

hoja del mar

Número 58 • Año VI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Agosto 1970

Con efectos de 1 de agosto

SE REVALORIZAN LAS PENSIONES DEL MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

En pesca de altura, las de jubilación e invalidez total (para pensionistas de límite de edad máxima de sesenta y cinco años) y las de invalidez absoluta, se incrementan en 600 pesetas

Precisamente el día de la festividad de la Virgen del Carmen se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la orden del Ministerio de Trabajo por la que se revalorizan las pensiones del Montepío Marítimo Nacional.

Es muy satisfactorio para nosotros poder señalar que los proyectos y promesas se van cumpliendo a un ritmo rápido, y dejar constancia de las etapas que se van alcanzando dentro del amplio campo de mejoras que los trabajadores del mar solicitan.

En el anterior número de HOJA DEL MAR recogíamos el texto íntegro del discurso pronunciado a primeros de julio por el ministro de Trabajo en Candás, en un acto en el que se impuso la medalla de oro del Trabajo a un pescador candasino. Aquel acto tuvo emoción, por la personalidad y perfil humano del pescador condecorado, y la tuvo también por el homenaje que implícitamente se estaba rindiendo a todos los trabajadores del mar. Así lo dijo el ministro en su discurso.

Pero dijo más. Don Licinio de la Fuente anunció en Candás que se iban a revalorizar las pensiones de los trabajadores del mar, siguiendo ese camino por el que esforzadamente, sin pausas, marchan el Ministerio de Trabajo y el Instituto Social de la Marina, cuya meta no es otra que equiparar en todo al

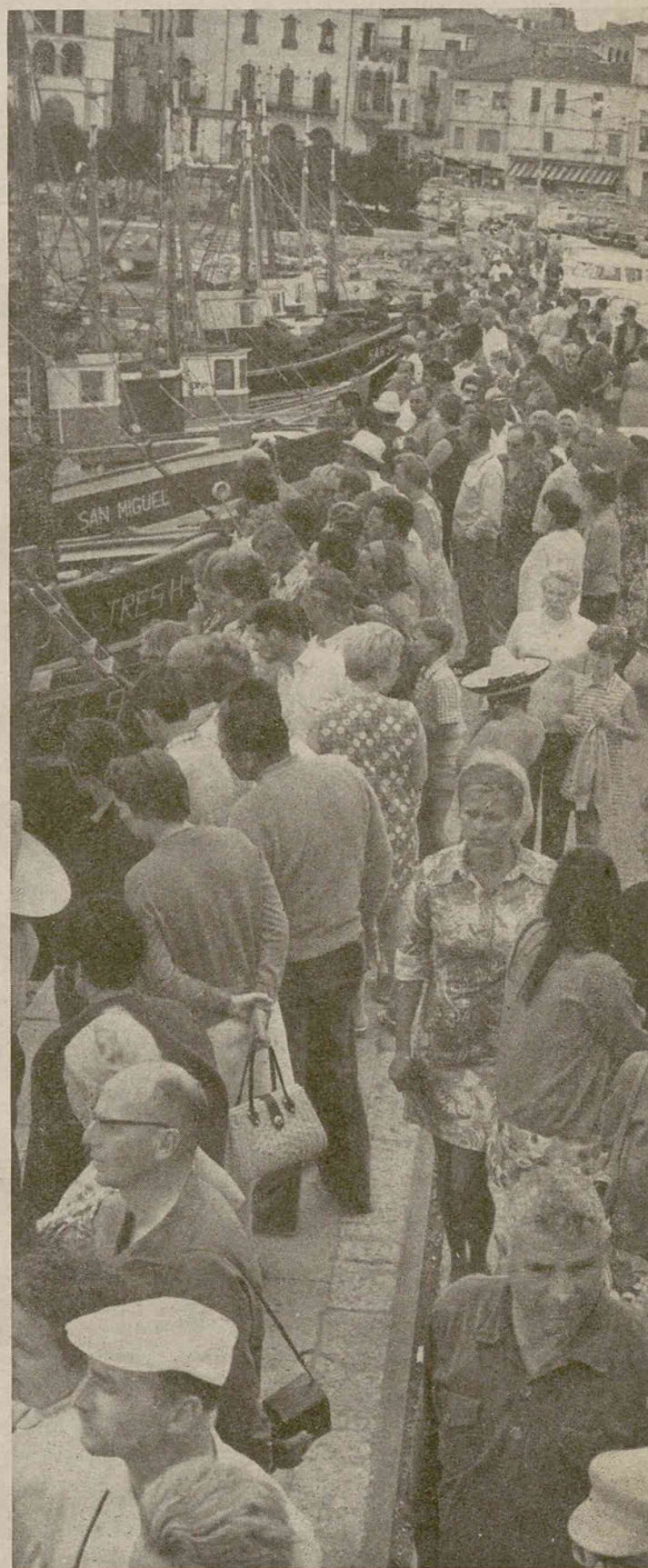
colectivo que está incluido en el régimen especial de la Seguridad Social del Mar, con el del régimen general.

Poco hubo que esperar para que la promesa se cumpliera. Unos días más tarde, el 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, la revalorización de pensiones era un hecho, con su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Este es un detalle que también merece ser tenido en cuenta, y es la sensibilidad de que hace gala el Gobierno al publicar sus disposiciones. También el día de la Virgen del Carmen la Presidencia del Gobierno hizo pública la orden sobre financiación de créditos para construcción y renovación de la flota pesquera, según la cual el Crédito Social Pesquero podrá conceder préstamos para la construcción de embarcaciones de hasta 250 toneladas, y podrán ser beneficiarios de los créditos las cooperativas y fundaciones laborales integradas por pescadores, las asociaciones calificadas como «Empresas en Régimen Asociativo Laboral» y las explotaciones familiares.

Es muy bueno y muy significativo que de un tiempo a esta parte el día de la Patrona se celebre, además de las fiestas, artículos en los periódicos, cucañas y actos oficiales, con unas disposiciones que realmente benefician a los trabajadores del mar.

El Crédito Social Pesquero podrá conceder préstamos para construcción de embarcaciones de hasta 250 toneladas



Cuadro de los incrementos de las pensiones que se revalorizan (página 3)

Más de 1.110 millones de pesetas ha abonado en prestaciones el Instituto Social de la Marina durante el primer semestre de 1970

En 1969 el rendimiento pesquero por tonelada/buque ha sido el más bajo en los últimos años, señala en un artículo Pérez de Azor

OTRO ALICIENTE DEL VERANEO

Todos los años y en todos los puertos pasa lo mismo: en cuanto llega el largo y cálido verano las poblaciones costeras se llenan de veraneantes y turistas. Buscan sol y descanso y muchas veces también tipismo. Pero el espectáculo que más les agrada, quizá uno de los mayores alicientes de su verano, es acercarse al puerto y contemplar la llegada de las embarcaciones y la descarga de las cajas de pescado. La escena que recoge la fotografía se desarrolla en Palamós. Son las seis de la tarde. La multitud forma una barrera ante la proa de los barcos... y ante los faros de sus automóviles. Porque hemos de añadir—es una pena que no lo recoja la foto—que tras la gente se encuentran aparcados los coches de los curiosos, en número que con mucho supera al de las embarcaciones.

hoja del mar

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
GABINETE DE INFORMACION

Redacción y Administración:
Génova, 24 - Telef. 219 39 63
MADRID

Revista mensual
Depósito legal: M-16.516-1963
Cográfica - Madrid

D. Cipriano CUERVO, medalla de oro del trabajo

En el número anterior publicábamos la reseña del acto en el que le fue impuesta la Medalla de Oro del Trabajo, por el ministro del Departamento, al pescador candasino don Cipriano Cuervo Rodríguez, popularmente conocido por "Panín el Mozu". Como ampliación de aquella noticia publicamos hoy, si bien sea de forma esquemática, una breve semblanza biográfica del pescador galardonado.

Nació en Candás, el 13 de septiembre de 1885; tiene ochenta y cinco años. A la edad de once años arreglaba aparejos; a los catorce era rapaz del barco "Paimera de Fuenterrabía", del que su padre era patrón y armador. En verano utilizaban la "Herminia", que era más ligera. "Panín"—nombre por el que se le conoce popularmente—naufragó dos veces: una, a causa de la explosión del "Segunda", a 80 millas de la costa; en otra ocasión se hundió la lancha "Virgen de Covadonga", en la que iba de tripulante, y fue recogido inmediatamente.

A los veintiocho años fue nombrado vocal del gremio de pescadores, siendo durante veintinueve años presidente

UNA CONSIGNACION DE DIEZ MILLONES DE PESETAS PARA EL PLAN MARISQUERO EN EL SEGUNDO PLAN DE DESARROLLO

Un esquema del Plan —dijo el director general de Pesca— va a ser distribuido entre todos los mariscadores

Reunión del Comité Ejecutivo del Plan Marisquero de Galicia

VIGO.—«El Plan Marisquero cuenta con una consignación a fondo perdido, del Segundo Plan de Desarrollo, de diez millones de pesetas, para el desarrollo de experimentos tecnológicos e investigación, aunque se cuenta con que podrá desenvolverse en el futuro por sus propios medios», manifestó el director general de Pesca, don Fernando Marcitllach, al término de la reunión celebrada por el Consejo de Dirección del Comité Ejecutivo del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, constituido bajo su presidencia, hace unos días, en el buque oceanográfico «Cornide de Saavedra», anclado en el puerto de Vigo.

En la reunión se trató sobre la divulgación del Plan, administración del mismo, capacitación profesional, apoyo científico y económico, falta de biólogos, disposiciones sobre contaminación de las aguas, necesidad de contar con la cría de extra para repoblaciones y estudio científico de las zonas marisqueras.

Finalizada la reunión, el señor Marcitllach manifiesta-

de la Delegación Local de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y diez años consejero del Ayuntamiento de Carreño. Durante tres años fue patrón mayor de la Cofradía de Candás, y dos años vocal del Sindicato Nacional de la Pesca.

ba a los informadores que se ha proyectado la elaboración de un esquema para su distribución entre los mariscadores, para compensar su falta de información sobre el plan marisquero.

