

ONCE PESQUEROS DE BARBATE, APRESADOS POR GUARDACOSTAS MARROQUIES

○ SE ENCONTRABAN EN AGUAS AUTORIZADAS

(INFORMACION EN PAGINA 2)

PLAN DE PROMOCION DE VIVIENDAS PARA MARINOS MERCANTES Y PESCADORES DE ALTURA

Serán construidas por el Instituto Social de la Marina

También en este número:

Acuerdos entre pescadores españoles y franceses que faenan en el golfo de Vizcaya.

Reunión en Roma sobre conservación del atún atlántico.

Conclusiones para el Plan Marisquero en Pontevedra.

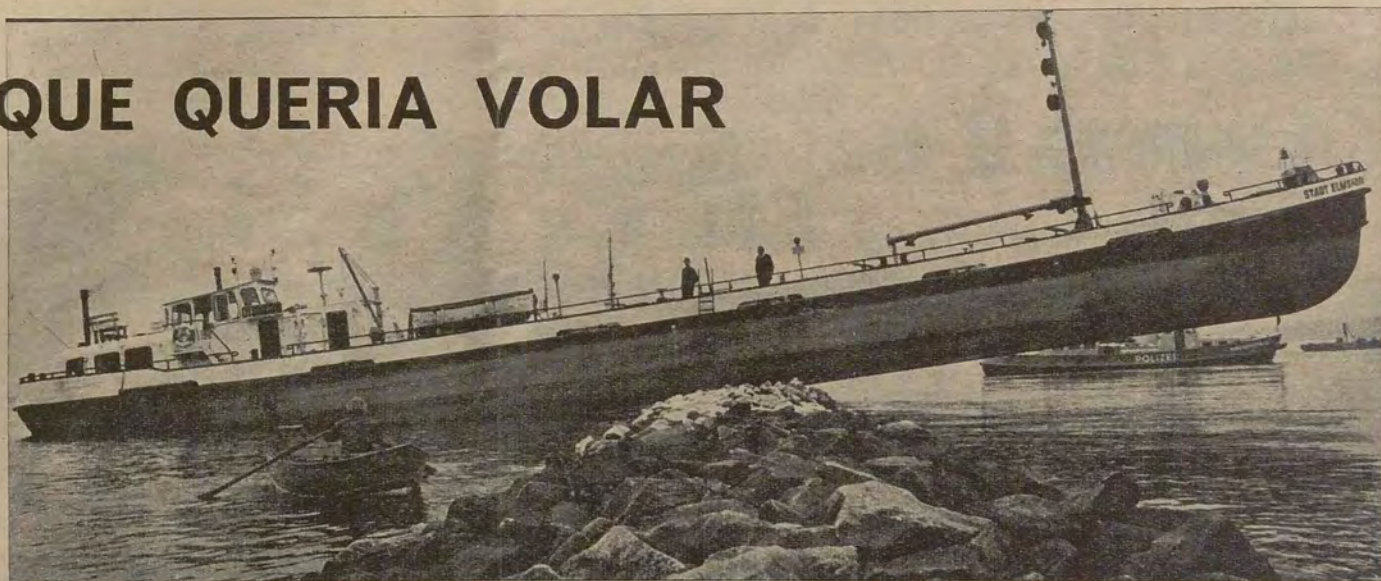
Consultorio

Con independencia de sus funciones específicas como entidad gestora de la Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina atiende otras misiones atribuidas por su ley fundacional, entre ellas la promoción de construcción de viviendas para trabajadores del mar, comprendidos en su campo de aplicación. En consecuencia, y al haberse incorporado a este campo el personal de la Marina Mercante, el Instituto Social

de la Marina ha emprendido una acción dirigida especialmente a la promoción de construcción de viviendas para estos profesionales, que se extenderá también a los pescadores de altura, con un planteamiento adecuado a las características de sus necesidades y posibilidades económicas. De ello ofrecemos amplia información en páginas 16 y 17, que se completa con la exposición de diversos casos prácticos.

EL BARCO QUE QUERIA VOLAR

Tan embravecida estaba la mar, que el barco voló... y encalló en las rocas. Sus 45 metros de eslora quedaron al aire casi en su totalidad. Y no pasó más: los tripulantes se pusieron a salvo, y cuando subió la marea el barco se salvó también. Escenario del suceso: el puerto de Hamburgo, a la altura de Blankenese.



«... Ocho hombres a la deriva en medio del Atlántico. Thor Heyerdal («Kon-Tiki») y su tripulación multirracial quieren demostrar que es posible convivir amigablemente en medio de un peligro. Se hicieron a la mar por segunda vez en el barco de papiro «Ra II», embarcando en Marruecos con destino a América, al igual que lo hicieran los egipcios cuando se dirigieron al desconocido Occidente si la teoría de Heyerdal es correcta...».



Próximamente
un gran reportaje:

LA AVENTURA DE LA «RA»



Extraordinarias fotografías de Horst Munzig y texto de Peter Schille, testigos de excepción de esta increíble proeza.



La vida a bordo y las condiciones del excepcional viaje, en un reportaje especial para HOJA DEL MAR:

LA AVENTURA DE LA «RA»

GUARDACOSTAS MARROQUIES APRESAN A ONCE PESQUEROS DE BARBATE

● Las embarcaciones españolas efectuaban sus capturas en aguas autorizadas por el vigente Tratado hispano-marroquí.

BARBATE DE FRANCO (Cádiz), 12 de diciembre.—A las seis de esta mañana han sido apresadas y obligadas a dirigirse a Casablanca, por lanchas del Servicio de Guardacostas de Ma-

rruecos, once embarcaciones pesqueras con base en este puerto que faenaban en el Atlántico, en zona permitida, frente a la costa de Casablanca.

Según las propias em-

barcaciones españolas han comunicado a la estación costera de Entel, todas las unidades efectuaban sus capturas en aguas autorizadas para el ejercicio de la pesca por el Tratado hispano-

marroquí vigente. En el momento de ser avistadas por las lanchas marroquíes se hallaban faenando en un sector del Atlántico situado hacia el Sur de Casablanca.

Los barcos apresados son: «Torre Romeral», «Dolores de Gomar», «Torre Gracia», «María del Mar Andújar», «Juan y María», «Algeciraña», «Nuestra Virgen de la Luz», «Laura María», «José Galindo», «Carmen y Asunción» y «José Quintino».

Del hecho se ha dado cuenta inmediata a la Dirección General de Pesca Marítima, y este organismo, a través de la Embajada española en Rabat, ha iniciado las gestiones para solucionar con la mayor rapidez el incidente.

Entre la población pesquera, la noticia ha originado el natural malestar, dado el perjuicio económico que representa en general para una localidad eminentemente marinera como es Barbate de Franco.

Se recuerda que el Servicio de Guardacostas marroquí tiene decomisadas desde el pasado mes de abril las artes del pesquero barbateño «Juan José Mota», y desde el pasado noviembre las de las embarcaciones de esta misma base denominadas «Pepita Aurora», «Juan María» y «Mulhacén».

Don Benito Sáez, secretario general del Consejo Económico Sindical de la Región Valenciana

Don Benito Sáez y González-Elipe, delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia, ha sido nombrado secretario general del Consejo Económico Sindical de la Región Valenciana. Hasta este nombramiento había sido vicesecretario provincial de Ordenación Económica, de Valencia, cargo en el que le sustituye don Enrique Simó Genevois.

Ostenta la presidencia del Consejo Regional, que abarca las provincias de Alicante, Castellón de la Plana y Valencia, don José Vicente Izquierdo Santonja, director gerente del Banco de Crédito a la Construcción en Madrid, y está integrado por los gobernadores civiles, presidentes de Diputación, delegados sindicales provinciales, alcaldes de las ca-

pitales y de poblaciones de más de 50.000 habitantes; presidentes de consejos de empresarios y trabajadores y representantes de todos los estamentos de la Administración, organismos autónomos y de Corporaciones y entidades, empresarios, técnicos y trabajadores, unidos en la importante labor de es-

tudio y propuesta a los poderes públicos de las soluciones que se estimen a los problemas de ámbito supraprovincial que la región valenciana tiene planteados. La sede de la Secretaría General del Consejo ha quedado fijada en la ciudad del Turia, según la propia orden de constitución.

NUEVO PRESIDENTE DE IMAPEC

El Consejo de Administración del Instituto Nacional de Industria ha nombrado presidente de Imapec (Industrias Mauritanas de Pesca, S. A.) a don Juan Morales Sánchez, consejero de la re-

ferida sociedad. Asimismo ha designado a don Angel Morales Martínez, vicepresidente de la Empresa Nacional Bazán, de construcciones navales militares, donde desempeñaba el cargo de director adjunto.

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 veinticuatro páginas.

★
En Belén
ha nacido
el Niño...

★
Nuevamente
renovamos
nuestros deseos
de amor,
paz,
prosperidad.



HOJA DEL MAR
desea
a sus
suscriptores,
distribuidores
y amigos,
un

Feliz
1971

Carta
al lector

Querido lector:

Después de muchos años de lucha antagónica entre dos sistemas de organización de la sociedad, comunismo y capitalismo, parece como si el resultado de esa antítesis fuese la sociedad materialista, egoísta, que hoy está ante nosotros, la llamada sociedad de consumo, donde los hombres han logrado sólo más cosas materiales, más artefactos, más comodidades y más lujos, pero que a la par va dejando una incómoda sensación de vacío y una permanente insatisfacción, a pesar de todo lo conseguido.

Y, sin embargo, cuando la serenidad permite la reflexión, la gran mayoría convenimos en desear una sociedad de hombres libres donde cada quien se respete y sea respetado. Nos gustaría buscar, frente a nuestra sociedad individualista, una sociedad solidaria en la que los mejores niveles económicos abran realmente a todos el acceso al mundo de la cultura, del espíritu y de los valores morales que todo ciudadano debe sentir como la más querida pertenencia del ser humano.

Es preciso buscar, frente al humanismo arcaico de corte individualista, un nuevo humanismo de la solidaridad.

El mundo se nos ha hecho pequeño. Afortunadamente, nos vemos obligados a sentir como propios, cada vez con más fuerza, los problemas de colectividades distantes, los problemas de la Huma-

UN NUEVO HUMANISMO DE LA SOLIDARIDAD

nidad. Ciertamente que esta toma de conciencia de los problemas ajenos rara vez se traduce en algo más que en un escondido e íntimo sentimiento de incómoda inquietud. Pero este auténtico proceso de universalización de los problemas no tiene vuelta atrás. Se abre paso inexorable la convicción de que el mundo no tiene remedio más que en la medida en que se desarrolle el sentido de solidaridad a escala universal.

