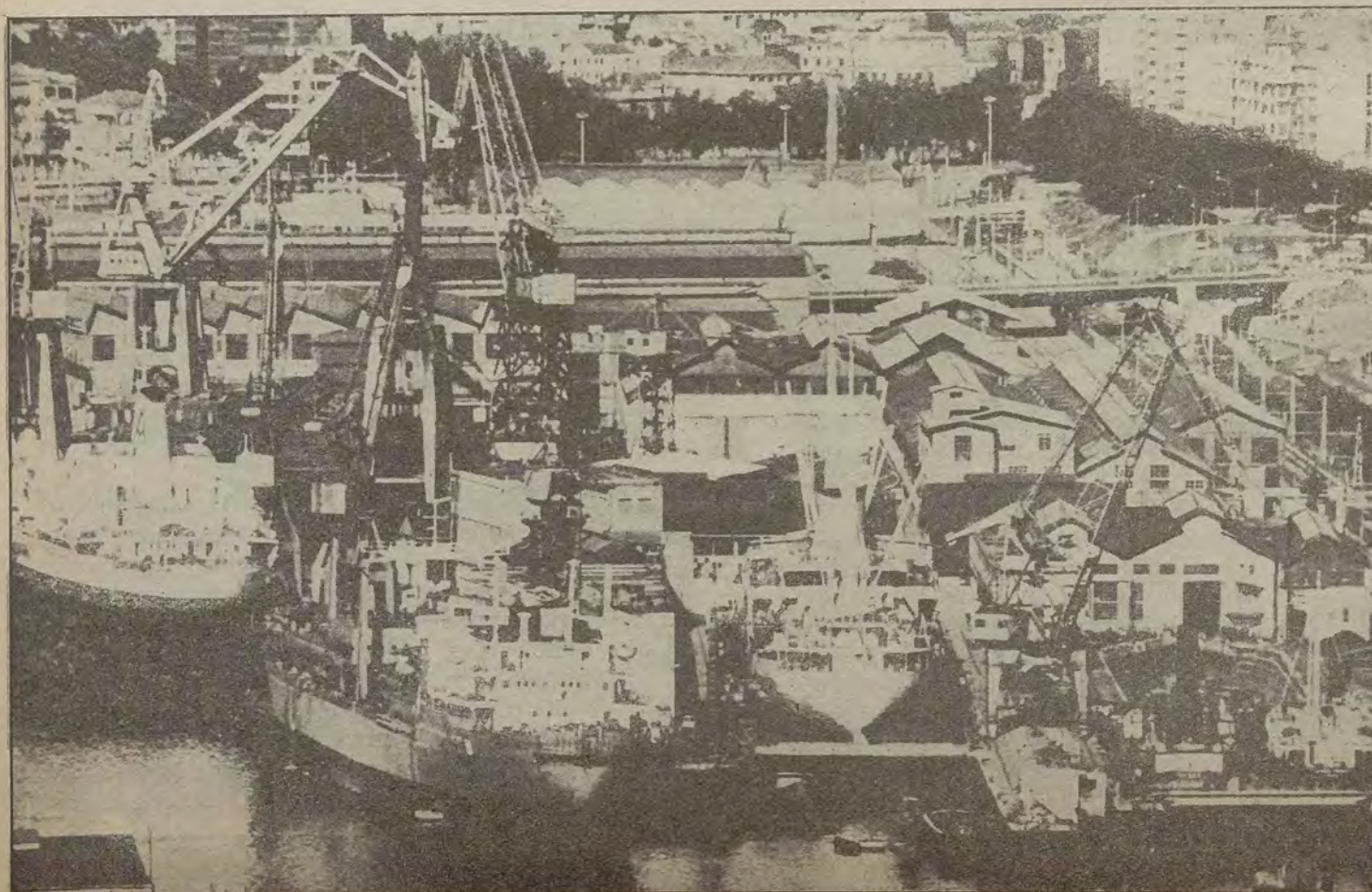
Y aquí comienza a supeditarse lo principal —la navegación— a lo secundario —la construcción—, que monopolizan núcleos navieros determinados para luego ser devorados o esclavizados, como ocurrió con la Trasatlántica.

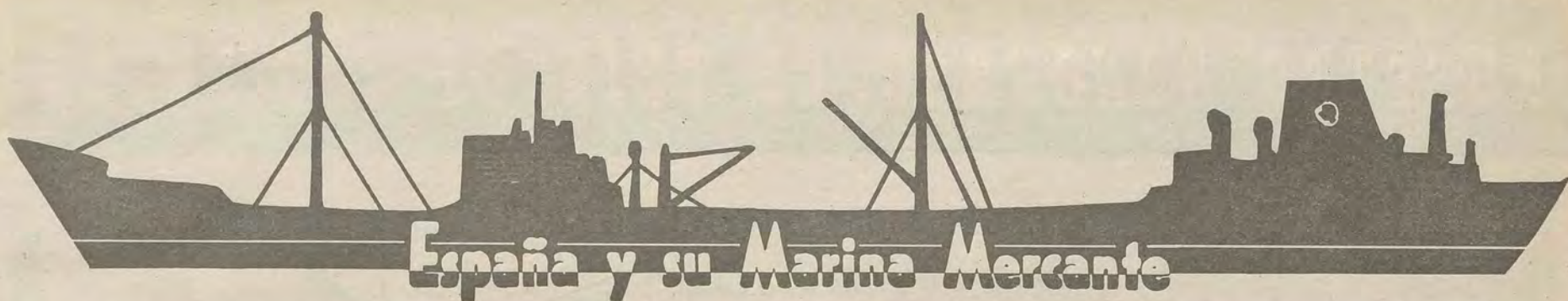
El entusiasmo, la buena fe y el trabajo de la Liga Marítima con nombres como Antonio Maura, Navarrete, Sánchez Toca, etc., hizo que su labor concluyera en resultados excelentes, sobre todo por lo que se refiere a la marina de Guerra. La flota mercante, y en concreto la de carga, tuvo menos brillantez y quedó en un discreto tercer plano, aunque debemos decir que tampoco desagradaba a los propios armadores.

LA CONSTRUCCION NAVAL DE ANTEGUERRA

Tanto la Hamante Naval como Echevarrieta en Cádiz, Unión Naval en Valencia y Euskalduna en Bilbao, pasaron con brillantez su fase de aprendizaje y comenzaron a perfeccionar sus entregas. Esta fase coincide con la llegada de los años treinta y por tanto con la entrada en servicio de extraordinarias motonaves para la Armada, que hizo Naval en unión de Vickers. La producción marítima española —militar y mercante— habría llegado a alcanzar un panorama limpio y fuerte a no ser que los acontecimientos políticos que repercutieron en la economía del país.