Dijo también que es preciso educar a los mariscadores, para lo cual se celebrarán cursillos de capacitación y se establecerá un servicio de capataces, a quienes se encargará de la enseñanza del marisqueo, de acuerdo con las nuevas técnicas. Para ello se cuenta con el apoyo del P. P. O. y las escuelas de Formación Profesional Náutico-pesquera.

Dada la escasez de biólogos, añadió, se ha establecido contacto con los estudiantes del último curso de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela, para que asistan a un cursillo monográfico en Vigo, cursillo que podrá ser ampliado hacia la formación de gerentes de cooperativas.

Por último, en cuanto a la situación de la cría de ostras, dijo el señor Marcitllach que España las importa, actualmente, de Francia, donde alcanzan su crecimiento en el plazo de catorce o quince meses, mientras que en Galicia se consigue en sólo seis. Se prevé la instalación de viveros de ostras para que los industriales desarrollen su actividad con su apoyo, en lugar de importarlas.

CLUB MOTONAUTICO DE SAN CARLOS DE LA RAPITA



Un momento del acto de inauguración del nuevo club social e instalaciones del Club Motonáutico de San Carlos de la Rápita. Hay un detalle curioso: las piedras que, según puede verse en la fotografía, sirven de base a la cruceta proceden de las antiguas fortificaciones del primitivo poblado marinero de La Rápita. En el acto estuvieron presentes las primeras autoridades locales, presidentes de entidades de la ciudad, el doctor Franco Romero, en representación de la Federación Catalana de Motorismo, y la totalidad de los socios. Las banderas del club fueron bendecidas por el cura-párroco don Ramón Milián e izadas por el teniente de alcalde de San Carlos, don Benito Zaragoza, y el presidente del club motonáutico rapitense, don Luis Millán Roca.

El Instituto Social de la Marina construirá en La Línea de la Concepción un ambulatorio para los trabajadores autónomos del mar

El Subsecretario de Trabajo anunció en la Línea de la Concepción que unos 600 pescadores pertenecientes a 216 empresas, considerados como autónomos, que se encuentran asegurados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en la Línea van a ver mejorada su asistencia sanitaria con la construcción de un ambulatorio proyectado por el Instituto Social de la Marina en terrenos cedidos por aquel Ayuntamiento, con una extensión aproximada de 350 metros cuadrados, muy cerca de la playa de La Atunara donde tienen su residencia estos trabajadores que utilizan para su quehacer diario un total de 272 embarcaciones.

El proyectado ambulatorio estará integrado por tres consultorios, una sala de curas-practicantes; otro consultorio especial para accidentados de trabajo; un gabinete de radio-

logía y dos salas de espera. Es de advertir que ya en la actualidad el cuadro de personal sanitario que el Instituto Social de la Marina mantiene en dicha localidad comprende a dos médicos de medicina general, un pediatra, un tocólogo y un otorrino, así como especialistas en pulmón y corazón, análisis y radiología, cirujano, anestesiista y dos practicantes.

Además del ambulatorio el edificio contará con plantas independientes donde se instalarán los servicios de la Delegación Local del Instituto de la Marina y la Cofradía Sindical de Pescadores con sus correspondientes oficinas.

Cuando este Centro Asistencial entre en servicio —y se pretende acelerar al máximo su construcción—, la Seguridad Social de los trabajadores del mar en este sector quedará totalmente atendida en todos sus aspectos.

SUSCRIPCION A HOJA DEL MAR

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

(profesión o actividad a la que se dedica)

(categoría profesional)

(empresa donde presta sus servicios)

(barco donde presta sus servicios)

DESEA QUE SE LE REMITA LA «HOJA DEL MAR» A LA SIGUIENTE DIRECCION

(domicilio)

(localidad)

(provincia)

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

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

SE REVALORIZAN LAS PENSIONES

DEL MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

El «Boletín Oficial del Estado» de 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, publica una orden del Ministerio de Trabajo por la que se regula el incremento y normalización de pensiones de los trabajadores del mar.

Según dice la referida orden en su parte expositiva, en 31 de enero del presente año se reguló el incremento de las pensiones causadas con anterioridad al 1 de enero de 1967 reconocidas por las mutualidades laborales de trabajadores por cuenta ajena del régimen general de la Seguridad Social.

Las circunstancias que justificaron dicha actualización concurren también en los pensionistas del régimen especial de los trabajadores del mar, con an-

terioridad reconocidas y satisfechas por el Montepío Marítimo Nacional, por lo que se considera procedente aplicar a éstos las citadas normas de actualización, con las modalidades impuestas por la variedad de los grupos de pensionistas existentes en dicho régimen, por la limitación de medios económicos de éste y según las contribuciones de empresas y trabajadores por sus actividades y encuadramiento mutualista anteriores.

Asimismo, en otra or-

den de la misma fecha (publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de febrero) se extendió los beneficios de la asistencia sanitaria a los pensionistas de la rama general del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez que aún no las percibían. La existencia en este régimen especial de pensionistas en circunstancias idénticas a la del régimen general aconseja hacer efectivos en los mismos términos a tales pensionistas aquellos benefi-

Por todo ello, se ha dispuesto:

● Las pensiones que fueron reconocidas por el Montepío Marítimo Nacional, integrado en el Instituto Social de la Marina, se incrementarán con cargo a los recursos de régimen especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

● Las pensiones causadas antes de 1 de agosto de 1970 se incrementarán de acuerdo con determinadas normas, en razón a los grupos de actividades marítimo-pesqueras a las que pertenecieron los beneficiarios o sus causan-

tes. En definitiva, el incremento de pensiones supone para los trabajadores de Altura, un 100 por 100 de su pensión; para los comprendidos en el régimen general y en el régimen mixto, un 50 por 100, y para los comprendidos en el grupo ordinario mínimo, un 30 por 100.

Los beneficios de asistencia sanitaria —sigue diciendo la referida orden ministerial— se extenderán a los pensionistas del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez que aun no los perciban.

La normalización de pensiones que dispone la orden tiene efecto de 1 de agosto de 1970.

REVALORIZACION DE PENSIONES

CUADRO DE INCREMENTOS PARA CADA CLASE DE PENSIONES

PENSIONISTA	E D A D	INCREMENTOS (pesetas)			OBSERVACIONES
		Marina Mercante Altura Pescadores a «salario» Por 100	Régimen general Régimen mixto 50 por 100	Grupo ordinario Mínimo 30 por 100	
JUBILACION	65 años o menos	600	300	180	
JUBILACION	Más de 65 años	300	150	90	
INVALIDEZ TOTAL	65 años o menos	600	300	180	
INVALIDEZ TOTAL	Más de 65 años	300	150	90	
INVALIDEZ ABSOLUTA	—	600	300	180	
VIUDEDAD	—	360	180	108	
ORFANDAD	—	150	75	45	Por cada hijo
ASCENDIENTE	—	360	180	108	Si tiene un solo beneficiario
ASCENDIENTE	—	150	75	45	Si tiene varios beneficiarios (por cada uno)

Clausura del curso en los colegios del Instituto Social de la Marina de Mosteirón-Sada y Sanlúcar de Barrameda

EN MOSTEIRON, BAILES Y CANCIONES

Coincidiendo con el Día de los Hombres del Mar se celebró, en la residencia Carmen Polo de Franco, de Mosteirón, la fiesta de fin de curso.

En este colegio, del Instituto Social de la Marina, estudian, en régimen de internado, doscientas hijas de trabajadores del mar fallecidos en accidente de trabajo.

A las once de la mañana, en el jardín de la residencia, se celebró la santa misa, en la que la Coral Polifónica de Betanzos interpretó motetes de Perossi, Victoria y Palestrina. A continuación tuvo lugar un concierto de música polifónica clásica y regional, que fue premiado con grandes aplausos por parte del numeroso público que asistió a los actos.

En el intermedio de esta actuación tres grupos de baile constituidos por alumnas de la residencia, vestidas con trajes regionales, interpretaron una dan-

za gallega, otra andaluza y otra vasca.

También actuó la naciente rondalla del colegio, que, a pesar de haber sido constituida hace sólo cuatro meses, ofreció a los espectadores cinco interpretaciones magníficamente conjuntadas.

Por último, todo el público que asistió a estos actos visitó la exposición de trabajos y labores realizados por las alumnas de primaria y bachillerato a lo largo del curso.

Asistieron el alcalde y autoridades de Sada, inspector de Enseñanza Primaria y numerosas personalidades provinciales y locales, quienes fueron recibidos por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y director del colegio, reverenda madre superiora de la comunidad que tiene a su cargo la residencia, jefe de Acción Formativa de la Mutualidad de Accidentes del I. S. M. y claustro de profesores.

EN SANLUCAR, PRUEBAS DEPORTIVAS

Se celebró en el colegio Nuestra Señora del Pilar, de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, del I. S. M., en Sanlúcar de Barrameda, la solemne clausura del curso académico 1969-70 con diversos actos que revisitaron singular brillantez y que fueron presididos por el secretario de dicha Mutualidad, don Julio Fernández; subdelegado provincial del I. S. M., don José Martínez Romero; jefe de la Sección de Acción Formativa de la Mutualidad, don Luis del Cacho Gómez; autoridades locales y claustro de profesores del colegio.

En primer lugar se celebró el acto académico, en el que, tras la lectura de la memoria-resumen del curso por el vicerrector del centro, don José Antonio Romero Martín, pronunció, brillantemente, la lección de clausura el profesor reverendo padre Victorino de Blanco, sobre «El colegio, centro de formación integral».

Después del reparto de premios a los alumnos distinguidos durante el curso,

el secretario de la Mutualidad dirigió unas sentidas palabras al auditorio, tras las cuales declaró oficialmente clausurado el año académico.

A continuación se desarrollaron los actos deportivos, prologados por una simpática exhibición gimnástica a cargo de los alumnos de la sección de enseñanza primaria, y rematados por la celebración de las finales de las distintas competiciones de atletismo desarrolladas a lo largo del curso, pruebas en las que se alcanzaron algunas marcas de auténtica valía.