El mundo ha dejado de ser ya una suma de colectividades nacionales, aisladas, de curso paralelo. Lo que hoy ocurre en cualquier país de la Tierra deja sentir su efecto, con más o menos fuerza, a plazo corto o largo, en todos los demás. Los problemas que se plantea el hombre en nuestros días son problemas de dimensión universal, porque son un reto para gran parte de los países de la Tierra, porque su solución o alivio es objeto de una clara aspiración común y porque del éxito o fracaso del esfuerzo que se emplea en resolverlos han de seguirse consecuencias decisivas para muchos.

El crecimiento de la población, la producción de alimentos, la contaminación de la Naturaleza, la importancia creciente de las diferencias que existen entre países ricos y países pobres, el inconformismo de la juventud, el latente y generalizado estado de subversión, el afán de reestructuración de la sociedad, la necesidad de hallar respuesta a cues-

tiones de carácter tan básico como el propio origen y fin de la existencia humana, son temas que a todos afectan y a todos interesan.

El hombre —y es afirmación y a la vez, pero válida— es un ser social. Y como tal no puede realizarse aislado, cerrando sus sentimientos y su inteligencia, su corazón y su cabeza, a lo que sucede más allá de sus fronteras nacionales o, lo que es aún peor, limitándose al ámbito de sus propios y personales intereses.

Aclaremos que la superación del egoísmo nada tiene que ver con la anulación de la personalidad individual. Es más, resulta imposible la superación del egoísmo si la personalidad individual no es fuerte y sólida. Sólo las personalidades individuales valiosas están en condiciones de hacer algo de verdad importante para la colectividad a la que pertenecen.

Estamos comprometidos todos en la cimentación de una sociedad nueva, superadora de posiciones antagónicas, mucho más allá de la dialéctica comunismo-capitalismo a que me refería en principio; una sociedad nueva capaz de prescindir de egoísmos individualistas. Los problemas de nuestro mundo son graves y, además, urgentes. Desarrollemos de verdad, sinceramente, el espíritu de solidaridad para ayudar a resolverlos.

Te lo desea muy vivamente, en este año de 1971,

GERARDO HARGUINDEY BANET

"El personal de la Marina Mercante alcanzó en su Ordenanza Laboral un nivel satisfactorio"

"EL REGIMEN ESPECIAL DE SEGURIDAD SOCIAL PERMITIRA REALIZAR UNA LABOR EFECTIVA EN ORDEN A LA PROTECCION DE LOS MARINOS"

Declaraciones de don Antonio Maqueda a la Cadena Azul de Radiodifusión

Madrid.—La CAR (Cadena Azul de Radiodifusión) ha dedicado uno de sus espacios, «Tema de actualidad de la semana», a los trabajadores del mar, y en él ha hecho unas declaraciones al presidente de la Sección Social del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Antonio Maqueda Noé, cuyo texto íntegro ofrecemos a continuación:

—¿Qué ha representado para el sector marítimo-pesquero el nuevo Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar?

—Singular trascendencia tiene la puesta en marcha del Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar, que, atendiendo a la generalidad, su aplicación práctica tendrá más importancia en el futuro que lo que significa en el momento de entrada en vigor del sistema.

«Señalamos como notas más características la incorporación de los hombres comprendidos en este sector, en los niveles ya conseguidos en orden a prestaciones, para los que pertenecen al Régimen General y destacaremos a que ellas características específicas para el sector marítimo-pesquero, como consecuencia de la singularidad de su actividad y de las peculiaridades que entraña esta actividad laboral, pues es preciso tener en cuenta que los marinos permanecen alejados de su medio familiar y social durante su vida laboral y sólo hacen vida familiar en los breves periodos de vacaciones, que en muchas ocasiones se ven aplazadas durante años como consecuencia de las necesidades de la navegación que están realizando.

«Todo ello trajo como consecuencia hacer realidad el anhelo reiteradamente perseguido por los marinos de reducir su vida laboral activa, atendiendo a las circunstancias ya señaladas, para obtener una reducción del tope mínimo de edad para alcanzar la situación de retiro o jubilación.

«La nueva ley establece unos coeficientes reductores que van a permitir a los marinos retirarse a partir de los cincuenta y cinco años, medida esta que se hace extensiva a los sectores pesqueros y portuarios, que también reúnen unas características similares a las del sector de la Marina Mercante.

«Contar con un Régimen Especial. va a permitir a los órganos a quien les estará encomendada la gestión, con la participación de los afectados, realizar una labor efectiva en orden a la protección de los marinos y de aquellos que de él dependan, atendiendo a la especial configuración de este sector y a las características que en él se presentan, puesto que los marinos prestan sus servicios en un medio móvil y se desplazan continuamente de unos puertos a otros, donde necesariamente tienen que contar con las instalaciones adecuadas, para que sean atendidos en todo momento en que puedan precisar una asistencia de la Seguridad Social, en cualquiera de sus grados y tipos.

«Al mismo tiempo, es preciso tener en cuenta que también ha de atenderse a los familiares de los marinos que viven en un medio distinto al del cabecera de familia.

—¿La promoción económico-social puede decirse que se encuentra ante una nueva frontera?

—Evidentemente podemos decir que

nos encontramos ante una nueva etapa, cuya iniciación la constituye el logro de una actualización de las Ordenanzas que regulan las condiciones de trabajo en este sector. Desde mayo de mil novecientos sesenta y nueve a la actualidad han sido seis las Ordenanzas de Trabajo revisadas y actualizadas, alcanzándose en algunos aspectos, niveles económicos satisfactorios y lográndose, en general, ventajas y beneficios importantísimos para los trabajadores comprendidos en este sector.

«El personal de la Marina Mercante alcanzó en su Ordenanza Laboral un nivel satisfactorio, si bien algunos puntos importantes no se resolvieron en la medida que era deseable, y voy a señalar como más importante el de la valoración de las horas extraordinarias, que quedó muy por debajo de su verdadero valor, problema este que, afortunadamente, en esta línea de comunicación entre la Administración y el Sindicato, va a lograr en fecha breve una solución que signifique el restablecimiento real y verdadero del valor de las horas extraordinarias.

«Otro aspecto importante ha sido el logro del establecimiento de una prestación o compensación por desempleo de los trabajadores fijos de los censos portuarios, en aquellos días en que no realizan un trabajo efectivo, pero en los que, sin embargo, se presentan a los llamamientos que reglamentariamente están establecidos en los servicios portuarios.

«Significa tal medida la garantía de un nivel salarial mínimo y la posibilidad de una estabilidad y continuidad en las cotizaciones de la Seguridad Social, lo que va a representar unos importantísimos beneficios para estos trabajadores que veían notablemente disminuidas sus cotizaciones en los cómputos anuales como consecuencia de las numerosas jornadas en que no realizaban trabajo efectivo y por consiguiente no percibían retribución.

«Tal medida ha representado no sólo un beneficio económico, sino también una nueva base con vista a la protección de estos trabajadores en el campo de aplicación de la Seguridad Social y de sus prestaciones.

«Afecta esta nueva etapa que se abre en el sector marítimo a la posibilidad de actuación en el campo de la negociación colectiva, partiendo de una base más real en el aspecto económico, lo que ha permitido ya en el transcurso del presente año la firma de un importante número de convenios colectivos en empresas navieras y en otros sectores de actividad, encontrándose ahora mismo en tramitación importantes convenios de ámbito de empresa, provinciales e internacionales.

«Podemos decir que un cuarenta por ciento de los trabajadores que constituyen el Sindicato tienen unas condiciones de trabajo, en el aspecto económico, muy mejoradas como consecuencia de los convenios.



CADIZ.—Presidido por el gobernador civil de Cádiz, don Luis Nozal, se reunió el pleno del Consejo Económico-Social de la Bahía Gaditana, en el que se aprobaron las conclusiones de las ponencias expuestas.

La primera ponencia trató sobre puertos, Marina Mercante y comunicaciones.

PONENCIA PUERTOS

Las conclusiones de la subponencia puertos, presidida por don Manuel Alvarez Aguirre, dicen así:

1.ª Gestionar del Gobierno la continuidad en la ejecución y desarrollo de las obras necesarias para la expansión de los puertos de la bahía, así como revisar periódicamente los planes actuales para poder hacer frente con relativa agilidad a las demandas del tráfico marítimo, siempre en evolución.

2.ª Solicitar de la su-

perioridad las máximas facilidades para la concesión de las autorizaciones necesarias para la construcción de las nuevas instalaciones dedicadas al tráfico de «containers» y los máximos beneficios de orden fiscal, aplicables a la industria subsidiaria relacionadas con la misma.

3.ª Promover el desarrollo de las industrias de construcción naval, que tan importantísimo papel juegan en el tráfico de nuestros puertos.

4.ª Fomentar por todos los medios posibles el desarrollo de la industria pesquera, que tan importantísimo papel ha jugado siempre en la situación de nuestros puertos y que tan radicales transformaciones experimentan en la actualidad en sus técnicas y equipos.

5.ª Realizar un análisis de costos minucioso y veraz de las operaciones portuarias, determinando la influencia relativa de

los diversos factores que carguen sobre el costo de manipulación de la mercancía. Encomendar, en caso de creerse necesario, la realización de dichos estudios a cualquiera de las casas especializadas en dichos menesteres que existen en nuestro país. Analizar nuestros costos en comparación con los de los puertos vecinos y tomar las medidas necesarias para conseguir un nivel de costos competitivo.

6.ª Intentar promover por todos los medios a nuestro alcance la instalación de industrias de suministro o refino de combustibles líquidos en nuestra bahía, que con tan generosa profusión vienen surgiendo en todo el litoral nacional sin que, pese a nuestras excelentes condiciones naturales, se haya interesado hasta el momento nadie en tal sentido.

7.ª Usar todos los recursos a nuestro alcance

ER CONSEJO ECONOMICO-SOCIAL DE LA BAHIA GADITANA

Se pide la creación de un superpuerto, que se conseguiría cerrando la bahía con espigones.



para conseguir del Ministerio de Obras Públicas que la concesión administrativa del nuevo terminal de «containers» dependa exclusivamente del puerto de Cádiz.

POSIBILIDADES PARA UN FUTURO A LARGO PLAZO. SUPERPUERTO

Las posibilidades de la bahía para un futuro, aunque lejano, pueden ser inmensas —dice la ponencia—. Si el desarrollo de su zona de influencia lo exigiera (repetimos una vez más que un puerto no es sino el reflejo de su zona de influencia) podría crearse en la bahía, a un costo netamente inferior al de otros, un superpuerto que englobase dentro de sus aguas a todos los existentes actualmente.

