

EL MINISTRO DE TRABAJO, CON LOS PESCADORES CANARIOS



CAMPAÑA MARISQUERA EN LAS RIAS BAJAS

El día 1 de octubre terminó la veda para el marisco en las rías gallegas. Este año, como siempre, la actividad ha sido enorme en nuestras costas del Noroeste el día de iniciación de la campaña marisquera. Sobre este tema, referido concretamente a las Rías Bajas, publicamos una información especial en páginas interiores.

En páginas interiores ofrecemos amplia información de la visita de don Licio de la Fuente a Gran Canaria, donde visitó las viviendas del Instituto Social de la Marina para los pescadores de Arguineguín, se interesó por los problemas de estos trabajadores, inauguró la red de enlaces radiofónicos de la Casa del Marino y presidió la apertura de curso en la Escuela de F. P. Náutico-Pesquera del ISM.



SE NECESITAN MARINEROS PARA LA FLOTA DE ALTURA DE ONDARROA

● LA UNION DE ARMADORES OFRECE UN MINIMO DE 8.500 PESETAS MENSUALES Y PAGA EL VIAJE DE QUIENES DESEEN ENROLARSE EN SUS BARCOS

En Ondárroa hacen falta marineros. Al parecer, todos o casi todos los barcos salen a la mar sin poder completar la dotación. El problema planteado es grave, pues, por añadidura, la flota va aumentando.

Para hacer frente a esta crisis de tripulaciones, se ha buscado personal en Galicia, en Ayamonte, en Isla Cristina, en Barbate de Franco, en Conil, sin que, al parecer, los resultados hayan sido positivos.

Parece ser que una solución podría estar en las tripulaciones de la flota de bajura, que amarra en el otoño y no vuelve a hacerse a la mar hasta la primavera. Pero pocos son los que deciden seguir navegando en invierno, ya que trabajan casi ininterrumpidamente desde junio a noviembre, sin tiempo siquiera para poder ver a la familia.

Conocedores de este problema, nos hemos dirigido a Ondárroa, a la Unión Sindical de Armadores de Altura, cuyo secretario, don Víctor Portu Urriolabeitia, nos ha contestado diciendo que, efectivamente, el problema es grave, y que están dispuestos a admitir personal. Las condiciones mínimas que ofrecen son las siguientes:

CONDICIONES MINIMAS:

Ocho mil quinientas pesetas mensuales, más el Plus Familiar y, naturalmente, la Seguridad Social. El viaje desde el lugar de procedencia del marinero hasta Ondárroa es por cuenta de la Unión

de Armadores. Mientras el tripulante esté en expectativa de embarque, se le abonan doscientas cincuenta pesetas diarias.

Es imprescindible que el marinero presente, previamente, la Libreta de Navegación en las oficinas de la Unión de Armadores, en Ondárroa, con los documentos correspondientes (cartilla del Seguro, Libro de Familia, etcétera).

Siguen las condiciones: El tripulante ha de embarcar en el buque del armador que haya solicitado personal y ha de trabajar en este barco por lo menos durante un mes. Si al cabo de este tiempo el tripulante, por la razón que fuere, quiere ir en otro barco, puede desembarcar, con un aviso de ocho días de anticipación.

En realidad hay muchos barcos ondarreses en los que se ganan diez mil y doce mil pesetas e incluso cantidades mayores, pero también hay otros en los que difícilmente se rebasan las ocho mil quinientas; esta es la razón por la cual la Unión de Armadores no garantiza más que las ocho mil quinientas pesetas.

Las mareas de los barcos ondarreses oscilan entre ocho y trece días y rara vez alcanzan los quince.

Todo marinero que esté interesado en estas ofertas de trabajo, sea cual fuere el lugar de España donde tenga su residencia, puede dirigirse a la Unión Sindical de Armadores de Altura en Ondárroa (Vizcaya), por carta, o telefoneando a uno de estos números: 223 y 224.

APERTURA DE CURSO EN EL COLEGIO EL PICACHO

DE SANLUCAR DE BARRAMEDA



Don Alberto Laverón pronuncia la lección inaugural. En la presidencia, de izquierda a derecha, los señores Romero, vicerrector del colegio; Capmany, delegado del ISM en Sevilla; Peña, delegado del ISM en Cádiz, y Fernández, secretario de la Mutualidad de Accidentes del ISM. (Foto: PIELFORT.)

El día 17 de octubre tuvo lugar en el colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, en Sanlúcar de Barrameda, la apertura oficial del curso 1970-71.

Asistieron al acto el secretario de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo del Instituto Social de la Marina, don Julio Fernández; rector del colegio y delegado provincial del ISM en Cádiz, don Felipe Peña Vázquez; delegado provincial del mismo organismo en Sevilla, don Mario Díaz Capmany; vice-

rector del colegio, don José A. Romero; autoridades locales, civiles, militares y eclesiásticas, y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar.

Comenzaron los actos con la celebración de una Misa en la capilla del colegio, oficiada por el arcipreste don Luis Núñez Rodríguez. A continuación tuvo lugar el acto académico, en el que el vicerrector del colegio dio lectura a la memoria del curso pasado.

Ocupó seguidamente la tribuna don Alberto

Laverón, director de la residencia Saltex del Instituto Politécnico de La Rábida, quien pronunció la lección inaugural con el tema: «El alumno como núcleo fundamental del centro de enseñanza».

A continuación, el rector del colegio intervino en el acto refiriéndose a la necesidad de llegar a una formación integral del alumno y dando la bienvenida a los mismos.

Cerró el acto el secretario de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, quien declaró inaugurado el curso.

DOÑA MARUJA DIEZ-ESTENS



Doña Maruja Díez-Estens, a quien, según informábamos en nuestro anterior número, se rindió en Vigo un emotivo homenaje, con motivo de su jubilación como enfermera-jefe de la policlínica del Instituto Social de la Marina en aquel puerto.

SE HA CONSTITUIDO LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA

● Propósito: Promover el interés de la sociedad hacia las cosas del mar

Se ha constituido la Liga Naval Española. Según nos informa su vicesecretario general, don Antonio Agulló y de Luna, su propósito es promover el interés de la sociedad española hacia las cosas del mar, llevando una loable inquietud de este signo a todas las esferas de la nación, cris-

talizada también en actos de gobierno.

«En lo económico, en lo social, en lo deportivo, en lo político —añade un portavoz de la Liga Naval—, el mar significa, hoy más que ayer, un conjunto importante de posibilidades de futuro que han sido desarrolladas en muy

pequeña proporción. La fortaleza de los hombres, el acrecentamiento de los puestos de trabajo, la grandeza y la independencia de la nación —sigue diciendo— solicitan una creciente y redoblada atención a los temas marítimos. Potenciar este haz de oportunidades y hacerlas rea-

lidad, es urgente y necesario. Porque tenemos conciencia —dice el portavoz— de lo que demanda el reto conjunto que, acerca del mar, nos lanzan la Historia, la geografía, la ambición presente y el bien futuro, debemos unir nuestra voluntad en esta empresa común».

hoja del mar

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Redacción y Administración:
Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina
Génova, 24. Planta sexta
Teléfono 419 39 63
Madrid-4.

Edita:
Ministerio de Trabajo
Instituto Social de la Marina.
Madrid.

Imprime:
Hauser y Menet, S. A.
Plomo, 19. Madrid-5
Depósito legal: M. 16.516-1963

Distribución:
Ramón Martínez
Carlos Fuentes, 21
Madrid
El presente número consta de dieciséis páginas.

SE CELEBRA EN GINEBRA

LV CONFERENCIA DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, DEDICADA A TEMAS MARÍTIMOS

La LV Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en el Palacio de las Naciones de Ginebra del 14 al 30 de octubre de 1970, estuvo consagrada de forma exclusiva a cuestiones marítimas. Desde la fundación de la Organización Internacional del Trabajo en 1919 es la octava de las reuniones de la Conferencia que ha tenido por objeto el estudio de temas en relación al trabajo marítimo.

En esta Conferencia estuvieron representados 65 de los 121 Estados miembros con que cuenta la O.I.T., y que constituyen la casi totalidad de los países marítimos. El número de delegaciones y consejeros técnicos de los Gobiernos y las Organizaciones de Armadores y Gente de Mar alcanzó a 534.

La delegación española estuvo constituida por don José Ramón de Cárdenas Rodríguez, jefe de la Sección de Inspección de Centros regidos por el Estado del Ministerio de Trabajo; don Antonio Maqueda Noé, presidente de la Sección Social Central del Sindicato de la Marina Mercante, y actuando como consejeros técnicos, don Gerardo Harguindey Banet, director de los Servicios Provinciales y de Inspección del Instituto Social de la Marina, don Vicente Jiménez Fernández-Nespral, asesor del Sindicato de la Marina Mercante, y don Emilio Ruiz Catarín, presidente de la U. O. M. M.

En esta Conferencia Internacional del Trabajo se adoptaron varias normas internacionales destinadas a mejorar las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en todo el mundo. Los textos internacionales adoptados durante la reunión fueron los siguientes:

- Una recomendación sobre los problemas de empleo.
- Una recomendación sobre la formación profesional.
- Una resolución sobre la revisión de salarios mínimos.
- Un convenio y una recomendación sobre la prevención de accidentes.
- Un convenio sobre el alojamiento de la tripulación y dos recomendaciones sobre la instalación de aire acondicionado y los ruidos nocivos.
- Una recomendación sobre el bienestar de los marinos en puertos y en el mar.

La Conferencia adoptó, asimismo, distintas resoluciones sobre problemas del trabajo marítimo.

Durante las sesiones plenarias intervinieron 65 oradores, entre ellos el delegado del Gobierno español, señor Cárdenas, que ocupó la tribuna para formular observaciones sobre la memoria del director general de la Oficina Internacional del Trabajo en relación a la evolución de los transportes marítimos, a las condiciones de trabajo y vida en la navegación y a las actividades de la O.I.T.

Inauguró los debates el propio director general, Wilfred Jenks, llamando la atención de los delegados asistentes sobre la necesidad de un sistema de alarma que permita advertir a tiempo los riesgos de paro forzoso ocasionados por la rápida evolución de la técnica en la industria naviera. Examinó, asimismo, los numerosos problemas que afectarán a la industria marítima durante los próximos años.

Al terminar la Conferencia fue clausurada por el doctor Abbas Amman, director general adjunto de la O.I.T. Entre otras cosas, manifestó que la O.I.T. preconiza el aumento de la asistencia técnica a los países en vías de desarrollo a fin de permitirles la expansión de sus flotas mercantes. También señaló que debería intensificarse la colaboración establecida durante años recientes entre la O.I.T. y varias organizaciones internacionales que se ocupan de asuntos marítimos.

Pasamos a continuación a examinar brevemente el contenido de los instrumentos internacionales adoptados por la Conferencia.

PROBLEMAS DE EMPLEO

La recomendación adoptada por la Conferencia en lo relativo a los problemas de empleo que plantea la evolución técnica a bordo tiene por objeto obtener, para todos los interesados, el mayor beneficio posible de la evolución técnica y evitar las situaciones críticas. Todo Estado miembro que tenga industria marítima debería garantizar el establecimiento de planes nacionales de mano de obra para dicha industria como parte de su política nacional de empleo. Para la contratación en la industria marítima se deberían tener en cuenta los planes existentes de mano de obra y sus previsiones.

La recomendación enumera las disposiciones sobre formación profesional y readaptación que deberían tomarse cuando la evolución técnica plantee una modificación de las funciones y de las calificaciones exigidas. También debería considerarse la posibilidad de elaborar planes encaminados a garantizar empleos e ingresos regulares a la gente de mar, por ejemplo, ampliando la noción del contrato para que no abarque más un solo viaje. A fin de evitar penurias a los marinos empleados en buques extranjeros, cuya situación puede verse afectada a causa de la evolución de las técnicas de a bordo, los Gobiernos y las organizaciones

de armadores y de gente de mar deberían colaborar con miras a ajustar gradualmente los efectivos a la evolución de la demanda de mano de obra marítima y limitar los efectos de la reducción de mano de obra sobrante mediante la aplicación conjunta de las disposiciones de la recomendación.

FORMACIÓN PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR

La recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar sustituye un texto sobre el mismo tema adoptado en 1946. El documento se aplica a toda formación destinada a preparar candidatos para el servicio a bordo de buques dedicados a la navegación marítima. Los principales objetivos de dicha formación son mantener y mejorar el rendimiento en la industria marítima, reducir los riesgos de accidente, ofrecer medios de formación y de readaptación y permitir una mejor calificación de la gente de mar.

Las autoridades nacionales deberían reservar a la formación de marinos un lugar adecuado en el sistema general de la educación, inclusive con la colaboración de otros países y de organismos internacionales.

La recomendación enumera las normas a que deberían ajustarse los organismos encargados de elaborar los programas y los medios que conviene poner a su alcance en los astilleros y fábricas; pide una financiación regular y describe los materiales que deberían suministrarse, insistiendo también en la gratuidad de la enseñanza y en la necesidad de que se proporcionen becas apropiadas.