A mediodía todas las personalidades asistentes a estos actos se reunieron con el alumnado en una comida emotiva de despedida.

Por la tarde tuvo lugar una solemne misa, concelebrada, de clausura, con participación activa de los distintos alumnos delegados de curso en representación de todos sus compañeros.

Los actos culminaron por la noche con un simpatísimo festival fin de curso, que resultó de una extraordinaria brillantez.



Aspecto general de la misa celebrada en el jardín, fin de curso



Acto académico de clausura



Danza "Remos y Patelas" por el grupo de baile gallego de la residencia, con motivo fin de curso



Presentación de la rondalla

MAS DE MIL CIEN MILLONES DE PESETAS HA ABONADO EN PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1970

MADRID.—Bajo la presidencia del subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, a quien acompañaba el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, se ha reunido el Consejo General de este organismo.

El subdirector general, don Andrés Mochales Ochando, informó de las actividades llevadas a cabo por el organismo durante el primer semestre del año y de las prestaciones de la

Seguridad Social que han sido abonadas, las cuales ascienden a 1.110.630.578 pesetas. Asimismo dio cuenta de las cuentas generales de la gestión del régimen especial de la Seguridad Social del Mar durante el año 1969, en las que el gasto de administración ha sido de un 5,4 por 100.

Seguidamente hizo uso de la palabra el subsecretario de Trabajo, quien se refirió a la labor realizada por el Instituto Social de la Marina para la puesta en mar-

cha del régimen especial de la Seguridad Social del Mar, subrayando la eficacia con que se ha llevado el trabajo, que cristaliza en la serie de disposiciones que estos días publica el «Boletín Oficial del Estado», las cuales desarrollan la ley de 30 de diciembre de 1969.

El Consejo también fue informado del programa de construcción de viviendas para trabajadores del mar en diversos puertos del litoral, que alcanzan una cifra total de 700.

EL SUBSECRETARIO DEL DEPARTAMENTO IMPONE LA MEDALLA DEL TRABAJO AL FUNCIONARIO DEL I. S. M. DON GUILLERMO FARRA

Terminado el Consejo General del Instituto Social de la Marina se celebró el acto de imposición de la medalla del Trabajo, en su categoría de plata, al funcionario del organismo, jefe de sección, don Guillermo Fabra Jiménez, quien durante treinta y siete años viene prestando sus servicios, ininterrumpidamente, en la Mutua de Accidentes de Mar y de Trabajo.

El subdirector general, don Andrés Mochales, dio lectura del decreto de concesión de la medalla, y seguidamente el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, hizo la imposición de las insignias al señor Fabra, en medio de los grandes aplausos de funcionarios y mandos del Instituto Social de la Marina, que se encontraban presentes en el acto.

A continuación don Gui-

llermo Fabra pronunció unas palabras de agradecimiento al ministro de Trabajo, al subsecretario y a todos los jefes y compañeros del ISM, "sin cuya buena disposición —dijo— es posible que mi vida de trabajo al servicio de mi querida Mutualidad no hubiera podido culminar de esta forma".

El señor Fabra añadió: "Mi satisfacción es extraordinaria, ya que he visto



Don José Utrera Molina impone la medalla del Trabajo a don Guillermo Fabra. Abajo, el subdirector general del I. S. M., don Andrés Mochales, da lectura al decreto de concesión de la medalla, en presencia del presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán; subsecretario de Trabajo, director de la Mutua de Riesgo Marítimo y director de los Servicios Provinciales del I. S. M. (de izquierda a derecha).

compensado largamente el único mérito que poseo, si bien he procurado armonizar siempre mi trabajo dentro de los límites de la dignidad profesional, asentando ésta en los principios de la religión cristiana."

Seguidamente hizo uso de la palabra el subsecretario, quien significó el especial relieve que revisite siempre para el Ministerio de Trabajo la celebración de actos como este, en que se premia con el más alto galardón a un funcionario por su trabajo. "Guillermo Fabra —añadió el señor Utrera Molina— ha dicho que su único mérito es el del trabajo. Yo digo aquí que es ése el mayor de los méritos de que puede enorgullecerse un hombre. Estamos asistiendo, y estas son palabras del Caudillo —añadió—, al nacimiento y formación de una autén-

tica aristocracia del trabajo, sobre cuyos pilares se fundamenta toda la paz y prosperidad de España."

Tras felicitar a don Guillermo Fabra por el galardón que tan merecidamente ha ganado tras treinta y siete años al servicio del organismo, prometió trasladar al señor ministro las frases de gratitud que le había dedicado por la concesión de la medalla de plata.

Las palabras del subsecretario de Trabajo fueron calurosamente aplaudidas por los asistentes.

Finalizado el acto, don Guillermo Fabra recibió la felicitación efusiva de todos los directivos y funcionarios del ISM, entre los que es persona muy querida por su caballerosidad, bondad, compañerismo y alto sentido del cumplimiento del deber.



ESCOCIA, UNA PUERTA DE EUROPA

Escocia ha sido desde hace mucho tiempo un punto céntrico tanto para la entrada como para la salida de mercancías, dada su larga costa de doble vertiente: por el este, mirando a Europa, y por el oeste, a las Américas. Y si bien sus puertos en el Clyde o en el Forth no han alcanzado los niveles de Londres o Liverpool, sí han representado una importante contribución al desarrollo del comercio ultramarino escocés.

El cierre del canal de Suez, unido al descubrimiento de nuevos y mayores depósitos petrolíferos y yacimientos mineros en el Oriente Medio y en el Extremo Oriente, así como en Australia, han acelerado la construcción de buques de carga seca con mayor tonelaje, alcanzando las 100.000 toneladas, y aun más, de peso muerto. Esto, por otra parte, ha revolucionado la política comercial mundial, resultando vitales los puertos de gran calado y buen abrigo, con acceso a las principales zonas comerciales.

El estuario del Clyde depara una de las pocas facilidades de tal tipo existentes en Europa, y su existencia ha hecho crecer de la noche a la mañana la importancia de Escocia como base comercial.

Lo cual ya ha sido reconocido por gigantescas organizaciones, como la British Petroleum, mediante su

terminal de gran calado para la descarga de petróleo con destino a su refinación de Grangemouth; la Murco Petroleum and Chevron Oil (subsidiaria de la Standard Oil, de California), compañías que están proyectando establecer refinerías a lo largo del estuario del Clyde, y la British Steel Corporation (BSC), que planea instalar su cuarto descargadero mayor para mineral de hierro en Hunterston, en la costa de Ayrshire. Las autoridades portuarias del Clyde, que inicialmente formularon propuestas a la BSC con referencia a tal terminal de descarga, han solicitado autorización del Ministerio de Transportes para extender la zona terminal de «contenedores» de gran calado de Greenock, antes de cumplirse un año desde su inauguración.

PUENTE TERRESTRE

No obstante, los accesos de gran calado desde el Atlántico son sólo uno de los aspectos de la cuestión. En un estudio realizado recientemente por el Consejo de Escocia (pro Desarrollo e Industria), y denominado «Oceanspan» («Empareja océanos»), se perfila una estrategia de treinta años, que transformará Escocia en «una nueva puerta industrial hacia Europa» por medio de ese puente terrestre, que la pondría en comunicación con los continentes

del otro lado del Atlántico y del Pacífico.

En el informe, elaborado tras nueve meses de estudios, se afirma: «Esta puerta será cada vez más importante, a medida que los buques vayan aumentando de volumen y calado, y las aguas del mar del Norte y del canal de la Mancha resulten no bastante profundas para su normal desplazamiento.»

Esta «cabeza de puente europea» se extendería de oeste a este a partir de la terminal oceánica de Hun-

La posición geográfica de Escocia y sus puertos naturales de gran calado son ventajas que en el curso de los próximos treinta años se pueden desarrollar hasta transformar Escocia en un puente terrestre que una Europa con los continentes de la otra banda del Atlántico y del Pacífico. Estas son las afirmaciones que se contienen en un informe del Consejo de Escocia para el Desarrollo y la Industria.



terston (de la cual la terminal de mineral de hierro será la primera fase) hasta los puertos en el Forth, Leith y Grangemouth, puertos que activan ya cuantioso tráfico de mercancías, tanto con destino a Europa como desde la misma.

El Consejo de Escocia equipara la importancia de este estudio con la del informe Toothill, publicado hace ocho años, y que llevó a la realización de transformaciones radicales en las estrategias del desarrollo regional por parte de los sucesivos gobiernos. El grupo de estudio lo dirigió «sir» William Lithgow, vicepresidente del grupo de armadores en los astilleros del bajo Clyde, Scott Lithgow, y por el catedrático de la Universidad de Strathclyde «sir» Ronald Nicoll. En el informe «sir» William puso de manifiesto que la «gran revolución experimentada por el transporte marítimo» era resultado de la acción desplegada por gigantes navieros, tales como Onassis, Niarchos y Naess.