En este sentido podría pensarse en el cierre completo de la bahía por medio de dos espigones: uno que saliendo de Cádiz llegase hasta el bajo

de Las Puercas, y otro de mucha mayor longitud que saliendo de un punto situado entre Puerto de Santa María y Rota llegase hasta el bajo de El Diamante, formando boca con el anterior y creando una zona totalmente abrigada, donde podría proliferar toda clase de instalaciones portuarias, convirtiendo la bahía entera en un puerto comparable a los primeros de Europa, y todo esto, repetimos, a un costo netamente inferior al de otros complejos portuarios análogos.

MARINA MERCANTE

Las conclusiones de la subponencia Marina Mercante, presidida por don Alvaro del Cuvillo Palomino, fueron las siguientes:

1.º Solicitar del Gobierno que a la mayor brevedad posible se consiguieran los créditos y subvenciones especiales pre-

vistos por la legislación vigente para atender a la modernización, renovación e incremento de la flota mercante nacional.

2.º Solicitar del Gobierno que, a los efectos de procurar el desarrollo de la Marina Mercante en la zona de la bahía gaditana, se conceda una parte de estos créditos para atender a las iniciativas y proyectos de desarrollo de aquellas empresas ya existentes en la bahía y de otras que se pudieran crear con idéntica finalidad.

3.º Fomentar y prestar la ayuda necesaria a la fusión o asociación de los astilleros de nuestra bahía y solicitar del Gobierno que todos los créditos y subvenciones necesarios para hacer realidad estos proyectos, de manera que los astilleros de la bahía estén siempre en condiciones de construir nuevas unidades modernas y eficaces a precios competitivos.

4.º Solicitar del Gobierno la realización de las necesarias obras de dragado y acceso a los distintos puertos de la bahía, así como la realización de las obras de mejoras de los tinglados y utilidades de los mismos.

5.º Apoyar la realización de obras e instalaciones en la bahía que tengan como finalidad el incremento del tráfico en la zona de la misma.

6.º Solicitar del Gobierno que todos los planes y proyectos que se consideren para el futuro en la zona de la bahía sean de dominio público y se respeten totalmente los intereses legítimos de las distintas empresas que prestan sus servicios, de manera que todas ellas tengan libre acceso a los beneficios que se deriven del funcionamiento de las nuevas instalaciones.

7.º Fomentar la fusión, concentración y asociación entre las empresas que prestan sus servicios a la navegación y al tráfico marítimo concediendo las ayudas y créditos necesarios para la navegación, bien de entidades empresariales superiores o empresas de nueva creación que se destinen al mejoramiento de los medios de carga y descarga en los puertos de la zona.

8.º Solicitar del Ministerio de Hacienda que se lleve a cabo una profunda revisión de las vigentes Ordenanzas de Aduanas, para adaptarlas a las necesidades actuales del tráfico marítimo, de forma que se consiga una mayor eficacia y agilidad en las operaciones aduaneras.

9.º Solicitar del Ministerio de Hacienda la exención fiscal del Impuesto de Tráfico de Empresas, para el tráfico que se desarrolle entre puertos extranjeros y zona franca con vistas a la exportación.

10. Apoyar la concesión de créditos y ayudas para la ampliación de la flota de prácticas y servicios de remolque.

11. Solicitar del Ministerio de Obras Públicas que se conceda a los buques congeladores que realicen sus operaciones en los puertos de la bahía, el uso y disfrute de los atraques de las propias instalaciones frigoríficas, siempre que ello sea preciso para tender al normal desarrollo de sus operaciones.

PESCA

La ponencia tercera estuvo dedicada a pesca y fue presidida por don Manuel de la Puente Arana. En lo referente a flota pesquera, sus conclusiones fueron las siguientes:

1.º La flota pesquera, en general, tanto de altura como de bajura, se ve afectada de una grave crisis económica, derivada muy especialmente del ciclo de comercialización del pescado.

2.º Se hace preciso la protección de la flota pesquera en sus habituales caladeros por parte de la Marina de Guerra, como asimismo una eficaz vigilancia en lo que respecta a la pesca de bajura o del litoral.

3.º El sistema seguido en las lonjas, de subasta «a la baja» y la falta de adecuados canales de distribución comercial del producto hace que, mientras el armador percibe en la lonja precios muy bajos por sus capturas, al consumidor le llegan éstas a precios muy altos. Se trata de un problema que requiere, para su solución, medidas del Gobierno tendentes a la creación de canales de distribución que, sin interferir el libre juego de la oferta y la demanda, indispensable en la materia, de carácter perecedero y de escasez o abundancia azarosa, hagan posible que el pescado llegue al consumidor a un precio que sea el resultado de incrementar el cotizado en lonja con los de transporte y distribución minoritaria. Quedaría con ello eliminada toda una gama de intermediarios que, realmente, vienen siendo los únicos que se benefician del producto conseguido con el riesgo y el trabajo de los hombres del mar.

4.º Que, por la Administración, se ponga en práctica lo determinado por la Ley de Protección y Renovación de la Flota, en lo que respecta a poder avituallarse en la zona franca.

EXPLOTACION MARISQUERA

En lo referente a explotación marisquera se dictaron las siguientes conclusiones:

1.º Confeccionar un mapa con la señalización y extensión de los bancos principales naturales de los moluscos principales explotables.

2.º Instar a los concesionarios de viveros o parques de crecimiento y engorde la instalación de colectores para la fijación de las larvas.

3.º Que por la Administración se den facilidades para que se otorguen, en régimen de concesión, zonas para la construcción de bancos artificiales, como asimismo se faciliten los créditos necesarios para ello.

4.º Señalar a los industriales marisqueros la conveniencia de colaborar con los organismos científicos oficiales en sus estudios.

5.º Obligación del cumplimiento de las normas sanitarias establecidas, tanto para el comercio interior como para el exterior.

6.º Rigurosa vigilancia de las disposiciones oficiales sobre la explotación de los bancos naturales.

7.º Restringir paulatinamente la recogida de ostiones para su molturación y transformación en conchilla.

8.º Restringir y limitar las licencias de puesta en marcha de fábricas de molturaciones de ostiones.

9.º Confección de un censo de mariscadores y obligación de que cumplan las leyes dictadas sobre tallas y vedas.

10. Estudio de tres tipos de concesiones propuestas, particulares, comunales y científicas.

ALGUNAS DE LAS CONCLUSIONES Y PETICIONES

- Terminal de "containers".
- Fomentar la fusión o asociación de los astilleros de la bahía.
- Protección de la flota pesquera en sus habituales caladeros, por parte de la Marina de Guerra.
- Medidas del Gobierno para abaratar el pescado al consumidor, con la eliminación de intermediarios.
- Obligación de que los mariscadores (de los que debe hacerse un censo) cumplan lo establecido sobre mallas y vedas.
- La flota pesquera atraviesa una grave crisis derivada del ciclo de comercialización.

SE HA CELEBRADO LA SEMANA INTERNACIONAL DE HOMENAJE A NUESTROS MAYORES

Propósito: crear una conciencia colectiva de asistencia a los ancianos

El acto de clausura fue presidido por el ministro de Trabajo

En la semana del 8 al 15 se celebró en España, igual que en gran cantidad de países, la Semana Internacional de Homenaje a Nuestros Mayores.

Este año, a raíz de la creación, por Orden del Ministerio de Trabajo de 19 de marzo, del Servicio Social de Asistencia a los Ancianos de la Seguridad Social, tal celebración estuvo patrocinada por la Dirección Ge-

neral de la Seguridad Social.

Por primera vez, la Seguridad Social estuvo presente en Bruselas en el Congreso Gerontológico de 24 de octubre de 1970, y en el que el director del Servicio Social de Asistencia a los Ancianos de la Seguridad Social presentó una comunicación al Congreso con el esquema del Plan Gerontológico Nacional de la Seguridad Social.

Fundamentalmente guiaba al Servicio Social de Asistencia a los Ancianos la necesidad de ir creando en el país una conciencia colectiva y que el problema de los ancianos fuera algo no sólo reducido al sector mutualista, o de previsión o gestión de la Seguridad Social, sino que España entera se fuera incorporando a esta tarea y a esta ilusión. Por ello se creyó importante la

convocatoria de dos concursos a nivel nacional: uno de prensa-radio-televisión y otro de fotografías.

El Servicio solicitó de la Asociación de la Prensa el nombramiento del Jurado para el Concurso de Prensa, Radio y Televisión, siendo nombrados los señores don Francisco Casares, don Antonio de Miguel, don Luis Fernando Bandín y don Antonio Gibello.

En su reunión del día 12, el jurado, presidido por el director del Servicio, otorgó los siguientes premios:

Primer premio: Dotado con 50.000 pesetas. Don José Montero Alonso. «Por qué y para qué». Publicado en el diario «Madrid».

Segundo premio: Dotado con 25.000 pesetas. Don José Baró Quesada. «Españoles al sol». Publicado en el diario «ABC».

Tercer premio: Dotado con 15.000 pesetas. Don José María Pérez Lozano. «Queridos mayores nuestros». Periódico «Ya».

Accésit: Dotado con 5.000 pesetas. Don Francisco Javier Martín Abril. «El miedo a la vejez». Diario «Gaceta del Norte».

Accésit: Dotado con 5.000 pesetas. Don Manuel María Pérez Sánchez. «La tercera edad». Publicado en el diario «Arriba».

Asimismo la Asociación de la Prensa designó como miembro del Jurado del Concurso de Fotografías a los señores don Martín Santos Yubero y don José Campúa, designando el servicio a don Juan Gyenes y actuando como presidente el director del Servicio.

En su reunión del día 12, el Jurado otorgó los siguientes premios:

Primer premio: Dotado con 25.000 pesetas. Don Antonio Igualador. Número 17. «La hogaza».

Segundo premio: Dotado con 10.000 pesetas. Don Antonio Cano Moreno. Número 6. «Labrador jubilado».

Accésit: Dotado con 5.000 pesetas. Don David Ríos Cubero. Número 43. «Dulces ojos».

Accésit: Dotado con 5.000 pesetas. Don Rafael Corrales. Número 50. «Expresión».

Accésit: Dotado con 5.000 pesetas. Don Manuel Lafuente Caloto. Número 10. «Julepe».

El resultado de ambos concursos fue halagador y la concurrencia numerosa, de unas 75 fotografías de alta calidad procedentes de toda España y unos 50 trabajos de prensa-radio que por su difusión en cadena equivalían a varios centenares.

Independientemente de esta aportación al concurso, numero-

sos periódicos y emisoras nacionales se ocuparon del tema de la ancianidad en entrevistas, reportajes, inauguraciones, comentarios, asimismo, por lo general, difundidos en cadena.

