

hoja del mar

Núms. 54-55 ♦ Año VI ♦ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ♦ MADRID ♦ abril mayo 1970

Visita del Ministro de Trabajo a las Provincias Marítimas de Vigo y Málaga

En Vigo visitó la Casa del Mar en construcción, y en Málaga los terrenos donde serán edificadas viviendas para pescadores

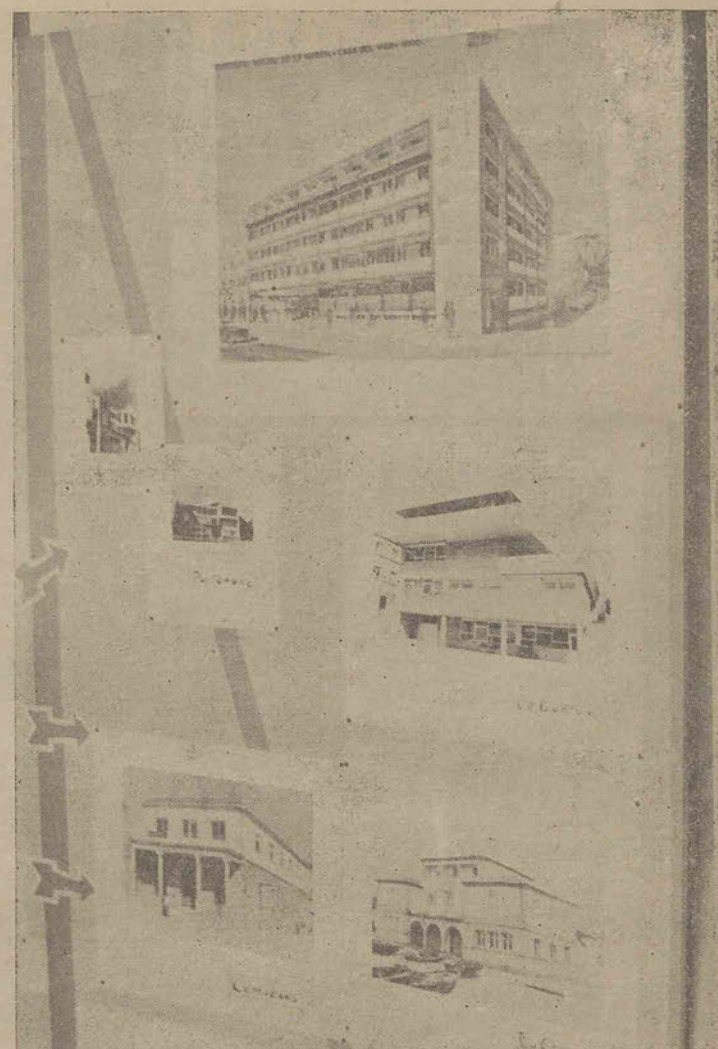
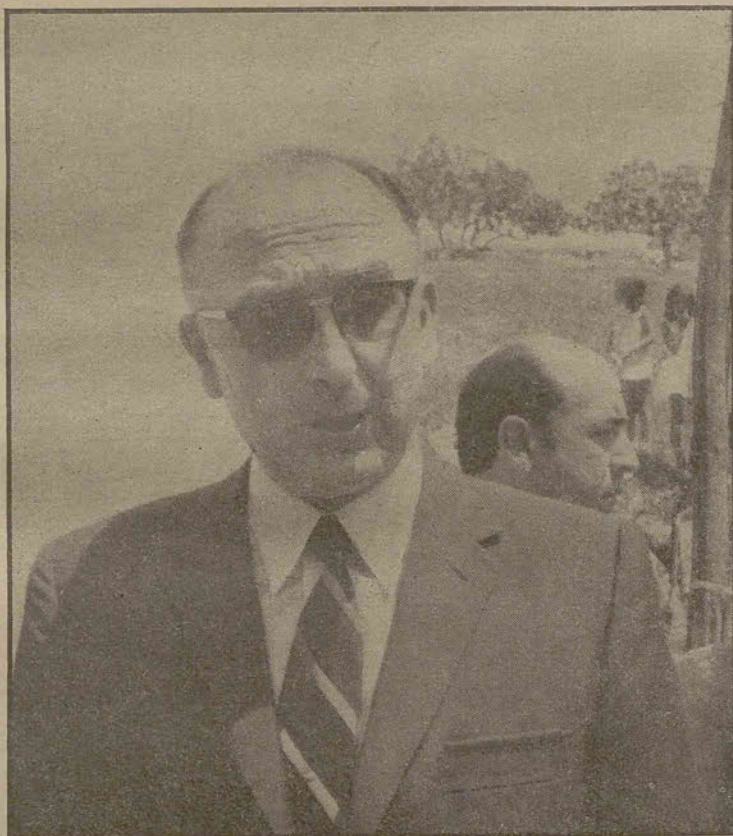
El ministro de Trabajo, don Licio de Lafuente, ha visitado las provincias marítimas de Vigo y de Málaga. En el viaje a Vigo fue acompañado por el presidente del Instituto Social de la Ma-

rina, almirante Fontán, y por el director de los Servicios Provinciales del Organismo, señor Harguindey, y le fueron mostradas las diferentes dependencias y servicios de la Casa del Mar,

que está actualmente en construcción y será inaugurada en breve —posiblemente en este verano—. El señor Ministro se interesó por los problemas sociales del sector marítimo pesque-

En las fotografías que ilustran la portada, ofrecemos una información gráfica sobre la visita del Ministro de Trabajo, don Licio de Lafuente y de Lafuente, a Vigo y Málaga.

En el ángulo superior derecho, la reproducción del panel en que se exponían a la consideración del señor Ministro varias Casas del Mar y del Pescador que han sido construidas en la provincia de Pontevedra y el proyecto de la Casa del Mar de Vigo que será inaugurada en breve. Abajo, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán, a quien acompañan el director de los Servicios Provinciales, don Gerardo Harguindey, y el delegado provincial del organismo en Vigo, don Servando Gómez-Aller de la Vallina, muestra al Ministro de Trabajo los planos de la Casa del Mar. Junto a estas líneas, don Licio de Lafuente durante su visita a los terrenos de Málaga en los que serán construidas viviendas para pescadores.



ro y especialmente por la explotación de las lonjas de contratación del pescado de las provincias gallegas, varias de las cuales son administradas por entidades y empresas ajenas a las Cofradías de Pescadores. El almirante Fontán tuvo con el Ministro un amplio cambio de impresiones sobre este tema, en el que quedó bien patente la importancia que tiene para los pescadores que las lonjas sean explotadas, sin excepción, por las propias Cofradías. El ministro de Trabajo fue informado también de la labor que realiza el ISM en la costa pontevedresa, y de sus realizaciones en materia de formación profesional, enseñanza en su modalidad de Orientación Marítima, construcción de viviendas y de casas del Mar,

previsión del Riesgo Marítimo y Seguridad Social.

Pocas fechas después de su viaje a Galicia, el señor de Lafuente visitó Málaga, donde por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina le fueron mostrados los terrenos en los que éste organismo construirá viviendas para pescadores.

Esta actividad ministerial, unida a anteriores visitas a diversos puntos de la costa tanto del titular del Departamento como del señor Subsecretario —de las que, oportunamente, informó HOJA DEL MAR—, son muestra del creciente interés del Ministerio de Trabajo por la problemática social del sector marítimo-pesquero.



En este número:

Imposición de la Medalla de Oro del Trabajo al pescador de Alicante D. Andrés Bonmatí Más

Aplicación del Salario Mínimo a la Marina Mercante y Pesca

Primera Reunión de Asistentes Sociales del Instituto Social de la Marina

La épica travesía del "Manhattan"

El 14 de junio se celebra el Día del Hombre de la Mar.

"UNA AUSENCIA INHUMANA"



El día 14 de junio se celebra el "Día del Hombre de la Mar". El Apostolado del Mar lo anuncia con un cartel de gran impacto y una leyenda francamente dura: "Una ausencia inhumana".

Verdaderamente hay ausencia. El marino vive muchos días, muchos meses del año, alejado de la familia.

La Iglesia —el Apostolado del Mar— ha lanzado la campaña del 14 de junio con unos objetivos muy concretos. Nos habla un capellán del Stella Maris, con gran experiencia, que ha convivido con pescadores en un lugar muy alejado de la patria:

—No es este un Día creado para compadecer a los "probrecitos marinos", los grandes ausentes. Es un día para reflexionar en un mundo —el marítimo— que no se resigna a vivir marginado y que nos exige responsabilidades a los de tierra. Ellos nos piden comprensión, conocimiento de sus problemas, y extienden el ancho pañuelo de una realidad que casi siempre queda a espaldas de nuestra visión: el pañuelo del mundo del mar.

El Capellán nos dice que el Día no va dirigido a la gente del mar sino a la gente de tierra. La intención es lograr que el hombre de tierra adentro tome conciencia de los problemas del hombre de la mar y entre ellos —este año— el de la ausencia:

las tres millas; los que navegan por aguas portuguesas y el desconcertante Cantábrico. Botes, dornas y falúas de los innumerables puertecitos norteros y gallegos, que salen a la captura de la sardina, el pulpo, el bocarte o la langosta.

Aquí están los pescadores levantinos y mallorquines, andaluces y catalanes, laboriosos y sacrificados, en la lucha diaria con el mar. Y los pescadores de la aventura americana: Venezuela, Ecuador, Perú tienen en sus costas resonancias gallegas y vascas.

Ha tenido que ocurrir la tragedia de Chimbote —dice el Capellán—, uno de los mayores puertos del mundo, para que muchos se enteren de que allí hay cientos de pescadores españoles.