CINCO PUNTOS FUNDAMENTALES

El informe enumera cinco puntos fundamentales para «abrir» las puertas de Escocia al mundo:

Primero.—Los buques de mayores proporciones transformarán por completo las

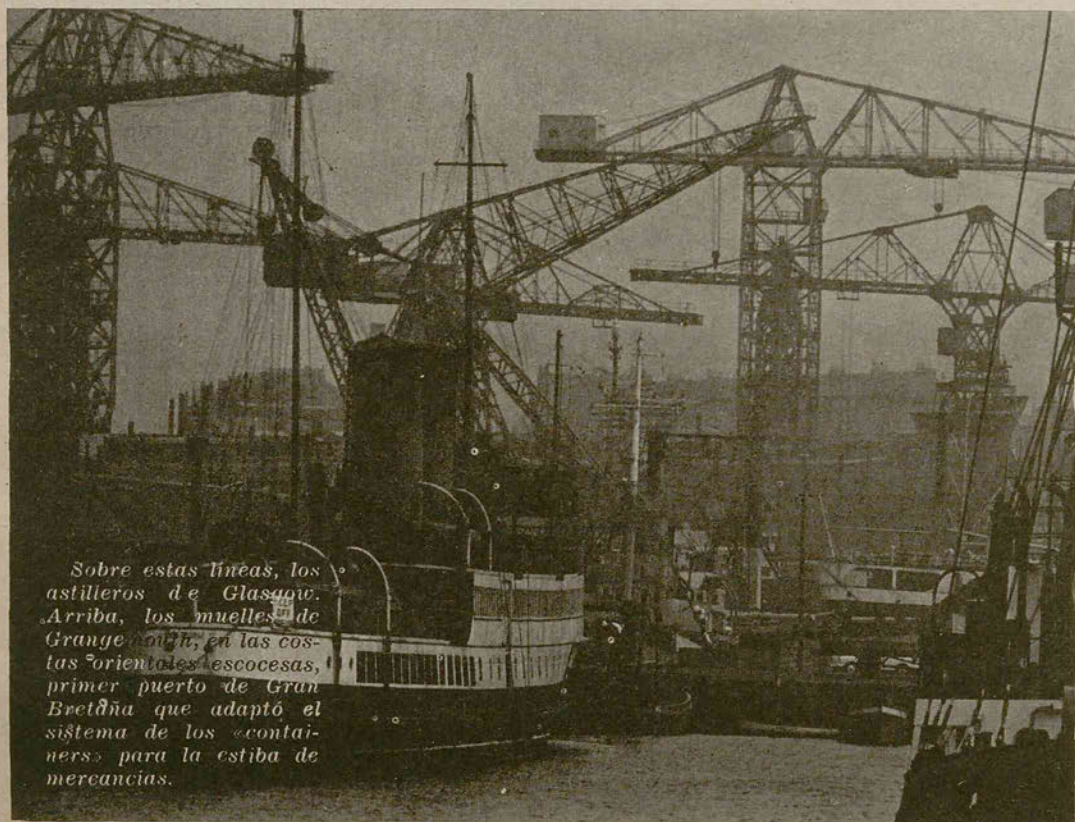
pautas comerciales a favor de los países capaces de atender a tan grandes navíos y dispuestos a planificar en pro de su empleo más eficiente. (Paradójicamente —afirmó «sir» Williams—, tales buques se han construido ya en el Reino Unido, y no se han podido descargar por falta de puertos capaces de manejarlos. El propio grupo de «sir» Williams tiene en cartera dos pedidos de petroleros de 260.000 toneladas 'de peso muerto'.)

Segundo.—Escocia tiene «condiciones geográficas únicas» para el manejo de suministros a Europa. El informe recomienda la creación de una autoridad escocesa de aeropuertos que, dentro de los márgenes nacionales, pueda desempeñar un papel emprendedor en el futuro desarrollo.

Además se presentan oportunidades para la industria escocesa para explotar baratos recursos de materias primas y fácil acceso a los mercados.

El informe manifiesta que de acuerdo con la nueva estrategia comercial Oeste-Este (en contraste con la previa que era de Norte a Sur), los mercados de Europa, ahora accesibles por el puente terrestre Clyde-Forth, «pueden formar una nueva base para la elaboración de materias primas de

(Continúa en pág. 8)



Sobre estas líneas, los astilleros de Glasgow. Arriba, los muelles de Grange North, en las costas orientales escocesas, primer puerto de Gran Bretaña que adaptó el sistema de los «containers» para la estiba de mercancías.

Un periódico dedicado exclusivamente a las industrias navieras y al movimiento de buques



El "Lloyd's List" tiene 1.500 corresponsales en 130 países, y el veinte por ciento de su tirada se vende en el extranjero

EL 20 POR 100 DE LA TIRADA, AL EXTRANJERO

En febrero de 1968 se llevó a cabo una encuesta entre los lectores con el fin de determinar qué cambios eran necesarios para hacer el periódico más atractivo a los lectores. La primera página de anuncios fue sustituida por informaciones, con el fin de dar más claridad y vigor al diario. Como consecuencia de esta encuesta, se están realizando en la actualidad otros muchos cambios, que afectan a todo el periódico.

Se proyectan páginas suplementarias para el futuro, y no ha dejado de advertirse que un 20 por 100 de la tirada se destina al extranjero. Los países del extranjero en los que más se lee «Lloyd's List» son los Países Bajos, República Federal Alemana, Italia, Grecia, Francia y Noruega.

COMPARTIR LAS PERDIDAS

La historia del «Lloyd's List» no puede separarse de la de su propietario, el Lloyd. Fue en el café del siglo XVIII, de este nombre, donde armadores y comerciantes acordaron por primera vez que no podían permitirse el lujo de soportar individualmente la pérdida de sus buques y cargas. Establecieron un sistema para repartir las pérdidas entre ellos. De este primer intento dieciochesco procede la teoría del seguro marítimo moderno.

El futuro del periódico está bien asegurado. Cuenta con uno de los respaldos más potentes del mundo, lo que es muy alentador en una época de periódicos que fracasan. Su tirada ha ido aumentando constantemente en los últimos años y existe una creciente demanda de noticias comerciales.

J. D. PRINCE,
director de «Lloyd's List»

De una hoja sujeta con chinchetas a la pared de un café londinense, se ha convertido en un periódico internacional

El «Lloyd's List» es uno de los periódicos más antiguos de Inglaterra. Fue fundado oficialmente en 1734, aunque sus orígenes pueden remontarse a treinta o cuarenta años antes. Su propietario e impresor es el Lloyd, el centro asegurador mundial.

De un boletín marítimo y comercial, sujeto con chinchetas a la pared del café de Edward Lloyd, del Londres dieciochesco, se ha convertido en un diario moderno, con tirada internacional, que alcanza lugares tan lejanos como China, Cuba o el Sudán. Ofrece noticias y artículos para las industrias navieras, de construcción de barcos, de aeronáutica y de seguros, así como informaciones detalladas de siniestros marítimos y movimiento de buques.

1.500 CORRESPONSALES EN 130 PAÍSES

El «Lloyd's List» ocupa un puesto excepcional en el mundo periodístico moderno. Es un periódico nacional, en el sentido de que se lee en todo el país aunque no tiene la tirada que implica este término. También es un periódico profesional, pero con base y número de lectores más amplio que los habituales en este tipo de publicaciones.

Una de las razones de la pujanza del «Lloyd's List» es una red mundial de corresponsales, que es la envidia de muchos periódicos de Fleet Street. Tiene corresponsales que actúan independientemente en los principales centros marítimos y de construcción naval; pero tiene, además, a su disposición los agentes de Lloyd en el mundo.

Hay agencias en 130 países —25 de Europa—, de un total de unas 1.500, de las que puede solicitarse información. En Gran Bretaña contribuye con numerosos servicios de noticias oficiales. Tiene un corresponsal en la Cámara de los Comunes y otro en la zona portuaria.

LA AMBICION DEL SEÑOR LLOYD

Edward Lloyd abrió un café en Londres, cerca de Tower Hill, en

la década 1680-90. Rápidamente consiguió una clientela de capitanes de buques, armadores y hombres interesados en movimientos de barcos.

Para ayudar a sus clientes —y, sin duda, para fomentar su negocio— Lloyd estableció un sistema de mensajeros con los muelles para conocer las últimas noticias marítimas. Ya en 1700 se imprimía esta información. Gradualmente, Lloyd concibió la ambiciosa idea de crear un periódico.

Un año después de su fundación, en 1735, el «Lloyd's List» se publicaba dos veces a la semana, martes y viernes, y en esta forma continuó hasta 1873, al convertirse en diario. En 1854 se introdujeron anuncios y se pasaron las noticias a páginas interiores.

LOS ENCARGOS DE BUQUES SON NOTICIA

Los pedidos de nuevos buques constituyen un motivo de permanente interés para los lectores del periódico. Se publican los encargos, grandes y pequeños, hechos en cualquier parte del mundo, y una vez a la semana se publica una lista de todos los pedidos aparecidos en el periódico.

El departamento naviero presenta detallados informes sobre siniestros marítimos y aeronáuticos, movimientos de buques de cabotaje y de ultramar y una amplia miscelánea.

Al recopilar esta clase de información se hace uso directo de la red de agencias del Lloyd. Todas las grandes agencias periodísticas dan a conocer los buques que se hallan en peligro en un puerto importante, pero en lugares remotos del mundo está sólo el agente del Lloyd. El de-

partamento naviero publica también un folleto diario consagrado exclusivamente a los movimientos de fletes en todo el mundo.

ESTUDIOS SEMANALES DE PUERTOS

Como la mayoría de los periódicos, el «Lloyd's List» publica artículos regulares de actualidad. Diariamente informa acerca de los mercados barcos de carga

seca y de petroleros; tiene una sección semanal de subasta de buques. Los miércoles aparece un artículo sobre avances técnicos en la construcción de barcos. Y cada jueves se presenta un estudio de un puerto determinado. Con el fin de ampliar el campo de acción del periódico, frecuentemente aparecen ahora artículos sobre las últimas novedades del mundo del seguro —marítimo, terrestre y de aviación.



Así era el café de Edward Lloyd en 1763. Hoy, el servicio de café ha cedido el paso a la difusión de información marítima

RESULTADOS DE LA COSTERA DE ANCHOA 1970: 60 POR 100 DE LA PRODUCCION DE 1969

FUERTE CRISIS ENTRE LOS PESCADORES

La costera de anchoa ha terminado en el mes de junio. Hemos podido recoger los datos estadísticos relativos a los puertos más destacados del litoral cántabro, que ofrecemos a nuestros lectores:

	Kilos
Pasajes	1.140.000
Fuenterrabía	448.000
San Sebastián	1.522.000
Guetaria	4.300.000
Lekeitio	1.636.500
Ondárroa	3.193.000
Bermeo	4.830.000
Santoña	710.000
Colindres	143.000
Laredo	99.000
Castro Urdiales	294.000

TOTAL ... 18.315.100

Las presentes cifras, contrastadas con las obtenidas en el pasado año 1969, ofrecen un tremendo salto hacia atrás, ya que suponen el 60 por 100 de la producción de dicho año. En otras palabras, se ha pescado un 40 por 100 menos que en la misma costera del pasado año 1969, que arrojó un total, para los mismos puertos, de 30.000.000 de kilos.