La guerra civil sorprendió a nuestra Marina Mercante en circunstancias difíciles y a los astilleros cargados ya de plantillas poderosas.—M. J. S. V.





Texto: MANUEL J. SANCHEZ VAZQUEZ

I

Desde 1900 a 1936

La Ley de Comunicaciones Marítimas de Maura -1909- (tan bien estudiada y tan completa que su texto no fue tocado a lo largo de medio siglo), fue contraprodu- cente al quedarse vieja en sus principios y conceptos

La trayectoria seguida por la flota mercante española ha sido de segunda fila y paralela a la de la flota mundial a partir de principios de siglo, al perder su posición privilegiada dentro del concierto marítimo que detentó desde 1870 a 1898.

La política naval es fluctuante y a remolque de las circunstancias internacionales. Podemos clasificarla en política defensiva, más que agresiva; conservadora más que creadora.

Las guerras y las crisis determinan su evolución registrándose tres espectaculares intentos privados en los años 1899, 1922 y 1930, en que la renovación de las flotas estuvo a cargo de los navieros por iniciativa propia.

En 1898 se produjo en España un extraordinario descenso en la flota, debido a las pérdidas de guerra, enajenación en masa de las navieras hispano-británicas —las mejores y mayores de la flota de carga— y baja de las matrículas de Cuba y Filipinas cuyas navieras tenían suma importancia.

Resurgen en cambio las navieras mineras del norte de España que compran vapores en Inglaterra durante los años 1899 y 1900, con lo que la baja anterior se compensa.

LA LEY DE COMUNICACIONES MARITIMAS DE MAURA (1909).

Compone esta ley el más importante texto legal del siglo en cuanto a la política naval, y es paralelo, en cierto modo, al Plan de Renovación de Escuadra, también de don Antonio Maura. Datan sus reglamentos de 1909, 1910 y 1913, y trata de la reestructuración de las Líneas Subvencionadas de Comunicaciones Oficiales; de la reserva del Cabotaje para los buques de construcción nacional; de la protección a la construcción naval; del régimen general de primas a la navegación; y de la limitación de la participación extranjera.

Esta Ley hizo posible que se mantuvieran subvencionadas las líneas de ultramar y también la ampliación hasta Chile, Japón, Fernando Poo, etc. La

contratación de servicios se hizo con la Valenciana, Trasatlántica, Trasmediterránea, Pinillos e Ybarra. Los contratos del Estado con la Trasatlántica fueron un grave error que repercutió no sólo en el país, sino en la propia Trasatlántica. En 1917 se fundó la Trasmediterránea para irse quedando con los servicios de Soberanía y Guinea. La Trasatlántica fue perdiendo líneas sin descanso y definitivamente llega a la quiebra total en 1933.

Ybarra salvó del desastre la línea del Plata.

Las normas de esta Ley son de claro matiz proteccionista y responden perfectamente a las necesidades de la Marina Mercante de aquel tiempo.

El principal inconveniente de esta Ley ha sido el haber estado tan bien estudiada y tan completa que su texto no fue tocado a lo largo de medio siglo. Y no por falta total de necesidad, sino por pereza a modificar con-

Al estallar la primera guerra mundial España disponía de 647 barcos con 898.823 toneladas, más una importante flota bajo bandera uruguaya.

Siendo España un país al margen de toda industrialización pesada en la última mitad del siglo XIX, con el ocaso de las carpinterías de ribera acaba la construcción naval.

ceptos e instituciones, lo que ha perjudicado gravemente a la Marina Mercante española moderna.

Se trata de una Ley excesivamente buena, pero contraproducente en sus consecuencias al quedarse vieja.

CONSECUENCIAS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Al estallar la guerra en 1914, España disponía de 647 barcos con 898.823 toneladas, además de una importante flota bajo bandera uruguaya incapacitada para su importación por los armadores. La mayor parte de la flota se dedicaba al gran cabotaje europeo y de forma muy destacada a la exportación de mineral a Europa.

La industria siderúrgica, nueva en España, necesita el mantenimiento de los contratos que le permitan los suministros continuos de carbón. Y la flota, para llevar a cabo este transporte, necesita asegurar el viaje de ida con mineral del Cantábrico o de Huelva y Levante. Y si no, de fruta.

Estas son las causas determinantes de una política elástica por parte de

los gobiernos españoles que no desautorizan la navegación en zonas aliadas de bloqueo. Las consecuencias fueron catastróficas y produjeron la desaparición de buques y hombres durante toda la guerra y, particularmente, en los años 1917 y 1918, con motivo del endurecimiento de la campaña submarina.

La pérdida española fue de 250.000 toneladas, correspondientes a 72 barcos, lo que supuso una tonelada por cada 58 extranjeras, puesto que la cifra total de pérdidas mercantes durante la guerra fue de 14,5 millones de toneladas.

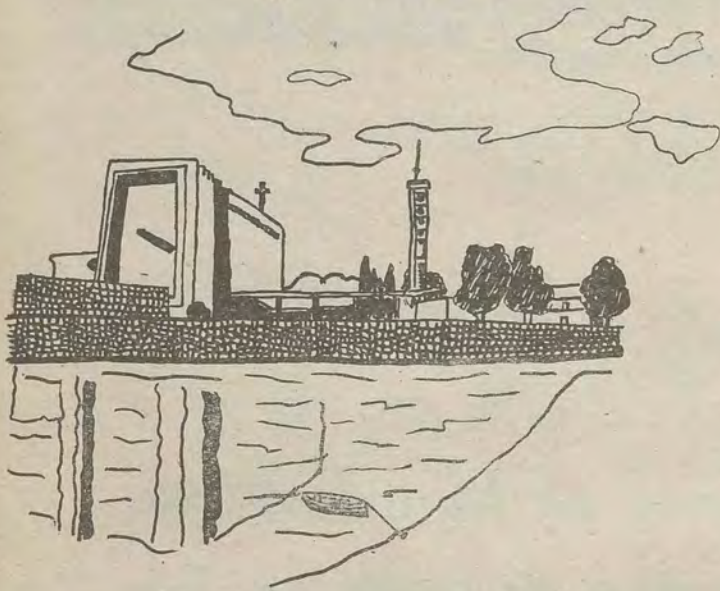
Merecen recordarse, desde el punto de vista naviero, hechos importantes como la adquisición de compañías enteras por intereses aliados; el internamiento de buques de los imperios centrales en aguas españolas (42 barcos) y la incorporación en compensación de seis de éstos («Españolas»); el tráfico protegido o en convoy a cargo de las flotas aliadas desde la frontera franco-española a destino; la requisa parcial de flota para importación de trigo americano; el cierre de la navegación a Filipinas por el Canal

Conclusión del presente capítulo en la página anterior.