También están los de la Marina Mercante. El Capellán del Apostolado del Mar quiere referirse a ellos para remarcar su ausencia:

—Barcos fruteros, butaneros, carboneros, de cemento, de carga general, de grande y pequeño cabotaje... Rutas europeas del mar del Norte y del Mediterráneo. La mar es muy ancha y para el marino no hay continentes. Son miles los marinos españoles que están embarcados en buques panameños, librianos, daneses, holandeses, noruegos... Hamburgo, Rotterdam, Oslo, conocen la presencia de compatriotas nuestros que allí buscan embarque. En buques de todo el mundo hay españoles.

Monseñor García Lahiguera, obispo promotor del Apostolado del Mar, dice en una exortación pastoral publicada con motivo del Día del Hombre del Mar: "El que los cristianos no hayamos sido capaces de acercarnos fraternalmente a estos hermanos y abrirnos a sus problemas, es una grave acusación que recojo con todo el peso de la responsabilidad que nos compete a cada uno".

—Los marinos —termina el Capellán— no piden compasión. Nada más lejos de ellos. Pedimos, únicamente, que se les haga justicia, que se procure, por todos los medios posibles, alcanzar un mundo marítimo en el que la familia tenga un sentido de presencia y que la Iglesia haga un esfuerzo para adaptarse a su ritmo.

AVISO

Concurso de Chistes y Dibujos

Comunicamos a los alumnos y escuelas de Orientación Marítima ganadores del último Concurso de Dibujos y Chistes convocado por HOJA DEL MAR, que el retraso en la entrega de los premios se ha debido a que, hasta la fecha, se encontraba agotada la obra «Historia de la Marina», que era uno de los premios del concurso, en todas las librerías y distribuidoras.

Solucionado el problema con una inminente nueva edición del libro, serán adquiridos por HOJA DEL MAR los ejemplares necesarios. En consecuencia, en breve remitiremos a las escuelas correspondientes las cantidades en metálico y ejemplares de la obra «Historia Mundial de la Marina», para que sean entregados a los ganadores.

Juanita Morillo

Secretaria del Jurado Calificador.

Imposición de la Medalla de Oro del Trabajo al pescador D. Andrés Bonmatí Más

**Inauguración en Alicante
de las nuevas oficinas de
la Delegación Provincial
del Instituto Social de la
Marina y el edificio de
la Sección de Trabajos
Portuarios**



Los actos fueron presididos por el Subsecretario de Trabajo D. José Utrera Molina

Don José Utrera Molina, Subsecretario del Ministerio de Trabajo, ha estado unas horas en Alicante. Llegó el martes día 26 de mayo, a las dos de la tarde, acompañado del Admirante Fontán, Presidente del Instituto Social de la Marina; don Andrés Mochales Ochando, Secretario-Subdirector General, y don Gerardo Harguindey, Director de los Servicios Provinciales de dicho organismo. También llegaron, con el señor Subsecretario, el Delegado General de Organización de Trabajos Portuarios y don Antonio Maqueda, Procurador en Cortes por el Sindicato de la Marina Mercante.

En el aeropuerto esperaban a tales personalidades, el Gobernador Civil de la Provincia, don Mariano Nicolás García, Presidente de la Diputación, Delegados Provinciales de Trabajo, Sindicatos e Instituto Social de la Marina, Gobernador Militar, Comandante de Marina, Alcalde de Santa Pola, etc.

La visita del señor Utrera Molina, en apretado programa de actos oficiales, tenía por principal objeto la imposición de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo al pescador alicantino don Andrés Bonmatí Más, con quien HOJA DEL MAR celebró

una entrevista al conocerse la concesión por el Caudillo de distinción tan preciada.

EN LA CASA DEL MAR DE
SANTA POLA

La Casa del Mar de Santa Po

la fue el escenario del acto de imposición y homenaje. Don José Utrera Molina, con las personalidades que le acompañaban, visitó las instalaciones de nuestra Escuela Filial de Formación Pro-

(Pasa a la página 4)



Arriba, fotografía grande, el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, impone al pescador alicantino don Andrés Bonmatí Más, la Medalla de Oro del Trabajo. A la izquierda, el señor Utrera Molina durante el discurso que pronunció en el acto, el cual se celebró en la Casa del Mar de Santa Pola. Sobre estas líneas, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, quien pronunció unas palabras glosando la personalidad del señor Bonmatí. A su derecha, el subdirector general del ISM, don Andrés Mochales.

EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO, EN ALICANTE

(Viene de la página anterior.)

fesional, donde actualmente se celebra un Curso de Patrón de Pesca Litoral de 2.ª Clase; las aulas de enseñanza primaria, a cargo de nuestros Maestros de Orientación Marítima; la hospedería, salón tele-club, biblioteca, comedor, etc. quedando altamente complacido de cuanto se le iba mostrando.

Después de este recorrido, pasó al salón de actos, abarrotado de público, encontrándose presentes las representaciones de todas las Cofradías de la Provincia, iniciándose seguidamente el previsto programa. En primer lugar, don Juan Miguel Martínez Martínez, Delegado Provincial de Trabajo, leyó el Decreto 882 por el que se concede la Medalla de Oro al pescador don Andrés Bonmatí Más.

El Presidente del Sindicato Provincial de Pesca, don Tomás Buaes Ruso, pronunció a continuación unas palabras para agradecer, en nombre de los pescadores alicantinos, la distinción de que se hacía objeto a un trabajador del mar, y que colmaba de satisfacción y orgullo a cuantos dedican sus afanes y sus vidas a la noble tarea de la pesca.

El Almirante Fontán Presidente-Delegado del Instituto Social de la Marina, ofreció las insignias que iban a ser prendidas en el pecho del pescador, con emotivas palabras de elogio y admiración por la fecunda labor que realizan estos hombres «de los servicios en la mar —dijo el Almirante— todavía sigue trabajando de patrón y ha inculcado en sus hijos su gran vocación, para que continúen la estela que les deja».

Una gran ovación de todos los asistentes, puestos en pie, rubricaba el momento en que el Excelentísimo señor Subsecretario de Trabajo prendía en el pecho de Andrés Bonmatí la condecoración. Y que se reprodujo con

mayor fuerza cuando este humilde pescador, con sencillas y emocionadas frases, dió las gracias «a tan ilustres personas, por haber venido a Santa Pola, y al Caudillo, cuya vida nos dure mucho a todos los españoles».

Don José Utrera Molina cerró el acto con un bello discurso. «Aprended de pescadores y marineros, que hablan raramente, pero cuando lo hacen, sus palabras están cargadas de sentido». Recordando la frase de un poeta español, el señor Subsecretario, manifestó que había venido a Alicante «a rendir un cálido homenaje a un caballero del mar, cuya vida es una bella lección de ejemplaridad que nos sirve de estímulo y nos ofrece, además, la medida exacta de dignidad y de honor». Transmitió un saludo muy cordial del Ministro de Trabajo, don Licinio de La Fuente, en cuyo nombre había realizado la imposición, y quien tenía un especial interés por venir a este acto, pero que unas circunstancias de su cargo le habían impedido cumplir su deseo.

«Dicen que los hombres —terminaba don José Utrera— son como las nubes, como las naves y como las sombras. Como las nubes, por su fugacidad; como las sombras, por la huella indeleble de su recuerdo; como las naves, por las estelas que van dejando en sus itinerarios. Hoy, en la persona de Andrés Bonmatí, honramos a todos los hombres de la mar. Por ello, con una reverencia conmovida, venimos hoy a Alicante a entregar, en nombre del Jefe del Estado, esta credencial que es testimonio de jerarquía y de honor».

EN LA DELEGACION PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

A las siete de la tarde llega-



El pescador galardonado recibe las felicitaciones de los mandos del Instituto Social de la Marina, al término del acto celebrado en Santa Pola, de cuyo salón de actos ofrecemos un aspecto.

D. Andrés Bonmatí

Nació en Santa Pola, el día 28 de diciembre de 1906, segundo hijo de una humilde familia de pescadores. Pronto sintió la vocación marinera y siguiendo la tradición de sus mayores, a la edad de 11 años, todavía un niño, inició sus actividades de pesca enrolado en el barco de vela «VIRGEN DE LORETO», propiedad de don Vicente Salinas. Así empezó el duro y arriesgado aprendizaje del mar.

En el año 1925 ingresó en el Servicio Militar de la Armada a bordo del contratorpedero «Cadalso», en donde por su competencia profesional y conducta intachable al Servicio de la Patria fue nombrado Cabo de Marinería.

A los 23 años, cumplidos sus deberes militares, consiguió el título de Patrón de Cabotaje, cargo que ha venido desempeñando en distintas embarcaciones hasta la fecha.

A los 25 años, contrajo matrimonio con doña Teresa Martínez Carbonell, de la que le nacieron 7 hijos, dos que fallecieron en la niñez y cinco que le viven: una hembra y cuatro varones, que al igual que el padre son pescadores en activo.

En la dilatada vida de pescador, ha sufrido dos naufragios. El primero el día 24 de diciembre de 1944 frente a la costa de «Los Llanos de Almería» en la embarcación «MARI BONMATÍ» del que milagrosamente fue salvado con toda la tripulación; y el segundo en Villa Sanjurjo, consecuencia de un fuerte temporal que asoló toda la costa del Norte de África; esto sucedió el 13 de diciembre del año 1949.

El 25 de septiembre del año 1968 sufrió un grave accidente a bordo del pesquero «TAURA», que le produjo contusión del torax y fractura costal, siendo asistido del Seguro de Enfermedad de Alicante una vez efectuada la primera cura en el puerto de Adra, en donde permaneció hasta el día 2 de septiembre del mismo año, en que fue dado de alta. No obstante, le queda una lesión residual en el brazo izquierdo.

Su amor al trabajo y su vocación marinera hacen que continúe en plena actividad laboral, por que dice: «que es este el verdadero sentido de su existencia».

ba el señor Subsecretario de Trabajo a las nuevas dependencias de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, en Alicante.