Si a esto añadimos que el precio medio de la pesca ha sido un 30 por 100 inferior al del mismo año (27 pesetas en 1970 contra 37 pesetas en 1969), el resultado no puede ser más desalentador para la economía de

nuestros pescadores. Solamente en Bermeo se han dejado de vender 190 millones de pesetas con respecto a 1969.

No es exageración, pues, si decimos que la flota pesquera del cántabro dedicada a la pesca de cerco, y cuya economía tiene exclusivamente dos bases, la anchoa y el bonito, está atravesando en estos momentos una fuerte crisis económica por este estrechísimo fallo de la anchoa.

Las causas son difíciles de determinar, pero pueden señalarse, entre otras, las dificultades fronterizas en aguas francesas, donde la anchoa aflora al principio de la costera. Los franceses han extremado su vigilancia, lo que ha dado lugar a varias detenciones de embarcaciones españolas, que han sufrido retenciones de varios días y sanciones diversas de las autoridades marítimas. El resto de las embarcaciones permanecían fuera de la zona vigilada de tres millas en espera de que la anchoa iniciase un movimiento de salida hacia aguas más profundas, y al no producirse esta circunstancia, muchas embarcaciones han intentado «incursiones» en aguas prohibidas, de forma ocasional, con mayor o menor fortuna.

Otra causa importante radica en la continua persecución de que esta especie pelágica está siendo objeto en los últimos años por nuestras embarcaciones. La alta valoración que ha ido obteniendo por parte de las fábricas de conservas, que la destinan a su exportación en forma de

salazón y filetes en aceite, principalmente a Italia, ha hecho que los pescadores perfeccionen sus medios y técnicas de captura, mediante mejores redes, detectores, aparatos para izar más rápidamente la red (haladores), etcétera. Todo ello está dando lugar a una «sobrepesca», que impide la normal multiplicación o reproducción de la especie, por lo que las masas o cardúmenes de anchoa son cada año menos numerosas y menos extensas.

La experiencia del año en curso obliga a pensar en otras soluciones más seguras para la economía y la rentabilidad de nuestras embarcaciones. ¿Tendrán que abandonar esta costera para dedicarse a otras actividades más productivas en otros litorales? ¿Quizá se trate solamente de una crisis biológica de la anchoa, motivada por causas naturales distintas de la acción del hombre (influencias de la actividad solar, temperaturas del mar, etcétera)? El tiempo podrá darnos la respuesta.

Entretanto, la flota ha iniciado la costera de bonito, que esperamos pueda paliar en alguna medida esta apurada situación, si bien las noticias iniciales no parecen dar lugar a optimismos. Son escasas las capturas de bonito registradas en los puertos gallegos, donde, por la proximidad con la zona de pesca, se realizan las primeras entradas de embarcaciones.

A. PEREZ BILBAO

(Viene de la pág. 6)

ESCOCIA, UNA PUERTA DE EUROPA

países tan alejados como Australia».

Finalmente, «los puestos de trabajo por sí solos dejarán de ser el criterio que guíe el éxito del desarrollo industrial», prosigue el informe. Por tanto, se requerirá un mayor esfuerzo en la mejora de las condiciones de vida en lo que respecta a viviendas y servicios.

CAMBIO DE LA PAUTA DEL COMERCIO

El informe pone de manifiesto, mediante una serie de ejemplos, mapas, datos, etcétera, cómo se están transformando las normas del comercio marítimo por los buques de más de 100.000 toneladas. Lo cual se complementará con las barcas para travesías por aguas marinas poco profundas como medio económico de transbordo.

El catedrático Ronald Nicoll prevee el «Oceanspan» unido a una vasta migración desde las congestiona-

das áreas centrales de Escocia, especialmente desde Glasgow, ciudad que en la última década ha perdido más de 150.000 habitantes (es decir, el 15 por 100 de su población total) de superpoblación. Y en este contexto, las cinco ciudades nuevas de Escocia, desde Irvine en Ayrshire, hasta Glenrothes en Fife, asumen gran importancia, particularmente Irvine que está destinada a ser un núcleo central de una nueva ciudad regional de acaso hasta unos 250.000 habitantes.

El «Oceanspan» se publicó como encuesta pública cuando se iba a terminar la nueva división de la península de Hunterston, sede de la terminal oceánica, así como de la propuesta refinería de petróleo de Chevron, y, a más largo plazo, posiblemente una gran aceria. Pero desde hace algún tiempo el Departamento Escocés ha puesto vehemente empeño en fomentar un desarrollo global para la

mitad occidental del puente terrestre; y a este respecto, el un tanto esfumoso Consejo Asesor de la Planificación del Valle del Clyde se le está presionando a fin de que acepte responsabilidad conjunta con la del Departamento Escocés.

El Consejo asesor, que abarca a todas las autoridades locales de la zona, carece, por ahora, de una plantilla de proyectistas profesionales.

Sin embargo, sir Williams y su grupo de estudios, a fin de seguir avanzando en la planificación total del «Oceanspan» se mantienen en contacto no sólo con las autoridades locales, sino también con las portuarias, así como con la industria y las finanzas. El ejemplo que servirá de modelo será Randstadt, en Holanda.

ALLANANDO EL CAMINO

El informe recomienda la selección, valoración y ad-

Castro Urdiales

LA PEOR COSTERA DE LA ANCHOA QUE SE RECUERDA

Como complemento de la información adjunta sobre los resultados de la costera de la anchoa, que nos envía don Antonio Pérez Bilbao, secretario de la Co-fradía de Pescadores de Bermeo, incluimos el despacho que nos remitió la agencia Cifra con fecha 23 de julio, referido a los re-

sultados de la costera en Castro-Urdiales. Creemos que los datos que en ambos textos se contienen son suficientemente indicativos y no precisan de ningún otro comentario que califique, aún más, los a todas luces deficientes resultados de la campaña.

Castro Urdiales (Santander), 23.—La costera de la anchoa, que puede darse ya por muerta, ha sido este año la peor que se recuerda en Castro Urdiales en los últimos tiempos.

Efectivamente, el saldo de capturas ha sido de 224.526 kilos, con un valor total en lonja de 8.061.461,40 pesetas, a un promedio de cotización de 27,40 pesetas kilo. Si se tiene en cuenta que en 1965 el total capturado ascendió a 3.606.485 kilos se tendrá una idea de la crisis por la que atraviesa el sector. Otro dato a tener en cuenta lo constituye la espectacular subida del precio de la anchoa en lonja, que ha pasado de 9,71 pesetas kilo, promedio de 1964, a 27,40 promedio del año en curso. Esto es, que el precio de la anchoa se ha multiplicado por tres en el espacio de siete años.

Podría atribuirse este incremento de los precios a la escasez de mercancía. Sin embargo, el año pasado, con un total capturado de 1.024.303 kilos, el precio medio de la anchoa fue aún más alto: exactamente se cotizó el kilo en lonja a 37,38 pesetas.

He aquí los datos estadísticos correspondientes a los siete últimos años, expresados en kilos capturados, valor global en pesetas y precio medio del kilo según cotización en lonja:

1964:	2.461.715 kgs.,	21.452.475 ptas.,	9,71 ptas. kilo.
1965:	3.606.485 kgs.,	34.000.397 ptas.,	9,42 kilo.
1966:	2.018.735 kgs.,	27.022.965,55 ptas.,	13,39 ptas. kilo.
1967:	1.185.463 kgs.,	24.820.559,60 ptas.,	20,93 ptas. kilo.
1968:	967.983 kgs.,	21.917.377,53 ptas.,	22,18 ptas. kilo.
1969:	1.024.303 kgs.,	38.186.182, 92 ptas.,	37,28 ptas. kilo.
1970:	294.256 kgs.,	8.061.461,40 ptas.,	27,40 ptas. kilo.

Como se ve, el récord en cantidad se produjo en 1965 y el de pesetas totales y precio medio en el año actual, por el contrario, ha sido el más bajo, con gran diferencia, en capturas y también en recaudación total, pese al buen precio a que se cotizó el pescado.

La consecuencia de esta deficitaria producción se está dejando sentir en la industria conservera de la comarca. Se da, en efecto, la circunstancia de que, en otras temporadas hubo fabricante particular que compró el solo más del doble del total capturado en la presente. Incluso se teme que el problema se agudice y muchas factorías conserveras se vean obligadas a cerrar sus puertas, con su inevitable secuela de paro laboral y crisis económica. (Cifra.)

quisición por adelantado de zonas industriales, por un organismo para-gubernamental como la Corporación Gestora de Fincas Industriales, o las nuevas corporaciones de municipales de las ciudades. Esto serviría para conciliar, en parte, las reclamaciones entre la industria y los servicios, que se evitarían, en gran medida, eliminando encuestas públicas de gran duración y coste como la de Hunterston, que duró más de tres meses y medio y costó unas 150.000 libras.