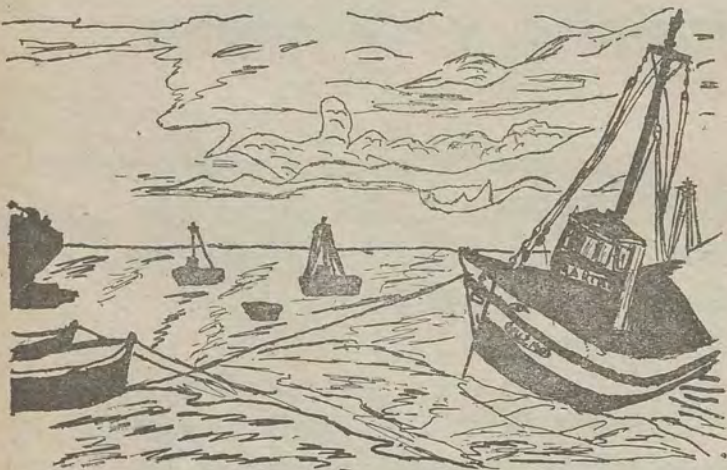


MAURA

NUESTRO CONCURSO DE CHISTES Y DIBUJOS



1



3

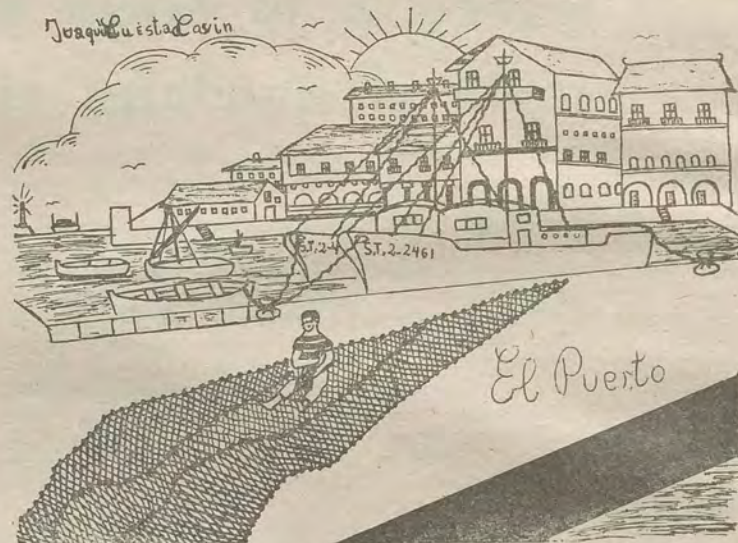
Sección DIBUJOS

1. Título: «Puerto e iglesia».
Autor: Salvador Ferrer Martín.
Escuela de O. M. del Grao de Gandia.
2. Título: No consta.
Autor: Juan Clavería.
Colegio-Internado «Nuestra Señora del Pilar» de Sanlúcar de Barrameda.
3. Título: No consta.
Autor: Manuel Ureba Ramírez.
Colegio-internado «Nuestra Señora del Pilar», de Sanlúcar de Barrameda.
4. Título: El puerto.
Autor: Joaquín Cuesta Lavín.
Escuela de O. M. de Laredo (Santander).
5. Título: Buque Escuela Juan Sebastián Elcano.
Autor: Luis Manuel Gutiérrez Albo.
Escuela de O. M. Niños número 1 de Laredo (Santander).

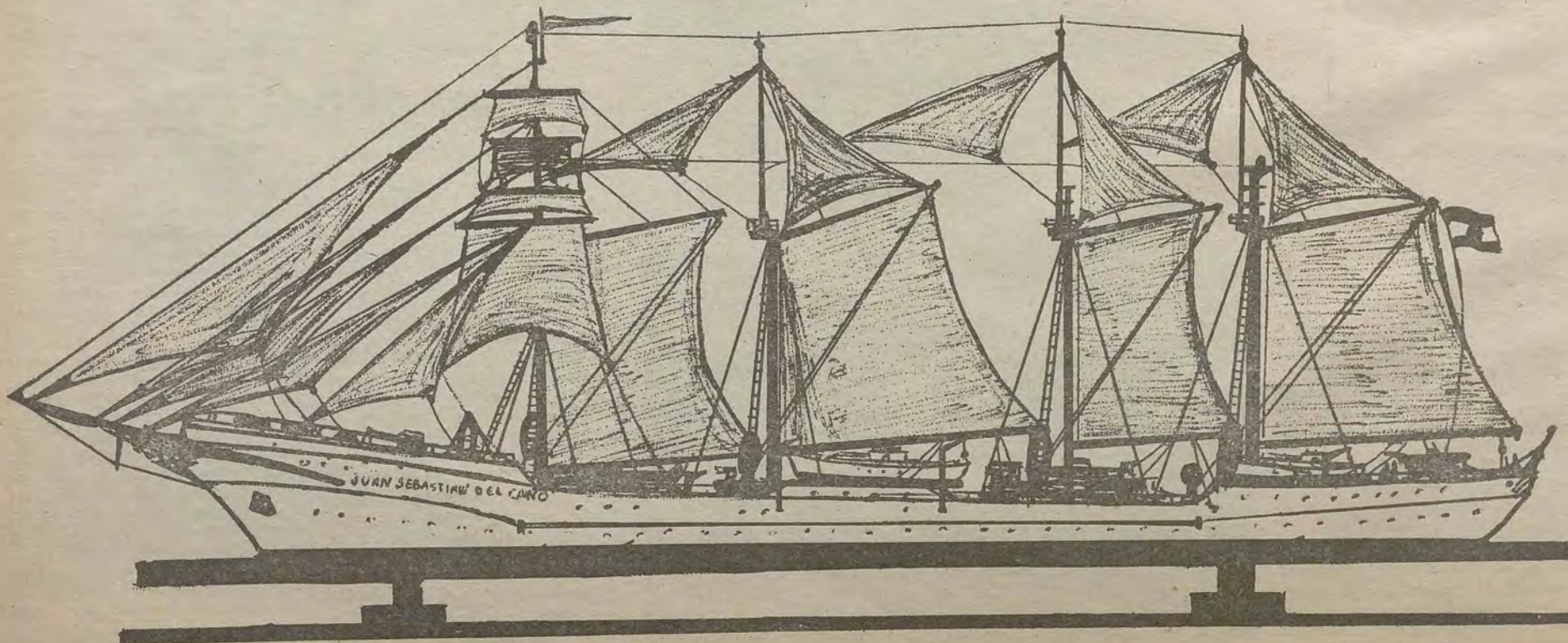
Los autores de los trabajos publicados recibirán, de conformidad con las Bases del Concurso, la cantidad de 250 pesetas cada uno, quedando seleccionados para la final.