Tras la bendición de los nuevos locales, el señor Utrera Molina, junto con el Almirante Fontán, señores Mochales y Harguindey, y demás autoridades provinciales que le acompañaban, recorrió las oficinas, deteniéndose ante los gráficos en que se recogen las actividades de la Delegación durante el pasado año y escuchó las explicaciones sobre la Casa del Mar que ha empezado a construir la Cofradía de Pescadores en Alicante, con un presupuesto de más de 15.000.000 de pesetas, siete de los cuales serán aportados por el Crédito Social Pesquero. En esta Casa del Mar, cuya inauguración está prevista para el próximo año, se albergarán las distintas dependencias sanitarias, asistenciales, culturales y de servicios para los pescadores, así como una hospedería en que podrán alojarse los alumnos de la Escuela Oficial de Formación Profesional.

También se interesó el señor Subsecretario por la Casa del

Mar que en Torrevieja se está construyendo y la proyectada en Calpe.

SECCION DE TRABAJOS PORTUARIOS

Desde la Delegación Provincial del ISM, el señor Subsecretario de Trabajo marchó al Gobierno Civil para presidir una reunión de la Comisión Provincial de Asuntos Sociales. Terminada ésta, inauguró el edificio de la Sección de Trabajos Portuarios, levantado en el muelle de Poniente, muy cerca del solar en que se alzará la Casa del Mar.

Visitó detenidamente todas sus instalaciones, después de ser bendecidas, asistiendo al vino de honor que fue servido en el propio edificio, y cambió impresiones con los trabajadores de esta actividad.

Un vistoso castillo de fuegos artificiales ponía el colofón a la visita del señor Subsecretario de Trabajo. Don José Utrera Molina, a las nueve y media de la noche, se despedía de las autoridades y abandonaba Alicante, para seguir el programa oficial que tenía trazado para el si-

guiente día en la localidad valenciana de Gandía.

EL ALMIRANTE FONTAN CON LOS PESCADORES ALICANTINOS

En el Real Club de Regatas, el Almirante Fontán sentó a su mesa a las representaciones de todas las Cofradías Sindicales de Pescadores, que habían venido a Alicante y Santa Pola para los actos reseñados. También tuvo la amabilidad de invitar a los funcionarios de la Delegación del Instituto, departiendo con todos cordialmente e interesándose por cuantos problemas le fueron expuestos.

En esta cena estuvieron presentes don Andrés Mochales y don Gerardo Harguindey, Secretario General y Director de los Servicios Provinciales, respectivamente; el Inspector-Jefe de Trabajo, Presidente de la Diputación Provincial, Alcalde de Alicante, Comandante Militar de Marina, Director de Montepíos Laborales, Gerente Provincial del P.P.O. y otras personalidades relacionadas con las actividades marítimo-pesqueras.

Antonio Díez Martínez

Se celebra en Madrid la I Reunión de Asistentes Sociales del Instituto Social de la Marina

En la sede del Instituto Social de la Marina, en Madrid, se ha celebrado la primera reunión de Asistentes Sociales del organismo. Por espacio de quince días han mantenido un amplio cambio de impresiones acerca de su labor, con el fin de programar —utilizando las experiencias que han obtenido en cada región en la que trabajan— una acción más directa y eficaz, cerca de los trabajadores del mar y sus familiares.

Durante las jornadas de la reunión, las asistentes sociales escucharon charlas sobre promoción social y seguridad social, a cargo de personal especializado del Instituto Social de la Marina.

Para una mejor comprensión de cuales son las funciones de las asistentes sociales, la señorita Carmen García-Valcárcel, asistente social con destino en la central en Madrid, ha preparado la rueda de preguntas y respuestas que aquí publicamos.



—La Carrera de Asistente Social —explica Paloma—, surge en 1897 cuando Mary Richmond expone en una Conferencia Nacional de Servicio Social en EE. UU. que para ayudar al prójimo es necesario una cierta técnica, basada en ciertas normas y principios. En España se crea la primera Escuela en 1932 en Barcelona y en 1967 se reconoce oficialmente la carrera considerando a la Asistente Social como técnico de grado medio. En la actualidad solamente en Madrid creo hay de cinco a seis escuelas.

—Entonces es una carrera modernísima, ¿no?

—Sí, surge precisamente en un mundo que camina hacia el materialismo pero que comprende a la vez la importancia de las relaciones humanas.

¿QUE ES UNA ASISTENTE SOCIAL?

—Vamos —dice Charo con su deje andaluz—, ahora que corremos el peligro de que la persona se convierta en un número, en un expediente, que todo se arregla con impresos y certificados, es cuando se ve necesario trabajar para que se respete a la persona como algo individual. Un mismo problema es distinto según la persona que lo sufre y las circunstancias que rodean al mismo. Por ejemplo, un problema económico puede originarse por una circunstancia pasajera:

enfermedad, paro, etc.; o por una mala economía de la mujer, o una borrachera diaria del marido que a su vez es consecuencia de un complejo de inferioridad... Nosotras mediante entrevistas debemos de determinar el origen y naturaleza de los problemas y ayudar a la persona a comprender con claridad cual es su situación y medios con que cuenta para su posible solución.

Bueno, esto que te digo se puede aplicar a grupos y a comunidades.

—Para todo esto hace falta vocación, ¿cómo os seleccionan?

—Carmen, una de las madrileñas, explica:

—Para poder empezar los estudios es necesario tener el Bachillerato Superior y aprobar un examen de selección. La Carrera son tres años, en los que se exige un número de prácticas dirigidas por una A. S. y supervisadas por una monitora, y la parte teórica con asignaturas fundamentales: Psicología, Sociología, Técnicas del Servicio Social y Moral Profesional y otras como Derecho, Estadística, Medicina, Psiquiatría, Investigación Social, etc. Se dirigen seminarios, se visitan Centros e Instituciones... ¡No se para!, pero sobre todo lo que más observan en las Escuelas es si hay verdadera vocación social.

—¿Cómo definiríais en cuatro palabras lo que es profesionalmente una Asistente Social?

Después de pensarlo, Ana María, pausadamente, dice:

—El Asistente Social es un profesional que valiéndose de técnicas y métodos de trabajo profesionales propios, diagnostica y trata los trastornos de adaptación de los individuos, grupos o comunidades.

—Con relación al Instituto Social de la Marina ¿cuál es vuestro papel fundamental?

—Quizá el ser puentes entre la Administración y los pescadores, explica Carmen, una de las canarias, adaptando las prestaciones al marino para que sienta al Instituto como algo cercano y humano que tiene presente las circunstancias que rodean su vida; y por otro lado informando a los directores sobre las realidades humanas que rodean al marino para que se

tengan en cuenta en el momento de dar las normas.

Precisamente nos hemos reunido para exponer nuestras experiencias y determinar cuales son nuestras funciones en las distintas actividades del Instituto.

—¿Cuál ha sido vuestro objetivo principal durante estos años de trabajo?

Es María Jesús quien responde:

—El objetivo principal del Servicio ha sido el conocer más de cerca todo el ambiente del marino, sus problemas, sus aspiraciones, etc., y ofrecerles una ayuda basada en una relación de tipo profesional, tanto en aquellos problemas individuales como en otros problemas de conjunto. Muchas veces estas personas son conscientes solamente de sus necesidades de tipo económico, por lo que hay que despertar en ellos un deseo de promoción social, que les ayude a realizarse como personas, dentro de la realidad en que les ha tocado vivir.

—¿Qué tiempo lleváis trabajando en el Instituto?

—La primera Asistente Social fue contratada por la Mutuality de Accidentes de Mar y Trabajo, en diciembre de 1966, para atender a los accidentados y familiares que venían a Madrid. Estas personas llegan desorientadas, a horas a veces imprevistas, son generalmente tratamientos largos que requieren especialización y todas tienen el problema que supone el verse de improviso con una disminución física y con la incertidumbre de si van o no a poder volver al mar.

(Continúa en página ocho.)

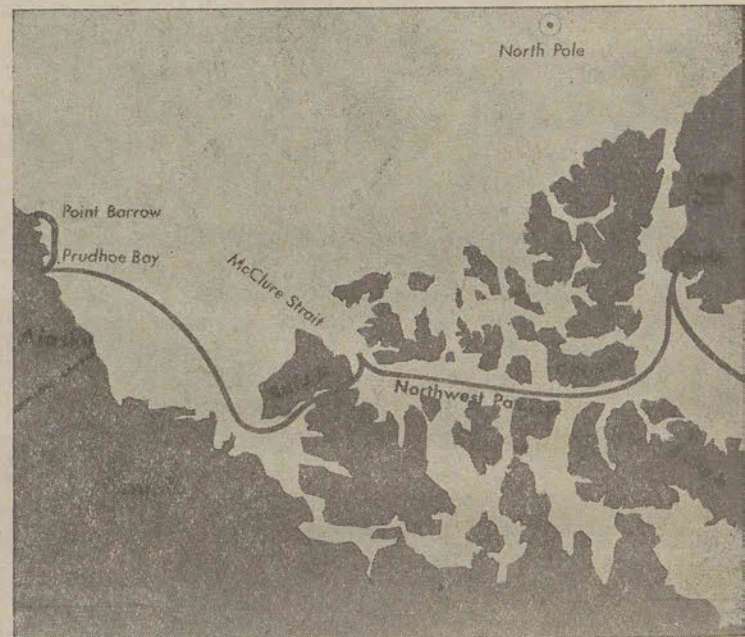


Sobre estas líneas, dos de las asistentes sociales —destinadas en Las Palmas de Gran Canaria— conversan con el director de los Servicios Provinciales del ISM, señor Harguindey, y con el director de la Caja Nacional de Seguros Sociales, don José Llorca. Arriba: las jornadas de trabajo han terminado y todas las asistentes sociales se fotografían con el presidente y directores del organismo. Fotos Tribaldos).

La épica travesía del "Manhattan" es

El gran paso del Noroeste fue buscado durante 500 años: costó más de 200 vidas y la pérdida de 20 naves

Amundsen fue el primero en navegarlo de 1903 a 1906



1969 pasará a la historia de las exploraciones humanas, no solo por la llegada a la Luna, sino también por la apertura de la travesía del noroeste por el superpetrolero «Manhattan».