Las normas y los programas de formación incluyen dos capítulos enteros. El texto se refiere, asimismo, a los cursos generales de formación para la gente de mar, al perfeccionamiento y a los métodos de formación. La recomendación pide un esfuerzo de cooperación entre los distintos países con la ayuda de la O.I.T. y otras instituciones.

REVISIÓN DE SALARIOS

En virtud de una recomendación de 1958, el salario básico por un mes de servicio de un marino preferente no debía ser inferior a veinticinco libras esterlinas o setenta dólares.

Considerando que el valor de la moneda ha disminuido, en general, desde 1958, y que es necesario mantener la norma de los salarios mínimos, habida cuenta de dicha desvalorización, la Conferencia adoptó una resolución donde se estipula que las cifras de cuarenta y dos libras y cien dólares pueden considerarse como el equivalente presente de los montos fijados por la recomendación de 1958. Se solicita al Consejo de Administración de la O.I.T. que invite a la Comisión Paritaria Marítima a que en su próxima reunión y en cada una de sus ulteriores reuniones proceda a revisar la cuestión, para indicar las futuras cifras en función de la desvalorización monetaria. Se invita a los Estados miembros a aplicar las nuevas remuneraciones tal como figuran en la resolución.

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

La Conferencia adoptó un convenio y una recomendación sobre la prevención de accidentes del trabajo de la gente de mar. Se trata de las primeras normas internacionales sobre seguridad e higiene del trabajo en esta profesión y complementan una serie de instrumentos adoptados desde 1926, que se refieren a otros aspectos del trabajo marítimo.

El convenio estipula que la autoridad competente de cada país debe adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo sean objeto de informes, estudios y estadísticas. Deberán emprenderse investigaciones sobre sus tendencias generales. El texto enumera las disposiciones relativas a prevención de accidentes que deberán establecerse mediante legislación y recomendaciones de prácticas y llevarse a conocimiento de los marinos. El armador tendrá la obligación de suministrar equipo de protección y la gente

de mar estará obligada a utilizarlo. Deberá preverse el nombramiento de personas que, bajo la autoridad del capitán del buque, se hagan responsables de la prevención de accidentes. Las autoridades competentes deberán organizar programas de prevención de accidentes del trabajo en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar. La prevención de accidentes y la higiene del trabajo deberán incluirse en los programas de las instituciones de formación profesional. Los Estados miembros, a su vez, se esforzarán en colaborar a fin de lograr la uniformidad de las disposiciones sobre prevención de accidentes del trabajo.

La recomendación, en lo fundamental, detalla los temas que podrían investigarse en materia de prevención de accidentes y hace más explícitos algunos artículos del convenio. También expone la forma en que podrían organizarse la publicidad sobre prevención de accidentes: películas, carteles, artículos y campañas especiales.

ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

El convenio relativo al alojamiento de la tripulación a bordo tiene como objeto complementar el texto adoptado al respecto en 1949, habida cuenta de los rápidos cambios en la construcción y el funcionamiento de los buques modernos, que permiten introducir nuevas mejoras en el alojamiento de la tripulación.

El nuevo texto se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima que desplace por lo menos 1.000 toneladas. Estipula que en los dormitorios la superficie disponible por cada miembro del personal subalterno no deberá ser inferior a 3,75 metros cuadrados en buques de 1.000 a 3.000 toneladas; 4,25 metros cuadrados en buques de 3.000 a 10.000 toneladas, y 4,75 metros cuadrados en buques de 10.000 toneladas o más. El número de miembros del personal subalterno no deberá exceder de dos personas por dormitorio, salvo en los buques de pasajeros, donde el número máximo será de cuatro. En el cálculo de la superficie se deberá incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos. La superficie de los comedores para oficiales y para el personal subalterno no será inferior a un metro cuadrado por persona para el número de plazas previsto.

El convenio enumera los equipos mínimos que deben estar al alcance de la tripulación: refrigerador, instalaciones para bebidas calientes, instalaciones de agua fresca, salas de recreo con biblioteca y juegos y, en los buques de 8.000 toneladas o más, sala de fumar o biblioteca en la que puedan exhibirse películas o televisión, sala de pasatiempos y juegos y una piscina.

El texto describe, asimismo, las instalaciones higiénicas y sanitarias destinadas a los oficiales y al personal subalterno, previendo, entre otras cosas, la instalación de lavanderías. Fija en 198 centímetros la altura libre mínima en todos los lugares de circulación.

AIRE ACONDICIONADO Y RUIDOS NOCIVOS

El convenio relativo al alojamiento de la tripulación se completa mediante dos recomendaciones. La primera se refiere a la instalación de aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación y otros espacios a bordo, que sería obligatoria en todos los buques de 1.000 toneladas o más, salvo aquellos que operan en regiones de clima templado, donde no sea necesaria dicha instalación. La segunda se refiere al control de los ruidos nocivos en el alojamiento de la tripulación y lugares de trabajo a bordo. Cada país debería inspirarse en las investigaciones sobre los problemas del ruido, con miras a establecer normas y criterios de protección. Las medidas recomendadas son, entre otras, las siguientes: proporcionar tapones u orejeras a la gente de mar de la sala de máquinas, reducir el ruido en los diversos locales instalándolos lo más lejos posible de las fuentes de ruido y utilizar materiales absorbentes del sonido.

BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR

La nueva recomendación completa la adoptada en 1936. Dispone que en todos los puertos de escala deberían existir, siempre que fuere necesario, hoteles u hogares para la gente de mar, abiertos a los marinos de todas las nacionalidades. También deberían adoptarse disposiciones para permitir que en ellos se alojen las familias de los marinos a precios razonables.

Deberían tomarse medidas para facilitar la circulación de películas, libros, periódicos y equipo deportivo, así como hacerse todo lo necesario para que la expedición y entrega del correo de la gente de mar sean lo más seguras y rápidas posible. (Este problema ya ha sido motivo de contactos entre la O.I.T. y la Unión Postal Universal, tendientes a facilitar la expedición por vía aérea del correo que llega después de zarpado un barco.)

Siempre que sea posible y razonable, los oficiales y el personal subalterno deberían obtener la autorización de recibir a bordo la visita de su esposa, parientes o amigos. Además debería ofrecerse a la esposa del marino la posibilidad de acompañar ocasionalmente a su marido en una travesía.

Para hacer menos monótona y penosa la vida a bordo entre los turnos, deberían instalarse cantinas para los oficiales y para el personal subalterno. En los puertos de escala deberían existir centros con salas de reunión y juego que permitan el ejercicio de actividades recreativas saludables.

RESOLUCIONES

La conferencia adoptó una serie de resoluciones en las que pide a la Oficina Internacional del Trabajo que estudie o continúe examinando las cuestiones siguientes:

- Relaciones de trabajo en la industria marítima.
- Revisión del convenio número 91 sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar a la luz del convenio sobre las vacaciones pagadas (revisado) adoptado en junio de 1970.
- La salud de la gente de mar (tema que debería ser examinado por el Comité Mixto O.I.T.-OMS sobre la salud de los marinos, particularmente en lo que se refiere a los servicios sanitarios, los servicios médicos a bordo, los expedientes médicos, la formación de personal encargado de primeros auxilios y de personal enfermero y otras medidas preventivas).
- Puesta al día de ciertos convenios sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.
- Vacaciones compensatorias por trabajos realizados en fines de semana y durante los días feriados, tanto en el mar como en el puerto.
- Protección de los marinos jóvenes, especialmente en lo que se refiere a las horas de trabajo, las vacaciones y período de descanso, los tipos de trabajo y las oportunidades de obtener una formación superior.
- Las banderas de conveniencia (aplicación de las normas de la O.I.T. a los marinos que prestan servicio en buques extranjeros).
- La cooperación técnica que puede ofrecer la O.I.T. a los países en vías de desarrollo poseedores de marina mercante, con miras a la aplicación de las normas internacionales del trabajo, relativas a la gente de mar.
- Convocatoria de conferencias marítimas regionales, que son de particular importancia para los países en vías de desarrollo dotados de una marina mercante.
- Continuidad del empleo de la gente de mar.
- Cooperación internacional en favor del bienestar de la gente de mar, con el objeto de coordinar las actividades de las diferentes instituciones que se ocupan de este problema.
- Fomento de la actividad deportiva de la gente de mar en los puertos.
- Mejora de las instalaciones sanitarias a bordo, con el fin de que la evacuación de aguas residuales mientras el buque está en puerto no viole las disposiciones destinadas a prevenir la contaminación (tema que deberá ser abordado por la O.I.T. en colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental).

Por último, teniendo en cuenta el hecho de que se ha solicitado a la O.I.T. que realice los estudios mencionados, la conferencia adoptó una resolución donde se pide se convoque una reunión de la Comisión Paritaria Marítima de la O.I.T. lo antes posible, después de terminados dichos estudios.

Gerardo HARGUINDEY BANET

FINALIZO LA PROVECHOSA COSTERA DEL BONITO DE 1970

Parece ser que este año la costera del bonito ha contenido a todos. Tras el pesimismo que reinó en el Cantábrico a causa de los pésimos resultados de la campaña del bocarte, el bonito, que se captura inmediatamente después, se ha mostrado en cantidad y, a mayor abundamiento, se han pagado por él buenos precios. Unos dicen que tan buenos, que han compensado las pérdidas del bocarte. Otros, que no tanto. Con los datos y comentarios sobre los resultados de la costera en Santander y Asturias, cerramos la información sobre la campaña bonitera del Cantábrico, iniciada en el pasado número.



TAMBIEN EN ASTURIAS LA COSTERA FUE MUY BUENA EN CAPTURAS Y PRECIOS.

Sin embargo, para la economía del pescador no ha llegado a compensar las pérdidas producidas por la campaña del bocarte, al no poder emplear las fábricas suficiente mano de obra.

por 100 que se dice ha subido el coste de la vida en los primeros ocho meses de este año.

DE 40.000 A 50.000 PESETAS

Por otra parte, el quión o soldada por término medio de quienes han participado en la costera o campaña de bonito, ha estado por el orden de las cuarenta mil y cincuenta mil pesetas "per cápita". Infinitamente superior a cualquiera otra.

NO HUBO TRABAJO PARA LAS MUJERES

Esta costera de bonito, por sí sola, no ha paliado o compensado lo que no ha sido posible lograr con la fallida costera de bocarte o anchoa. Ya decimos que en vista del negativo resultado de ésta, por sus riesgos internacionales, las volantas y palangrones para el mero y otras especies de firme cotización, solucionar

ron en parte el problema doméstico de nuestros pescadores. Pero hay que registrar, un año más, desde ya hace cinco, que al pescador se le ha disminuido el refuerzo económico de la esposa o del familiar trabajador en la fábrica de conservas y salazones. El bonito y la anchoa se "industrializan", sí, pero no aquellas otras especies. Al escasear tanto el bocarte, es mucho el dinero, compensador de trabajo, que no afluye a la casa del pescador.

VEDA

Se han puesto en ensayo medidas. Parecen prudentes. En principio, tendentes a no hacer pesca prematura de anchoa para cebo y carnada, como reserva para su captura en lo que se considera época normal, esto es, de marzo a junio. A ver qué resulta todo ello.

RAIMUNDO R. MORAN

EL QUIÓN O SOLDADA DE LA CAMPAÑA BONITERA HA SUPUESTO DE CUARENTA A CINCUENTA MIL PESETAS POR TRABAJADOR.

GIJON (De nuestro corresponsal).—La campaña de bonito de este año, que ya se puede dar por finalizada, ha sido para los pescadores asturianos a ella dedicados, también bastante más beneficiosa que la del año precedente. Porque no sólo se han capturado y vendido más kilos de bonito, sino que el precio ha sido extraordinariamente superior a cualquiera anterior.

Si bien en un principio las caladas no fueron de la importancia en cantidad o kilos que las del pasado año, en su primera fase también, en cambio, el precio fue "impresionante". Compensó uno lo otro. Y a medida que fue transcurriendo el tiempo se fue volviendo más halagüeña la situación, porque es verdad que no satisfacía mucho un gran precio por "tan poca cosa", y si ésta había de mantenerse escasa, y además había que adentrarse en demasía en el Atlántico, lo que daba cierto reparo al tener conciencia de las cosas y sobre lo que se estaba a flote. Pero, poco a poco, el pescado —el bonito queremos decir— fue poniéndose más a tiro (o más a anzuelo).

Las grandes unidades, como una fuerte avanzadilla descubridora, ya se hicieron a la mar dentro de la primera quincena de junio. Las de mediano tonelaje, en cambio, aún con el amargo resquemor de la desastrosa costera de bocarte, se entretenían aún y "tiraban adelante" con volantas y palangrones. Estos aplicados a la pesca del mero, lo que dio lugar a un nuevo hallazgo en el complicado arte de navegar y pescar, que tanto monta, y que resultó bien. Total, que al acercarse el bonito, las cosas se pusieron bien para todos.