2



4



5

NUESTRO CONCURSO DE CHISTES Y DIBUJOS

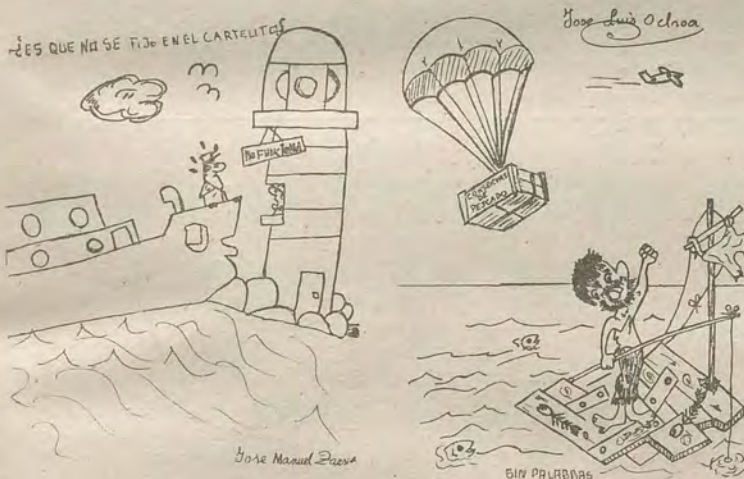
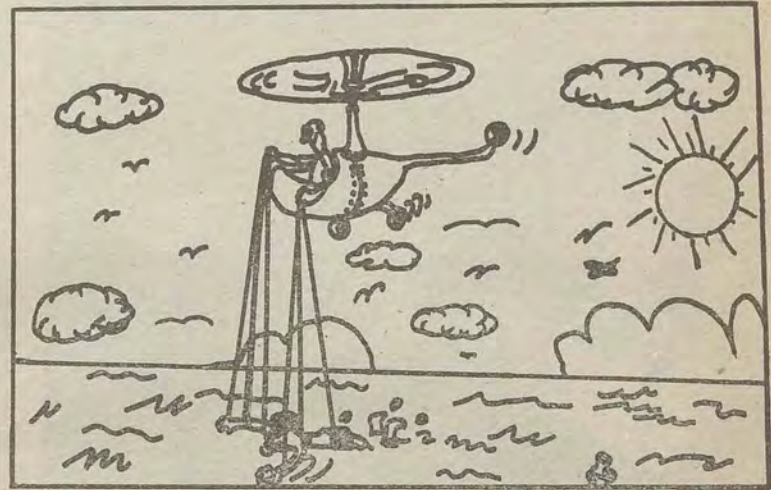


Izquierda:

Autor: Joaquín Cuesta Lavín
Escuela de O. M. de Laredo
(Santander)

Derecha:

Título: Campeón de Natación de la Nueva Olimpiada
Autor: Angel Gomes Gascó
Escuela de O. M. de Santa Lucía (Cartagena)



Autor: José Manuel Zausia
Escuela de O. M. de Laredo

Sin palabras
Autor: José Luis Ochoa
Escuela de O. M. de Laredo



Autor: Carmelo
Curbelo Borges
Escuela de O.
M. de la Casa
del Marino de
Las Palmas de
Gran Canaria



EL
CHISTE
DE TOTO

Hoja del Mar ha convocado un concurso de chistes y dibujos marineros para niños de edad máxima de 14 años

Se establecen dos secciones, con cinco premios cada una y otro premio especial para Escuelas de Orientación Marítima y Colegios-Internado de la Mutualidad de Accidentes de Mar y Trabajo

HOJA DEL MAR ha convocado un Concurso de Chistes y Dibujos marineros para niños de edad máxima de catorce años, invitándose muy especialmente a participar en el mismo, a todos los alumnos de las Escuelas de Orien-

tación Marítima y a los de los colegios-internado de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo.

A tal efecto, se establecen las siguientes

B A S E S

1. Se ha convocado el Concurso de Chistes y Dibujos de la Mar, que dió comienzo el pasado día 1 de septiembre y finalizará el 30 de junio de 1969 en cuya fecha se dará a conocer el fallo.

2. En cada número de HOJA DEL MAR correspondiente a los meses comprendidos entre septiembre y junio, ambos inclusive, se publicarán un mínimo de dos Chistes y dos Dibujos, que hayan sido seleccionados por el Jurado como los mejores de entre los recibidos. El Jurado del Concurso y HOJA DEL MAR podrán seleccionar mayor número de trabajos, si lo estimaran conveniente. Cada uno de los trabajos publicados obtendrá un premio parcial de doscientas cincuenta pesetas, por el mero hecho de haber aparecido en la Revista y entre ellos se seleccionarán los ganadores absolutos del Concurso.

3. Todos los trabajos deberán ser originales. En ellos se premiará tanto la calidad como la originalidad de los chistes y dibujos, y se tendrá en cuenta la edad del concursante.

4. Los trabajos se remitirán a: HOJA DEL MAR. Instituto Social de la Marina, Génova 24. Madrid-4. Y se indicará en el sobre: "Concurso". Se acompañará una cuartilla independiente en la que el concursante indicará su nombre y dirección completos, edad y escuela en la que estudia, debiendo figurar en dicha cuartilla el sello de la escuela o firma del profesor, si pertenece a una Escuela de Orientación Marítima o a Colegio-Internado de la Mutualidad de Accidentes.

5. La dimensión de los trabajos nunca será superior a 22 x 16 cms. ni inferior a 11 x 8 cms. y deberán estar realizados a un solo color. Serán rechazados todos los trabajos hechos a lápiz.

6. Todos los temas habrán de ser netamente marineros. Los chistes habrán de ser dibujados, y podrán ser mudos. Caso de acompañarles algún texto, éste será escrito en cuartilla aparte. Para la sección Dibujos será tema cualquiera que se relacione con la mar, y el Jurado atenderá muy principalmente al sentido artístico y de observación del autor.

7. Los premios, cuyo fallo se dará a conocer el 30 de junio de 1969, serán los siguientes para cada una de las Secciones:

Primero: Premio de mil pesetas y un ejemplar del libro "Historia de la Marina".

Segundo: Premio de quinientas pesetas y un ejemplar del libro "Historia de la Marina".

Tercero: Premio de doscientas cincuenta pesetas y un ejemplar del libro "Historia de la Marina".

Cuarto: Un ejemplar del libro "Historia de la Marina".

Quinto: "Un ejemplar del libro "Historia de la Marina".

Sexto: Premio especial para Escuelas de Orientación Marítima y Colegios-internado de la Mutualidad de Accidentes: Premio de mil quinientas pesetas y cinco ejemplares del libro "Historia de la Marina", para aquel colegio o escuela que mayor número de trabajos (chistes y dibujos en conjunto), haya presentado al concurso. De este premio se hará entrega al Director o Maestro de la Escuela o Colegio para que él haga, entre el alumnado, la distribución que estime oportuna.