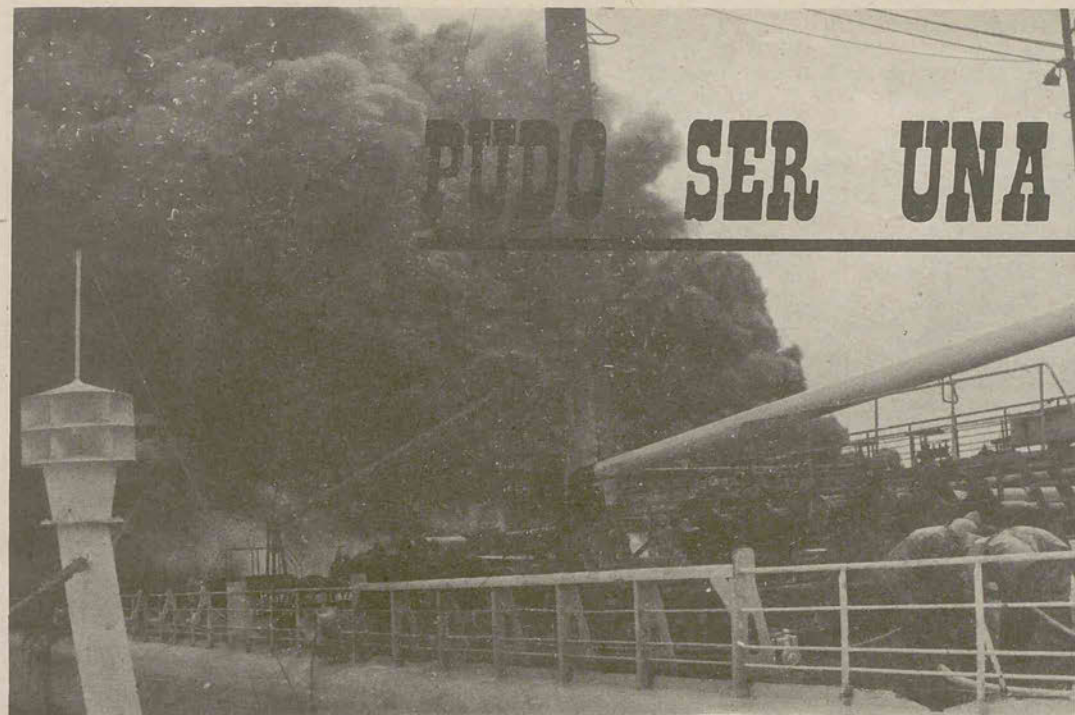
El interés demostrado en el informe por el «enfoque empresarial» sugiere una nueva combinación de fuerzas en Escocia, abarcando la gestión pública y la privada. Las autoridades portuarias del Clyde y del Forth, al estar limitadas en sus gastos a un máximo de 500.000 libras por proyecto, y las autoridades locales que tienen la obligación de informar a los

contribuyentes, estarían poco menos que imposibilitadas de utilizar el potencial del «Oceanspan» sin otras ayudas.

El apoyo gubernamental sería muy útil, pero no parece probable que fuera a bastar, ni siquiera en cooperación con las autoridades portuarias y locales, para poder llevar a cabo la estrategia de estos treinta años previstos en el «Oceanspan» (que, dicho sea de paso solamente traza los perfiles, dejando los detalles para su ulterior inserción). Por tanto, la necesidad de un «Randstadt» escocés es evidente a la vez que apremiante, especialmente cuando los principales puertos de Europa: Londres, Amberes, Hamburgo, Marsella, y sobre todo Rotterdam, no permanecen estáticos.

Andrew HARGRAVE

PUDO SER UNA GRAN CATASTROFE



El siniestro del petrolero noruego «Polycommander», cuyo combustible se derramó por las aguas de la ría de Vigo, pudo suponer la destrucción total de las especies marinas, de no haberse adoptado medidas extraordinarias y urgentes.

«Una catástrofe sabiamente evitada». Así podemos considerar, sin duda, el siniestro del petrolero noruego «Polycommander», incendiado a la salida de la ría de Vigo por la boca norte, con cerca de 50.000 toneladas de petróleo crudo a bordo, más las del combustible de alimentación propia—unas 16.000 toneladas—, parte de las cuales, no consumidas por el fuego, se extendieron sobre las aguas de la entrada de la ría, con inminente peligro de propagarse por toda ésta y con la consiguiente secuela de la destrucción de las condiciones vitales para las numerosas y abundantes especies de peces que aquí viven y procrean, incluida la gran riqueza marisquera natural y la de cultivo, como el mejillón, la ostra, la almeja y otras de gran valor comercial. Y el peligro de inutilización de la otra gran riqueza que supone el amplísimo complejo de playas en todo el perímetro de la bahía viguesa, de extraordinarias condiciones de amplitud, belleza y sanidad insuperable. Todo esto hubiera sido anulado para muchos años de no haber mediado una sabia defensa desde los primeros momentos por parte de las autoridades de Marina del puerto, e inmediatamente, dentro de la primera jornada de trabajo intensivo, por la dirección directa del almirante Boado, subsecretario de la Marina Mercante, con el director general de Pesca Marítima, don Fernando Marcitllach; colaboración de los buques de la flota nacional de guerra, con su jefe al frente, y otras importantísimas colaboraciones de organismos oficiales y particulares, buques pesqueros con sus tripulaciones, etc.

Esta abnegada defensa, perfectamente coordina-

da, consiguió primero extinguir el fuego, a la vez que iniciar el ataque contra el avance de la marea negra, a fin de contenerla por todos los medios posibles lo más cerca del lugar del siniestro.

De todos estos trabajos dio amplia referencia durante muchos días toda la prensa nacional e internacional, como la dieron los demás medios de información audiovisuales, enviando unos y otros redactores especiales a Vigo y a toda la zona afectada por las consecuencias del siniestro.

Esta intensa labor de los primeros momentos, que puso a prueba muchas veces el heroísmo de los ejecutantes de los trabajos y a prueba también la serenidad y condiciones de mando de quienes dirigían los trabajos, ya de forma total y por sectores, fue seguida inmediatamente contra la marea negra, que, pese a todos los esfuerzos, había extendido un brazo hacia las playas de Panjón, las más afectadas. Marea contra la cual fue ejercida una implacable lucha por medio de detergentes y otros productos transformadores de la materia bituminosa.

Consecutivamente el trasvase del crudo a otros petroleros fue disminuyendo el riesgo que suponía el peligro de partirse en dos el buque averiado y que toda o la mayor parte del crudo se hubiera vaciado en la ría, con lo cual la polución de las aguas hubiera sido totalmente catastrófica y de fatales consecuencias para muchos años, tanto en el aspecto pesquero-marisquero como en el turístico, fuente de riqueza que en esta zona ofrece un gran porvenir y que está en muchos aspectos inexplorada.

Pero, gracias a Dios, la acertada dirección de las operaciones, encaminadas a conjurar las gravísimas amenazas que se proyectaban sobre la bahía viguesa y su ancho «hinterland» pesquero e industrial, hizo que la tremenda pesadilla que fue aquí vivida durante una semana se desvaneciera una vez conjurado el peligro, y una vez que las playas de todo el sector recibieron una activa e intensa limpieza desde los primeros momentos por brigadas de obreros destinados a este menester por el municipio vigués y por personal de otros ayuntamientos también afectados.

Hoy las aguas de la bahía viguesa, como siempre fértiles en especies de gran calidad, están biológicamente sanas, como lo han comprobado los biólogos en sus constantes exámenes en todos los sectores; las industrias marisqueras, limpias y en perfecto estado sanitario también. Las playas, por su parte, limpias y con las deliciosas aguas de transparencia cristalina, reciben diariamente, y de un modo especial los domingos y festivos, a millares y millares de bañistas que de la ciudad y de otras localidades concurren a disfrutar del ambiente sano que en el agua, en los finísimos arenales o en los bosques que festonean el litoral se respira y conforta de modo extraordinario.

Y en este aspecto hemos de mencionar las propias y hermosísimas playas de las islas Cíes, en donde ocurrió el siniestro. Las aguas conservan su tradicional transparencia, y las playas, aun las más cercanas al casco del buque siniestrado, se hallan limpiísimas, y las gentes se bañan como si nada hubiese ocurrido hace un mes en este sector.



Aguas y playas de las Cíes, limpias de la «marea negra» que las amenazó por el siniestro del «Polycommander».

LA PRODUCCION PESQUERA HA DESCENDIDO EN 1969

El rendimiento por tonelada - buque es el más bajo de los últimos años

Las cifras que nos brinda el ejercicio pesquero 1969 no están en relación con la capacidad de la flota actual. Sabido es que la ley de Renovación y Ampliación, de 1961, ha posibilitado la construcción de centenares de navíos, muchos de ellos de gran tonelaje y dotados de la técnica más avanzada; se han redoblado los esfuerzos para lograr una mayor capacitación del personal embarcado y también han mejorado los puertos y servicios auxiliares. Ello ha llevado al Lloyd's Register of Shipping a catalogar la flota pesquera en el tercer lugar del mundo —en unidades mayores de 100 toneladas de registro bruto—, tras Japón y la U. R. S. S., naciones que se están convirtiendo en las primeras potencias del mundo en el dominio de los mares.

A juzgar por el volumen de la flota, compuesta por 4.336 embarcaciones de más de veinte toneladas, con un total de 632.210 toneladas de registro bruto, y otras 8.819 unidades menores, con otras 46.226 toneladas, las capturas debían situarse muy próximas a los dos millones de toneladas; sin embargo, la rentabilidad de tantos esfuerzos ha quedado corta, y si en buques ocupamos un tercer puesto, en producción quedamos relegados a un octavo lugar, tras Perú,

Japón, la U. R. S. S., China Popular, Canadá, Estados Unidos y Noruega, y muy emparejado con Suráfrica. Tal vez se alegue que algunos de estos países están próximos a zonas pesqueras muy ricas, pero debemos tener en cuenta que el banco canario-sahariano está prácticamente en nuestro mar territorial y que la flota de gran altura—infrautilizada—puede operar en cualquier área oceánica.

EJERCICIO 1969

El ejercicio pesquero último no ha sido, ciertamente, brillante. La pesca desembarcada ha descendido, en relación al último año, en 70.000 toneladas, al sólo alcanzarse 1.124.703 toneladas de capturas, con un valor en primera venta de 21.888 millones de pesetas.

En pesca de litoral y altura sólo se ha alcanzado a 803.133 toneladas, mientras que el año anterior, con menores efectivos, se logró un volumen de 832.517. Y en la producción de gran altura se observa otro retroceso muy significativo: 248.800 toneladas en 1969 y 290.406 el año anterior.

En el grupo bacaladero existe una crisis latente, debida a que las capturas están muy por delante del consumo y de las partidas susceptibles de

exportación. Tampoco la flota congeladora dedicada a la merluza encuentra salida a sus excedentes. Y así observamos que la flota, moderna y bien pertrechada, no se emplea a fondo, lo que incide en su rentabilidad y en la seguridad de las empresas, que tanto arriesgan.