BUENAS VENTAS EN AVILES Y GIJON

Las primeras, las segundas y aun las terceras caladas de bonito, dada la altura de las zonas de pesca y su máxima proximidad a Vigo y La Coruña, en su mayoría se vendieron en las lonjas de estos dos puertos de primer orden pesquero. Después que "entró" el bonito en el Cantábrico, aquellos barcos asturianos recalaban a sus puertos habituales con sus capturas. Así tenemos que este año se vendió más bonito, es-

pecialmente en Avilés y Gijón, que el pasado año.

Y el promedio del precio en primera venta ha sido

superior en casi once pesetas kilo que en el precedente. Lo que indudablemente ha influido en ese 5,06

LOS RESULTADOS DE LA COSTERA EN SANTANDER HAN SUPERADO (SOBRE TODO EN VALOR EN PRIMERA VENTA) A LOS DE 1969.

SANTANDER (De una información de nuestro corresponsal).—La costera del bonito de este año ha superado ligeramente en capturas y notablemente en precios a la de 1969.

El pasado año, el total de capturas de la provincia de Santander ascendió a 1.368.745 kilos, y este año, a

últimos de septiembre, ya se había rebasado esta cifra, con 1.438.934 kilos. En valor de la venta, la diferencia aún es mayor. En 1969, el total de la misma fue de 65.365.615 pesetas; mientras que, a últimos de septiembre de 1970, el valor total de las capturas, en alta mar, ya alcanzaba la

estupenda cifra de 81.153.010 pesetas.

Para ofrecer una mejor visión comparativa de la mejora de la costera del bonito en el presente año, ofrecemos el cuadro de capturas y precios en diferentes puertos de la provincia santanderina, referido a 1969 y 1970:

LOCALIDAD	AÑO 1969		AÑO 1970	
	Kilos	Pesetas	Kilos	Pesetas
Castro Urdiales	286.129	13.392.000.00	295.812	15.952.000.00
Colindres	250.000	12.000.000.00	360.000	19.000.000.00
Laredo	44.489	2.158.563.73	38.301	2.435.209.25
Santoña	526.683	24.722.490.00	526.115	29.871.087.00
Santander	261.444	13.092.562.10	218.706	13.894.714.00
TOTAL	1.368.745	65.365.615.83	1.438.934	81.153.010.25

FERNANDO PASTOR

EL MINISTRO DE TRABAJO VISITA EL ARCHIPIELAGO CANARIO

LAS PALMAS (Especial para HOJA DEL MAR).—El ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, ha visitado las islas Canarias. Realizamos aquí una crónica apresurada, de última hora, pues el cierre de la edición correspondiente a noviembre de HOJA DEL MAR no nos permite extendernos excesivamente en detalles. El ministro llegó a Las Palmas el viernes 6 de noviembre, a media tarde. En el aeropuerto de Gando fue recibido por las primeras autoridades provinciales y locales de Gran Canaria. Acompañaban al señor De la Fuente en este viaje, el director general de Seguridad Social, don Enrique de la Mata; el director general de Promoción Social, don Efrén Borrajo; el delegado nacional del Servicio de Mutualidades Laborales, señor Ugorri Casado; el subdelegado nacional de Servicios Sanitarios del INP, señor Cabanillas Gallas, y otros altos cargos de su Departamento.

Entre las personalidades que acudieron a recibirle al aeropuerto se encontraban el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, y el delegado provincial de este organismo en Las Palmas, don Manuel Pérez de la Barreda.

Durante el sábado día 7, el señor ministro llevó a cabo un apretado programa de trabajo, en el que cabe destacar, por cuanto concierne a los trabajadores del mar, la visita a Arguineguín y a la Casa del Marino de Las Palmas, donde presidió el acto solemne de inauguración de curso de la Escuela de Formación Profesional. Al día siguiente visitó las islas de Lanzarote y Fuerteventura, asistiendo a actos de gran significación marinera, y el lunes 8 prosiguió viaje a Tenerife. De estas últimas jornadas ofreceremos amplia información en nuestro próximo número.

JORNADAS DEL MINISTRO

Tras presidir diversos actos relacionados con la actividad de su Departamento, todos ellos de notable importancia económico-social —sesión plenaria

del Consejo Provincial Sindical, inauguración de la nueva sede de la Mutualidad Laboral y Gerencia Provincial del PPO, imposición de medallas al Mérito en el Trabajo, etcétera—, el ministro de Trabajo visitó la Organización

de Trabajos Portuarios, donde entregó carnets profesionales a 64 trabajadores de esta especialidad, y de una ayuda de 9.200.000 pesetas a la Cooperativa de Viviendas de Trabajadores Portuarios Virgen de la Luz.

VISITA A ARGUINEGUIN

A primera hora de la tarde del sábado día 7, el señor De la Fuente se trasladó al Sur de la isla. El recibimiento de que fue objeto en Arguineguín fue apoteósico. En la península del Perchel esperaban al señor ministro el presidente del Instituto Social de la Marina y el delegado provincial de este organismo en Las Palmas. Por este último le fueron explicados, ante un plano de la mencionada península, las obras que en ella se han llevado a cabo y las que en la actualidad están en marcha. Entre las primeras figuran las 52 viviendas construidas por el ISM en el año 1964, y entre las que están en curso de ejecución, las 150 que actualmente se construyen.

Después de escuchar las explicaciones sobre estas obras, por las que el señor ministro se interesó vivamente, don Licinio de la Fuente visitó el interior de una de las antiguas viviendas, donde dialogó con los inquilinos, y, a continuación, inspeccionó las que se están construyendo.

El señor De la Fuente departió ampliamente con las gentes marineras de Arguineguín, con las que mantuvo un diálogo directo y abierto. Los pescadores le preguntaron sobre las condiciones de adjudicación de las nuevas viviendas, entre ellas, las entregas iniciales. El ministro les ofreció toda la ayuda necesaria para que ninguno pueda quedarse

sin vivienda a causa de problemas económicos.

Es de destacar, que en el barrio mariner de Arguineguín, donde se encontraban presentes todos los pescadores y sus familias, que en repetidas ocasiones aclamaron al ministro, se podían ver pancartas con frases como éstas: «Somos marineros: queremos seguir siéndolo», «¡Necesitamos un puerto!», «Bien venido, señor ministro», «Gracias por las viviendas en construcción», «Solicitamos ayuda para los frigoríficos de la cooperativa». Realmente, sin eufemismos, todo Arguineguín estaba en las calles para saludar al ministro, quien se de-

(Sigue en la página siguiente.)

En Gran Canaria se interesó por los problemas más acuciantes de los trabajadores del mar de la isla, estuvo en la Organización de Trabajadores Portuarios, visitó Arguineguín y las viviendas que construye el ISM, inauguró los enlaces radiofónicos de la Casa del Marino de Las Palmas con la Casa del Mar de Villa Cisneros, y presidió la apertura de curso en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM.



Don Manuel Pérez de la Barreda, delegado del ISM en Las Palmas, explica al ministro de Trabajo el plan de construcciones de aquel organismo en Arguineguín



tuvo en muchas ocasiones para dialogar con los hombres de la mar, que en esta población son más auténticamente pescadores que en parte alguna.

EN EL HOGAR DEL PESCADOR

Seguidamente, don Licio de la Fuente se trasladó al Hogar del Pescador, donde recorrió todas sus instalaciones, de las que hizo grandes elogios, dándosele a conocer el presupuesto de la cámara frigorífica que se precisa, el cual asciende a un millón setecientos once mil pesetas.

A continuación, y a la entrada del Hogar, el vocal de la cooperativa Pescarguín, don Juan Ruano, hizo presentes al ministro de Trabajo las más urgentes necesidades de los pescadores de la localidad, entre las que destacan un puerto de refugio, aportación por el FPT de un préstamo complementario de seiscientos mil pesetas para poder afrontar la construcción del frigorífico, con el que podrá mejorar la comercialización de las capturas; la posibilidad de que por el Instituto Social de la Marina o por el FPT les sean concedidos cincuenta préstamos para hacer frente a las aportaciones iniciales de las 150 viviendas en construcción; préstamos individuales a los armadores que lo solicitan con el fin de poder abonar sus actuales deudas a los industriales conserveros y, por último, activar el suministro de energía eléctrica para todo el poblado.

Terminada la exposición de estos problemas, el señor Ruano, en nombre de todos los miembros de la cooperativa, impuso al ministro de Trabajo el Atún de Oro, como agradecimiento por su visita.

PALABRAS DEL MINISTRO A LOS PESCADORES

A continuación tomó la palabra el ministro de Trabajo, quien, dirigiéndose a los hombres de la mar, les expresó su agradeci-

Mejoras para los pescadores de Arguineguín:

- Más viviendas.
- Préstamo a los adjudicatarios de las ciento cincuenta que se están construyendo.
- Préstamo complementario para la construcción del frigorífico de la cooperativa Pescarguín.

miento por la cordialidad con que le habían acogido, en cierto modo materializada —dijo— por la insignia que le había sido impuesta.

El señor De la Fuente hizo referencia a las viviendas que ya están construidas y a las que están en avanzada fase de construcción por el ISM, las cuales podrán ser habitadas para el día de la Virgen Patrona de la Mar. «Quiero que vosotros encontréis en las mismas —señaló el ministro— una vida mejor que la que ahora tenéis. Al venir aquí he visto las chabolas donde vivís muchos de vosotros en unas circunstancias impropias de la dignidad de vuestro trabajo y de la consideración que como trabajadores y españoles merecéis. Ello, gracias a Dios, se va a remediar, y lo mismo que se han hecho estos grupos tenemos que seguir haciendo otros aquí y en las zonas tomateras, para que todas las familias puedan vivir en mejores condiciones, más de acuerdo con la vida familiar que queremos para todos».

Refiriéndose al problema que se le había expuesto acerca de las aportaciones iniciales para la adquisición de las viviendas, el ministro prometió que cada adjudicatario tendrá un préstamo de un mínimo de diez mil pesetas.

HABRA FRIGORIFICO

En lo referente a la petición de un préstamo complementario para la construcción del frigorí-

fico de la cooperativa Pescarguín, el ministro anunció que podrán contar con él, y que lo concederá el Fondo de Protección al Trabajo. Grandes aplausos y vítores acogieron estas palabras del señor De la Fuente.

«Otro de los problemas planteados —añadió— es el de la energía eléctrica. Por el gobernador civil se me ha dicho que dentro del año próximo llegará a Arguineguín la energía eléctrica suficiente. Pero si ello no fuera así, haremos lo posible para ayudaros con las trescientas cincuenta mil pesetas que harán falta para adquirir el grupo electrógeno necesario para el frigorífico».

PUERTO

Abordando el tema de la necesidad del puerto y el de los préstamos que algunos armadores solicitan para el pago de sus deudas, el señor ministro dijo que, no siendo de la competencia de su Departamento, se tomará el mayor interés para hacer llegar estos problemas al ministro de Obras Públicas y al de Hacienda, respectivamente (de este Departamento depende el Crédito Social Pesquero), y que todos los trabajadores del mar de Arguineguín pueden contar con su apoyo, sobre todo en la participación que tiene el Instituto Social de la Marina.

Don Licio de la Fuente finalizó su discurso manifestando que le había alegrado mucho haber conocido a los hombres de mar de Arguineguín y sus problemas.



EN LA CASA DEL MARINO

A las siete y media de la tarde, tras haber inaugurado una guardería para hijos de trabajadores agrícolas y el Club de Jubilados de Las Chumbras, el ministro y acompañantes llegaron a la Casa del Marino.

Recibido por el almirante Fontán, presidente del

Instituto Social de la Marina —organismo propietario de la Casa—, y por don Manuel Pérez de la Barreda, delegado del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, el señor De la Fuente recorrió todas las instalaciones, que le fueron explicadas detalladamente por el señor

Pérez de la Barreda. También inauguró los enlaces radiofónicos con el Sahara, cuyos ejes principales son la Casa del Marino de Las Palmas y la Casa del Mar de Villa Cisneros, instalados, preferentemente, para el salvamento de buques en el peligroso banco canario-





africano y sobre todo en las costas del Sahara.

MENSAJE

Don Licinio de la Fuente envió el siguiente mensaje a todos los buques que se encontraban navegando en aguas cercanas al archipiélago canario, a todos los pescadores de Villa Cisneros y Güera y a los del buque «Moratella»:

«Al inaugurar esta estación quiero hacer llegar el saludo del pueblo español, del Gobierno de Franco, y el mío en particular, hacia el pueblo saharauí, y quiero hacer llegar la solidaridad del mundo del trabajo español a todos los pescadores de Villa Cisneros, Güera y del buque "Moratella", y la confianza del ministro de Trabajo de que esta nueva emisora signifique unas mejores condiciones de seguridad en el trabajo y un descenso de la frecuencia de siniestralidad. A

"El Instituto Social de la Marina, entendiendo con el debido alcance lo que realmente es el espíritu de la Seguridad Social, ha dedicado el mejor de sus esfuerzos a llevar a todos los núcleos pesqueros la formación profesional".