8. El fallo del Jurado será inapelable.



MAS VELOZ QUE SU MODERNA COMPETIDORA.—Gana la vela, aunque sólo sea por esta vez. La balandra auxiliar «Merlin», de cincuenta y cinco pies, gana al moderno deslizador de la unidad de inter-servicios SRN 6, en la competición de grandes embarcaciones realizada entre la isla de Wigh y la costa británica.

En la Asamblea francesa

Se pide que Francia organice una conferencia internacional sobre la caza de la foca

Según un diputado se evitaría así la "carnicería anual de focas"

París.—Un diputado francés propuso en la Asamblea que Francia debería adoptar la iniciativa para convocar una Conferencia Internacional que discutiera de la caza de las focas aún no completamente desarro-

llada.

El diputado degaullista Charles Krieg ha puesto de relieve la importancia de Francia, como de otros países, del movimiento de protesta contra la carnicería anual de focas.

Japón intentará extraer minerales del océano

Brighton (Inglaterra).—Japón se prepara para comenzar el año que viene la extracción de minerales del fondo del océano, según un portavoz del gobierno japonés, ante los delegados de una conferencia oceanográfica celebrada en esta ciudad.

El portavoz nipón, Nitsuro Harano, miembro del comité coordinador de la Agencia de Investigación Científica y Tecnológica Oceanográfica, dijo que el Japón había iniciado ya un plan para la explotación de los recur-

sos minerales del océano Pacífico y para la recuperación de objetos depositados en las profundidades submarinas.

Harano destacó la importancia del plan destinado también a conseguir alimentos marinos para alimentar a la creciente población mundial, y dijo que sería posible para su país extraer seis millones más de toneladas de pesca anuales si se instalasen "granjas submarinas" y "pastos" para los peces en las proximidades de las costas niponas.

Bolivia tendrá dos salidas al mar

En el gigantesco proyecto están interesados: Bolivia, Argentina, Brasil, Perú y Paraguay

La Paz.—Bolivia tendrá dos salidas fluviales al Atlántico, si se ejecuta el proyecto denominado "Hidrovia de Contorno", en el que están interesados los gobiernos de Bolivia, Argentina, Brasil, Perú y Paraguay.

Para llevar a ejecución este proyecto, según informaciones proporcionadas por los portavoces de la fuerza naval de Bolivia, el 20 de febrero hubo una reunión en la localidad boliviana de Guayaramerín, al norte de este país, donde los repre-

sentantes de los países interesados hicieron conocer sus puntos de vista.

La comisión interestatal de la cuenca Paraná-Uruguay (Cipbu) sería la encargada de ejecutar el proyecto, cuya financiación sería encomendada a una poderosa firma canadiense.

El proyecto consiste en habilitar la navegabilidad de los ríos Madera, Guapore, Itenez y otros hasta llegar al Paraguay, para conectar con su sistema fluvial

y llegar hasta el océano Atlántico.

Este proyecto y su ejecución permitiría a Bolivia tener dos salidas al mar, una por el Amazonas, siguiendo el curso del río Madera, y la otra por el Río la Plata.

Bolivia, por situación geográfica, está empeñada en la ejecución de esta obra de envergadura. Para ello ya se han realizado amplios estudios hidrológicos, en los cuales ha participado la fuerza naval de este país.

Usted, marinero, ha convenido con el armador ciertas condiciones de trabajo: salario, prima de pesca, manutención, etc. ¿Figura todo ello en el CONTRATO DE EMBARQUE?

¿No lo sabe?

¿Cómo podrá, entonces, hacer la reclamación en el caso de que no se cumpla lo convenido?

UNA COMPAÑÍA ESTADOUNIDENSE PROYECTA EXPLORAR LOS MARES EN BUSCA DE MINERALES

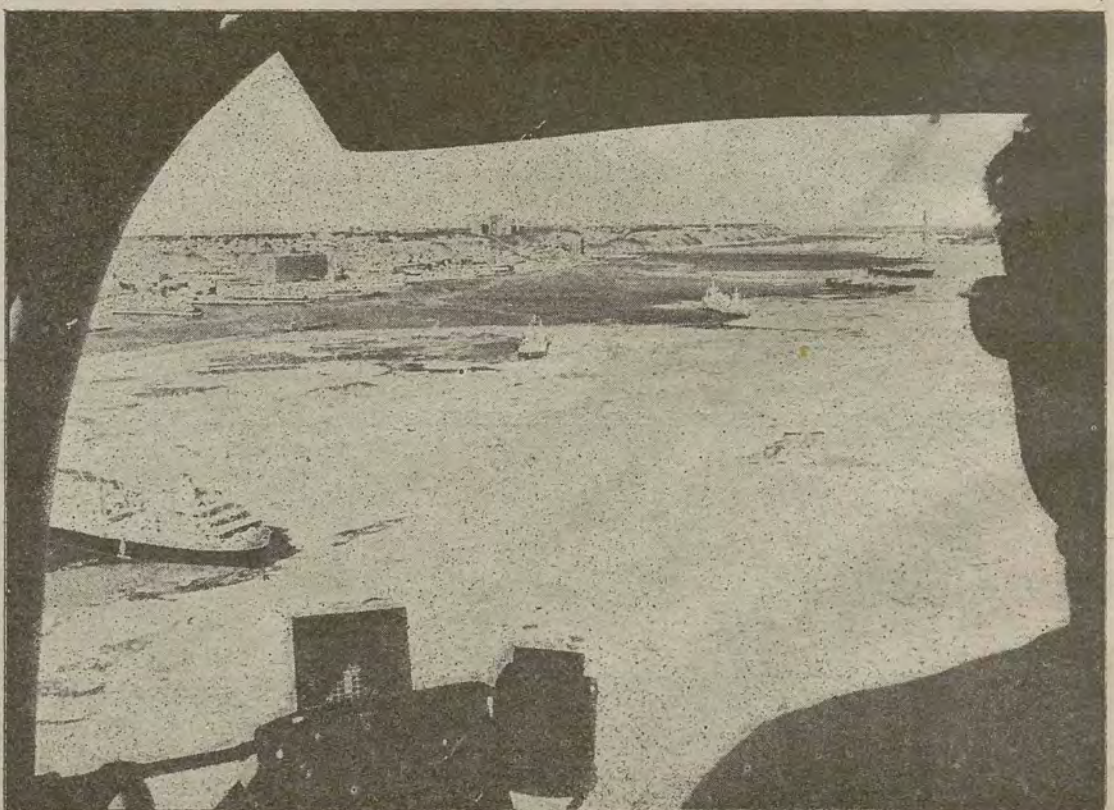
Washington.—Una compañía de Virginia ha anunciado sus proyectos para llevar a cabo una explotación submarina en busca de minas de manganeso, hierro, níquel, cobalto y cobre en los océanos Atlántico y Pacífico.