Por otro lado, Televisión Española intervino activamente, y en el curso de los sucesivos días de la Semana Internacional dio amplia audiencia a las intervenciones del director general de la Seguridad Social, director del Servicio Social de Asistencia a los Ancianos, presidente de los Clubs de La Coruña y Manzanares, realizaciones y proyectos del Servicio en León, Puertollano, Andorra (Teruel), Castellón y amplias referencias del Plan Gerontológico Nacional de la Seguridad Social, incluyendo películas de actividades y realizaciones gerontológicas del extranjero y las indicadas nacionales.

En el curso de la Semana se tenía pensado inaugurar una serie de hogares que, efectivamente, se pusieron en marcha, aunque se propuso su inauguración oficial por distintas razones: Andorra (Teruel), Puertollano, Castellón y León.

En la mañana del día 14, y como clausura de la Semana, se procedió, en la Biblioteca Nacional, Sala de Manuscritos, a la entrega de los premios de ambos concursos. En dicho acto pronunciaron unas palabras el director del Servicio Social de Asistencia a los Ancianos de la Seguridad Social, el presidente de la Asociación de Ayuda a los Ancianos y el ministro de Trabajo. Asistieron al acto el director general de la Seguridad Social y el delegado del Servicio de Mutualidades Laborales, y numerosas autoridades y representaciones del Mutualismo Laboral, Previsión y público en general.

El director del Servicio Social, sobre la base de los trabajos de los concursos, glosó el aspecto de una nueva ancianidad más confiada y feliz que en nombre del Servicio deseaba.

El presidente de la Asociación deseó en el futuro la aplicación del Plan a todos los ancianos.

El ministro expresó sus ilusiones en este campo social que le era tan entrañable y terminó manifestando que «la cruz azul de la Seguridad Social es una mano abierta tendida a toda iniciativa y preocupación», concluyendo con «la esperanza de próximas reuniones, con la convicción de que en ellas será posible asistir a la traducción en realidades de aquellas hermosas ideas por las que hemos querido luchar».

El director general de Promoción Social visita el colegio-internado del ISM, de Mosteirón-Sada

LA CORUÑA (especial para HOJA DEL MAR).—Durante su estancia en esta capital, el director general de Promoción Social, don Efrén Borrajo Dacruz, ha visitado la residencia Carmen Polo de Franco, del Instituto Social de la Marina, de Mosteirón-Sada, donde estudian, en régimen de internado, hijas de trabajadores del mar fallecidos en accidentes de trabajo.

El señor Borrajo llegó a la residencia acompañado por el delegado provincial de Trabajo, don Julio Portela Ceballos, siendo recibido por el rector del colegio y delegado provincial del ISM, don Federico Novo González; madre superiora de la comunidad, médico del colegio, administrador y claustro de profesores.

Al descender del coche se acercaron al

director general las alumnas, que en aquel momento se encontraban de recreo en el jardín del colegio, con las cuales departió durante varios minutos. A continuación pasó a la capilla, y después firmó en el Libro de Oro del colegio una expresiva dedicatoria.

Seguidamente, don Efrén Borrajo visitó detenidamente todas

las dependencias y habló con varias de las alumnas, que se encontraban en sus clases. Muy especialmente se detuvo con el grupo que integra la rondalla, que en aquellos momentos realizaba ensayos, el cual le dedicó la interpretación de algunas composiciones.

Durante el recorrido por la residencia, le fueron mostrados tam-

bién los planos del proyecto de un nuevo pabellón, con destino exclusivo a aulas.

Terminada su visita, que duró cerca de dos horas, el director general regresó a La Coruña, para emprender viaje a Madrid, siendo despedido por el delegado provincial del ISM, claustro de profesores y todas las alumnas del colegio.

JOSE GAYOSO



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

AVISO

Interesa la adquisición de un remolcador que reúna las condiciones siguientes: Calado muy reducido, casco metálico, propulsión por motor Diesel, potencia continua de unos 500 HP., hélice de paso variable, autonomía aproximada de 1.000 millas remolcando a dicha potencia y a una velocidad de cinco millas/hora.

Debe estar autorizado para la navegación libre o remolcando en todos los mares y puertos, sin limitaciones por el estado del tiempo y mar.

En las ofertas se consignará: El precio, la eslora total y entre perpendiculares, el puntal, la manga máxima, los calados de proa y popa a plena carga, los arqueos o tonelajes bruto y neto, la marca del motor principal, el número de revoluciones por minuto del motor y hélice correspondientes a la potencia continua y a la máxima, los desplazamientos en diferentes condiciones de carga, las fechas de construcción del casco y motor principal, la maquinaria auxiliar, el astillero que lo construyó, el franco-bordo y cuantos datos consideren convenientes los ofertantes para una buena información sobre el barco.

Las ofertas deberán enviarse por escrito a las oficinas centrales de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo (Instituto Social de la Marina, Génova, 24).

MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

AVISO

La Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo pone en venta la embarcación MONTE MORATELLA, de las siguientes características:

- Motor: Diesel.
- Marca: Baudouin.
- Potencia: 360/400 HP.
- Casco: Madera.
- Tonelaje bruto: 120 toneladas.
- Tonelaje neto: 66 toneladas.
- Eslora: 19,16 metros (entre perpendiculares).
- Manga: 6,63 metros.
- Puntal: 3,45 metros.
- Fecha de construcción: 1969, en los astilleros de Bartolomé Zaragoza, de Villajoyosa (Alicante).
- Aparatos radioeléctricos: Un fonía, marca «Tyros», tipo 935/WF., número 68.237; dos sondas, marca «Elac», tipo LAZ 17 ADT/3, números 26.217 y 26.170, con proyector de la misma marca, y un gonio, marca «Cisne», tipo 1.344.
- Estado de conservación: Perfecto.
- Tiene un crédito de 2.106.400 pesetas del Crédito Social Pesquero.
- Puerto donde puede ser examinado: Las Palmas.
- Valor asegurado en póliza: 6.500.000 pesetas.

En la imposibilidad de sacar el barco a subasta por la razón de tener un crédito que implica en todo caso el contar con el consentimiento de la entidad acreedora, la Mutua acepta ofertas para la compra-venta de esta embarcación, supeditada, la que pueda elegir como más favorable, a que la mencionada entidad acreedora acepte la subrogación correspondiente.

Las ofertas deberán enviarse por escrito a las oficinas centrales de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo (Instituto Social de la Marina, Génova, 24). La fotografía del MONTE MORATELLA se publica en la página 22 de este número.

ACUERDOS ENTRE PESCA- DORES ESPAÑOLES Y FRANCESES QUE FAENAN EN EL GOLFO DE VIZCAYA

MADRID (Redacción).—Según recoge mos en diversos despachos de la agencia Cifra y en una crónica del corresponsal de "ABC" en Irún, don Juan Luis Seisdedos, se han establecido acuerdos entre pescadores españoles y franceses que realizan sus faenas en aguas del golfo de Vizcaya.

"Desde hace algunos años —dice el citado corresponsal en la edición de "ABC" de 26 de noviembre— se vienen produciendo diferencias y malentendidos entre pescadores franceses y españoles que realizan sus faenas pesqueras en aguas del golfo de Vizcaya. El año pasado se establecieron en Fuenterrabía las bases de un acuerdo entre sindicatos pesqueros de Francia y Cofradías de Pescadores españolas, para limar asperezas y evitar pequeños conflictos entre los pescadores de los dos litorales que actúan en dichas aguas. Ahora, en Francia, se ha celebrado otra reunión para ratificar los acuerdos de Fuenterrabía y paliar algunas anomalías que se han venido produciendo a lo largo del año transcurrido".

ZONAS ACOTADAS

"Se habían creado dos zonas acotadas —sigue diciendo el corresponsal de "ABC"— fuera de las aguas francesas. La primera, situada a lo largo de Capbreton y de Contis; la segunda, cerca de la isla de Yeu. Los franceses dicen que se han cometido numerosas in-

Se fijan procedimientos para las sanciones, y las dimensiones de las mallas (50 milímetros, excepto para el langostino, con malla de 45).

Las zonas prohibidas, profundidades y límites de aguas jurisdiccionales francesas, figuran en la carta "5.381."

fracciones, la mayor parte de ellas por barcos españoles, en la primera de las zonas mencionadas. Los representantes españoles manifestaron que esas faltas se debían, en muchos casos, a la ignorancia de los pescadores españoles, derivada de la imprecisión de las cartas marítimas con que cuentan. Ante ello se ha decidido que los franceses harán llegar a los españoles, a través de las Cofradías, la carta denominada "5.381", que es la más precisa que se conoce y en la que figuran las zonas prohibidas, profundidad de las aguas y los límites de las aguas territoriales francesas".

SANCIONES

"Los españoles han solicitado también que las sanciones a los infractores sean aplicadas de manera idéntica a los dos países y que el procedimiento se realice según la reglamentación internacional: el contraventor será

juzgado en su país si la infracción se comete en aguas internacionales. Si un barco español es sorprendido en aguas internacionales de zonas prohibidas, no podrá ser llevado a un puerto francés; la tripulación será juzgada por las autoridades españolas. Por el contrario, si la infracción se produce en aguas de uno u otro país, el contraventor será juzgado en la nación soberana".

MALLAS

"Decidieron, asimismo, los representantes españoles y franceses —añade más adelante la crónica— que las redes a utilizar sean de una malla de 50 milímetros, excepto para los langostinos, en que la malla será de 45. Estos acuerdos afectarán a millares de pescadores de los dos países. Por lo que respecta a España, alcanzan a casi todos los que parten de puertos del Cantábrico".



Las pesquerías del atún y especies afines se han beneficiado recientemente, quizá más que ninguna otra, de los adelantos técnicos más modernos, logrando rendimientos insospechados. Los atunes son presa codiciada de los océanos por su calidad, por su precio, por su utilización como materia prima en las fábricas de conservas, porque su consumo aumenta al subir el nivel de vida de los pueblos y porque no hay problema de saturación de los mercados. Estos razonamientos son lo suficientemente sugestivos para que los diferentes países orienten su desarrollo pesquero hacia estas pesquerías.

El atún del Atlántico se extiende, en la costa oriental, desde Terranova al mar Caribe, y en la occidental, desde Noruega hasta las costas africanas.

Ante el peligro de agotamiento de los atunes y especies afines del océano Atlántico y mares adyacentes, la F. A. O., atenta a la conservación y mejora de los recursos alimenticios, convocó, con el ánimo de establecer un convenio internacional para la conservación de dichos recursos, las siguientes conferencias preparatorias:

COMISION DE COOPERACION TECNICA EN AFRICA DEL SUR DEL SAHARA. (Dakar, diciembre 1960), donde se aprobó la siguiente recomendación:

Solicitar se convoque por los organismos apropiados de las Naciones Unidas una conferencia de plenipotenciarios de todas las naciones que estuvieran interesadas en las pesquerías del atún.