La necesidad de abrir esta nueva vía de navegación comercial se hizo patente en 1968, a raíz del descubrimiento de fabulosas reservas de petróleo en Alaska. Solo las concesiones de la explotación han valido al Gobierno de los Estados Unidos ya la friolera de unos mil millones de dólares, es decir, 143 veces más de lo que pagó a Rusia por todo el territorio.

El primer petróleo de Alaska estará en el mercado en 1973, y en 1980 se calcula que su producción será de dos millones de barriles diarios. El problema que se planteaba era el de hallar el medio de transporte más rentable, y después de minuciosos estudios se llegó a la conclusión de que éste sería la ruta marítima del noroeste.

Pero la empresa se presentaba realmente épica, hasta el punto de que hay hombres de ciencia que la comparan a la conquista de la Luna en cuanto a riesgo e importancia. El Gran Paso del Noroeste, ha sido buscado desde hace casi quinientos años, ha costado más de doscientas vidas humanas y la pérdida de una veintena de navíos.

Una potencia del petróleo, la compañía Humble y Richfield, afrontó el reto, y gastó treinta

millones de dólares en acondicionar el «Manhattan» como petrolero rompehielos. El poderoso buque, de 115.000 toneladas, partió de Chester, en Pennsylvania, el 24 de agosto de 1969, navegando por el Atlántico norte hasta la Bahía de Baffin, tocó en Thule (Groenlandia), siguió por el Estrecho de Lancaster y cubrió la última etapa de su viaje hasta Alaska, tocando en Prudhoe Bay y Point Barrow. El 9 de septiembre, tras diecisiete días de navegación, rendía viaje con pleno éxito. Quedaba así vencido el Gran Paso del Noroeste, que une al Atlántico y al Pacífico a través de 1.800 kilómetros de curso sinuoso entre islas y penínsulas y siempre con el constante peligro de colosales icebergs o grandes masas de hielo (con alturas de hasta treinta metros) que se separan del continente polar y se dispersan en todas las direcciones empujadas por vientos y corrientes.

Se alcanzaba así una meta perseguida por el hombre desde 1497, cuando Jean Cabot intentó por primera vez hallar una ruta por el norte que condujera a la India y la China, en definitiva el móvil que había llevado a Colón a descubrir el continente americano; Cabot llegó hasta Groenlandia, pero sus hombres, aterrorizados por el desolado mundo de los hielos, le obligaron a retroceder.

Siguieron otras tentativas. En 1502, Gaspard y Michel Cotreal llegan hasta los 60° de latitud. Esteban Gómez, costea El Labra-

Un especialista del "Manhattan" en su puesto de observación, en el que con frecuencia divisó perspectivas como la que ofrece la fotografía.

A la derecha, el buque se abre paso por los hielos de Melville Sound.

comparable a la conquista de la Luna

En el gráfico se señala el gran paso del Noroeste y la trayectoria que a su través siguió el "Manhattan" en su histórico viaje. A la derecha, el buque entra en el puerto de Thule (Groenlandia) uno de los puntos que tocó antes de iniciar la travesía del gran paso.



dor en 1524. Y en 1576 tiene lugar la notable aventura de Martin Frobisher, ex-bucanero convertido en capitán de la marina real británica; Frobisher tenía cuarenta años entoces y partió con tres naves; una se hundió cerca de Groenlandia, la otra abandonó la empresa retornando al punto de partida, y sólo la tercera, la «Gabriel», llegó a la costa sur de Baffin, a la bahía que hoy lleva el nombre del explorador.

En 1587 otro inglés, John Davis, en su tercer viaje descubre el estrecho existente entre Baffin y Groenlandia, llegando hasta los 77° de latitud norte. En 1610 tiene lugar el trágico intento de John Hudson con su nave de 55 toneladas «Resolute». Hudson llegó hasta el estrecho entre la costa septentrional del El Labrador y la costa sur de Baffin. El aterrador panorama de los hielos comenzó a crearle problemas con los hombres, descen-

diendo entonces a la bahía que hoy lleva su nombre. Allí les sorprendió el invierno y estuvieron bloqueados por los hielos. Varios hombres enfermaron de disentería y murieron. A la llegada del verano Hudson emprendió el regreso a Gran Bretaña, pero la marinería se amotinó y fue obligado a abandonar la nave en compañía de ocho hombres que le fueron fieles y un joven hijo suyo, a los que dejó en una chalupa. Nunca se supo de ellos.

En 1616 dos de los marineros de Hudson, Robert Bylot y William Baffin, mandando la nave, partieron de Inglaterra para con-

tinuar la empresa que a aquél le había costado la vida. Llegaron hasta los 78° de latitud norte, estableciendo una marca que costaría más de dos siglos rebasar. Descubrieron el estrecho de Lancaster, puerta principal del Gran Paso del Noroeste, aunque ellos no se apercibieron de esto, de tal manera que cuando regresaron al punto de partida afirmaron que no existía por el norte una vía de comunicación con el Pacífico.

Esta declaración hizo que por mucho tiempo se abandonara cualquier tentativa de hallar el anhelado paso. Solo siglo y medio más tarde, en 1776, el gran

Cook hizo un intento fallido partiendo del Pacífico. Hay que esperar hasta 1818 para que el oficial británico William Parry, con dos naves de 375 y 180 toneladas, navegue por el estrecho de Lancaster hacia el oeste hasta las proximidades de la costa oriental de la isla Banks. Las dos naves estuvieron bloqueadas por los hielos hasta el verano de 1820, en que pudieron retroceder. Parry ganó no obstante el premio prometido por el Parlamento de su país al marino británico que cortase el paralelo 170 por una latitud superior al 77 paralelo.

Siguen dos viajes menores. El de Beechey en 1826, con desembarco en la isla Chamisso, y el de James Ross en 1831, que condujo al descubrimiento del polo magnético.

En 1845 se produce la trágica expedición de sir John Franklin, un hombre de cincuenta y nueve años de edad y voluntad de hierro. Partió al mando de las naves «Erebus» y «Terror», con una tripulación de 129 hombres y provisiones para tres años. Después de penetrar en el estrecho de Lancaster, naves y hombres desaparecieron misteriosamente, como si hubieran sido tragados por los hielos. En la década siguiente la viuda de Franklin financió treinta o cuarenta expediciones en su búsqueda. En 1854 un navegante escocés encontró efectivamente los restos de la expedición entre los hielos de la tie-

rra del Rey Guillermo. Una de estas expediciones de socorro, la que mandaba Robert McClure en 1850, intentó la travesía a la inversa, como lo hiciera con anterioridad Cook, atravesando el estrecho de Bering y llegando al que hoy lleva su propio nombre, encontrándose con otra expedición que venía en dirección contraria, del estrecho de Lancaster. No pudiendo seguir más con su nave hubo de transbordar con todos sus hombres a la otra. McClure fue recibido en Inglaterra como el descubridor del Gran Paso.

Durante el medio siglo siguiente se produjeron otras expediciones de menor importancia, hasta que en 1903 el joven marino noruego Roald Amundsen—quién en 1911 descubriría el Polo Sur—sobre la frágil nave de cuarenta y siete toneladas «Gjoa», hizo la travesía del Atlántico al Pacífico en tres años. Después de él solo otro noruego, Henry Larsen, realizó la hazaña, en 1940, con la goleta «Saint Roch», empleando veintisiete meses.

El «Manhattan», ahora, pretende establecer esa difícil vía en el aspecto comercial, que si es técnicamente posible y económicamente ventajosa tendrá consecuencias trascendentales para el futuro.

H. G. FLANNAGAN

(Coprensa-Exclusivo).



Consejo Económico Sindical de la Costa Alicantina

El Grupo Escolar de Calpe, instalación ejemplar

La constitución del Consejo Económico Sindical Comarcal de la Costa es la noticia de mayor interés en el acontecer marítimo-pesquero de esta provincia, durante el mes de abril. El Vicesecretario nacional de Ordenación Económica, don Manuel Fuentes Irurozqui se refirió, en el acto celebrado en la Casa Sindical, a los sectores de turismo y pesca que dicho Consejo abarca. Dos aspectos de enorme interés para Alicante, que tiene 210 kilómetros de costa, un clima apetecido por visitantes nacionales y extranjeros, muchos de los cuales aquí permanecen largas temporadas; y una flota pesquera que ocupa el primer lugar del Mediterráneo, con más de seis mil trabajadores del mar y casi 600 millones de pesetas en el valor de las capturas.

Cuatro ponencias integran la Comisión "Pesca": Ordenación pesquera y reestructuración de la flota; investigación pesquera y formación profesional; cooperativa y promoción social; comercialización y lonjas de pescado. Preside la Comisión don Tomás Buades Ruso, Presidente del Sindicato Provincial de Pesca, y como ponentes y adjuntos figuran Patrones y Secretarios de las Cofradías de Pescadores, Marinos, Profesores, Letrados sindicales, Mayoristas de Pescado, etc. La Delegación del Instituto Social de la Marina también está representada en estas tareas.

Con la sesión de apertura de este Consejo de la Costa ha coincidido la despedida oficial de don Juan Márquez García, Delegado Provincial de Sindicatos, que pasa a ocupar el mismo cargo en Sevilla, su tierra natal. Los nutridos y cálidos

aplausos que se tributaron a sus emocionadas palabras de adiós son el mejor testimonio de la simpatía que aquí deja y del reconocimiento a una labor callada, sencilla y eficaz, con acentos hondamente humanos y directrices sumamente acertadas. "Juan Márquez —dijo nuestro Gobernador Civil, don Mariano Nicolás— se nos marcha, pero nos deja, sin lugar a dudas, la obra bien hecha".