La firma anunció que la pró-

xima semana iniciará sus exploraciones submarinas, con su baco "The Prospector".

Con este barco se podrán buscar minerales a una profundidad de 5.500 metros con equipos especiales de televisión y perforación.

ABANDONADOS EN EL HIELO



La foto está tomada desde el aire, a bordo de un helicóptero, durante la gran nevada caída sobre Nueva York, la mayor desde hace ocho años. Pueden observarse los numerosos barcos que se encuentran abandonados, en medio del hielo, en la desembocadura del Hudson. Los estibadores no querían o no podían trabajar: estaban en huelga.

II

El castellano y las lenguas indígenas

Los 185.390.000 personas que oficialmente hablan el español en diversos países, dan al castellano verdadera categoría de lenguaje universal, cuya difusión tan sólo es superada por el inglés. Tal condición es tanto más admirable cuanto que ninguno de los países hispánicos es una gran potencia militar, ni constituye un centro económico comparable a Estados Unidos o Inglaterra.

Es lógico que un idioma extendido por todo el mundo haya estado y esté actualmente en contacto con otras lenguas del más diverso origen. Es interesante destacar en este aspecto que palabras tan usadas como tabaco, chocolate, canoa, cancha, etc., tienen su origen en diversas lenguas indígenas de América y sin embargo hoy pertenecen al vocabulario de todos los países.

Hoy día, aunque el idioma español domina en el continente hispanoamericano, perviven aún diversos idiomas indígenas. Tal es el caso de extensas regiones de Guatemala, de México, del Ecuador, del Perú y de Bolivia, donde la carencia de vías de comunicación, el escaso mestizaje y el aislamiento cultural contribuyen a la conservación de las antiguas lenguas indias.

Sin embargo, el caso más llamativo quizá lo constituya el Paraguay, donde el guaraní, en plena vigencia, da a este país un bilingüismo del que carecen otros países de nuestra habla.

Respecto a la Guinea Ecuatorial, perviven en ella diversas lenguas indígenas como el bubi, el fang, el komhl y otros. Es de prever que como en América, las lenguas indígenas retrocedan en África a medida que aumenta el progreso cultural. La razón de esta lenta imposición del castellano no obedece propiamente a un pretendido imperialismo cultural, sino a la necesidad de unidad lingüística que únicamente es posible a través del castellano, ya que la pluralidad de idiomas indígenas no se resuelve —salvo el caso de Paraguay— en la hegemonía de uno de ellos.

Las campañas nacionales de alfabetización llevadas a cabo por cada país redundan en un avance del castellano y en retroceso de las lenguas indígenas, en un proceso semejante al que ocasionó en Filipinas la decadencia del castellano frente al inglés, tema que será examinado en el siguiente número.

Miguel Chavarría

LA AMISTAD ENTRE LAS NACIONES

I LA ONU

Muchas veces, al pasar revista a los conflictos y a las guerras que se producen en el mundo, nos sentimos inclinados a pensar que son inútiles por completo los esfuerzos de la ONU y que si esa organización desapareciera no se perdería nada realmente importante para la vida de las naciones.

En efecto, la ONU se ha revelado eficaz en resolver los pequeños incidentes bélicos, pero le ha sido difícil resolver los problemas en que están complicadas las grandes potencias.

Este defecto y otros muchos que pueden ser descubiertos en el funcionamiento de la Organización de las Naciones Unidas nos ocultan muchas veces la importancia que dicho organismo tiene para el mundo. Pensemos, por ejemplo, que la ONU no tiene solamente la faceta política que es la que más destacan los periódicos porque es la más llamativa. Muchas actividades que se encaminan directamente al bien de la humanidad se realizan a escala mundial por entidades nacidas de la ONU o relacionadas con ella. Tal es el caso de la protección a la infancia, la mejora de la agricultura, la coordinación y la mejora de la enseñanza, encuadradas en entidades como la UNICEF, la FAO y la UNESCO, a las que serán dedicados otros artículos.

La ONU comenzó a funcionar con sólo 50 países miembros, los 50 que firmaron y ratificaron la Carta de San Francisco en 1945.

Los países hispanoamericanos son miembros de la ONU. España lo es desde el mes de diciembre de 1955. La Guinea Ecuatorial, el nuevo país africano de habla española, ha pedido en fecha reciente su ingreso en la Organización.

Por primera vez en la Historia, hombres de todos los pueblos del mundo se reúnen para tratar de solucionar problemas que a todos nos afectan. Esto se ha logrado gracias a la ONU.

Miguel Chavarría

RINCON DE LOS LIBROS

CIVILIZACION ESPAÑOLA

«LA CIVILIZACION ESPAÑOLA», por José Luis Mijares. Colección Tierra, Historia y Política. Editorial Nacional. 533 páginas. 400 pesetas.

El auténtico ser de España a la luz de su geografía, de su historia y de su cultura es lo que nos presenta José Luis Mijares en un magnífico trabajo en el que se propone poner al alcance de sus alumnos, ya que todas las materias que trata: Historia, Economía, Política, Cultura, etc., se estudian en la asignatura de «Civilización Española», que forma parte del plan de estudios de las ocho universidades europeas en las que se cursa la carrera de Interpretes y Traductores Diplomados.

El autor, asturiano nacido en Llanés, premio extraordinario del Doctorado de la Universidad de Madrid, pretende con su trabajo dar a conocer y que se comprenda a España no en detalle, sino en su conjunto y para ello estudió y explica la íntima relación e interdependencia que existe entre las materias antes citadas teniendo siempre en cuenta, cosa esta fundamental, la situación geográfica de España en la periferia europea y su relación con mundos lejanos para que de este modo sea comprendida por todos, cosa ésta no fácil, y poder así colaborar con todas las naciones en el progreso de la Humanidad y la paz entre los pueblos del mundo.

Dice el autor en la Introducción

del libro que nace éste: «con el secreto deseo de ser un miembro más, si bien modesto, de aquella ilustre familia de la «Historia de Rebus Hispaniae libri XXX», de Juan de Mariana; de los viajes de Antonio Pons y de tantos otros que desde la medieval Laus Hispaniae, de San Isidro, nacieron a la vida de las letras para, con amor, que es como tan sólo se puede llegar al último secreto de ciertas cosas, hablar de España».

Verdaderamente, el autor no ha escatimado esfuerzo alguno para lograr su fin, que no es otro, como decimos, que dar a conocer lo que ha sido siempre España para la Humanidad y lo que sigue siendo aún en los momentos actuales.

Nunca como ahora, dice, ha tenido España una conciencia tan clara de lo que su personalidad representa en el mundo y nunca como hasta ahora han sido tan universalmente apreciados los valores hispánicos.