COMISION DE COOPERACION TECNICA EN AFRICA DEL SUR DEL SAHARA. (Lagos, Nigeria, febrero 1961.)

Se aprobó una resolución en el sentido de cursar una solicitud al secretario general de las Naciones Unidas pidiéndole que, con carácter urgente, actuara ante la recomendación de Dakar antes citada, como consecuencia del rápido desarrollo de las pesquerías del atún en el Atlántico tropical.

JULIO 1962. CALIFORNIA (EE. UU.)

Se aprobó una resolución, apoyando la recomendación de Dakar, para la creación de una Comisión similar a la Inter-Americana del Atún Tropical y solicitando del director

general de la F. A. O. convocase, a la mayor brevedad, la proyectada conferencia en un plano diplomático.

España estuvo representada por el biólogo señor Rodríguez-Roda, enviado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

GRUPO DE TRABAJO SOBRE APROVECHAMIENTO RACIONAL DE LOS RECURSOS ATUNEROS DEL OCEANO ATLANTICO. (Roma, octubre 1963.)

Este «grupo de trabajo» propuso medidas tales como:

- Realizar investigaciones básicas y coordinadas.
- Que la F. A. O. se encargase de la recopilación de datos estadísticos de capturas y desembarcos.
- Que los fondos necesarios para llevar a la práctica los puntos anteriores fueran costeados por la F. A. O.
- Recomendando la convocatoria de una conferencia de plenipotenciarios.

Representaron a España los señores Lozano (Instituto Español de Oceanografía) y Bermejo (Dirección General de Pesca Marítima).

GRUPO DE TRABAJO SOBRE APROVECHAMIENTO RACIONAL DE LOS RECURSOS ATUNEROS DEL OCEANO ATLANTICO. (Roma, julio 1965.)

Se redactó el texto del Proyecto del Convenio y se recomendó, una

CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO

Se ha celebrado en Roma la Primera Reunión de la Comisión Internacional, que desarrolla el Convenio de conservación de los recursos atuneros.

vez más, se convocara una conferencia de plenipotenciarios.

CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS SOBRE LA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO. (Río de Janeiro, mayo 1966.)

Se procedió a la enmienda y redacción definitiva del texto del Convenio.

Asistieron delegados de los siguientes países: Argentina, Brasil, Cuba, Congo, Francia, Japón, Portugal, Corea, Africa del Sur, Senegal, España, URSS, Reino Unido, Estados Unidos, Uruguay y Venezuela.

La delegación española, compuesta por los señores Nogués Mezquita (consejero de Embajada) y Marcitlach Guazo (actual director general de Pesca Marítima), participó activamente en la redacción del Convenio y además lo firmó.

Con la ratificación de España el 21 de marzo de 1969, entró en vigor el Convenio Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

PRIMERA REUNION DE LA COMISION INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO. (Roma, diciembre 1969.)

Entre los objetivos del Convenio figura la constitución de una Comisión que se encargue, en lo sucesivo, de alcanzar los objetivos estipulados en dicho Convenio.

Asistieron en calidad de miembros de la Comisión: Brasil, Canadá, España, EE. UU., Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Sudáfrica y F. A. O., y como observadores: Corea, Costa de Marfil, Italia, México, Noruega, Polonia, Senegal, Uruguay y Yugoslavia.

España, profundamente interesada en la conservación de los recursos atuneros del océano Atlántico, por ser el país que cuenta con la flota atunera más importante de Europa y el que más atunes pesca en dicho océano, tiene un éxito considerable en esta primera reunión, al lograr que el delegado de España, don Fernando Marcitlach Guazo, director general de Pesca



Marítima, sea nombrado presidente de dicha Comisión y que se establezca su sede en Madrid.

Se decidió establecer cuatro subcomisiones, de las que son miembros los países siguientes:

PAISES MIEMBROS DE SUBCOMISIONES 1970/71

Subcomisión	1	2	3	4	Total
Brasil	■		■	■	3
Canadá		■			1
España	■	■		■	3
Francia	■	■			2
Ghana	■				1
Japón	■	■	■	■	4
Marruecos	■	■			2
Portugal	■	■		■	3
Sudáfrica			■		1
U. S. A.	■	■	■	■	4
Total	8	7	4	5	24

Subcomisión 1. ATUNES TROPICALES

Para el rabal (*Thunnus albacares*) y el listado (*Euthynnus pelamis*).

Subcomisión 2. ATUNES DE LA ZONA templada (NORTE)

Para el atún (*Thunnus thynnus*) y albacora (*Thunnus alalunga*) en el hemisferio Norte.

Subcomisión 3. ATUNES DE LA ZONA templada (SUR)

Para el atún (atún rojo) y albacora en el hemisferio Sur.

Subcomisión 4. OTRAS ESPECIES

Para el patudo (*Thunnus obesus*), bonito (*Sarda sarda*), marlines y peces vela y otras especies.

PRIMERA REUNION EXTRAORDINARIA DEL CONSEJO DE LA COMISION INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO. (Madrid, abril 1970.)

Se establece, dentro de la Comisión, un Consejo donde están representados ocho países miembros,

además del presidente y los dos vicepresidentes.

Esta reunión tuvo por objeto designar secretario ejecutivo, cargo que recayó en el biólogo señor Rodríguez Martín, hasta entonces biólogo-asesor de la Dirección General de Pesca Marítima de España.

PRIMERA REUNION ORDINARIA DEL CONSEJO DE LA COMISION INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO. (Madrid, noviembre 1970.)

Tiene lugar en la Casa Sindical, entre los días 16 y 21 de noviembre, y fue precedida por dos semanas de reuniones de los biólogos pertenecientes a los distintos países miembros.

Asisten delegaciones de los siguientes países: Brasil, Canadá, Estados Unidos, Japón, Marruecos, Portugal, África del Sur, Francia, España y F. A. O. Observadores de Corea, Italia, Uruguay, Consejo General de Pesca del Mediterráneo y Convenio Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste (I. C. N. A. F.).

Se trata de la primera reunión

normal de trabajo desde la constitución y entrada en vigor del Convenio.

Además de considerar los asuntos internos de la Comisión propiamente dicha, tales como personal de la Secretaría, firma del Convenio de Sede con el Gobierno español, asuntos financieros, etcétera, el Consejo tomó los siguientes acuerdos:

■ Lograr un inventario, tan ajustado a la realidad como sea posible, de los recursos atuneros y especies afines del océano Atlántico.

El primer problema que surge para alcanzar este objetivo es el de establecer una recopilación informativa mediante una estadística racional, al objeto de conseguir un conocimiento de la «demografía» de los túnidos, es decir, saber la cantidad de atunes con que se cuenta por especies, por grupos, por áreas geográficas e incluso por edades. Naturalmente esto requiere un programa de investigaciones muy completo, destacando un sistema de «marcaciones» para determinar las migraciones de los peces y comprobar si las distintas poblaciones y subpoblaciones viven aisladamente o se mezclan entre sí.

Cuando se haya logrado conocer la verdadera situación de los recursos, habrá llegado el momento de pensar, si se estima necesario, establecer ciertas regulaciones con carácter internacional, como pueden ser: limitación de tallas mínimas en las capturas, zonas de veda e incluso podría llegarse algún día, como ya sucede en el Pacífico, a contingentar los túnidos o al menos de algunas especies que se deben capturar cada año, interrumpiendo la pesca al llegar a la cifra total establecida.

Este sistema ha sido también implantado recientemente en las pesquerías de la I. C. N. A. F. para varias especies y zonas.

Igualmente se han dado los primeros pasos para el establecimiento en su día de un sistema de vigilancia internacional que garantice que se cumplen las normas de regulación que la Comisión vaya promulgando.

VICENTE BERMEJO MARTINEZ

ATUNES, BONITOS, PECES AGUJA, ETC. CAPTURAS NOMINALES POR PAISES

MILES DE TONELADAS METRICAS

Países	1964	1965	1966	1967	1968
Océano Atlánt. .	348,0	373,0	346,0	366,0	403,0
Argelia	0,1	0,2	0,4	0,4	0,2
Angola	7,8	8,4	8,1	7,8	5,3
Argentina	2,5	2,2	1,8	2,2	3,5
Brasil	3,9	3,8	4,0	7,2	7,5
Canadá	9,6	6,0	4,6	5,1	7,8
China	0,4	0,2	1,7	7,6	21,4
Colombia	0,5	0,6	0,6	0,3	0,4
Cuba	3,4	4,5	4,8	9,8	8,4
Chipre	—	—	—	—	—
Dinamarca . . .	0,1	—	—	—	—
Rep. Domin. . .	—	—	0,2	0,4	0,4
Guinea Ecuat. .	—	—	—	—	—
Francia	49,0	42,3	50,4	50,2	65,6
R. F. de Alem. .	—	—	—	—	—
Ghana	—	—	9,9	14,1	30,9
Grecia	1,5	3,9	2,8	2,4	2,4
Granada	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
Guadalupe . . .	1,4	1,3	1,0	1,2	1,2
Israel	0,7	0,9	1,0	0,9	0,2
Italia	4,0	3,6	3,5	8,5	6,8
C. de Ivory . . .	1,5	2,0	0,8	0,8	1,4
Japón	124,3	144,3	91,3	50,6	48,1
Rep. Corea . . .	0,6	1,4	7,0	11,1	12,7
Líbano	0,5	0,5	0,3	0,2	0,3
Liberia	1,8	0,9	4,8	4,9	5,0
Libia	0,6	0,8	0,9	1,1	1,5
Malta	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Martinica	1,2	1,2	1,4	1,6	1,0
México	3,1	4,5	5,2	6,0	6,5
Marruecos . . .	9,2	8,9	8,9	12,7	15,7
Noruega	1,5	2,2	1,3	2,1	0,9
Portugal	9,4	11,8	6,1	11,1	11,1
Puerto Rico . .	4,9	1,1	—	1,5	7,0
Senegal	10,7	5,8	8,7	9,4	12,2
Sierra Leona . .	0,1	0,2	0,2	—	—
Sudáfrica	3,6	—	0,1	—	—
España	53,9	61,3	73,4	70,7	70,3
Suecia	—	—	—	—	—
Trin. y Tobago .	5,4	5,7	4,6	4,7	4,0
Tunicia	0,5	0,8	0,6	0,7	0,7
Turquía	11,3	20,8	16,5	36,1	21,7
URSS	0,6	1,1	1,8	4,5	4,7
EE. UU.	10,4	10,1	8,2	8,8	9,4
Islas Vírgenes Americanas .	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5
Venezuela . . .	7,7	7,1	7,2	6,6	6,0
Yugoslavia . . .	0,3	0,1	0,3	0,4	0,2

ASTURIAS CARECE DE UN PUERTO PESQUERO CON LOS ACCESOS, SERVICIOS E INSTALACIONES QUE REQUIEREN LAS NECESIDADES ACTUALES

• LOS DE LLANES Y RIBADESELLA PRECISAN UN URGENTE Y COMPLETO DRAGADO

GIJON (de nuestro corresponsal).—No hay un solo puerto en el litoral asturiano que no requiera, por pequeña o grande que sea su necesidad, una atención inmediata. Ya en ocasión anterior hemos mencionado las particularidades que se daban en varios de ellos y que reclamaban entonces una ayuda, siquiera para reducir el problema a unos límites tolerables dentro del orden de las necesidades generales.