Durante su etapa al frente de la Organización Sindical nos ha dado pruebas don Juan Márquez de sus excelentes dotes de mando y de comprensión. Han sido unos años de estrecha colaboración con todos los ámbitos de la realidad alicantina. Cuantos estamos relacionados con el quehacer de la pesca sabemos de su disposición total y abierta para la resolución de cualquier problema: con él se inauguró la Casa del Mar de Santa Pola y se iniciaron las obras de las de Alicante y Torrevieja. A su iniciativa se debe la creación del Patronato Provincial para fomentar la formación profesional de los pescadores, y su ayuda fue decisiva para que aquí viniese la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera, ya en funcionamiento. Las Secciones Económica y Social del Sindicato conocen su ecuanimidad de criterio, su certera intervención con el consejo siempre justo y atinado. Juan Márquez, digámoslo con sencillez, ha sido un buen Delegado. Y así se le recordará siempre en Alicante.

Le sustituye don Adolfo García Ibán, quien ya ha tomado posesión de su cargo. En la visita que ha tenido la gentileza de hacer a nuestra Delegación, se ha interesado vivamente por todos los problemas

que nos son comunes y se nos ha ofrecido oficial y particularmente. Desde estas nuestra más cordial bienvenida y la seguridad de que estaremos a su lado para cuanto podamos serle de utilidad.

También hubo relevo en la Comandancia Militar de Marina. Don Pedro Celestino Rey-Ardid, Capitán de navío, ha sucedido a don Manuel Rodríguez Rey, que se jubila. Al despedir a quien cesa, de grato recuerdo por su caballerosidad y amabilidades durante su breve mando, saludamos al nuevo Comandante Militar de Marina y le deseamos una larga y grata etapa en nuestra provincia.

Cerramos esta pequeña crónica con una noticia que nos halaga y nos satisface: la Inspección Provincial de Enseñanza Primaria ha felicitado al Ayuntamiento de Calpe por haber conseguido hacer del grupo escolar de dicha localidad uno de los mejores instalados y de mayor rendimiento. Nos halaga la noticia, porque nuestro Instituto Social de la Marina ha contribuido en cierto modo a tan felices resultados, mediante la dotación de mobiliario escolar a las clases de Orientación Marítima que en él funcionan. Y nos satisface comprobar la valía y competencia profesional de don Francisco Llopis Bertomeu, Maestro Nacional de O.M., que dirige el Grupo Escolar; donde también, por gentileza de las autoridades de Educación y del Alcalde, don Joaquín García, se están desarrollando las enseñanzas de nuestro Curso de Formación Intensiva Profesional para preparación de Patrón de Pesca Litoral de segunda clase.

ANTONIO DIEZ

Crónica de Lugo

VIVERO Y CILLERO UNIDAS POR UNA VIA LITORAL

Recientemente han sido adjudicadas en 20.600.000 pesetas las obras de construcción de una carretera que, partiendo de la Avenida Galcerán en Vivero, se dirige hacia Cillero, siguiendo un trazado lo más recto posible y finalizando en el lugar en que está emplazada su Cofradía de Pescadores.

Las consecuencias de esta obra serán extraordinarias para el porvenir económico de la ría de Vivero. Por un lado, esta ciudad desplaza sus actividades marítimas y comerciales a una zona más amplia, como es la que resultará de los terrenos ganados al mar en una superficie de 2,5 hectáreas, descongestionando su centro de Cillero libera su saturado casco urbano con una superficie adicional de 6 hectáreas, acercándose así una zona a la otra. La ría de Vivero tendrá un magnífico puerto en Cillero y esta villa verá aproximarse a Vivero de la que quedará separada, cuando se construya la nueva vía, tan sólo por 1.700 metros, un 45 por 100 menos de distancia que en la actualidad y, cada vez más próxima, ya que con la ampliación ganada al mar en uno y otro extremo, podemos asegurar que en pocos años formarán un conjunto urbano sin la menor solución de continuidad.

Dicha vía tendrá un ancho de calzada de 9 metros, con aceras o andenes, exterior e interior, con las obras auxiliares necesarias para recogida de aguas pluviales, alcantarillado y pontones para el desagüe de vaguadas y arroyos y el debido tendido eléctrico para su alumbrado, con canalización subterránea.

Por su trazado moderno y la belleza de su paisaje, será un paseo marítimo de esparcimiento y recreo, descongestionándose de tráfico comprendido entre estos puertos y se elimina el peligroso acceso a Cillero, por sus calles estrechas y muy escasa visibilidad.

Cumple por tanto dicha vía aspectos muy diferentes como es el ampliar su zona turística, hoy ya bastante extensa; crear una zona industrial llamada a tener un brillante porvenir y revitalizar la ría en su proyección marítima, así como unir las zonas urbanas de Vivero y Cillero, con las aportaciones mutuas de sus actuales elementos de vida, que cada uno, puede hacer para beneficio de ambas.

RAMON GONZALEZ
Y GONZALEZ

HOJA DEL MAR/9

HA FALLECIDO EN ACCIDENTE D. FRANCISCO PÉREZ CRESPO

Era Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Marín, Presidente de la Mutualidad de Bajura y Vocal del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

El accidente se produjo en el término de Arévalo, al colisionar el coche que conducía.

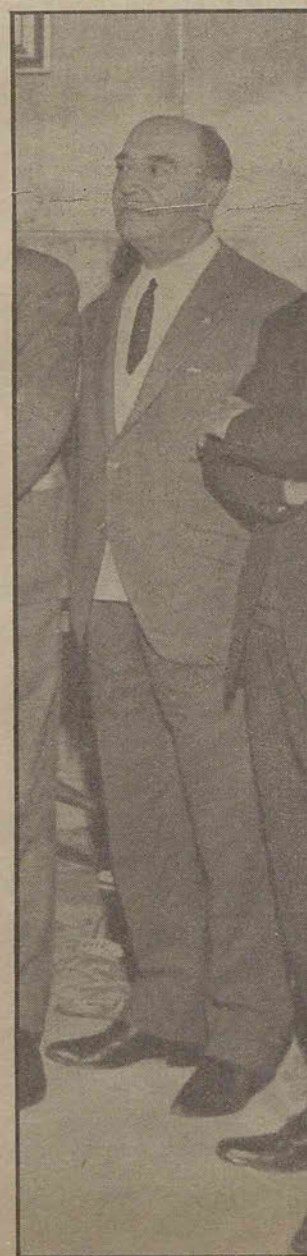
En accidente de carretera ha fallecido don Francisco Pérez Crespo, Presidente de la Mutualidad de Bajura, Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Marín y Vocal del Consejo General del Instituto Social de la Marina. El accidente ocurrió en el término de Arévalo, cuando el señor Pérez Crespo se dirigía en automóvil desde Madrid a Vigo. Un fallo mecánico del coche hizo que éste colisionara con un pretil. Don Francisco Pérez Crespo y su amigo el señor Santos, que

le acompañaba, fallecieron en el acto.

Dada la urgencia con que redactamos esta noticia, llegada a la Redacción cuando ya se había hecho el cierre de la revista, aplazamos para el próximo número la información sobre el sepelio de las víctimas de este accidente y la publicación de una semblanza sobre don Francisco Pérez Crespo, persona muy querida en todo el sector marítimo-pesquero, y de una gran in-

quietud social, que cristalizó en un continuo laborar para la consecución de toda clase de mejoras para los pescadores.

Desde aquí expresamos nuestra más sentida condolencia a la viuda, hijos y demás familiares de don Francisco Pérez Crespo y nos unimos en el dolor a cuantos le conocieron. Todos conservaremos del compañero y el amigo, un recuerdo imborrable de su rectitud y de su gran corazón.



Suscripción a HOJA DEL MAR

Si desea recibir HOJA DEL MAR en su domicilio, solicítelo por carta al Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina (Génova, 24 - Madrid-4). Indique claramente su nombre y apellidos, domicilio y localidad en la que vive. Asimismo, su profesión y empresa en la que presta sus servicios. La suscripción a HOJA DEL MAR es gratuita.

Entrevista con D. Francisco de la Vega y Pérez, Director del Museo Naval de la Torre del Oro

LA SEVILLANA TORRE DEL ORO, EN GRAVE PELIGRO

Sevilla.—La Torre del Oro, tan vinculada a nuestra gloriosa Marina, es hoy tema de palpitante actualidad. La Prensa y la Radio se ocupan del Baluarte ante el peligro de que se derrumbe. El terremoto de la madrugada del 28 de febrero de 1969, puso en grave peligro la famosa Torre. En múltiples Centros Científicos y tertulias se comenta la propuesta que don Francisco de la Vega y Pérez elevó al Director del Museo Naval, solicitando la consolidación de la Torre, su restauración y estirpación del semiderruido y anacrónico cupulín, con lo que se desea poder volver a ver el Bastión tan fuerte y con el bello estilo mauritano en que fue construido.

Para entrevistar al doctor de la Vega y así poder obtener una información de primera mano, nos desplazamos a la próxima villa de Ginés, a donde sabemos suele marchar él, para aislarse del mundo exterior y dedicarse durante sus horas libres al estudio y escritura. Lo hallamos escribiendo versos arqueológicos en su biblioteca particular. Nos deja solos unos momentos, que aprovechamos para observar: Habrá aquí unos cuatro mil volúmenes que tratan de Medicina, Historia, Filosofía, Literatura, Derecho, Arqueología, etc. Nos sorprende don Francisco examinando un raro y vetusto grabado de la Torre del Oro en el que se contempla el Baluarte sin "sombbrero" ni balcones, como lo vio San Fernando. Al manifestarle que nuestra visita se debe al deseo de hacerle algunas preguntas sobre dicha Torre, se ofrece amablemente a costearlas. Y lo primero que indagamos fue el año aproximado de construcción.

—En el año 617 de la hégira,

correspondiente a parte de los 1200 y 1221 de nuestra era.

—¿Quién la ordenó edificar?
—El walí de Ibbiliah Abu I Ulá.

—¿Puede decirnos algo sobre este gobernador?