(Del discurso del ministro en la Escuela de Formación Profesional de la Casa del Marino.)

través de ello espero que os vais a encontrar más cerca de España, y España va a estar más cerca de vosotros para atenderos en vuestras necesidades. ¡Arriba España! ¡Viva Franco!».

INAUGURACION DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DEL ISM

Después de visitar la Casa del Marino y de emitir el mensaje, el ministro de Trabajo, acompañado por las autoridades y séquito, pasó al salón de actos de la Casa para presidir el acto de apertura de curso en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM, la cual fue inaugurada en el año 1965. Cerca de mil quinientos alumnos han pasado por esta Escuela, los cuales han obtenido títulos de Náutica, Puente, Máquinas y Radio, los tres últimos con títulos mayores y menores, y por último el de marineros.

PALABRAS DEL DELEGADO PROVINCIAL DEL ISM

Se inició el acto con unas palabras de don Manuel Pérez de la Barreda, delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, quien señaló que con motivo de la apertura del curso 1970-71 en la Escuela, el señor ministro tenía ante sí una nutrida representación de los hombres para cuya promoción existe dicho centro. Indicó que al tratarse de una Escuela donde se enseña a «ir por la mar», lícito sería utilizar el símil de la embarcación para señalar que durante los cinco años que lleva «nave-

gando», ya han sido mil cuatrocientos cuarenta y cuatro hombres los que han recibido, a través de la Escuela, las distintas titulaciones de nuestra Marina Mercante.

El señor Pérez de la Barreda finalizó refiriéndose a la ayuda excepcionalmente valiosa que la Escuela ha venido y continúa recibiendo del Fondo de Protección al Trabajo, siendo las becas ya más de dos mil, con un importe superior a los veintiocho millones de pesetas, por lo que expresó al ministro su gratitud y la de los hombres de la mar. Las últimas palabras del delegado del ISM fueron para subrayar la necesidad de que se extienda el reconocimiento oficial de la Escuela, a fin de que se pueda cursar en ella la carrera de Náutica.

DISCURSO DEL MINISTRO

Cerró el acto de apertura de curso el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, quien pronunció un discurso en el que se refirió a las diversas etapas por las que ha atravesado la profesión marinera, elogió muy vivamente la labor de formación profesional del Instituto Social de la Marina y su complemento de formación humana, y destacó la labor de la Marina, que ha escrito las más bellas páginas de la Historia de España. El texto íntegro de este discurso, de gran importancia, lo ofreceremos en nuestra próxima edición.

EL MINISTRO FIRMA EL LIBRO DE ORO DE LA CASA DEL MARINO

Finalizado el acto, el ministro de Trabajo firmó

en el Libro de Oro de la Casa del Marino, escribiendo la siguiente dedicatoria: «Con mi felicitación al Instituto Social de la Marina y a su magnífica labor en esta tierra canaria. Como ministro de Trabajo, me siento orgulloso de lo ya hecho y espero ilusionado lo que hagamos en el porvenir. Licinio de la Fuente, 9 de noviembre de 1970».

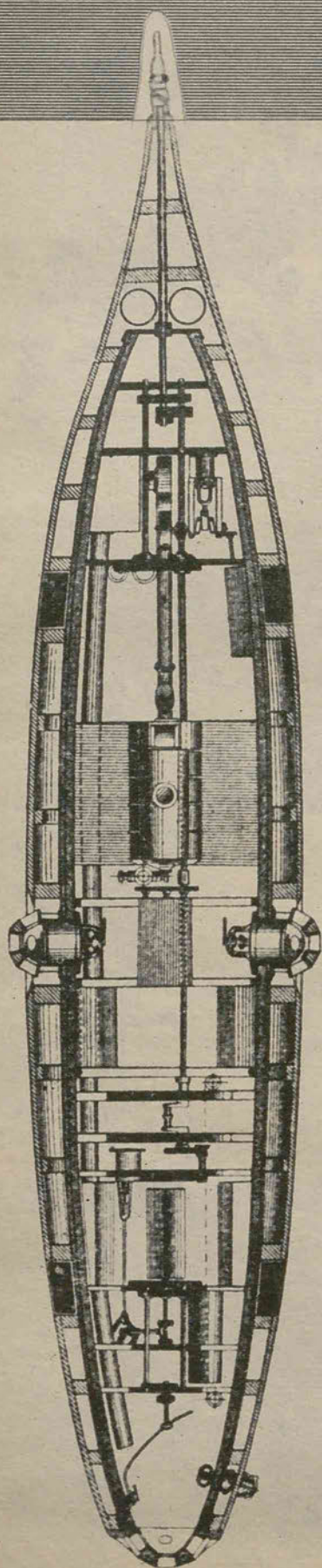
Con el acto de apertura de curso en la Escuela de Formación Profesional finalizaron las jornadas de trabajo del señor De la Fuente en la isla de Gran Canaria. Al día siguiente, domingo 8 de noviembre, a las ocho de la mañana, partió del aeropuerto de Gando para visitar Fuerteventura y Lanzarote. De estas jornadas, así como de su visita a Tenerife, informaremos ampliamente en la edición correspondiente a diciembre de HOJA DEL MAR.

FOTOGRAFIAS

En la página contigua, arriba; el ministro con niños de Arguineguín a la entrada de una de las viviendas que el ISM ha construido en aquella población. A la izquierda, don Manuel Pérez de la Barreda pronuncia unas palabras en el acto de apertura de curso de la Escuela de Formación Profesional. En la columna de la derecha, de arriba abajo: el señor De la Fuente saluda a un pescador de Arguineguín; junto a él, el almirante Fontán. El delegado del ISM en Las Palmas muestra al señor ministro el lugar donde se emplazará el frigorífico para la cooperativa Pescarguín. El ministro, durante el discurso que pronunció en Arguineguín. Don Licinio de la Fuente envía un mensaje en la inauguración de los enlaces radiofónicos de la Casa del Marino con el Sahara. Visita a la clínica de la Casa del Marino. El ministro de Trabajo pronuncia un discurso en la inauguración de curso de la Escuela de Formación Profesional del Instituto Social de la Marina. (Reportaje gráfico de JUAN ANTONIO DE JUAN.)



EL MAR EN LA INVENTIVA ESPAÑOLA



El mar ha estado presente en la Exposición Monográfica de la Inventiva Española que, entre los días 10 al 25 de octubre, se ha celebrado en Madrid. Allí, junto a los modelos de trenes articulados y vertebrados de Goicoechea, del autogiro de La Cierva, los aparatos de Torres Quevedo y centenares de maquetas, diseños y documentos, aparece la contribución de nuestro país a la navegación, a la defensa de mares y costas, a la explotación de los océanos.

En España, a juzgar por lo expuesto, siempre hubo inquietudes náuticas. Desde las cartas de navegar de Jácome, en el siglo XII, a la aguja de Raimundo Lulio, un siglo después, para pasar a diversos tipos de brújulas, instrumentos para tomar la longitud o medir la velocidad y rosas de los vientos, que orientaron a nuestros pilotos, y tras poner en el Mediterráneo los hitos del Imperio y consolidar la marina cantábrica o la andaluza, se adentran en el Tenebroso y ensanchan horizontes.

ARTE DE NAVEGAR

Tras el descubrimiento de América, los avances de la técnica marítima llevaron siempre marca española. Se inventan modelos de grúas, acomodados a cargas especiales y a muelles particulares; se hace —como el conde de Luna— bogar galeras con tripulaciones reducidas; se crean hornos de a bordo, y Blasco de Garay, en 1539, proyecta un ingenio para que los buques anden en tiempo de calma; mientras que Torralba, en 1588, pone en marcha otro ingenio para achicar el agua de los navíos.

En un campo más práctico —la pesca—, los españoles también muestran su capacidad. Pedro Juan de Lastanosa, en 1568, pone en circulación su invento para sacar perlas y oro del fondo de los mares; en 1571, Pedro Alemany crea una red para pescar, y después otros hombres brindan soluciones para sacar objetos del fondo de los mares, para carenar buques, para capturar ostras, recuperar navíos hundidos, limpiar fondos o socorrer tripulaciones en peligro.

Y diversos tipos de campanas de buceo, escafandras y botes salvavidas.

EMBARCACIONES

En la construcción naval, España creó la nave agalerada; puso en moda diversos tipos de barcos que contribuyeron a explotar los mares remotos y descubrir islas descono-

cidas. Y con las fragatas, los jabeques y los galeones se brindan cursos de arquitectura naval y de navegación, que son adaptados en muchas escuelas del extranjero.

En 1744, Félix Prosperi diseña y construye un navío insumergible; en 1863, Lopategui consigue un pesquero para capturar y transportar peces vivos, embarcación que mejora Villasante años después.

En el campo militar, Ángel Arge-lich, en 1864, abre la investigación para llegar al acorazado con su tipo de buque blindado. Este trabajo tiene sus antecedentes en las baterías flotantes acorazadas de Ochoa, en 1727; en las lanchas cañoneras y bombarderas de 1780, que fueron utilizadas en los sitios de Gibraltar.

En los albores del siglo XIX, en 1800, Salvá nos saca el tratado del proyecto de barco pez para navegar bajo el agua. Cosme García diseña su sumergible en 1858, y un año después, en 1859, el catalán Narciso Monturiol pone en la brecha su primer «Ictíneo», invento que perfeccionó con el segundo «Ictíneo», que probó su capacidad en el puerto barcelonés y que posibilitaba el disparo de torpedos, también diseñados por Monturiol.

Y en 1888, Isaac Peral saca su modelo de sumergible, que realizaría pruebas con todo éxito, pero que tras los laureles momentáneos se relega al olvido.

En la segunda mitad del siglo XIX, Bustamante nos proporciona un torpedo flotante y de fondo, de factura española, con sus

aparatos de puntería apropiados y mesa de control.

TECNICA ACTUAL

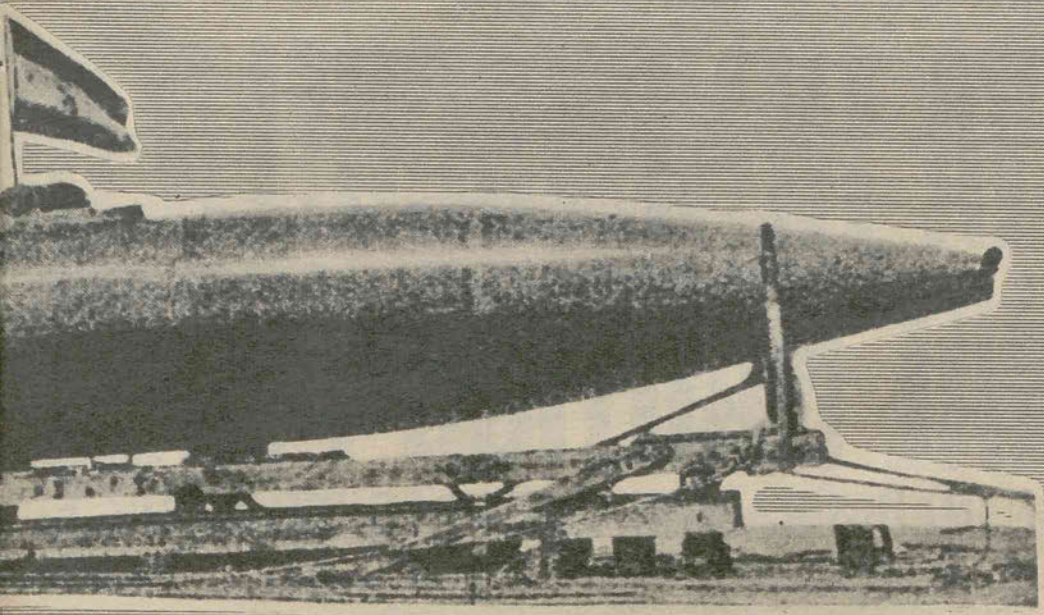
Ya en nuestros tiempos, la inventiva española no se ha detenido. En la Exposición se nos muestra el motor marino Ceta, de 600 CV., apto para pesqueros y otros buques; el Servomotor Tórico Manises, para el gobierno del timón, que con patente española se fabrica en Estados Unidos, Alemania Federal, Francia, Noruega y Argentina; la cápsula de salvamento «Jetene II», que se lanza por sí misma en tres segundos y resiste el mal tiempo o la barrera de petróleo que arde derramado sobre el mar; el halador de redes articulado de Martínez Angulo; las espoletas de carga de profundidad para submarinos o el radioteléfono marino, propio para buques pesqueros.

La Exposición Monográfica de la Inventiva Española nos brinda la oportunidad de conocer todo lo que nuestro país ha realizado para mejorar métodos y vencer obstáculos; su contribución a la navegación, a la pesca y a la defensa en mar y costas. Y, de paso, es el testimonio de millares de hombres olvidados que todo lo dieron por sus semejantes y, en la mayoría de los casos, sólo cosecharon indiferencias y hasta ingratitudes. Por eso la exposición es un ejemplo, una lección que todos deberíamos aprender.