Lo que se dice puerto pesquero como tal —esto es, con instalaciones y servicios al completo, fácil acceso, entre otros importantes y fundamentales detalles para el hombre y el instrumento de trabajo de hoy—, ese aún no se cuenta con él. Y si proyecto existe para una realidad, ésta parece todavía muy lejos, aun contando con esos formidables elementos mecánicos que se emplean para las grandes construcciones.

Los puertos de Gijón-Musel y de Avilés son el futuro para las grandes cosas. En sus respectivos planes de ampliación hay que presumir que la actividad pesquera tendrá su sitio. Hoy por hoy, todo queda estrecho y pequeño para el creciente número y porte de los barcos. Pero, impuestos de la realidad actual, ya no se pide la solución inmediata que requiere a la vez tanta inversión y tiempo. En el caso de Avilés, primer puerto en el movimiento pesquero actual de la provincia, se ven reducidas las posibilidades de atraque en el muelle destinado a aquella actividad por falta de dragado. Una simpleza quizá, pero es así. Las embarcaciones de mayor calado sólo pueden maniobrar a media marea en una corta extensión de la línea de atraque para ellos destinada.

Independiente de toda gran obra que puedan precisar los restantes, no ya en plan de conservación de lo realizado a medias —Candás y Lastres—, sino de expansión y mejora por su importancia y grave necesidad —Cudillero, en inicio balbuceante sus obras—, y a lo que se pudiera objetar, no sin ciertas reservas, en esta época de ciencia estadística y económica, que la inversión no es rentable, esos puertos de atención inmediata están ahí, en uso. Son una realidad terminante, asentada sobre un núcleo de población permanente que quiere y se es-

fuerza en ser dinámica, y que conjugan el trabajo de la mar con otros que les dan vida y característica especiales, sobremar en el estío por la gran afluencia de veraneantes y turistas allende fronteras. Tenemos, por ejemplo, comenzando hoy por nuestro Oriente, ruta de «los Magos» y los otros —los turistas—, a Llanes y Ribadesella.

En la primera de estas atrayentes villas, con un centenar de pescadores y cuarenta embarcaciones menores de diez toneladas, el estado actual de su puerto no permite de mayor tonelaje para la posibilidad de mejor rendimiento, porque incluso aquéllas tienen que esperar marea alta para hacerse a la mar o arribar al mismo. Pero como un grupo de vecinos rurales bien avenidos, por ejemplo, que precisan convertir una «caleya» en una carretera de tercer orden siquiera para su uso y acomodo y que aúnan esfuerzos propios para tal, una excavadora alquilada por algunas de las «fuerzas vivas» llaniscas hace de draga para, extrayendo arena y fango, hacer navegable el interior del puerto y el canal de entrada, por lo menos a media marea. Ello reducirá —con ese fin se intenta también— la pérdida de días y horas de trabajo productivo, y los riesgos, porque en las dudas sobre la evolución del estado del tiempo o de la mar, la natural prudencia los detiene a salir. Aun cuando puede tener importancia secundaria visto desde lejos, un dragado eficaz ya no sólo favorecerá la actividad marinera y pescadora, sino también la mayor afluencia por mar, en embarcaciones deportivas y de recreo de cualquier pabellón, de turistas, para mejor distribución así de las divisas. Porque también Llanes tiene clase.

En cuanto a Ribadesella, le pasa tres cuartos de lo mismo. Su cada vez más extensa playa, por la afluencia natural de arena (atractiva, señorial e internacional), va estrechando el canal de entrada y reduciendo su calado, tanto en la «barra» como en el interior del puerto. Antes era ciertamente arriesgado entrar con fuerte marejada. Hoy, a media marea y «marejadilla», se hace hasta peligroso.

Requiere este puerto un dragado urgente y completo para su acceso en cualquier tiempo y

marea. Porque son cientos las embarcaciones forasteras de mediano y pequeño tonelaje que, dedicadas a la merluza del «pincho» y otras preciadas especies, arriban aquí a vender sus capturas, que alcanzan interesantes cifras de cantidad y valor, y a pertrechar. Es punto estra-

tégico por su proximidad a los «caladeros», y ofrece excelentes perspectivas para la venta del producto a los «fresqueros» y «exportadores». Se dice de la dificultad que para éstos ha surgido hace un par de meses, dificultad que en realidad recae en los pescadores: se trata de la única fábrica de hielo que venía siendo explotada, en déficit, según se dice, por el Grupo de Puertos, y que ha quedado paralizada. La avería o rotura de una pieza fundamental ha brindado la oportunidad de su clausura. Entonces, los pescadores que necesitan llevar hielo a bordo para conservar la «carnada» y los exportadores para realizar sus envíos al mercado, tienen que traer el hielo, con el consiguiente gasto por el transporte, desde Arriendas, a quince kilómetros más o menos. Los

últimos compensan, sin embargo, sus costos rebajando el precio en las subastas. Así que el problema es relativo para estos últimos. Sin embargo, se tiene confianza, por los buenos oficios en gestión, que la «descongelación» de la fábrica sea un hecho y vuelva a producir... hielo.

El turismo, en aumento aquí, afluye por diversos medios de locomoción. Pero es por mar también por donde entra ofreciendo un singular aspecto las innumerables embarcaciones que permanecen durante todo el verano. Porque Ribadesella, además, es meta del descenso del Sella, río salmonero sin par y festero. Miren si puede ser «rentable» un simple pero eficaz dragado. No piden más... por ahora.

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN

LA EVOLUCION EN LA CONSTRUCCION DE BARCOS DURANTE LOS ULTIMOS DIEZ AÑOS ES EQUIPARABLE A LA DE LOS DOS SIGLOS ANTERIORES

"El computador —dice el informe anual del Lloyd's— ha sido una herramienta esencial para el ingeniero naval.

Más de setenta millones de toneladas dan los barcos registrados en el Lloyd's, de Londres, por haber sido diseñados y contruidos con arreglo a sus normas. Esta flota internacional fue acrecentada el año pasado con 4.750.000 toneladas, correspondientes a nuevos barcos, y además se aprobaron los planes de construcción de otros 773. Mister A. C. Grover, presidente del Lloyd's, dice al dar estos datos, en su informe anual que los cambios habidos en navegación y construcción de barcos durante los diez últimos años han sido equiparables a los de los dos siglos precedentes.

Hace diez años, en la información del Lloyd's no había mención de sistemas modulares de "containers", catamaranes o aerodeslizadores. Por contraste, en la última se da cuenta del rápido incremento del uso de "containers", de la automatización en varias secciones de los barcos, de petro-

de 300.000 toneladas o más, y aun de estudios sobre barcos cisterna de hasta un millón de toneladas. Además, en ella se dice que en muchos países, y con gran rapidez, se están construyendo diques capaces de recibir tan grandes barcos.

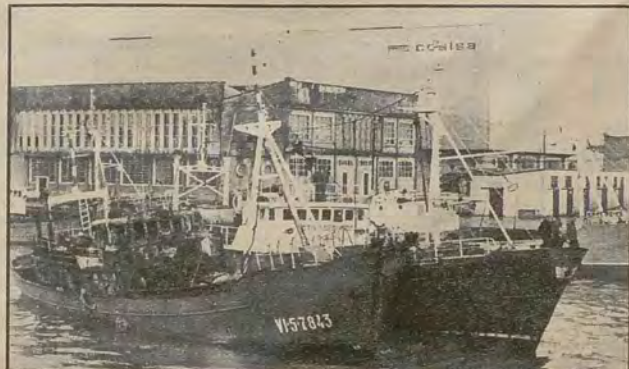
La información del Lloyd's hace constar que el computador ha venido a ser una herramienta esencial para el ingeniero naval y el constructor de barcos, siendo de esperar que llegue a serlo también para el armador y el capitán. Así, por ejemplo, un tanque de 210.000 toneladas de peso muerto, que el año pasado se entregó a sus armadores, tiene a bordo un computador que da inmediatas soluciones sobre problemas de propulsión, navegación y carga.

Asimismo han sido notables los avances en refrigeración marina y transporte de "containers" en los diez últimos años. Durante 1969, la capacidad refrigerada con arreglo a las normas exigidas por los inspectores del Lloyd's

aumentó en 226.535 metros cúbicos, y otros 113.267 metros cúbicos de capacidad en "containers" fueron aprobados para llevar carga congelada.

El Lloyd's Register, que tiene su sede en Londres y docenas de sucursales por todo el mundo, hizo también investigaciones periciales sobre estructura y propulsión de barcos durante el año. Sus peritos investigaron 140 fallos de piezas y maquinaria, y sus estudios abarcaron pruebas de un nuevo tipo de carter de motor Diesel. También prosiguió el trabajo sobre nuevos modos de lubricación de los cojinetes de estos motores, la duración del cigüeñal y el desarrollo de nuevos cojinetes y materiales para hélices. El Lloyd's Register of Shipping goza de reputación mundial para establecer altas normas de seguridad y eficiencia en los barcos. Procede de la formación, hace 210 años, del primer comité de aseguradores, encargado de hacer un registro de barcos.

LA NOTICIA Y SU IMAGEN



DE VUELTA A CASA

La embarcación de pesca «Mero», que se incendió en las costas irlandesas, fue remolcada hasta el puerto de La Coruña desde el lugar del accidente por el también pesquero español «Activo II». El «Mero», que tiene base en San Sebastián, llegó con grandes desperfectos, como puede apreciarse en la fotografía. Junto a él se encuentra el «Activo II».