—En el primer tomo de la "Biografía de la Torre del Oro" y "Miscelánea de Al-Andalus", sintetizó su historia. Nació en Málaga, de la Princesa hispánica Safiya y del Sultán Abu Yusuf al-Mansur, el vencedor de Alarcos. Era español —por consiguiente habitó en Sevilla, donde fue elegido Emperador— y desde aquí marchó a la conquista de Marrakech al frente de sus tropas hispano-musulmanas y de doce mil jinetes cristianos que le cedió su aliado San Fernando y luego quedaron como mesnadas mercenarias a su servicio. Parte de su reinado se desarrolló en Ibbiliah, donde estuvo rodeado de una Corte de Sabios y Poetas. Con este sabio Sultán, como con su padre y abuelo, adquirió la ciudad del Betis o Wad al-Kebir justa fama haciendo de ella un emporio de riqueza lo que le valió ser nombrada capital de la España musulmana, legándonos esa otra maravillosa Torre sustancial con Sevilla, actualmente denominada Giralda.

—¿Creó usted que el nombre de la Torre del Oro se debe al hecho de haberse guardado en ella los tesoros del rey don Pedro y los traídos de Indias?

—Basta recordar su nombre árabe de Burg al-Dahab, para comprender que muchos años antes de nacer el rey Cruel o Justiciero ya se llamaba Torre del Oro, pues ésta es la fiel traducción de Burg al-Dahab. Indudablemente se guardaron en ella no sólo los tesoros del rey don Pedro primero, sino también algunos de nuestro sevillano sultán.

—¿Qué altura tiene la Torre?

—Treinta y seis metros, con setenta y cinco centímetros, desde el rasante del muelle hasta la parte más alta de la cúpula.

—¿Ese cupulín, fue muy dañado por el pasado terremoto?

—Quisiera eludir en mis contestaciones todo cuanto sea misión propia del Arquitecto, pero le diré que vi profundas y múltiples grietas parecidas a las amplias efectuadas en una granada cuando se abre. Importantes deberán ser las lesiones cuando el técnico ha creído conveniente macizar los "ojos de buey" con muros de ladrillo y apuntalar desde fuera el cuerpecillo terminal.

—¿Teme usted que si se demora la demolición o reedificación del cupulín pueda éste derrumbarse?

—Yo le haría la misma pregunta al Perito en Edificios, teniendo presente no sólo el peso soportado por los puntales, sino también, los posibles hechos de que se produzca otro leve movimiento sísmico —tan frecuentes en nuestra región— o un temporal de lluvia y viento (Recordemos las tormentas de mayo...)

—¿Qué efectos produciría la caída de la cúpula sobre la Torre?

—Piense que se le calculan de quince a veinte mil kilogramos de peso.

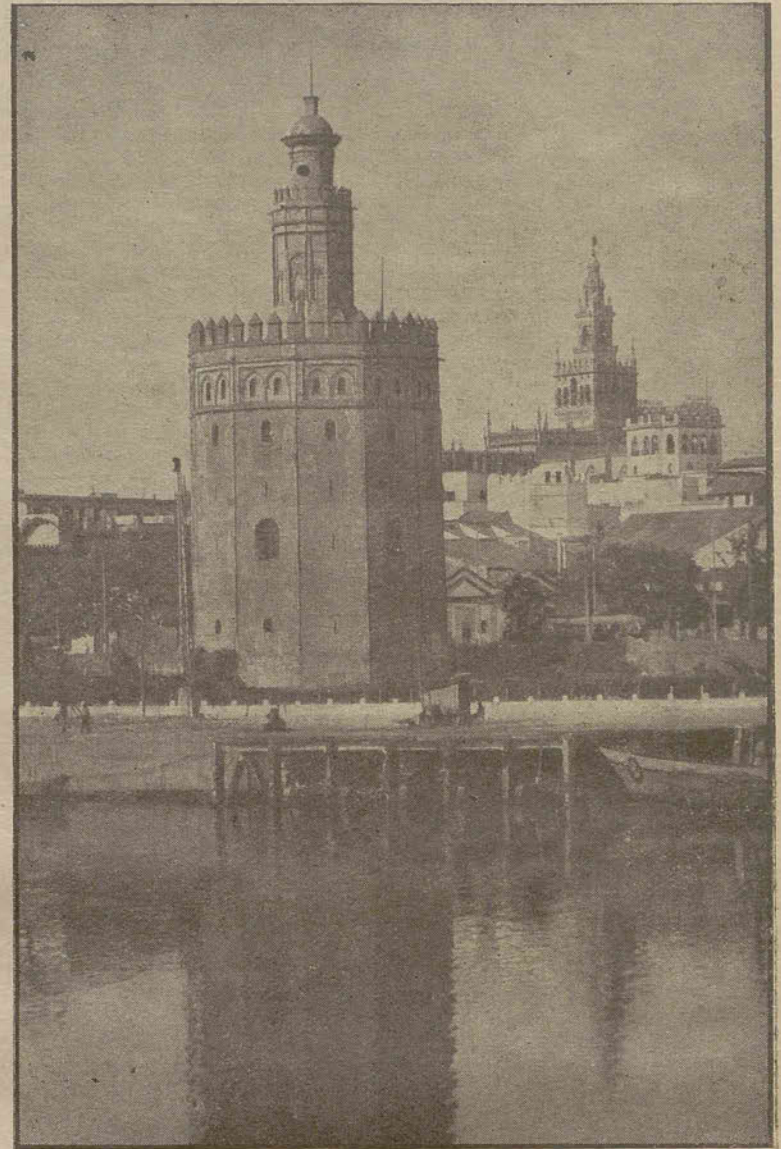
—¿Acaso pudiera dar lugar a la destrucción de la Torre del Oro?

—Recuerde que nuestro sevillanísimo Baluarte ha sido antaño dañado por los efectos de varios terremotos. En 1755 estuvo apuntalado, las bóvedas y muros gravemente dañados, la Torre está cinchada y sujeta con tirantes de hierro bajo los antepechos almenados del segundo y primer cuerpo y hace ya doscientos nueve años que se hizo dicha operación. En 1900 volvieron a agrietarse los muros y estaban desmoronadas sus almenas. Hace tiempo advertí la existencia de alguna grieta en las ventanas.

—Además de la solicitud elevada al Director del Museo Naval ¿ha realizado alguna otra gestión en defensa de nuestra Torre?

—Coloca ante nosotros una muy abultada carpeta conteniendo múltiples copias de cartas suyas y contestaciones recibidas y nos dice:

—Como puede comprobar, mi petición dio lugar a que se me dirijan multitud de adhesiones y peticiones de informes demostrativos de los muchos amantes que tienen las riquezas históricas de Sevilla. Noticié mi sugerencia a los señores Ministros de Marina e Información y Turismo, Presidentes de las Reales Academias de la Historia y de Bellas Artes de San Fernando en Madrid, de Santa Isabel de Hungría en Sevilla, Presidente de la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de Sevilla, Alcaldes y Presidentes de las Diputaciones



Provinciales de Sevilla, Santander y Burgos, Autoridades Militares, Civiles y Académicas de Sevilla, Colegio de Arquitectos, Directores de Museos y muchos señores particulares doctos en estas materias.

—¿Por qué ha incluido a las provincias de Burgos y Santander?

—Porque de la primera vino el primer Almirante de la primitiva Marina Castellana y en la segunda se construyeron o armaron los correspondientes barcos tripulados por muchos hombres de mar nortños, y como propuse que se rindiera homenaje, mediante la elevación de un monumento, a tan aguerridos colaboradores del Rey Santo, es lógico que sus sucesores, estuviesen informados. Pláceme expresar aquí mi agradecimiento a los señores Ministros, demás autoridades, altas Jerarquías intelectuales y eruditos que tan gentilmente correspondieron a mis escritos. El Ministro de Información y Turismo me comunicó que había transmitido mi petición al Director General de Bellas Artes; el Marqués de Lozoya ha dado cuenta de mi sugerencia a la Real Academia de Bellas Artes que preside.

—¿Además de la extirpación de la cupulilla, qué obra piensa usted que convendría realizar en la Torre del Oro?

—En primer lugar conseguir que quede perfectamente consolidada, y en segundo, restaurarla hasta conseguir que adquiriera el mismo aspecto artístico que tenía cuando fue labrada.

—¿Qué modificaciones cree que debieran efectuarse para conseguirlo?

—Debería ser objeto de estudio por los Organismos competentes.

—¿Pero usted que propondría?

—En el exterior suprimir la red eléctrica aérea y la de conducción de agua; dejar las piedras al descubierto, para que luzcan su veteranía, ya que hay muchas tapadas con mezcla; sustituir los balcones y ventanas por las saeteras correspondientes que antes había; revestir el segundo cuerpo de azulejos dorados, para que brillen como antes lo hicieron. En el interior suprimir el enfoscado y encalarlo de ssu estancias, para que readquiera su primitivo estado de ladrillo en limpio; suprimir algunos de los pavimentos actuales y sustituirlos por los clásicos ladrillos a sardinel; explorar el cuerpo situado bajo el más inferior hoy visitado; colocar algunas armaduras de los siglos XII y XIII.

No queriendo abusar de la amabilidad del doctor Vega, aún comprendiendo que a él le importaría poco seguir hablando varias horas de nuestro Bastión, damos por finalizada la entrevista. Pero antes le preguntamos si desea añadir algo más.

—Que le expuesto anteriormente no constituye la más mínima censura contra quienes han venido cuidando la Torre, pero al estar dedicada a Museo debe lucir en toda su pureza el estilo mauritano. Precisamente gracias a las gestiones realizadas por la Comandancia de Marina, cuyas oficinas estaban instaladas en su interior desde el año 1822, pudo evitarse su venta en 1869, al quedar incluida entre otros bienes de la Corona destinados a su enajenación.