JOSE PEREZ-GUERRA



En un lugar de la exposición, los inventos debidos al genio de Torres Quevedo, entre ellos, el célebre «telekino». En los restantes grabados, arriba, el «Nautilus», de Isaac Peral, anclado en el puerto de Cádiz, y a la izquierda, plano del submarino «Ictíneo», ideado por Narciso Monturiol. (Fotos: CIFRA y Archivo.)



SUBMARINOS, NAVIOS BLINDADOS, BATERIAS FLOTANTES, TIPOS DE BUQUES Y METODOS DE PESCA.

«EN EL MAR HAY MENOS RIESGO Y MAS RIQUEZAS QUE EN EL ESPACIO».

COMANDANTE COUSTEAU:
«YO NO MIRO A LA LUNA; MIRO AL FONDO DEL MAR».



—Mientras todos miran a la Luna, al espacio, yo miro al fondo del mar —ha dicho el comandante Cousteau—. En las profundidades marinas me encuentro como en mi casa.

A bordo de «La Calipso», barco que costó cuarenta millones de francos viejos y en el que se invierten anualmente otros veinte en renovación de aparatos, Cousteau se encuentra en Acapulco. Incansable es este hombre que en 1930 ingresó en la Escuela Naval francesa y llegó a ser oficial ametrallador y observador aéreo. Su vocación por la investigación del

fondo del mar nació en 1943, cuando los oficiales de la Marina francesa quedaron sin destino.

—Comenzamos por obtener fotos de los barcos que habían naufragado, y muy pronto me convencí de que lo importante en el fondo del mar son las mismas profundidades.

»Para el hombre son mayores los peligros del espacio que los que se encuentran en el fondo del mar —dice Cousteau, que cuenta ahora con cincuenta y cuatro años y fue ganando metro a metro los abismos marinos. Casi sin darle importancia a sus conquistas—. A fin

de cuentas, tres mil años antes de Cristo, Gilgamesh ya dominó el océano.

UNA CONQUISTA LENTA

La historia del descenso a las profundidades del océano ha sido lenta. El hombre, acostumbrado a soñar, se inclina más hacia la altura, el espacio. En 1934, Beebe y Barton llegaron a los 750 metros. Piccard, en 1953, llegó a los 4.950. Estos y otros muchos hombres hubieron de luchar casi solos. En realidad, la ayuda que ahora recibe Cousteau, el sabio de la jungla marina, no es tampoco muy grande.

—Todo se dedica al espacio. Estamos olvidando que la vida brotó de las aguas.

«PULMON ACUATICO»

El primer paso de gigante dado por Cousteau fue el «pulmón acuático». Consiste éste en una o más botellas de aire comprimido, con un regulador, unidas por un tubo de goma, en el centro del cual va la boquilla. Cuando se hace la aspiración, se produce una depresión en uno de los lados del tubo y se abre automáticamente la entrada de aire. El aire que se expulsa sale

por el otro lado del tubo o membrana, con lo que se evita, al que usa el aparato, que tome el ácido carbónico que acaba de echar.

Fue un primer paso. Llegaron después los diversos batiscafos (o «barcos profundos»), la «cúpula submarina» y otros aparatos automáticos de exploración y explotación.

—En mil novecientos setenta y dos intentó un paso importante. Con «La araña» se hará un descenso. Irán diez o doce hombres. Se hará una exploración y estudio de la flora y la fauna marinas.

Los pasos parecen a unos lentos. Olvidan que Cousteau es un sabio y un mago, un aventurero y un amante del silencio. O, resumiéndolo todo, un artista. «La mar, la mar... y no pensar más» es su lema. Ha escrito libros y filmó películas («El mundo del silencio» obtuvo el premio en Cannes, en 1956). Su vida es «La Calipso»: un laboratorio flotante o una casa submarina. En ella escuchan sus órdenes una multitud de sabios, aventureros y científicos.

—Con el «pulmón acuático», cualquiera puede trabajar a treinta o cuarenta metros de profundidad. Los especialistas llegan a sesenta. Yo he alcanzado en mil novecientos cuarenta y siete los noventa. Mi

esposa..., mi esposa se ha quedado en los treinta.

LAS RIQUEZAS DEL MAR TAMBIEN SON INSONDABLES

—En el fondo del mar hay mucha más riqueza que en el espacio. Pero hay un gran peligro: nuestra ambición. Podría traer consecuencias fatales. Romper, por ejemplo, las venas de hidrocarburos sería sacrificar mucha belleza... y mucha vida de las profundidades. No sé. Pero yo, que pocas veces he sentido miedo, lo siento ahora. Me da miedo la osadía humana, la ambición. Somos, en el fondo, unos niños que estamos jugando con fuego. O con este gran juguete que es la Naturaleza.

Los astronautas ven desde el espacio una tierra distinta. Cousteau contempla desde el fondo del mar un mundo ignorado y de silencio.

Hoy está en Méjico, en Acapulco. Mañana, nadie sabe dónde establecerá su «barca de trabajo» este «rey de las profundidades». Pero una cosa es cierta: mientras muchos siguen mirando a la Luna o a cualquier otro cuerpo del espacio, un hombre seguirá con su vista y su intención puestas en las profundidades del océano.

MAURO BAUTISTA



El equipo de investigación de Cousteau, trabajando en aguas de Acapulco (CIFRA).

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—Hay que destacar la fecha —19 de octubre de 1970— en que el ministro de Comercio, señor Fontana Codina, en nombre del Jefe del Estado, declaró inaugurada la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Alicante. A los tres años justos del acuerdo del Consejo de Ministros, celebrado el 15 de septiembre de 1967, en San Sebastián, por el que se disponía que la Escuela, tan ansiadamente solicitada por los alicantinos, volviera a esta ciudad, donde había estado funcionando durante ciento veinticinco años.

«Si en España, por su profunda condición marítima, es trascendente la inauguración de una Escuela de este rango, en esta región marinera el hecho debe tener carácter de efemérides excepcional», dijo el señor ministro en su discurso.

Efemérides excepcional es, sin duda, para cuantos, de algún modo, tenemos contacto con el mar y sus problemas; para los cinco mil pescadores que faenan en las embarcaciones de nuestro litoral; para quienes rigen los destinos políticos, económicos y sociales de nuestra provincia; para todos los que sienten la preocupación y el orgullo de, siendo alicantinos, saberse españoles con proyección universal.

«Alicante, con toda su provincia, con el puerto cercano de Santa Pola, constituye el polo pesquero del Mediterráneo», había dicho el almirante Boado, subsecretario de la Marina Mercante, en su bello parlamento del acto de inauguración.

UN CENTRO MODELO

Son palabras del señor Fontana Codina: «El Gobierno ha puesto especial empeño en que esta Escuela estuviese perfectamente enclavada y con la dignidad que nuestros hombres de mar merecen, y ésta puede parangonarse con las mejores del mundo».

Situada en el puerto pesquero, ocupando un solar de 3.000 metros cuadrados, consta de tres plantas y ha sido construida en el plazo de año y medio. Su presupuesto ha sido de 54 millones de pesetas, con capacidad para 400 alum-

nos. Amplias aulas para las enseñanzas, que abarcan los programas oficiales de las distintas titulaciones de pesca y cabotaje, talleres perfectamente equipados, capilla, biblioteca, servicios mé-

de pesetas, dotado de sistema electrónico y mecánico.

Magníficas instalaciones, que fueron bendecidas por el obispo de la diócesis, doctor Pablo Barrachina, en presencia de las autoridades que acompañaban al señor ministro: capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, almirante Gamboa y Sánchez-Barcáiztegui; gobernador civil de la provincia, don Mariano Nicolás García; general don Antonio Taix Planas, gobernador militar;

terios, representaciones de Sindicatos y Cofradías de Pescadores, del Instituto Social de la Marina, de organismos económicos, etcétera.

El almirante Boado, subsecretario de la Marina Mercante; don Emilio Arrojo, inspector general de Enseñanzas Marítimas, y don Antonio Espinosa Chapinal, director de la Escuela, fueron mostrando a tan ilustres visitantes las dependencias de este centro formativo, dando toda clase de explicaciones y detalles acerca de su funcionamiento.

La nueva Escuela de Alicante. (Fotos: Arjones, Cifra y Casa Sánchez.)



dicos, salón de actos, cafetería, dos puentes como los de cualquier moderno barco mercante, con sus aparatos auxiliares para la navegación; y un planetario, cuyo coste supera el millón

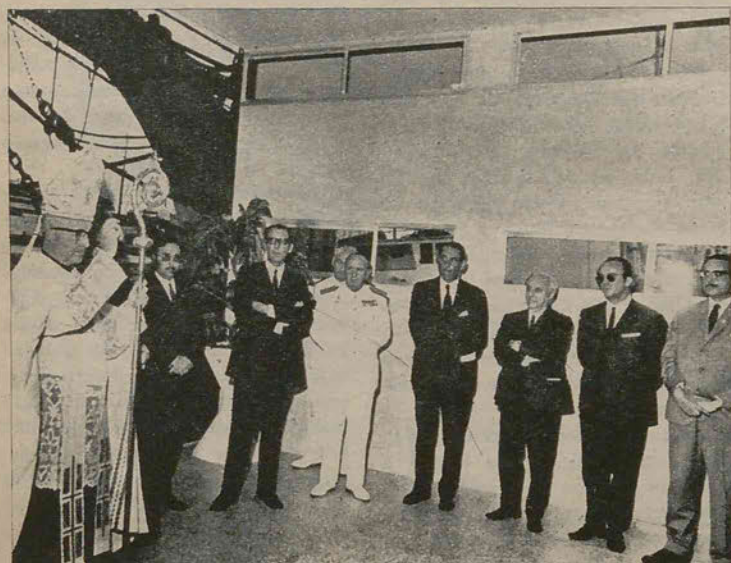
presidente y fiscal de la Audiencia, señores Botella y García Romeu; presidente de la Diputación, alcalde de Alicante, comandante militar de Marina, delegados provinciales de los distintos Minis-

ACTO ACADÉMICO

Insuficiente resultaba el amplio local, con sus 300 butacas, a cuantos asistieron al acto de inauguración oficial. Con las autoridades ya citadas, el claustro de profesores y alumnos de los distintos cursos, numeroso público se sumaba al acontecimiento.

El almirante Boado pronunció un precioso discurso, aludiendo, en primer lugar, a la campaña realizada en esta provincia para la consecución de esta Escuela Náutico-Pesquera que iba a ser inaugurada. Se refirió a la Ley de 1961, que reorganizó estas enseñanzas con arreglo a las técnicas pedagógicas más modernas, para que la programación de los estudios abarcara desde la formación de marineros hasta llegar a las más altas capacitaciones de maquinista naval jefe y capitán de pesca. «Escuelas como

Bendición de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Alicante.



El ministro de Comercio, durante su discurso. A su izquierda el almirante Boado, subsecretario de la Marina Mercante.



El señor Fontana Codina, con el inspector general de Enseñanzas Marítimas, durante la visita a los talleres.



FORMACION RA MINISTRO DE COMERCIO

ésta —dijo— buscan fines muy concretos: crear campeones del sacrificio y de la convivencia».

PALABRAS DEL MINISTRO

El ministro de Comercio cerró el acto con palabras llenas de contenido social: «Sentimos urgencia en edificar una sociedad más justa, ofreciendo a todos los españoles plena igualdad de posibilidades educativas. Que cualquier educando de nuestras escuelas, por modesto que sea y sin más límite que el de su capacidad intelectual, podrá alcanzar las más altas jerarquías de la Marina de Pesca o de la Mercante».

«Si formación y educación no son palabras sinónimas —añadió—, lo son de hecho cuando se refieren a un proceso de enseñanza profesional. Ambas empiezan antes de llegar a la escuela los futuros profesionales, y en ésta ha de lograrse la culminación, dotándolos de los conocimientos y modos en que han de comportarse y desarrollar en el futuro, con libre determinación, el importante papel que han de desempeñar en la sociedad moderna».

«Preocupación primordial de los Gobiernos del Caudillo —siguió diciendo— ha sido la capacitación necesaria del ser humano para desempeñar con eficacia cualquier misión científica, técnica y social. Formar hombres de pro, conscientes de los deberes y obligacio-

nes que le impone el ejercicio de su profesión».

CASI MEDIO SIGLO DESPUES

Inaugurada oficialmente la Escuela, se obsequió a los asistentes con un aperitivo.

Me acerqué a un grupo de pescadores que, copa en mano, me invitaron a brindar:

«Por el Caudillo, que nos devolvió la Escuela». Y en su honor, agradecidos y satisfechos, bebimos todos.

Me saludaron varios alumnos de Santa Pola, de Villajoyosa, de Calpe, de Altea. Alumnos que antes habían pasado por las escuelas filiales del Instituto Social de la Marina, donde obtuvieron sus certificados de patrón de pesca li-

toral de segunda clase, de motorista naval, de patrón de cabotaje, de mecánico de segunda, y que ahora se han matriculado para acceder a más altas titulaciones.