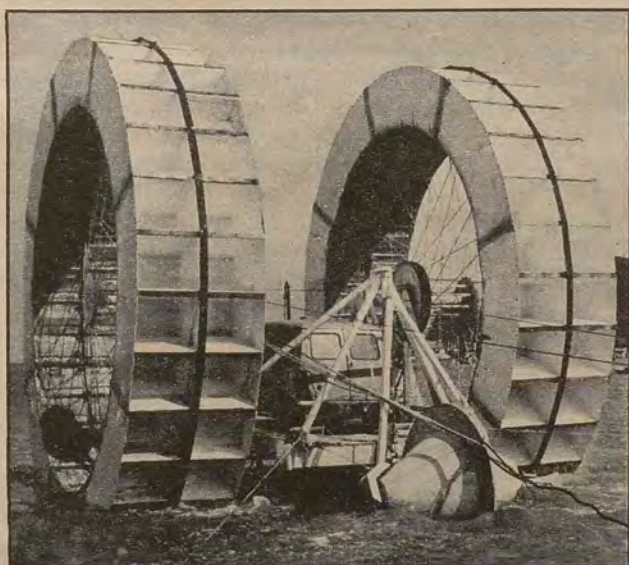
VIAS EN EL PUENTE

Esta vez, las vías en el barco no son de agua. En el puente de mando del «Dart Europa» —un buque dotado con los últimos adelantos de la técnica—, la silla del capitán está montada sobre unas vías para poder hacer rápidos desplazamientos a los distintos instrumentos sin tener que levantarse. El «descansado» capitán es el señor Vengerhaets.



MADRINA, UNA NIETA DEL CAUDILLO

El nuevo petrolero «Campurdán» fue botado en Cartagena. La madrina fue una nieta de S. E. el Jefe del Estado, María de la O Martínez-Bordiu Franco, y asistieron al acto el presidente de la Campsa, compañía propietaria del buque, don Federico Silva; las principales autoridades del Departamento Marítimo y de la ciudad y otras personalidades.



OTRO INGENIO ANFIBIO

Este se ha probado en las aguas de la isla de Wight, no sabemos si con mucho éxito. La mar, como se ve, estaba en calma. El autor del ingenio es el ingeniero de cuarenta y siete años Robert Gray. El extraño vehículo es anfibia, pesa cinco toneladas y media, está propulsado por un minimotor en tierra y en el agua por las ruedas «de molino» que captan aire.

CRONICA DE NAVIDAD

PESCADOR EN TIERRA

Cuando yo era colegial, tenía un almanaque de bolsillo en el que iba tachando, día a día, todos los números del mes. Mi ilusión de entonces consistía en comprobar, repasando el calendario, las fechas que me separaban —todavía, pero cada vez menos— de las vacaciones en el hogar: el reencontro con la familia, con las paredes de mi cuarto amigo, con el ambiente del pueblo en que transcurrió la niñez; el volver a las horas quietas, calladas y plenamente mías, en que parecía que el tiempo se remansaba para que yo lo gozase con avidez.

La obsesión del tiempo, con ansia de que galope para al canzar esperanzada meta o con impotente empeño para detener su marcha y aprisionar el instante feliz, acompañó al hombre durante toda su vida. Que una vida, en su trayectoria, no es más que un tejer y destejer ilusiones y nostalgias, un camino entre el recuerdo y la esperanza.

En tales cosas, un tanto pueriles e ingenuas, pensaba yo en un atardecer de diciembre, paseando lentamente por el muelle pesquero de una localidad levantina... Con la brisa del mar Mediterráneo llegaban a mis sentidos olor de algas, murmullos de suaves olas y de breves risas, con un fondo de indecibles ternuras. Mis ojos, tal vez al contacto de los aires salinos, se empañaban al contemplar el abrazo, largos meses presentido, entre la mujer que cohibía sus impacencias y el esposo que arribaba a puerto tras interminables semanas de una costera lejana, con pertinaces ausencias.

Y no sé por qué extrañas asociaciones, me vino a la memoria una estrofa de ese «marinero en tierra» que es nuestro poeta, Rafael Alberti:

“En un carrito, tirado
por un salmón, ¡qué alegría
vender bajo el mar salado,
amor, tu mercadería!”.

Las fiestas navideñas agrupan a los hombres en el hogar. Jornadas de amor y convivencia familiar, reunidos todos en fervorosas conmemoraciones de buena voluntad, como si el Niño-Dios impregnara a nuestras almas de ingenua sencillez, de bondades infinitas; como si nos despojara de toda capacidad para el rencor. Como si copiáramos de la Cruz el símbolo de abrir los brazos a los demás.

Como si se desterrara del mundo, en estas fechas, la soledad...

La soledad. “No es bueno que el hombre esté solo”, se dijo Dios. Y las palabras del Génesis parecen perseguirnos en los momentos de insolidaridad, de despegos, de incompreensión.

Comprensión hacia los demás. Yo os invito a meditar, en estos días navideños, sobre las dramáticas soledades de unos seres de excepción: de quienes, por ganar el pan de cada día, realizan sus trabajos en mares distantes y cuando miran al azul infinito están viendo, dentro de sí mismos, el insondable vacío de las horas cotidianas sin arraigo familiar. Millas y millas de cielo y mar, de caminos con rastro de espuma, de brújulas sin señalar rumbos de retorno. Imágenes de la madre, de la esposa, del hijo, desvaídas por la lejanía, difuminadas en el recuerdo. ¡Cuántos días tachados en el almanaque de sus singladuras hasta enfilar la bocana del puerto donde el amor espera!

“Señor, pon en su noche una estrella inmutable
donde apunte su brújula sobre rosas de viento”.

Escribía Agustín de Foxá. Cada pescador tiene “su” estrella, con la que dialoga incansable en la noche confidente. Estrella que, desde lo alto, también alumbra las soledades de una mujer y de unos hijos en espera continuada. Vértice en que coinciden las miradas de unos y de otros, en íntima conjunción de compartidos quereres.

Los días de Navidad dejan atrás nostalgias pasadas, con la leve sombra de un volver sin remedio a las ausencias pre vistas. Sombras que se alejan con alegres decires, con caricias de niños, con remansos coloquios. Tres generaciones se juntan en la mesa familiar, donde es inevitable la alusión marinera. Quiere el niño oír de su padre lances de olas, de peces gigantes, de abundantes capturas, de barcos audaces y de cielos rugientes... La anécdota se crece, los tamaños aumentan y el episodio se explica cual colosal espectáculo. Los infantiles ojos se abren redondamente por no dormirse y en su fondo se atisban sueños de futuras empresas: Cuando yo sea pescador...

El abuelo calla. Calla y recuerda. Tal vez, sin conocerlos, piense en los versos de Alberti:

“Aunque le tire la mar,
el barco que anda en la tierra,
en tierra se ha de quedar”.

ANTONIO DIEZ MARTINEZ

El Instituto de Inve



EN LA ACTUALIDAD EN LA INVESTIGACIÓN

El Instituto de Investigaciones Pesqueras, que tiene su sede central en Barcelona, se fundó en 1949. Depende del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Patronato Juan de la Cierva. Este centro tiene dos filiales en Vigo y Cádiz y dos estaciones de servicio situadas en Blanes y Castellón.

Trabajan en ellas más de treinta científicos —quince en el Instituto de Barcelona—, personal administrativo, varios becarios y estudiantes que realizan sus tesis doctorales.

La labor del Instituto de Investigaciones Pesqueras es amplia, especializada y tiene gran importancia en el país, ya que es la única entidad, junto con el Instituto Español de Oceanografía, que se dedica a la

investigación del mar. Esta se divide en cuatro grupos: una del tipo de producción primaria del mar. Estudios de plancton, pigmentos, etcétera.

Hay un segundo grupo de investigadores químicos que se consagran a la química oceanográfica, de los alimentos e incluso pinturas. El Instituto de Cádiz está especialmente dedicado al cultivo de animales marinos, peces y crustáceos. En el delta del Ebro se crían mejillones y ostras. Y un cuarto grupo realiza la investigación pesquera, que da nombre a este Instituto. Ha trabajado en el Mediterráneo y Atlántico costero. En 1966 comenzaron también las explotaciones en el litoral africano.

PULPO, SEPIA Y CALAMAR ABUNDAN EN LA COSTA AFRICANA

El doctor Bas, que trabaja con este grupo y es nuestro guía en el recorrido por el Instituto, nos explica:

—Ahora hemos hecho dos campañas en la zona del Sahara español. El Instituto tiene especial interés actualmente en la investigación pesquera en África, porque la mayor flota española trabaja allí.

«Esperamos poder realizar pronto la primera campaña en aguas de África, con prospección de peces y estudios de biomasa y ambiente, gracias a que ya poseemos un barco, conjuntamente con el Instituto Español de Oceanografía, el "Cornide de Saavedra".

En la zona africana se capturan especies que existen en el Mediterráneo, pero que allí se encuentran en enormes cantidades, especialmente pulpo, sepia y calamar. Sobrepasan las cincuenta toneladas por barco de pesca diaria de dichos moluscos.

También hay merluza. Se cogen cien mil toneladas anuales de dicha especie. La merluza congelada que se encuentra en el mercado ha sido pescada en la costa de África.

España es el primer país exportador del área, en la que también pescan rusos, japoneses, africanos... En el golfo de Guinea se realiza también explotación de camarón y gamba.