FERNANDO PACHECO VEGA

D.^a María del Carmen Novo, Premio "San Nicolás" de Medicina

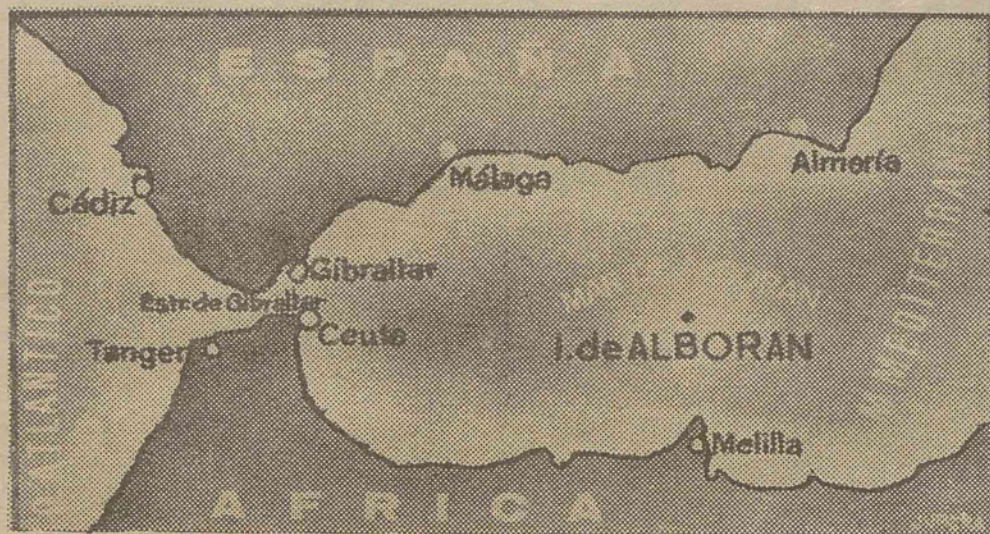


Doña María del Carmen Novo Prego, hija del delegado provincial del ISM en La Coruña, don Federico Novo, ha obtenido el premio "San Nicolás" que la Real Academia de Medicina concede a los mejores expedientes académicos de todas las facultades de Medicina de España.

La señorita Novo, cuya brillante carrera culmina con este importante premio, conoce muy de cerca la problemática social del sector marítimo-pesquero, pues estuvo realizando estudios en Bantry (Irlanda) en el hospital en que se atiende a los pescadores que faenan en el Gran Sol.

EL TUNEL -O PUENTE- A TRAVES DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR ES PERFECTAMENTE VIABLE

Sería nuestra mejor aportación a la Comunidad Europea



La construcción de un paso en o a través del estrecho de Gibraltar es tema siempre de actualidad. Numerosas personalidades, españolas y extranjeras —ingenieros, economistas, políticos, marinos y estrategas—, se ocupan desde hace un siglo —1869— de la cuestión, demostrando que la obra es perfectamente viable: que España, junto con Marruecos, posee medios técnicos y financieros para afrontarla y que esta vía sería la aportación más real que pudiera hacerse a la Europa futura que ya se perfila.

Hace unos años, en 1927, el presidente de la Academia de Ciencias de París, M. Charles Lallemand, escribía: "Por su posición geográfica que hace de ella el lazo de unión entre Europa y África, España parece destinada a desempeñar un día —cuando el continente africano se haya enriquecido y posea herramienta suficiente— el papel que ha hecho la fortuna de Constantinopla, una especie de puente entre Europa y Asia."

Han pasado cuarenta años largos y el continente negro ha despertado de su milenario sopor. Numerosas naciones han surgido y hoy es una realidad política y económica con la que hay que contar. No es que "se haya enriquecido y posea herramienta", pero África avanza a pasos agigantados y sus inmensas reservas —petróleo, gas, hierro, fosfato, maderas, pieles, algodón, entre otras materias primas— son necesarias para la industria europea, en continuo desarrollo.

Europa y África se complementan. De aquí que el grueso del comercio africano se dirija, principalmente, hacia Europa; y este trueque se incrementará más aún, cuando sea totalmente la primera etapa de la independencia, cuando las aguas vuelvan a sus cauces normales y las heridas cicatricen.

ESTUDIOS Y PROYECTOS

Desde que en 1869 el conde Laurent de Velledule presentara al Gobierno el primer estudio sobre la posibilidad del paso en seco a través del Estrecho han sido numerosos los técnicos extranjeros y españoles que han trabajado en tan importante obra. Los generales Comerma y Alvarez de Sotomayor; los ingenieros García-Farías, Breschler, Berliez y Strauss, entre otros, nos han dejado un copioso material que contiene valiosos datos.

El anteproyecto del general

Rubio y Bellvé, en 1918, se basaba en un túnel con dos trazados diferentes al primero, por la parte más angosta del Estrecho, y el segundo, desde un punto al oeste de Tarifa, hasta las cercanías de Tánger.

Un año después, en 1919, el ingeniero don Carlos Mendoza informaba que el túnel no era solución y que la obra sería viable mediante "un tubo, amarrado en las dos orillas, suspendido de boyas flotantes convenientemente espaciadas y situado a una profundidad comprendida entre los veinte y treinta metros". En 1927 el entonces teniente coronel Jevonois da a conocer su anteproyecto de túnel, lo que dio lugar a la formación de dos comisiones oficiales —una dependiente del Ministerio de Fomento y la otra del de Comunicaciones— para que estudiaran las posibilidades. Ambas comisiones realizaron valiosas consultas y llegaron a la conclusión de que el paso en seco a través del Estrecho era perfectamente posible. Pero la guerra civil paralizó toda actividad y una vez llegada la paz, el proyecto queda arrinconado.

Don Fernando Gallego Herretero diseñó un túnel flotante —o puente sumergido— anclado en el fondo por medio de cables. El tubo de 26 metros de anchura por 1850 de altura, estaría a unos 20 metros bajo el nivel de la superficie.

PUENTE O TUNEL

Creemos que hasta la fecha el estudio más acabado sobre el asunto, en lo que a túnel se refiere, se debe al ilustre marqués de Mulhacén, ingeniero y publicista desaparecido hace un par de años. Durante medio siglo trabajó incorporando a sus anteproyectos los adelantos que se lograban en tan delicado campo de la ingeniería. En 1908, su primer anteproyecto es galardonado por la Academia de París. En 1929 lo actualiza, calculando que la obra costaría unos 330 millones de pesetas y prevenía tres soluciones: una, desde la ensenada de Valdevaquero hasta Tánger, con 48 kilómetros de recorrido; otra, desde la ensenada de Bolonia, Punta Al Boassa, con 50 kilómetros de túnel, y la tercera de 75 kilómetros de galería, que uniría la punta de Trafalgar y la de Malabata.

El proyecto de un puente para cruzar el Estrecho fue elaborado por el ingeniero y ex ministro don Alfonso Peña Boeuf. Poco antes de fallecer, en 1966, explicaba a este periodista sobre una enorme maqueta las características de la obra: tendría

48 kilómetros de longitud por 30 metros de anchura, con doble vía férrea, amplia calzada para automóviles, paso de peatones y gasoducto. Arrancaría de Punta Paloma, en el Campo de Gibraltar, y terminaría en Punta Altares, para continuar una autopista hasta Tánger. La obra, nos decía, puede soportarse. Son unos 10.000 millones de pesetas, que alcanzarían alta rentabilidad.

POSIBILIDADES ACTUALES

Para llevar adelante un proyecto de tanta magnitud —ya sea túnel o puente— es absolutamente necesario un período de paz y prosperidad, así como relaciones cordiales entre las naciones que directa o indirectamente se han de beneficiar. Y ambas circunstancias se dan ahora.

Entre España y Marruecos existe clima amistoso que puede abocar a una etapa de colaboración y entendimiento; ambas naciones prosiguen con tesón planes de desarrollo, y, a su vez, miran a Europa, sin perder de vista la realidad africana.

Por otra parte, en el área del Estrecho, Plan del Campo de Gibraltar, España está llevando a cabo su transformación económica, poniendo en juego todos los recursos. Y una obra de tanta magnitud, no sólo uniría dos continentes, sino que también, tanto en la etapa de construcción como en la de explotación, el campo de Gibraltar, así como el norte de Marruecos, sería el primer beneficiado.

El paso en seco del Estrecho nos proporcionaría una fuente inagotable de ingresos, al ser ruta ideal para millones de turistas, puesto que África es tierra de porvenir y es muy posible que, terminada la virulencia del estremo de independencias, el turismo europeo busque los grandes contrastes africanos —desiertos interminables, selvas muertas—, siempre llenos de bellezas.

El túnel o puente sobre el Estrecho nos daría prestigio y nos convertiría, más aún, en punto central del planeta. Gibraltar, la roca irredenta, caería víctima de su impotencia; la cooperación hispanoafriicana sería más efectiva y el engarce con la Europa futura, irremediable. Su costo debe ser ahora mucho mayor —tal vez 15.000 millones de pesetas—, pero los beneficios directos e indirectos que reportaría compensarían con creces la inversión. Por ello vale la pena crear una nueva comisión y estudiar las posibilidades.

JOSE PEREZ GUERRA

LA CUENTA AHORRO-PESQUERO

Por su interés y atendiendo a varias peticiones, reproducimos la información sobre las «Cuentas Ahorro-Pesquero» que fue publicada en HOJA DEL MAR correspondiente a agosto de 1968. Rogamos a cuantos nos han pedido ejemplares de aquel número, nos disculpen por no habérselos podido remitir, ya que está agotado. Estimamos, sin embargo, que pues era la información sobre las Cuentas Ahorro-Pesquero lo que movía a la demanda de ejemplares, con la reproducción de la misma satisfacemos los deseos de cuantos se han dirigido a nosotros solicitándolos.

El «B. O. E.» de 16 de julio de 1968 publicó la orden del Ministerio de Hacienda por la que se regulan las cuentas individuales de ahorro-pesquero. En su parte expositiva manifiesta la conveniencia de fomentar las cooperativas de producción pesquera, por cuyo medio se fomenta el acceso a la producción de amplios sectores de modestos trabajadores, bajo el signo personalizador de una empresa en común, vivida en especiales condiciones de disciplina y responsabilidad.