Casi medio siglo suspiró Alicante por la Escuela recién inaugurada. Desde que, en agosto de 1924, fuera suprimida la fundada en el siglo XVIII por el Real Consulado de Mar y Tierra, creado en 26 de junio de 1785 por Su Majestad Carlos III.

La alegría del retorno nos llenaba de emoción. Recordábamos aquellas campañas de prensa, el acopio de datos para fundamentar la petición, las razones históricas y económicas en que nos apoyábamos. «Movilización general para recuperar la Escuela Náutico-Pesquera» se titulaba una de las crónicas aparecidas con nuestra firma en la prensa nacional.

HOJA DEL MAR nos había brindado sus páginas. En su número 8, en agosto de 1965, abrió a todos la posibilidad de exponer sus argumentos, opiniones, sugerencias y puntos de vista en el viejo pleito entre dos ciudades hermanas. Era una campaña apasionada, pero imparcial, para que la Escuela se llevara a donde en justicia tuviese que ir.

A donde ha venido en este 19 de octubre de 1970; excepcional efemérides —lo dijo el ministro— para Alicante y los alicantinos.

ANTONIO DIEZ MARTINEZ

CAMPELLO NECESITA UN PUERTO DE REFUGIO (ES POSIBLE QUE SEA INCLUIDO EN EL III PLAN DE DESARROLLO).

La flota campellera real (se calculan 51 pesqueros de altura y 32 de bajura) tiene su base en otros puertos de la costa mediterránea. El solicitado puerto crearía puestos de trabajo e incrementaría la economía provincial de Alicante.

CAMPELLO (Especial para HOJA DEL MAR).—Dicen que a la tercera va la vencida y esta es nuestra esperanza en lo concerniente al puerto de refugio de Campello será incluido en el III Plan de Desarrollo. Es de justicia que así sea, porque la flota pesquera de Campello puede codearse con las primeras del Mediterráneo, y por la laboriosidad de sus hombres de mar al incrementar la economía nacional, son merecedores de ese puerto de refugio por el que viene suspirando nuestro pueblo hace más de medio siglo, lo que supondría una gran comodidad para esta esforzada clase pescadora, que bien merecido lo tiene, y que no cabe la menor duda sería de gran rentabilidad, con beneficio también para la economía provincial.

Según datos fidedignos, los pesqueros de altura que tiene en la actualidad Campello son 51 con una potencia de veinte mil trescientos caballos, y 12

los de bajura, con 910 caballos de fuerza. Todos estos pesqueros están distribuidos en las cofradías sindicales de Campello, Alicante y Málaga, pero sus armadores, técnicos y la mayor parte de su tripulación viven aquí en nuestra villa, pues no incluimos en éstos los 4 de Rosas, 2 de Palamós, 1 en Aguilas, otro en Garrucha, 4 en Motril, 8 en Málaga y 3 en Algeciras, cuyos armadores y tripulación viven en aquellas plazas, siendo ellos campelleros que emigraron a estos puertos.

Además de estos motopesqueros hay en construcción tres más, uno en los astilleros de Campello, otro en los de la capital de la provincia y otro que ha sido botado recientemente en Calpe para armadores de esta villa, cuyo volumen sobrepasa las seiscientas toneladas de arqueo y su potencia será de más de dos mil caballos.

Por no tener puerto, los armadores, al construir los barcos mayores, se han desprendido de los pequeños, malvendéndolos por no poderlos atender. En menos de un lustro

se han vendido más de veinte barcos de pesca de más de cien caballos de fuerza cada uno, que han ido a parar a los puertos del Sur de la Península. Con toda seguridad que de haber estado el puerto aquí, no se hubiesen desprendido de estos barcos y los hubiesen dedicado a la pesca de bajura. Por otra parte, son muchos los pertrechos de pesca que se han podrido en los almacenes y los faluchos destrozados en la playa, porque ningún pescador se aventura a tener sus faluchos anclados en el rincón de la isleta, pues puede ocurrir que de la noche a la mañana se levante un temporal y éstos se hundan o se vayan al través, como ya ha sucedido en dos faluchos, los de don Germán Baeza y de don Vicente Alavés. Dos faluchos que sobrepasaban las doscientas mil pesetas.

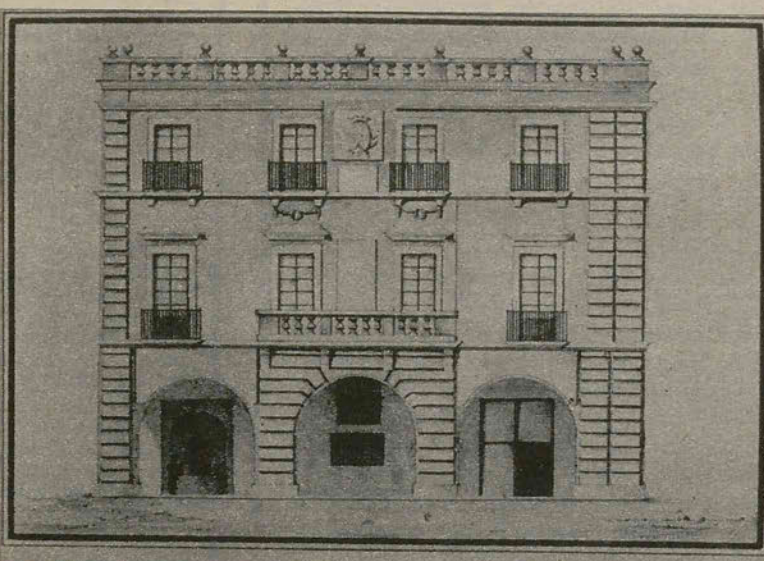
El puerto de refugio de Campello crearía nuevos puestos de trabajo al implantarse nuevas modalidades de pesca, con incremento para la economía provincial.

J. GOMIS LLEDO

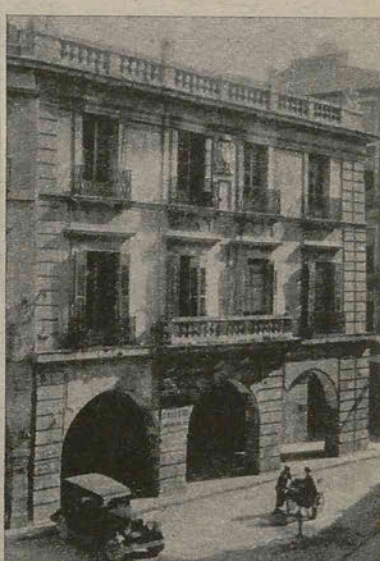
Sello del Consulado Marítimo y Terrestre de Alicante.



Casa del Consulado, según un grabado del XIX. En ella estuvo la Escuela de Náutica.



Edificio donde estuvo la Escuela antes de su desaparición.





CASOS Y COSAS DE LA CAMPAÑA

● ¿Qué diría un mariscador ante la apertura de la campaña?

—Ha llegado el momento de dar por terminadas las preocupaciones económicas acumuladas a lo largo de los últimos seis meses.

● El mariscador profesional se dedica al marisqueo desde el día en que empieza la veda hasta el día en que termina. Sin interrupción. Los otros, no.

● El número de mariscadores profesionales de las Rías Bajas oscila entre seiscientos y setecientos cincuenta.

● El número de mariscadores de ocasión oscila entre cuatrocientos y quinientos. Generalmente no trabajan más que el primer mes de la campaña.

● ¡Si la campaña durara todo el año!...
Pongamos el caso de un matrimonio de mariscadores: entre los dos pueden ganar diariamente entre dos y cuatro mil

pesetas. El total de la campaña es para ellos de un mínimo de setenta y cinco mil pesetas. Pongamos el caso de un matrimonio con tres hijos, todos mariscadores. En años de producción normal, las primeras semanas ganan entre todos de cinco a diez mil pesetas. La campaña les supone un mínimo de ganancia de ciento cincuenta mil pesetas. Lo malo es eso: que la campaña sólo es una temporada.

● ¿Y después de esa temporada? ¿Qué hacen?

Implantada de nuevo la veda, la mayoría de los mariscadores son los que componen las tripulaciones de la flota de cerco. Los demás, en sus pequeñas embarcaciones de remo y motor, se dedican a la pesca con artes de boliche, jeito, anzuelo, nasa, etcétera. Los otros, los de ocasión, los que solamente mariscan durante el primer mes, ya se sabe: a sembrar, a cosechar, a apacentar el ganado, a la obra, etcétera.

CUANDO EL 1 DE OCTUBRE

VIGO (Especial para HOJA DEL MAR, por Iván Martínez Suárez). Cuando ya está próxima la apertura de la veda de almeja, navaja, berberecho, longueirón, etcétera, es necesario tomar las medidas adecuadas en relación con su captura, explotación y comercialización. Estas medidas son:

a) Cuidar del método de extracción y tamaño de los moluscos; vigilar las capturas que no sean masivas; defender el precio, etcétera.

b) Documentar al trabajador, crear los puestos de control, habilitar personal para estas y otras funciones relacionadas con las capturas de los moluscos.

Todo ello tiene lugar en el mes de septiembre, en el que gran número de personas se preparan para la campaña marisquera. Y no sólo el mariscador profesional; también trabaja-

dores del campo y de otros oficios están pendientes del venturoso 1 de octubre, que, según sea la costera, traerá consigo la alegría, la liberación de muchas deudas y compromisos contraídos a lo largo del año.

COFRADIAS DE PESCADORES

Las Cofradías de Pescadores son las que, inicialmente, tienen el primer contacto con los mariscadores en la tramitación de la solicitud del carnet que les faculta para poder mariscar, el cual puede ser de tierra o a flote. Interviene en la asignación de los puestos de control que la autoridad de Marina establecerá, y facilita personal para colaborar con dicha autoridad. También propone la cantidad que de cada especie de moluscos podrá capturarse.

AUTORIDAD DE MARINA

La autoridad de Marina es la que en todo momento ha de cuidar, controlar y vigilar que se cumpla lo dispuesto; que el trabajador tenga su carnet, que figure legalmente enrolado y que la embarcación esté despachada para este oficio, que los aparatos y artefactos que se utilicen sean reglamentarios, que el marisco que se capture tenga la medida establecida y que la cantidad extraída sea la permitida.

CONTROLES

De conformidad con el artículo 10 de la Orden del Ministerio de Comercio de 16 de abril de 1963, y en colaboración con las Cofradías de Pescadores, se determinan y establecen en zona marítima los controles,

ARISQUERA EN LAS RIAS BAJAS

SOLO EN CARRIL SE HA PRODUCIDO REGULARMENTE EL BERBERECHO.

La campaña 1969-70 fue la más productiva de los últimos ocho años, alcanzándose un valor total en pesetas superior a los ciento once millones.

VIGO (Especial para HOJA DEL MAR).—El día 1 de octubre comenzó la campaña marisquera. Trabajo, confusión, sudor, alegría, alboroto, palabras más fuertes de lo debido. Todo esto se produce este día. Luego empiezan a verse los resultados. El personal de control, avanzadilla en la mar, es el primero en enterarse de cómo van las cosas. Su posición preferente le permite abordar al mariscador y preguntarle: "¿Tenemos cosecha? ¿Qué tal se dio?". Hasta que estas preguntas no tengan respuesta, todo es confusión e intranquilidad; todos esperan los resultados de la primera recogida para saber si la cosecha dará rendimiento o quedará corta.

En esta primera prue-

ba, todo el que tiene relación con la campaña marisquera se juega mucho. El trabajador, el ahorro para los meses próximos, cuando ya haya terminado la campaña, en los que no tendrá ingresos suficientes para vivir; el intermediario o comprador, que su gestión sea más o menos productiva; el fabricante, la producción y el beneficio consiguiente. En definitiva, no es poco lo que se juegan cuantos, de una u otra forma, intervienen alrededor de la extracción del molusco.

Una vez determinado si la cosecha es mala o es buena, la gente se tranquiliza y cada uno atiende a su función. Para todos es trabajo, porque cada uno, sin excepción, y en la pro-

porción que le corresponde, ha de trabajar de firme. La jornada siempre es la misma: trabajo, venta, comentarios y descanso para el día siguiente.

SOLAMENTE EN CARRIL HA HABIDO UNA PRODUCCION REGULAR

La campaña actual, correspondiente a 1970-71, está ya finalizada. La provincia marítima de Villagarcía ha vedado casi todas sus zonas en lo que se refiere a berberecho. Solamente en la zona de Carril se ha producido regularmente el berberecho, que se ha capturado por valor de 28.359.817 pesetas.

En la zona de Redondela, donde continúa la explotación en el momento de remitir esta crónica, se han producido ya más de los veinte millones de pesetas. En la zona de Pontevedra se han controlado ya más de dos millones, con un resultado que puede calificarse de regular. Ha habido algo de almeja en Bueu, y en el resto, muy poco. No obstante, y comoquiera que aún quedan algunos días de trabajo, la esperanza de que puedan mejorar las extracciones sigue en pie.