En el ejercicio que comentamos los esfuerzos se han sucedido. El crédito oficial alcanza en el año a 600 millones de pesetas, para construir 87 nuevos buques, con 13.000 toneladas de registro bruto. Entraron en servicio 207 nuevos mayores de veinte toneladas de registro bruto, con un total de 49.505 toneladas. Y se perdieron, por naufragio y desguace, 111 unidades, con 14.457 toneladas.

PLAN DE DESARROLLO

Con el año 1969 se cubre la primera mitad de la vigencia del II Plan de Desarrollo. En una de las hipótesis del Plan, recogida en el volumen de Pesca Marítima, se estimaba para este ejercicio un volumen de pesca desembarcada del orden de 1.332.000 toneladas. Y para 1970 se estima en 1.388.900, que pasarán a 1.446.100 toneladas en 1971; es decir, al final del cuatrienio. Estas cifras, que parecían



normales hace tres años, han quedado muy atrás, y es muy difícil que la distancia pueda recorrerse en las dos anualidades que faltan. También se había previsto un rendimiento por tonelada de buque de 2,7 toneladas de pescado. Y 2,9 para 1971, coeficiente que no ha quedado cubierto, porque en 1969 se ha retrocedido a capturas del orden de 1,7 toneladas por tonelada de barco empleado. Y esta baja rentabilidad incide, naturalmente, en el nivel de vida de 110.000 pescadores, que, lejos de los suyos, arriesgándolo todo, y sin horario, no logran ingresos acordes, ni siquiera semejantes, a los obreros de tierra adentro. Y tampoco las empresas pueden amortizar sus inversiones, ni primar los capitales invertidos. De aquí que la descapitalización del sector esté llegando hasta el máximo soportable.

PERSPECTIVAS ACTUALES

Las pesquerías necesitan un nuevo replanteamiento. Es necesario planificar las inversiones y cuidar las concesiones del crédito oficial. El «boom» de los merluceros congelado-

res no debe ocurrir en otros tipos de buques. Ahora nos sobran navíos de esta especialidad y también bacaladeros, pero hay que saber con toda certeza si tantas construcciones en curso y otras mas previstas, para marisqueiros, tienen una base firme. Sería imperdonable, después de las experiencias, que dentro de dos o tres años el sector marisquero pase por la prueba que están pasando los congeladores y bacaladeros.

Para los próximos meses se espera entre en acción el primer buque de experiencias pesqueras, se ponga en marcha el Plan Pesquero del Mediterráneo y se afronte el del litoral gallego. Las pesquerías de bajura necesitan modernizar sus efectivos, estudios técnicos y científicos sobre las posibilidades de la plataforma continental, y planes de vedas que es necesario acatar. También se debe afrontar el «problema» banco sahariano, y un mejor conocimiento del mar de Alborán.

El sector pesquero está pasando por un mal momento. Pero las brechas pueden ser taponadas con la cooperación de todos. De no ser así, el «crac» puede tener consecuencias muy lamentables.



PESCA DESEMBARCADA EN LA ULTIMA DECADA

(1960 a 1969)

AÑOS	Toneladas
1960	855.417
1961	905.869
1962	929.658
1963	949.371
1964	1.024.800
1965	1.128.300
1966	1.127.000
1967	1.155.000
1968	1.194.277
1969	1.124.703

José PEREZ DE AZOR



EL CREDITO SOCIAL PESQUERO PODRA CONCEDER PRESTAMOS PARA CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES HASTA 250 TONELADAS

Podrán ser beneficiarios de los créditos las cooperativas y fundaciones laborales, empresas en régimen asociativo laboral y explotaciones familiares

MADRID.—La financiación del crédito para la construcción y renovación de las flotas mercante y pesquera durante el bienio 1970-71 es regulada mediante dos órdenes de la Presidencia del Gobierno, publicadas en el "Boletín Oficial del Estado".

Por lo que respecta a la flota mercante, la orden que regula la concesión del crédito para la misma señala que la financiación se basará fundamentalmente en la banca privada, actuando el Banco de Crédito a la Construcción como subsidiario, si bien este banco también podrá otorgar créditos para la construcción de buques mayores de cien toneladas de registro bruto y menores de dos mil.

Se autorizarán créditos para aquellas construcciones que hayan de iniciarse dentro de los nueve meses siguientes a la fecha de la resolución adoptada por el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo sobre la solicitud presentada. Las construcciones no podrán iniciarse hasta que el organismo de crédito oficial correspondiente notifique al peticionario que el crédito se ha concedido.

Desde la entrada en vigor de la presente orden y hasta el término de vigencia del Segundo Plan de Desarrollo se establece, con carácter indicativo, la cifra total de construcción y las parciales para cada tráfico, y son las siguientes: líneas

regulares, 40.000 toneladas de registro bruto; soberanía, 20.000, y cabotaje libre y tramo continental, 40.000; en total, 100.000 toneladas de registro bruto.

Para optar a los créditos serán requisitos indispensables: alcanzar dimensiones empresariales mínimas respecto a buques mayores de cien toneladas y que las flotas carezcan de tonelaje de edad superior a veinticinco años o se comprometan a su desguace.

Las dimensiones mínimas empresariales a que se hace alusión en el párrafo anterior son, en cuanto a tonelaje, disponer de una flota global superior a las tres mil toneladas para construcciones que hayan de adscribirse a líneas o servicios en tramos nacionales, de una flota superior a diez mil toneladas para las construcciones que hayan de adscribirse a líneas o servicios de tramos continentales, de una flota superior a veinte mil toneladas para líneas transoceánicas, superior a cien mil toneladas para líneas o servicios de tramo transoceánico de carga seca, superior a doscientas mil toneladas para el tráfico de petróleo crudo, superior a diez mil toneladas para transportes frigoríficos climatizados y superior a ocho mil para transportes comprendidos en los apartados anteriores.

Por lo que respecta a dimensiones mínimas en cuanto a número

Importantes órdenes de la Presidencia del Gobierno sobre financiación del crédito para construcción y renovación de las flotas mercante y pesquera

de unidades, la flota no podrá ser inferior a tres menores de tres mil toneladas de peso muerto o dos mayores de ese tonelaje.

Por lo que se refiere a los beneficios que se podrán disfrutar, la orden señala que el máximo porcentaje de crédito a conceder variará entre el 80 y 65 por 100 del valor del buque, y el plazo de amortización variará entre doce y ocho años.

FLOTA PESQUERA

Para la renovación y construcción de la flota pesquera —dice la orden que regula estos créditos— la financiación se basará fundamentalmente en la banca privada, y el importe máximo del crédito no podrá rebasar en ningún caso el 80 por 100 del valor del buque, valor que será asignado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

No obstante, el Crédito Social Pesquero seguirá otorgando ayudas para la construcción de unidades hasta 250.000 toneladas de registro bruto, sin que el importe total de los créditos que se podrán conceder a cada peticionario exceda de 20.000.000 de pesetas.

De conformidad con lo previsto en el Segundo Plan de Desarrollo para el bienio 1970-71, se establece de forma global, y con carácter simplemente indicativo, las siguientes

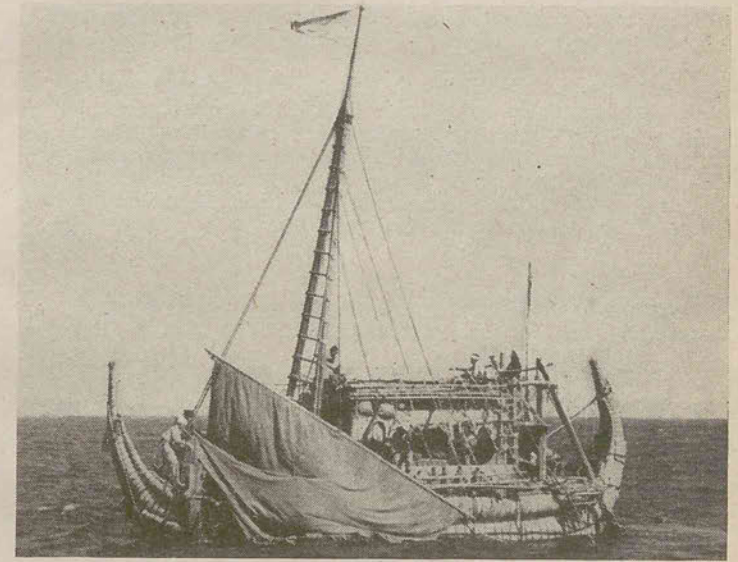
cifras de construcción para buques pesqueros: hasta 20 toneladas de registro bruto, un total de 1.500 toneladas; de 20 a 50, un total de 2.500; de 51 a 150, 7.000; de 151 a 250, 8.000; de 251 a 750, 10.000; mayores de 750, 11.000, y buques factorías, un total de 15.000 toneladas.

Los beneficios a disfrutar serán los siguientes: para arrastres, el 30 por 100 de su valor, con plazo de amortización de diez años; para pesca de superficie, el 40 por 100,

y para buques-factorías para subproductos exclusivamente, el 80 por 100. Estos dos últimos tienen como plazo de amortización también diez años.

Las condiciones para poder solicitar los créditos son: de 50 a 100 toneladas, disponer de una flota global de 200 toneladas de registro bruto; de 101 a 150, disponer de 350 toneladas; de 151 a 250, disponer de 550; de 251 a 500, disponer de 1.000; de 501 a 750, disponer de 1.500; de 751 a 1.000, disponer de 2.000; de 1.001 a 1.500, disponer de 3.000, y para más de 1.500, disponer de 4.000 toneladas.

Podrán ser beneficiarios de los créditos —termina diciendo la orden— las cooperativas y fundaciones laborales integradas exclusivamente por pescadores, las asociaciones calificadas como "Empresas en Régimen Asociativo Laboral" y las explotaciones familiares.