Como entidades prestoras se utilizará a las Cajas de Ahorro, dependientes del Instituto de Crédito de las Cajas de Ahorro.

Las características y condiciones de las cuentas ahorro-banco, son las siguientes:



Apertura de cuentas

Podrá hacerla cualquier persona física, incluso los menores de edad, proponiéndolo así a una Caja de Ahorros. Y declarando que abre la cuenta para conseguir la aportación inicial necesaria para en su día constituir una cooperativa de producción pesquera. También declarará el titular la cantidad mínima que proyecta ahorrar y el plazo que precisa para conseguirlo, que no podrá ser menor de dos años.

Imposiciones periódicas

El fondo del ahorro se constituirá mediante imposiciones periódicas y constantes. La falta total o parcial de ingreso en cualquiera de los plazos pactados, retrasará en la misma proporción el término de la cuenta. Durante el período de vigencia de la cuenta, podrá ser modificado el plan del ahorro a petición del titular.

Interés del 5 por 100

Las cantidades que tenga ahorradas el titular en estas cuentas tendrán un interés del 5 por 100, que será capitalizable cada año. Las Cajas de Ahorro podrán conceder, asimismo, otros premios o estímulos, previa autorización del Ministerio de Hacienda.

Préstamos del doble de la cantidad ahorrada

Cuando se haya alcanzado en la cuenta-ahorro el capital propuesto, el titular de la misma podrá solicitar en el momento que lo desee el correspondiente préstamo para abonar, él mismo, un ascendente o descendiente, la aportación inicial personal en la constitución de la correspondiente cooperativa. Entonces tendrá derecho a disponer de su ahorro y a obtener de la Caja de Ahorros en la que tenga abierta la cuenta, un préstamo de cantidad igual al doble de la que arroje el saldo de la cuenta más los intereses. Este préstamo nunca podrá ser superior a 500.000 pesetas.

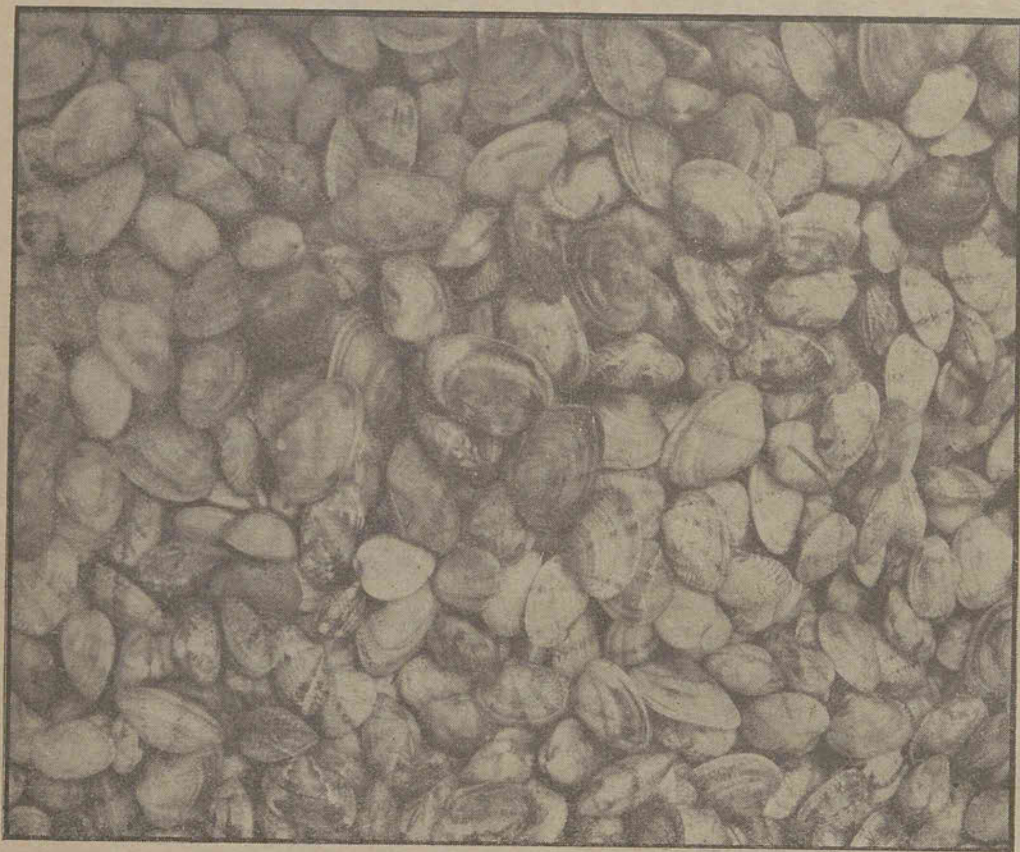
Será necesario acreditar debidamente que el titular o algún ascendiente o descendiente suyo es socio de una cooperativa de producción pesquera legalmente constituida.

Ocho años de plazo para amortizar el préstamo

El préstamo devengará un interés del 6 por 100 anual y su amortización se llevará a efecto en un plazo de ocho años, salvo que el prestatario señale un plazo más breve.

Garantía de préstamo

La devolución del préstamo será garantizada mediante constitución de hipoteca. También puede la propia Cooperativa garantizar, mediante hipoteca sobre barco o bienes de su propiedad, la devolución del préstamo.



Desde San Carlos de la Rapita

CON LOS MARISCADORES DE LOS ALFAQUES

Por Luis Millán Roca

LOS mariscadores de Los Alfaques están satisfechos de los resultados de sus esfuerzos por una ordenación de la captura de «grumol», almeja. No sólo están obteniendo óptimas capturas, sino que las señales de cría hacen prever una continuidad de buen nivel de producción. Las fotos son una muestra de lo que diariamente se lleva a Lonja, producto de un esfuerzo colectivo.

De la Región Tramontana, las Costas del Delta del Ebro constituyen zona de bancos naturales aptos para toda clase de mariscos y racionalizando la producción pueden conseguirse beneficios continuados.

A la Cofradía Sindical de Pescadores le fue autorizada la instalación de un vivero fijo de cultivo de almejas, que se puso bajo el cuidado del Grupo Sindical de Mariscadores, bajo las normas de explotación colectiva, con distribución equitativa de rendimientos, sea cual sea la edad y aun en el caso de imposibilidad de trabajo por enfermedad o accidente. Hoy los mariscadores ponderan el salto conseguido en su vida profesional desde la época de escasas capturas, que ofrecían a bares y hoteles, sin tener cubiertas las contingencias que ampara la Seguridad Social, al actual estado de cosas en que sindicados, con una ordenación libremente adoptada dentro de las normas vigentes, consiguen buenas capturas, que venden en Lonja al mejor postor y están dentro del marco de la Seguridad Social.

Para HOJA DEL MAR dialogamos con los veteranos mariscadores de Los Alfaques.

dores don Juan Matamoros Mariano, Vocal del Cabildo Sindical; Magín Ferré Solá, Francisco Ferré Valls y Francisco Abella Pi, que, como sus compañeros, conocen a ojos cerrados todo este trozo de costa.

COMO SE QUEDARON SIN ALMEJA

Hasta 1945 la repoblación de marisco en la bahía se producía por un hecho natural. Se capturaba cuanto se deseaba sin notarse síntomas de agotamiento. Se daban buenos tamaños, siendo el medio de 26/30 unidades de almeja por kilogramo.

En enero del mismo año fue descubierto un banco, en la bahía, en las inmediaciones entre Villafranco del Delta y el Lago Encañizada, denominado «ELS PANS», al que todos se dedicaron, en forma exhaustiva, que duró hasta 1948. Desde entonces se agotó allí y en toda la bahía. Se dedujo que aquel banco habría sido el principal punto de expansión de cría.

Desde entonces hasta 1962 tuvieron que trasladarse a otras zonas, como las inmediatas al puerto del Fangar, ya que en Los Alfaques no se conseguía el jornal, hasta que también surgieron dificultades por la disminución de las capturas aparte las distancias a que habían de trasladarse.

COMIENZO DE UNA EXPERIENCIA

La situación impulsó a los mariscadores a estudiar a fondo su

problema y fueron depositando cría en un punto de la bahía, precisamente en las inmediaciones del banco antes citado. Menos de almeja, de los demás mariscos se encontraban las cantidades habituales en estas costas.

Al segundo año de seguir depositando cría, de «sembrar», se observó la presencia de almeja pequeña, principalmente en los alrededores. En años sucesivos se ha venido repoblando en tal medida que hasta en puntos de la costa en los que no se había mariscado nunca, ahora hay una abundancia como si se hubiese procedido a una repoblación a voluntad en los mismos.

FACTORES NEGATIVOS

Desde agosto de 1969 se observó la presencia en las aguas de la bahía de una «malaigua», que en algunos puntos aún dura, que se supone la causa de la muerte de mucha cría y almeja de tamaño comercial. A pesar de ello se encuentra almeja por todas partes si bien no en las cantidades que se preveía.

Otro de los enemigos de la cría de «grumol», especialmente, y de la navaja, son los rastillos con que los pescadores capturan «cornetas» y «caragols» (murex trunculus y murex brandaris), ya que continuamente están revolviendo los fondos sin dejar reposo a las crías.

EL VIVERO FIJO DE ALMEJAS

Se han depositado en el vivero del orden de 3.000 kilogramos de cría de almeja, de sobre 300 unidades/kg. lo que supone unas 900.000 unidades/almeja. En el mismo y por constituir un punto menos adecuado que los bancos citados, se estima que tardará como el doble de tiempo en adquirir tamaño comercial.

Los mariscadores miran con optimismo cómo se desenvuelve su trabajo y su organización ya que los rendimientos, hasta la fecha, sin haber llegado a lo que podríamos llamar plenitud de «cosecha», son satisfactorias como no esperaban los más entusiastas.—L. M. R.