BANCOS DE MARISCO DE LAS RIAS BAJAS

Los bancos naturales o zonas de la provincia de Pontevedra donde se dan almeja, berberecho, navaja y longueirón son los siguientes:

Carril: Muy importante en berberecho y croque. También hay algo de almeja.

Villanueva: Muy importante en almeja.

Cambados: Importante en berberecho.

El Grove: Tiene berberecho y almeja; tam-

bién navaja y longueirón.

Pontevedra: Berberecho y almeja.

Lourizán: Berberecho y almeja.

Redondela: Muy importante en berberecho y almeja.

Moaña: Berberecho.

Cangas y Aldán-Hío: Almeja, navaja y longueirón.

Bueu: Almeja y longueirón.

PRODUCCION EN LOS ULTIMOS OCHO AÑOS

La producción por estos conceptos, y en los últimos ocho años, ha sido de 418.028.025 pesetas, de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMPAÑA	Valor de las capturas en pesetas
1962-63 . . .	25.617.820
1963-64 . . .	30.969.936
1964-65 . . .	53.472.982
1965-66 . . .	52.208.343
1966-67 . . .	53.335.162
1967-68 . . .	49.634.860
1968-69 . . .	41.595.130
1969-70 . . .	111.193.792

IVAN MARTINEZ SUAREZ

ESTA CERCANO...

los cuales están formados, normalmente, por un celador, un agente del Instituto Social de la Marina y un representante de la Cofradía. Su función es que todo el marisco capturado en la zona de su designación pase por él, cumpla los requisitos de la medida, cantidad, exacción de los seguros sociales, etc. Formalizados los preceptos y efectuada la venta —que se realiza directamente o por subasta—, la autoridad de Marina y la representación del Instituto Social de la Marina, conjuntamente, expiden un documento que permite al industrial comprador del marisco circular libremente para transportarlo a la fábrica. Este documento se denomina «Guía de libre circulación». En la provincia de Pontevedra se han establecido treinta y seis puestos de control.

EL CONSERVERO

Parte muy importante de la campaña, el fabricante de conservas también tiene sus preocupaciones en vísperas de la apertura de la veda. Además de toda suerte de trámites y autorizaciones, tiene que preparar la fábrica para un trabajo que, aunque acaso de corta duración, necesariamente ha de ser masivo. Una de sus principales dificultades es la contratación de mano de obra —generalmente femenina—, pues es más rentable ir a mariscar a la playa que contratarse como operarias.

Luego viene el 1 de octubre, el día fijado para la terminación de la veda del marisco. Las Rías Bajas se pueblan de mariscadores profesionales, de gentes del interior, que acuden a realizar este trabajo de temporada; de compradores, transportistas, curiosos...



DISPOSICIONES

Iniciamos en este número una nueva sección fija, cuyo contenido será el resumen de las principales disposiciones publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», que de una u otra forma guarden relación con el mundo marítimo en sus diversos sectores.

Octubre 1970

ORDENANZAS DE TRABAJO

Empresas consignatarias. Plus de residencia

«B. O. E.» del día 30.

Orden del Ministerio de Trabajo, determinando el alcance y aplicación del Plus de Residencia de la Ordenanza del Trabajo en las empresas consignatarias de buques.

BUQUES MERCANTES

Instalaciones purificadoras

«B. O. E.» del día 13.

Decreto número 2.917/70, de 22 de agosto, sobre tratamiento de los espacios destinados a las instalaciones purificadoras y tanques de residuos de hidrocarburos, en el arqueo de buques destinados al transporte de petróleo.

Modifica el art. 30 del Reglamento para el Arqueo de Buques Mercantes de 15-12-1909.

Estabilidad

«B. O. E.» del día 2.

Incluye corrección de errores de la Orden de 29 de julio de 1970, sobre normas de estabilidad de buques de carga y pasaje menores de 100 metros de eslora.

SEGURIDAD SOCIAL

Tipos de cotización

«B. O. E.» del día 30.

Corrige erratas de la Orden ministerial de 11 de agosto de 1970, sobre distribución del tipo de cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Recaudación

«B. O. E.» del día 31.

Corrige erratas de la Orden ministerial de 25 de agosto de 1970, sobre sistemas de recaudación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

MARISCO

Viveros

«B. O. E.» de los días 3 y 13.

Recoge Ordenes por las que se autorizan cambios de dominio de viveros de mejillones.

IMPORTACIONES

Pescados congelados

«B. O. E.» de los días 5 y 9.

Publican Ordenes ministeriales sobre fijación del derecho regulador para la importación de productos sometidos a este régimen.

Entre los mismos se encuentra el pescado congelado.

MARINA

Zonas marítimas

«B. O. E.» del día 12.

Decreto 2.889/70, de 12 de septiembre, por el que se determinan los límites y denominaciones de las zonas marítimas.

Se establecen en el Decreto las siguientes zonas: zona marítima del Cantábrico, con cabecera en El Ferrol del Caudillo; zona marítima del Estrecho, con cabecera en Cádiz; zona marítima del Mediterráneo, con cabecera en Cartagena, y zona marítima de Canarias, con cabecera en Las Palmas de Gran Canaria.

El mando de las zonas marítimas del Cantábrico, Estrecho y Mediterráneo estará a cargo de un almirante con la denominación de capitán general de la zona marítima. El mando de la zona de Canarias será desempeñado por un vicealmirante, con la denominación de comandante general de la zona marítima.

OPOSICIONES Y CONCURSOS

Maestros de taller e instructores de pesca

«B. O. E.» del día 3.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante publicando relación provisional de admitidos al concurso y examen de aptitud a plaza para maestros de taller e instructores de pesca de las Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera, anunciado por Resolución de 13 de mayo de 1970.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante nombrando Tribunales que han de juzgar el concurso oposición para plazas de maestros de taller e instructores de pesca-vacantes en las Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Cátedras de Física en Escuelas de Náutica

«B. O. E.» del día 17.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, anulando la convocatoria anunciada por Resolución de 22 de julio de 1970, para cubrir cátedras vacantes de Física en las Escuelas Oficiales de Náutica y anunciando nueva convocatoria.

Profesores de Construcción Naval

«B. O. E.» del día 17.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, anulando la convocatoria anunciada por Resolución de 9 de julio de 1970, para cubrir las vacantes de profesores titulares de construcción naval y teoría del buque en las Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera y anunciando otra.

Ingreso en la Reserva Naval Activa

«B. O. E.» del día 20.

Orden del Ministerio de Marina, de 8 de octubre, por la que se convoca, con carácter extraordinario, concurso para ingreso en la Reserva Naval Activa (Servicio de Máquinas), entre titulados de la Marina Mercante.

Maestros de taller

«B. O. E.» del día 28.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, por la que se nombra el Tribunal que ha de juzgar el concurso oposición anunciado por Resolución de 27 de mayo último, para cubrir una plaza de maestro de taller en la modalidad de conducción y montura de motores de combustión interna, en la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao.

AVILES: AMPLIACION DEL CANAL DE ACCESO, ESPIGON EMERGENTE Y ANTEPUERTO

Permitirá la entrada de mercan- tes de hasta 24.000 toneladas

AVILES.—Dos empresas españolas han licitado para realizar obras de ampliación del canal de acceso al puerto de Avilés, así como la construcción de un espigón emergente y un antepuerto, que permitirá el acceso de mercantes de hasta veinticuatro mil toneladas de desplazamiento.

Las dos empresas contratistas, que en breve darán comienzo a las obras, son: Entrecanales y Tavora, S. A., y Sociedad Anónima de Trabajos y Obras, ambas con amplia experiencia en trabajos portuarios, y que ya han realizado en el mismo puerto de Avilés otras importantes obras.

El presupuesto para

esta obra se eleva a cuatrocientos ochenta millones de pesetas, con un plazo de ejecución de cuatro años, que se espera sea acordado con el pronto comienzo de las obras en la próxima primavera.

El ensanche del puerto permitiría un calado mínimo de ocho metros en la bajamar y un ancho equivalente a cuatro buques. Hasta la fecha, los buques de mayor tonelaje entrados en el puerto de Avilés sólo podían transportar, en condiciones óptimas de marea, un máximo de doce mil quinientas toneladas de mercancías, mientras que cuando finalicen las nuevas obras, se doblará el volumen de mercancías.

S. O. S.

MARINERO DESAPARECIDO

Manuel Rosales Piñero, marinero, de cuarenta y siete años de edad, casado, con ocho hijos, vecino de Marín (Pontevedra), ha desaparecido sin dejar señas, según informa un despacho de la agencia Cifra. Manuel tenía que embarcar en el pesquero "Peña de Aya" a finales de octubre, y no lo hizo. Desde esas fechas se desconoce su paradero. Ante la posibilidad de que hubiera embarca-

do en otro pesquero sin dar conocimiento a sus familiares, las autoridades y la radio costera de La Coruña están haciendo indagaciones, hasta ahora infructuosas. HOJA DEL MAR, sumándose a esta labor de búsqueda en beneficio de una familia marinera, pone el caso en conocimiento de sus lectores, por si alguno puede facilitar alguna información sobre el paradero del pescador desaparecido.

OBRAS EN EL PUERTO DE LA LUZ, FINANCIADAS POR EL BANCO MUNDIAL

LAS PALMAS.—Una comisión del Banco Mundial ha llegado a esta ciudad para conocer de cerca la marcha de las obras del

puerto de la Luz, especialmente las de su dársena exterior, que serán financiadas, al igual que las de otros tres puertos españo-

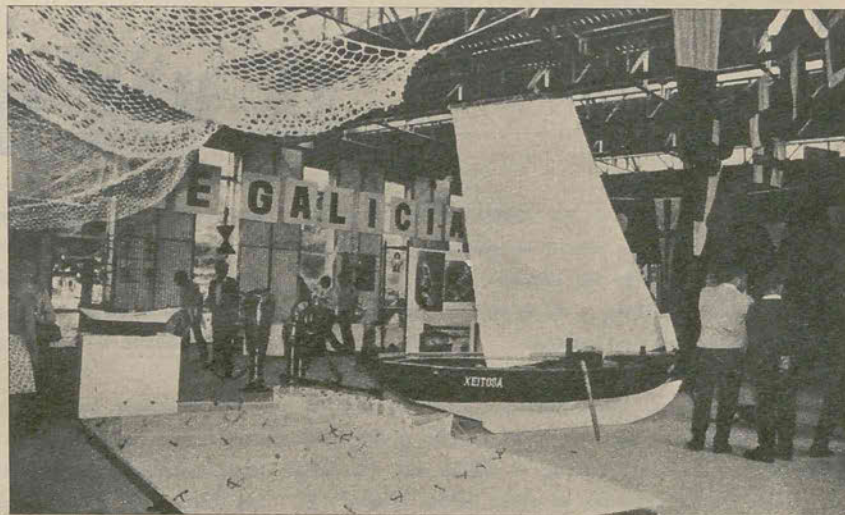
les —Huelva, Pasajes y Barcelona—, por el citado Banco.

Se aprovechó la estancia de dicha comisión pa-

ra darle a conocer los proyectos que se preparan, en una segunda fase, tras la referida dársena exterior.

DIA DEL MAR EN LA FERIA DE LA INDUSTRIA NAVAL Y DE MUESTRAS DEL NOROESTE DEL FERROL

DESTACARON EL PABELLON DE LA MARINA DE GUERRA Y EL PABELLON DEL MAR, AMBOS MAGNIFICAMENTE INSTALADOS, CON CURIOSA Y ABUNDANTE DOCUMENTACION



EL FERROL DEL CAUDILLO (De nuestro corresponsal).—Entre el apretado programa mantenido por la Feria de la Industria Naval y de Muestras del Noroeste, que tuvo lugar en El Ferrol del Caudillo, Feria que tuvo muy ilustres visitantes, entre los que cabe destacar la presencia de los príncipes de España, hubo un día de singular relieve e importancia para el mundo marítimo: el Día del Mar.

El Día del Mar había sido dedicado por los organizadores de la Feria para honrar a la Marina y marinos españoles en todos sus estamentos, desde la primera autoridad departamental hasta el último aprendiz de bajura.

Por esta razón acudieron a Punta Arnela todas las autoridades y representaciones de la Marina de guerra y civil, así como un nutrido grupo de representantes de las Cofradías de Pescadores de toda la región. Al frente de todas estas representaciones se encontraba el comandante general de la flota, almirante don Juan Cervera Cervera; alcalde de la ciudad, don Rogelio Cenalmor Ramos, y el delegado provincial de Trabajo, don Julio Portela Ceballos, quienes cumplieron al capitán general del Departamento, almirante don Juan Romero Manso, y al presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, quienes presidieron todos los actos de la jornada.