Termina con frase tan bella que no podemos ni debemos omitir en esta crítica o comentario. Dice así: «España es digna de ser amada con aquel entusiasmo que lo noble despierta en toda alma bien nacida. Si alguien no la ama es sencillamen-

te porque no la conoce: a contribuir a conocerla se encamina este libro».

La obra se divide en varios capítulos en los que se hace historia y se saca conclusiones de cada uno de los temas que plantea. Habla primeramente del paisaje como punto de partida y nos dice que la enumeración de los contrastes que en España encontramos no tiene fin. Este contraste aparece también en el carácter de las personas, que si por un lado es altamente individualista, hay que reconocer universalista.

Para comprender la influencia que el paisaje ejerce sobre las personas hace un estudio detenidísimo de las características geográficas tanto en sus antecedentes geológicos, orográficos e hidrográficos, haciendo un estudio minucioso de las distintas regiones españolas y a la vez de la unidad patria que todas ellas forman, extendiéndose principalmente en las regiones naturales, y su división por provincias y reinos.

Cuando trata del individualismo y a la vez universalismo en el que hace gran hincapié desde el principio se extiende grandemente para terminar resumiendo

las distintas corrientes colonizadoras que han pasado por España a lo largo de su historia: fenicios, tartesios, celtas, griegos, cartagineses y romanos y la influencia que cada uno de ellos ha dejado en nuestro país, siendo curioso cómo el denominador común de todas ellas es siempre el mismo: primero, resistencia a la introducción de las culturas nuevas y después, por el contrario, el crear un auténtico aislamiento dentro de la nueva cultura conseguida para preservar ésta de otra nueva posible corriente.

España halla su culminación cuando el Imperio Romano se cristianizó en el siglo IV y se identificó con la universalidad del cristianismo, cuya adhesión, venía a estar en completa consecuencia con la universalidad que se halla en la misma raíz de todo lo hispánico.

Una de las invasiones que mayor influencia deja en todo lo hispano fue indudablemente, la invasión de los árabes que dio origen a la Reconquista y con ella la aparición del Santo Sepulcro de Santiago durante el reinado de Alfonso II el Casto.

Al reinado de los Reyes Católicos y de Carlos V les da asimismo todo su valor y grandeza y comenta de forma anecdótica

que durante el reinado de este último sucedió en España y tal vez en Europa, «la primera revolución de carácter moderno» al producirse la rebelión de las Comunidades, ya que ésta fue una lucha político-social por el poder entre la clase de los potentados y el Tercer estado.

Con Felipe V, España no sólo cambia de dinastía, sino que también cambia en su propio destino histórico produciéndose una división entre la cultura afrancesada de sus dirigentes y la cultura tradicional del pueblo español, división ésta que iba a durar ya más de un siglo.

Continúa con todo detalle y cuidado los sucesivos acontecimientos ocurridos en España hasta el destronamiento de Alfonso XIII y la implantación de aquella nefasta República de 1931 que sumió a España en uno de los momentos más angustiosos de su historia, en donde imperó el caos y la anarquía hasta producirse el glorioso Alzamiento Nacional de 1936, que volvió a darle a España todo su esplendor y grandeza.

Es, pues, este libro que nos presenta Mijares uno de los más interesantes aparecidos en estos últimos tiempos.

Fernando Catalán de Ocá

UTILIDAD DE LA OCEANOGRAFIA

Por el doctor
Manuel López-Benito
(del Consejo Superior de Investigaciones Científicas)

Orígenes de la Oceanografía

La Oceanografía se dedica al estudio de los mares desde un punto de vista físico-químico y biológico.

Sin duda alguna, podemos afirmar que fue en el año 1872, con el viaje alrededor del mundo del buque oceanográfico inglés «Challenger», cuando por vez primera quedaron sentadas las bases de la ciencia oceanográfica. Esta corbeta británica, que recorrió 70.000 millas durante tres años y medio, retornó a Edimburgo con tal cantidad de especies marinas, muestras de agua de mar, y datos científicos, que fueron necesarios para su publicación más de cuarenta volúmenes, en los que se encuentra condensada toda la ciencia oceanográfica fundamental.

Su importancia actual

Todos los países que ejercen su soberanía en el mar, dedican cuantiosos medios a los estudios e investigaciones oceanográficas, al objeto de poder dilucidar las numerosas cuestiones básicas que es imprescindible conocer para interpretar lo que en el mar ocurre, y poder posteriormente aplicar estos conocimientos a la resolución de problemas concretos de hidrografía, polución o pesquerías.

Los factores básicos de la productividad en el mar

El crecimiento y desarrollo de los animales y vegetales en el mar, está condicionado a las variaciones del medio ambiente tales como las de la luz, la tem-

peratura, y desde luego, la naturaleza misma del agua de mar.

El mecanismo de la producción es bien conocido: el fitoplancton en primer lugar que está formado por multitud de microorganismos vegetales que flotan en el seno del mar y a merced de las corrientes, es capaz, en presencia de la energía luminosa, y del anhídrido carbónico, de realizar la función fotosintética, a la vez que consume las sales nutritivas —fosfatos y nitratos— que abundan en los fondos marinos, pero que por movimientos de afloramiento de las aguas, pueden subir a la superficie. Este fitoplancton está formado por microscópicos animales, que establecen así el segundo eslabón de la cadena alimenticia, que ha de continuar con el resto de seres que pueblan el medio marino.

La cantidad de materia orgánica producida dependerá de numerosos factores, pero los más importantes serán, la energía solar, las sales nutritivas y los elementos vegetales capaces de realizar la fotosíntesis (plancton).

A más plancton más pesca

Efectivamente, ha sido demostrado que así ocurre. Los bancos de pesca mundialmente conocidos por su mayor producción, coinciden con las áreas de mayor proliferación planctónica. Los organismos marinos consumen las sales nutritivas de las capas superiores iluminadas y llegan a producir el agotamiento de las mismas.

Para que esto no suceda, hace falta que existan en la zona en cuestión unos movimientos de masas de agua de fondo a superficie que arrastren consigo las sales nutritivas acumuladas —como ya hemos dicho— en los abismos oceánicos.

Este proceso natural de afloramiento se realiza a gran escala por ejemplo en California, Perú, Sahá, y costas occidentales del África Austral, lo que explica la gran riqueza pesquera de estas zonas, en las que recientemente ha actuado con gran eficacia la flota española de pesca de altura.