LA "RA", PARA DEMOSTRAR QUE LOS EGIPCOS DESCUBRIERON AMERICA

Esta frágil nave es la «Ra II», en la que el explorador noruego Thor Heyerdhal, ya famoso por la expedición de la «Kon-Tiki», ha cruzado el Atlántico, en su intento de demostrar que los navegantes egipcios estuvieron en el continente americano cuatro mil años antes del descubrimiento de Colón.

Durante el primer semestre de 1970

LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES HAN ENTREGADO 71 BUQUES

Supone un incremento en tonelaje de 374 por 100 respecto al mismo período del año anterior.

MADRID.—Durante los seis primeros meses del año en curso la construcción naval ha seguido la tónica de fuerte incremento de la producción y gran capacidad exportadora que la viene caracterizando en estos últimos años, según informó un portavoz del servicio técnico-comercial de Constructores Navales Españolas.

En este período se han entregado por los astilleros nacionales un total de 71 buques: 59 para la flota nacional, con 141.783 toneladas de registro bruto, y 12 para armadores extranjeros, con 139.605 toneladas de registro bruto; en total, pues, 281.388 toneladas de registro bruto.

Este tonelaje supone un incremento del 374 por 100 respecto del entregado durante el mismo período del año anterior. Las unidades entregadas, sin embargo, han disminuido, lo cual indica que aumenta el tonelaje de los buques construidos. En este aspecto hay que destacar las entregas de los petroleros «Ocean Lion», de 151.000 toneladas de peso muerto, para armadores estadounidenses, y el «Móstoles», con 103.000 toneladas de peso

muerto, para la flota de C.E.P., S.A.

También conviene destacar la entrega a la Subsecretaría de la Marina Mercante del buque de investigación oceanográfica y pesquera «Cornide de Saavedra».

La construcción se mantiene a ritmo creciente. Durante el período han sido botados 88 buques, con 392.752 toneladas de registro bruto; de ellos 57 son para armadores nacionales, con un registro bruto de 154.081 toneladas, y 57 para la exportación, que suponen 238.671 toneladas de registro bruto. El aumento de botaduras respecto al primer semestre de 1969 es del 34,7 por 100 en tonelaje.

Asimismo ha sido colocada la quilla a 84 buques, con 401.829 toneladas de registro bruto, que suponen un 6,2 por 100 más que el primer semestre de 1969. La mayor parte del tonelaje (235.879) está destinado a armadores nacionales.

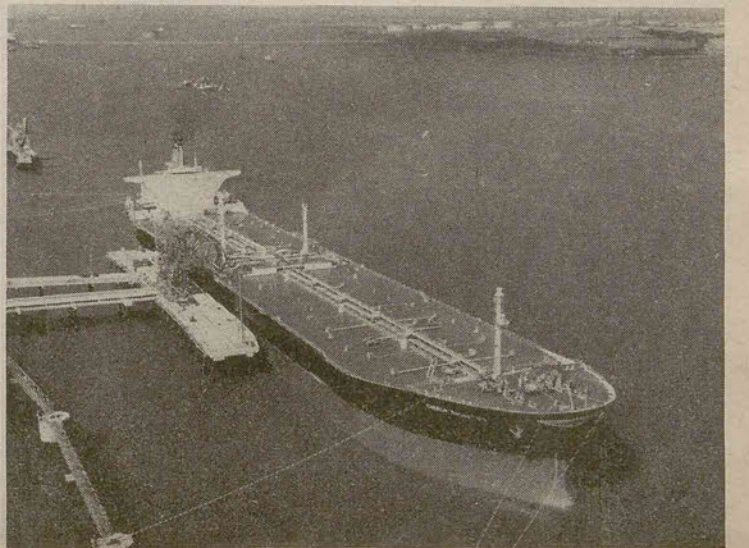
La contratación de nuevas

unidades ha vuelto a marcar un elevado ritmo durante el período, con un tonelaje de 90,6 por 100 mayor que hace un año y 2 por 100 mayor que el contratado durante el último semestre de 1969, que fue un período ya excepcionalmente alto. En total se contrataron 840.731 toneladas de registro bruto, repartidas entre 119 barcos. De ellos, 49 para la flota nacional, con 466.191 toneladas de registro bruto, y 70 para flotas extranjeras, con 374.540.

Pero más importante, quizá, que la cantidad—añade—es la calidad de la construcción contratada y la extensión de los mercados de exportación. Se mantiene la presencia de la construcción naval española para flotas de países de alta tradición naval, cabezas del «Ranking» mundial: Alemania Occidental, Reino Unido, Holanda y, durante el período que nos ocupa, Francia. Los buques contratados para estos países son, fundamentalmente, «bulkcarriers». Se han contratado ocho con la Cunard Line—portacontainers y atuneros-congeladores.

GIGANTE

El «Energy Evolution», descargando en Milford Haven el más grande cargamento de petróleo crudo—208.000 toneladas—transportado por un solo buque.



"CORNIDE DE SAAVEDRA", PRIMER BUQUE OCEANOGRAFICO ESPAÑOL

Presidió su bendición, en La Coruña, el ministro de Comercio

LA CORUÑA.—Don Enrique Fontana Codina, ministro de Comercio, presidió la bendición del primer buque oceanográfico español, el «Cornide Saavedra».

Bendijo la nave el abad de la Colegiata, don Santiago Fernández Sánchez, y a continuación pronunciaron unas palabras el almirante don Leopoldo Boado Endeiza, subsecretario de la Marina Mercante, y otras autoridades y representaciones.

El «Cornide Saavedra», que será llevado a Vigo, donde se realizará la instalación de los aparatos

científicos, desplaza mil toneladas de registro bruto. Las otras características del barco son las siguientes: eslora entre perpendiculares, 58 metros; manga, 11 metros, y puntal, siete metros. Desarrolla una velocidad de doce nudos y tiene autonomía para once mil millas. Su potencia de motor es de 1.250 b. h. p.

La dotación de este buque será de 35 personas, incluido el equipo técnico. Como además de buque oceanográfico servirá también como buque escuela de formación profesional marisquera, cuenta

con tres camarotes, con capacidad para 36 personas.

En la construcción de este buque llevan invertidos unos cuarenta millones de pesetas, pero su valor total se calcula en unos ochenta, pues todavía falta el montaje de una serie de instrumentos científicos, laboratorios, equipos de radar y otros aparatos. El «Cornide Saavedra» contará con seis laboratorios, cámaras congeladoras y equipos para pesca de las modalidades «por poda», «de costado» y de «cerco».

En Perú se descubre una ciudadela de pescadores que estuvo habitada hace mil cien años

LIMA, 21.—Una primitiva ciudadela habitada hace más de mil cien años por pescadores de la costa del Perú ha sido descubierta en los límites de los departamentos norteños de La Libertad y Lambayeque.

El hallazgo ha sido hecho por el antropólogo peruano Jaime Rivasplata, quien señaló que la ciudadela abarca una extensión de 250.000 metros cuadrados y es posible que muy cerca se encuentre una ciudad a la cual aquéllos abastecían.

La aldea fue encontrada a sesenta centímetros de tierra y presenta influencias de la antigua cultura «tiahuanaco» que se desarrolló en el sur del Perú y en Bolivia.

Si Francia e Inglaterra se ponen de acuerdo

SE CONSTRUIRA UN TUNEL BAJO LAS AGUAS DEL CANAL DE LA MANCHA ANTES DE 1980

LONDRES.—Un consorcio financiero internacional ha sometido a los gobiernos británico y francés nuevas proposiciones para la construcción de un túnel que una a Gran Bretaña con Francia bajo las aguas del Canal de la Mancha.

El presidente de la «tochnnel tunnel company», Leo D'Eranger, ha manifestado que si estas proposiciones se aceptan este año el túnel estaría acabado en los últimos años 70.

Esta compañía ha estado luchando por la construcción del túnel durante ochenta y nueve años, y la agrupación de financieros que se ha anunciado hoy con un capital social de varios cientos de millones de libras esterlinas infunde esperanzas de que el sueño del túnel del canal que comenzó a proyectarse en tiempos de Napoleón, pueda ser pronto una realidad.

El coste del túnel se estima entre 250 y 300 millones de libras esterlinas. El consorcio está formado por los integrantes de los tres grupos que hasta ahora han luchado por separado para la consecución del contrato, estando representados en ellos capital británico, francés y norteamericano.

El ministro británico de Transporte, John Peton, ha declarado en la Cámara de los Comunes que ha recibido las proposiciones aludidas y que éstas serán sometidas a la consideración del Gobierno francés.

Se tiene entendido que durante las conversaciones que realizó el secretario de Asuntos Exteriores, sir Alec Douglas Home en París, con su colega Maurice Schumann, fue tocado el tema del túnel del Canal de la Mancha.

Para la "Gulf Oil Company"

"ASTANO" CONSTRUYE UN PETROLERO DE 230.000 TONELADAS

FENE (La Coruña).—La Gulf Oil Company ha firmado un nuevo contrato con Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (Astano), para la construcción de un superpetrolero de 230.000 toneladas, según fuentes bien informadas.

Las citadas fuentes señalan que marchan por buen camino las conversaciones entre la Gulf y Estano para la firma de contratos de construcción de tres buques similares al anterior.

ESTOS TAMBIEN PESCAN ANCHOA



Estos también pescan anchoa. Las noticias de la costera de esta especie en el Cantábrico son desalentadoras. Y mientras tanto, en una curiosa pirieta informativa, para decirnos que allá, en las Bermudas, la anchoa se pesca de tan curiosa manera y con tan frágil embarcación. Y que los resultados económicos son buenos para los pescadores, quienes tienen buenos compradores en los hoteles.

Pero, naturalmente—a la vista está—ese mar tan encalmado que vemos no es el Cantábrico, precisamente, ni por las Bermudas se habrá pescado con tanta intensidad como en los mares que bañan nuestras costas. Ninguna lección podemos sacar de estas informaciones, y sí—lo cual, de otro lado, no es poco—deleitarnos con esta imagen marinera, que dice mucho del sentido estético del fotógrafo que supo captarla.