CONFERENCIA SOBRE EL «POLYCOMMANDER»

Comenzó ésta con una conferencia muy interesante, pronunciada por el capitán de Fragata don Angel Bescós, sobre tema tan reciente como lo es el incendio del "Polycommander" en las proximidades de las islas Cíes, en la ría viguesa, poniendo de relieve el gran esfuerzo realizado por la Marina de guerra para evitar las terribles consecuencias que de aquel incendio pudieron derivarse y poniendo a disposición de todos los que en la mar trabajan cuantos servicios tiene la Marina, no sólo para ayudarlos en casos difíciles como éstos, sino para orientarles e intruirlas en la prevención de accidentes.

Como complemento de esta conferencia, se proyectó una película realizada por el teniente de Navío señor Romero Caramelo, desde el buque insignia "Canarias", en la que se recogía, en magnífico colorido, las escenas más importantes del incendio del ya citado buque.

Puso fin a esta conferencia el capitán general del Departamento, almirante don Juan Romero Manso, con unas sentidas palabras en las que reiteró el ofrecimiento hecho por el señor Bescós.

PABELLON DEL MAR

Seguidamente, el director del conjunto ferial acompañó a las auto-

ridades y séquito a una detenida visita por todos los pabellones de la misma, deteniéndose especialmente en el magnífico Pabellón de la Marina de Guerra, que como siempre contaba con muy interesantes documentos y diverso material, expuesto con gran gusto, y en el Pabellón del Mar, en donde el Sindicato Provincial de la Pesca, la Junta de Protección Pesquera, la Federación y Grupos Sindicales relacionados con el mar y el Instituto Social de la Marina habían preparado una muestra con singulares curiosidades.

Destaquemos, entre ellas, la maqueta de una mejillonera traída de Villagarcía de Arosa, con sus mejillones vivos y con unos muñecos, acertadamente vestidos, por lo que daban la sensación de cierta realidad en miniatura.

Otro número destacado es el que proporcionaba "Pipo", un pingüino de El Cabo, traído a nuestras tierras por pescadores gallegos y que hacía las delicias de grandes y pequeños.

La estrella de estas atracciones era, sin duda alguna, la foca "Jundi", aparecida un buen día en las redes del pesquero "Jundiña", con base en La Coruña, y que fue cedida galantemente para que figurase en este recinto ferial.

El interior del pabellón presentaba detalles muy interesantes, desde la airosa dorna, llamada "Xeitosá", y traída especialmente de Aguiño para ser expuesta, hasta la maqueta de almadraba, pasando por completos tableros fotográficos, mapas, croquis y diseños.

La fauna marina de la costa estaba representada por una completísima colección de pescados y mariscos de todas clases, perfectamente disecados por el celador de puerto y pesca de Villajuán, don Eduardo Fernández Pérez, subteniente de la Armada, quien ha dedicado más de treinta años de su vida a este difícil arte. La colección presentada gustó muchísimo a todos y su autor fue muy felicitado.

Todo lo que pudiera destacar la importancia marinera y pescadora estaba allí, por lo que el pabellón fue ampliamente elogiado por los visitantes.

SOCORRISMO

Terminada la visita al recinto ferial, tuvo lugar en la piscina de la Feria una demostración a cargo del equipo de socorrismo de Valdoviño, con material facilitado por la casa Duarry, que resultó muy llamativa por su espectacularidad, así como por la rapidez del insuflado de las balsas y la pericia demostrada en el manejo de las mismas por el equipo de socorrismo, que tan estupenda campaña ha realizado este verano en una playa tan batida como la que ellos defienden, la de Valdoviño.

JULIO MARCO

NUEVA LONJA DE PESCADO EN HUELVA

HUELVA.—Una nueva lonja-pescadería ha entrado en funcionamiento en esta ciudad para sustituir a la anterior, ya demasiado anticuada y cuya capacidad había quedado insuficiente, dado el crecimiento pesquero de la zona.

La nueva lonja de pescado ofrece entre otras mejoras, junto con una mayor extensión y una estructura de edificio más moderna y acorde con las exigencias de la época, la

de estar situada en uno de los muelles del puerto de la ciudad, lo que hace que los barcos puedan atracar justo junto a ella para pasar su carga de pescado directamente desde los barcos al interior de la lonja, con lo que se benefician considerablemente los patronos de pesqueros, que no tienen que abonar los transportes de sus cargas.

En tanto que la zona ocupada por la anterior pescadería será urbaniza-

da, la nueva lonja ha venido a cubrir uno de los más importantes fines propuestos por los marineros onubenses. En fecha no lejana, con el paso del tráfico de minerales y mercancías al muelle del nuevo puerto pesquero, lo que favorecerá un incremento en las faenas marineras de pesca. Con este futuro incremento se ha contado ya en la construcción y distribución de dependencias del nuevo edificio de la pescadería.

hoja del mar

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Si desea recibir la revista en su domicilio, rellene este formulario, recórtelo por la línea de puntos y envíelo, antes del 15 de diciembre de 1970, en sobre cerrado, a: **HOJA DEL MAR. Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina. Génova, 24. Madrid-4.**

Nombre y apellidos

Domicilio (calle o plaza), número

Población Provincia

Profesión o actividad a la que se dedica

Barco o empresa donde presta sus servicios

Fecha en que remite este

boletín de suscripción

LA MAR LEGENDARIA

LA mar, fecundada en su maridaje con el sol, da aliento y vida no sólo a los seres que bullen en su seno siguiendo los dictados de un imperativo existencial, sino también a la tierra que abraza estrechamente y al aire que sustenta.

Una imagen de eterna serenidad nos brinda en sus calmas, pero cuando, desencadenada su furia, abre las rugientes entrañas abismales o se quiebra y desploma en montañas de agua, encoge el ánimo aun del más esforzado, y hace exclamar al poeta latino: «Aquel que primero se confió a las olas en una débil embarcación debió tener protegido el corazón por una coraza de roble y por triple armadura de bronce».

Bien embargado por la admiración, bien por el temor, el hombre de tiempos remotos —y aun el actual— se vería fascinado por los ensueños, asaltado por presentimientos, encogido en su pequeñez ante tanta inmensidad, desfondado, en fin, ante esa realidad envolvente que se le antojaba preñada de enigmas.

Al quererla integrar en el campo de su conocimiento, tendrá que apelar a la captación intuitiva, lo que le llevaría a buscar explicaciones en mitos y leyendas, que a la larga constituirán una importante aportación al acervo cultural de la Humanidad.

La salinidad de las aguas, las mareas, las corrientes —como la famosa Maelström de la costa noruega—, los vientos, los estrechos de arriesgado cuando no imposible paso, los eclipses, el fuego de San Telmo, la

observación de extraños peces y otros seres marinos de fabuloso aspecto, es decir, todo el desbordante conjunto de fenómenos, entidades y fuerzas desconocidas recibirán su bautismo mítico, por obra y gracia del sentir colectivo de los hombres que viven por y de la mar.

Así surgirán las leyendas de Escila y Caribdis, contra una de las cuales tenían que estrellarse indefectiblemente los navegantes; del tenebroso cabo de las Tormentas, custodiado por el gigante Adamástor; de las islas Afortunadas; de la Atlántida, continente sumergido de manera catastrófica, y que se situaba entre África y América; del monje benedictino San Barandán y sus azarosos viajes; del temible Pozo Negro del Ecuador; de la serpiente de mar, frecuentadora de las brumosas costas nórdicas sobre todo, capaz de estrangular a un cachalote; de los pulpos y cangrejos gigantes, que tomando entre sus tentáculos y pinzas a una embarcación la cascaban como si fuera una nuez; del diablo de mar, raya gigante o manta, que en ocasiones emergía de la mar, realizaba un corto vuelo y caía sobre los navíos, aplastándolos; de los seres marinos de forma humana y que engendraron todo el ciclo de relatos sobre sirenas y tritones; de los buques fantasmas con sus siniestras tripulaciones de eternos condenados, que constituían algo así como «santas compañías» flotantes, cuyo encuentro —siempre evitado por lo nefasto— acarreaba toda suerte de

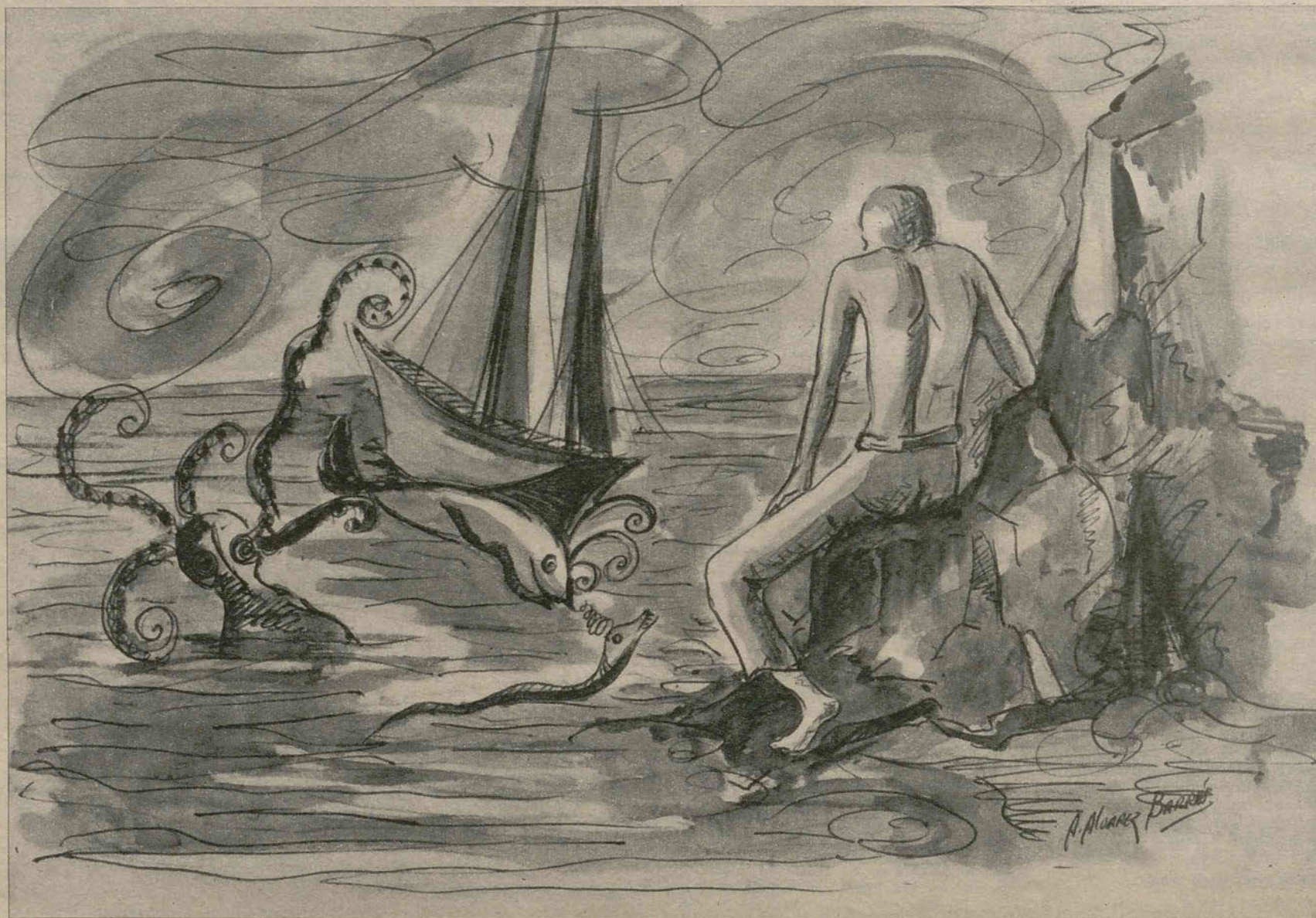
desgracias, y tantas otras que podrían citarse, de todas las cuales tenemos el propósito de ir hablando en sucesivas ocasiones.

Pero también el hombre es capaz de vencer con su bravura los terrores que le invaden. El espíritu de aventura, el afán de riquezas y fama, cuando no más altas empresas, le lanzaran a la mar, iniciando un largo caminar, en el que irá desvelando los arcanos que encierra. Esta llamada agonística la expresaron los romanos así: «Navegar es necesario; vivir no es necesario».

Los grandes descubrimientos que se inician en los albores del Renacimiento es evidente que acabarán con muchas de las leyendas marinas, que quedarán reducidas a su dimensión estrictamente literaria y estética, siendo desplazadas del asiento que les había dado su anterior valoración; pero no es menos cierto que simultáneamente aparecerán otras, al penetrarse en aguas hasta entonces ignotas, que brindaban a los navegantes que se aventuraban por ellas nuevos enigmas.

En nuestro tiempo, la ciencia dará respuesta a bastantes interrogantes y rasgará el velo de muchos misterios de la mar, pero siempre quedará —o eso al menos esperamos— un reducto en que pueda refugiarse la imaginación y reciba albergue algo tan creador como el asombro.

JAIME ROSET



Dibujo de ALEGRIA ALVAREZ BARRES.