La oceanografía en el año 2000

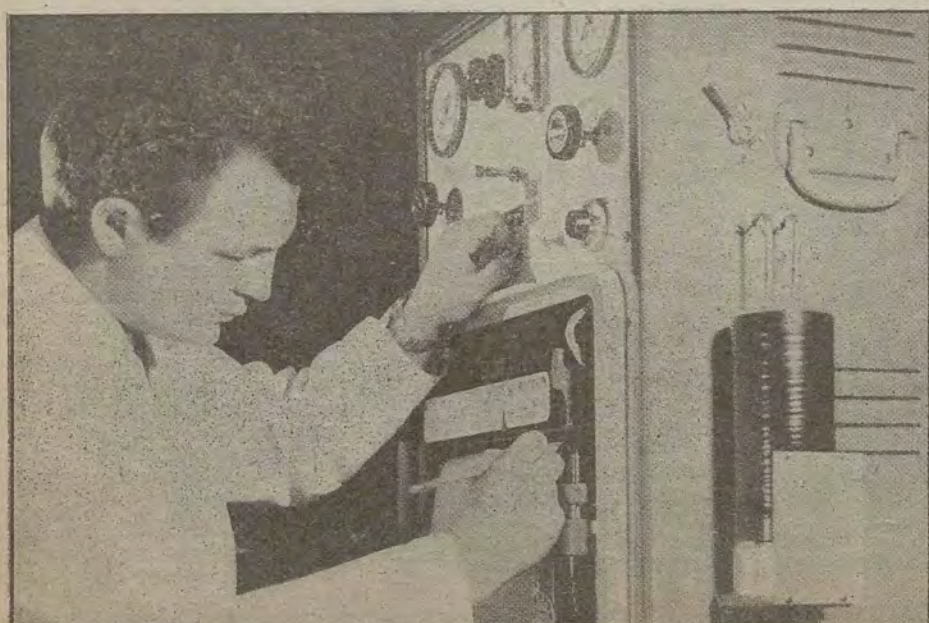
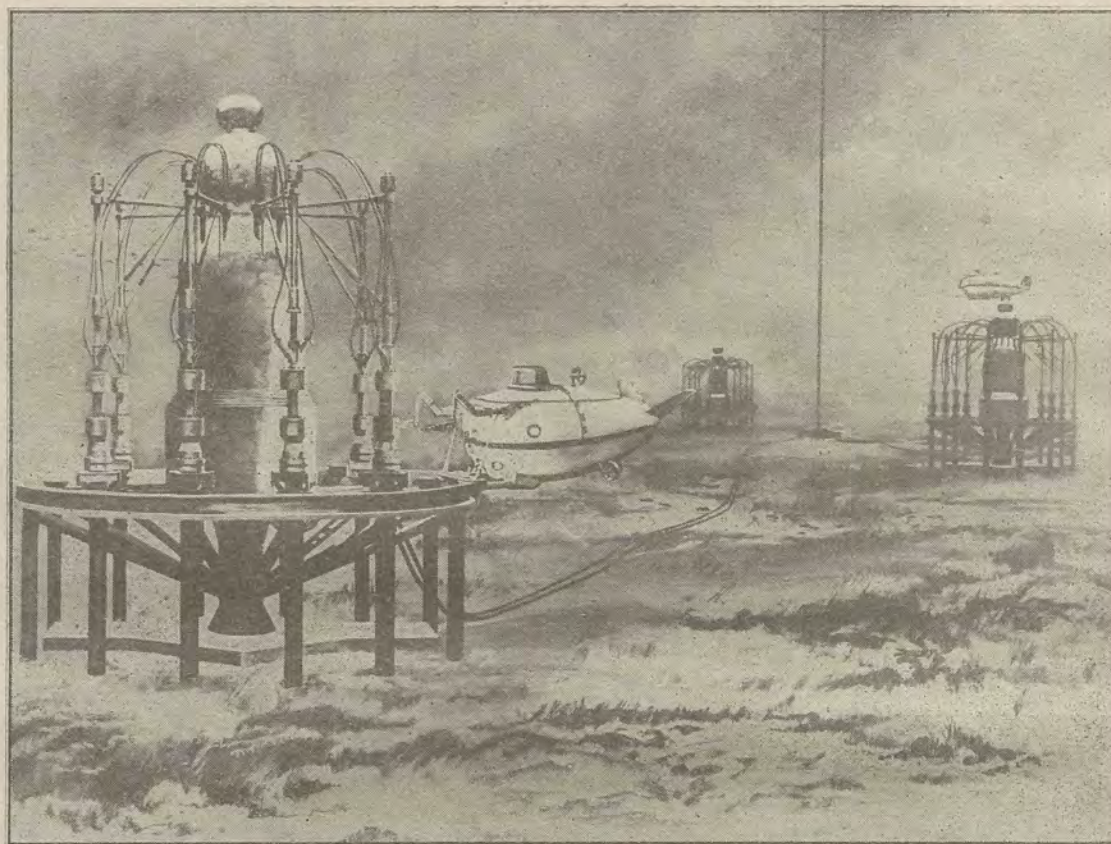
Acabamos de exponer de forma muy somera el ciclo de la productividad en el mar. Estamos ahora obligados a razonar: ¿Será el mar la futura despensa de la Humanidad? Desde luego hay que admitir que con los métodos actuales de explotación pesquera, no se puede asegurar que las riquezas del mar sean inagotables. Si la comparamos con la agricultura, la pesca está menos ordenada y no ha pasado de una fase de captura equivalente a la caza. Es preciso las normas que se derivan de la ciencia pesquera, entonces señalar un límite a la captura anual de peces y seguir al objeto de no acabar con los bancos de peces.

Pero en el futuro se pueden vislumbrar importantes mejoras; sabemos que la fertilización del mar abonándolo con sustancias nutritivas no es viable debido a las enormes masas de agua y a su intensa capacidad de regulación. Ahora bien, si las sales nutritivas se encuentran en el fondo del mar y permanecen allí inactivas durante siglos en zonas en las que no se producen afloramientos de aguas profundas, se podría en el futuro montar en el fondo de los océanos, grandes reactores nucleares capaces de calentar las masas de agua de los abismos oceánicos.

Estas masas de agua, al calentarse, subirían como en un sistema de calefacción hasta las capas superficiales arrastrando con ellas enormes cantidades de fosfatos y nitrato y produciendo inmediatamente en su superficie un progresivo aumento de la concentración del plancton y, por lo tanto, un incremento también en los bancos de peces.

En fin, podríamos enumerar otras muchas aplicaciones directas de los estudios marinos, tales como el cultivo masivo de moluscos y crustáceos, miles y miles de ostras obtenidas en parques por fijación de sus larvas, la cría de las langostas, etc., etc.

Los avances son cada vez más gigantescos y así como ahora se pueden obtener perlas cultivadas cuando hace pocos años sólo se encontraba una perla por cada diez mil ostras examinadas, a este ritmo se desarrollarán sin duda las otras facetas de la explotación del mar, basada siempre, como es lógico, en el perfecto conocimiento del medio ambiente, el agua del mar, objeto directo e inmediato del estudio oceanográfico.—M. L. P.



En el estudio de los mares se emplean hoy los más modernos equipos de análisis físico-químicos.