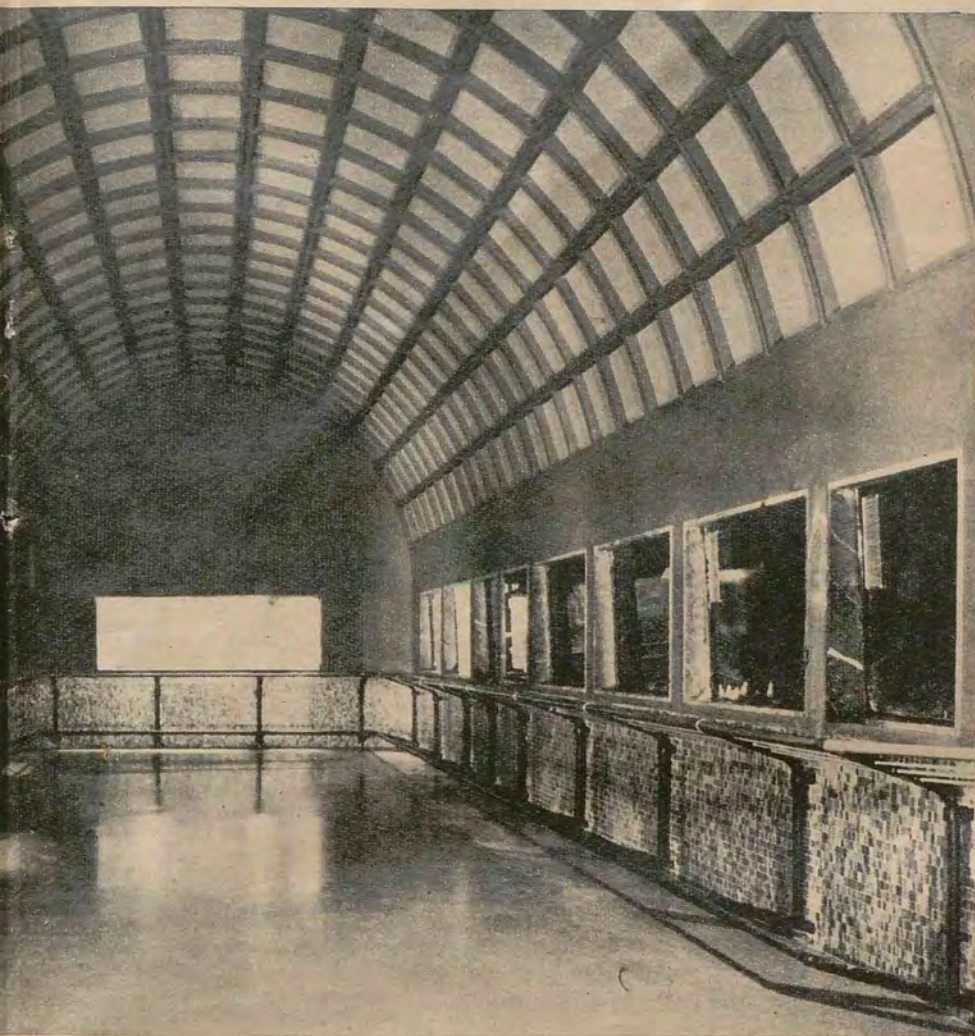
Además de la investigación, el Instituto se dedica a la di-

vulgación científica. Edita una revista, «Investigación Pesquera», gracias a la que consigue, por intercambio, las publicaciones más importantes del mundo de esta especialidad. Con ella y con un buen número de volúmenes se provee la biblioteca del Instituto. Otra de sus actividades consiste en una mesa redonda que celebran los científicos cada dos semanas, en la que dan a conocer a los demás sus trabajos y sus proyectos.

UNO DE LOS MEJORES ACUARIOS DE FAUNA MEDITERRANEA

El Instituto de Investigaciones Pesqueras tiene numerosos laboratorios biológicos y otros químicos, neveras, salas acondicionadas con una tem-

Investigaciones Pesqueras de Barcelona



posee un acuarium con
cerca de doscientas
especies mediterráneas

La investigación del mar se divide en cuatro grupos:

- Producción primaria
- Química oceanográfica
- Cultivo de seres marinos
- Investigación pesquera

ESTA ESPECIALMENTE INTERESADO CON LAS ZONAS AFRICANAS

peratura constante y un acuarium que está instalado en la planta baja del edificio. Las amplias galerías están dispuestas en forma de estrella. En cuarenta y cuatro tanques, con trescientos mil litros de agua, albergan infinidad de seres marinos: entre 150 y 200 especies suelen encontrarse en este acuarium.

—Está más dedicado a la enseñanza que a la investigación —nos explica el director, doctor Arté—. Hemos procurado conseguir para los peces un ambiente lo más parecido al suyo, con la decoración adecuada a cada especie. Por este motivo, el acuarium está en semipenumbra: los peces viven en un ambiente poco iluminado.

En algunos tanques convi-

ven varias especies, pulpos y congrios, por ejemplo. Todas ellas son mediterráneas. Anémonas de color verde violáceo, gusanos que habitan dentro de un tubo segregado por ellos mismos y del que a intervalos salen las branquias, adquiriendo entonces el aspecto de diminutas palmeras, enormes y pacíficas langostas, tortugas gigantes, un gran bogabante... El decorado, fiel reproducción de los fondos marinos, es de un gran realismo.

—Hemos obtenido una supervivencia extraordinaria. Algunos de estos animales tienen casi la misma edad que el acuarium, siete años.

**«LIBORIO»,
UN SIMPATICO MERO**

Y el doctor Arté nos indica

a «Liborio», cariñoso nombre por el que llama a un «anciano» mero, que es, sin duda, uno de sus favoritos.

—Aunque tiene cara de mal genio, es buen chico. Viene a comer a la mano.

Una prueba de la buena ambientación de que gozan los seres marinos en este acuarium es que se reproducen. Otra muestra la ofrece el bogabante, que había perdido una pinza y, tras la muda, la ha regenerado.

Por los cuidados que sus habitantes reciben y por las especies que posee, este acuarium está considerado como uno de los mejores de Europa entre los especializados en fauna mediterránea.

MARIA LUISA PEÑA



LA PESCA, SECTOR FUNDAMENTAL EN LA ECONOMIA ESPAÑOLA

El consumo interior se ve frenado por falta de una más eficaz distribución

España, a la cabeza de los países pesqueros, importa pescado

Sobre las ventajas dietéticas del pescado en general se ha escrito mucho. La FAO considera la explotación plena de las reservas alimenticias de los mares como uno de los recursos más importantes que el hombre utilizará en ese futuro, que cada día se nos acerca un poco más, en el que la superpoblación terrestre puede suponer un problema grave de falta de alimentos. Para algunos países, comer pescado es un problema difícil de resolver, por falta de tradición pesquera, en unos casos, o por falta de costas, en otros. En España, país deficitario de carne, siempre han sido los productos marinos buena fuente de proteínas. Pero no nos engañemos: para amplísimos sectores regionales del interior —e incluso algunos costeros—, el pescado es un lujo caro. Hoy, gracias a los procedimientos modernos de utilización del frío, esta descompensación se ha salvado en buena parte; pero, a juicio de los expertos, en muy poca medida, teniéndose en cuenta la geografía peninsular e isleña de nuestro territorio nacional, la dedicación a la pesca de casi todas las zonas del extenso litoral español y la antiquísima tradición conservera y salazonera de este país, que se remonta a los tiempos de los tan injustamente criticados visitantes fenicios. Hoy, el pescado tendría que ser un producto barato, fácil de distribuir a cualquier aparta-

do rincón por muy al interior que se encuentre y, sobre todo, mucho más recomendado, y esto último porque, como decía más arriba, es una fuente alimenticia que nos permitiría equilibrar, mucho más de lo que lo hace hasta ahora, nuestra falta de ganado de carne.

La política de la Administración ha intentado ir poniendo al día nuestros sistemas de explotación y comercialización de los productos de la pesca, pero los resultados no puede afirmarse que hayan sido óptimos. Los créditos oficiales han potenciado la flota, han convertido a nuestro país en una de las primeras potencias mundiales del sector pesquero congelador y han aumentado notablemente la red frigorífica nacional. Pero se han producido desfases que habrán de ir corrigiéndose para evitar el estancamiento de tan importante factor de nuestra economía.

Con el ejercicio de 1969 se completaba la primera mitad del II Plan de Desarrollo, que preveía para 1970 una producción de 1.388.900 toneladas y 1.446.100 para 1971. Estas cifras, que hace unos años se pensaba que podrían cubrirse fácilmente, no es fácil que puedan alcanzarse ya, teniendo en cuenta que hay una tendencia a la estabilización e incluso disminución de producción en el sector. El Plan preveía también 2,7 toneladas de captura por cada buque para 1970 y 2,9 para

1971. Es ya imposible que para estos dos años se consigan estos promedios.

Un paso importante lo ha constituido la aprobación del Plan Marisquero de Galicia, que, con un coste de 187,6 millones de pesetas, viene a resolver las irregularidades de la producción y promoción de este importantísimo sector.

DESCENSO DE LAS CAPTURAS

Antes de meternos de lleno en la distribución de los productos pesqueros conviene resaltar que, pese a los esfuerzos llevados a cabo, las capturas disminuyeron entre 1968 y 1969 en un total de 69.574 toneladas. La producción de 1968 fue de 1.194.277 toneladas. La de 1969, 1.124.703. Realmente, el valor de este último año fue superior, pues mientras que el de 1969 fue de 21.888 millones de pesetas, la captura superior del año anterior se estimó en 21.731 millones de pesetas. Así presentada esta cifra, puede dar una idea equivocada de la realidad. Verdaderamente, las márgenes de ganancia descendieron en 1969, a causa del incremento de gastos y de las unidades de la flota. En 1969 se incorporaron 96 nuevos buques (35.048 toneladas de registro bruto) y entraron en pleno funcionamiento doscientos más, botados en 1968, pero que durante aquel año no pudieron

trabajar toda la temporada, dada la fecha de sus puestas a punto...

Como recientemente diría el experto José Pérez Guerra, el sector pesquero «en verdad, hace agua».

FOMENTAR EL CONSUMO INTERIOR

Mariscos y pescados tienen en España magnífica aceptación por parte de los consumidores. De Norte a Sur, en cualquier región del interior o del litoral, el pueblo hace una buena demanda de estos productos, pese a los precios altos, en general, que se pagan hoy. Si no hay un mayor consumo es por falta de una buena distribución, que resulta siempre difícil por el carácter esencialmente perecedero del pescado.

El 47 por 100 de la captura total española se destina al consumo fresco en el territorio nacional. Un 16 por 100 se congela para consumo interior también. Las fábricas conserveras absorben un 15 por 100 y un 13 por 100 se destina a salazones. El resto, a la reducción, para ser convertido en harinas y aceite.

En 1969 se destinaron a conservas 4.000 toneladas menos que en 1968, y a salazones, unas 5.000 menos. Sin embargo, aumentó en 5.000 toneladas el cupo destinado a reducción.

Por lo que respecta al importante porcentaje des-

tinado a conservas, podría incrementarse si se llegara a una reestructuración eficaz del sector, que permitiera una más fácil ofensiva exportadora. Se ha legislado bastante al respecto, aunque todavía los resultados no son muy claros. De todas formas, en 1969 la concentración de empresas a que debe tenderse supuso la conversión de 17 fábricas en sólo seis. Este tipo de concentraciones pueden sanear definitivamente el sector.

TOPE DE EXPORTACION

El mercado exterior tiene un límite de absorción difícil de superar. Productos como el bacalao delgado que capturan los bacaladeros españoles pueden tener muy buena salida en los mercados africanos y en los países deprimidos del Medio Oriente. Otros productos, como la merluza congelada, no pueden llegar a los países menos desarrollados por carecer de una red frigorífica. Las exportaciones españolas de pescado fueron las siguientes, en cifras, durante la campaña de 1969:

Pescado fresco y refrigerado se exportó por valor de 198,8 millones de pesetas, correspondientes a 11.207 toneladas; congelado, 24.292 toneladas, valoradas en 521,5 millones de pesetas; salazones, 61.688 toneladas, 2.156 millones de pesetas; conser-

vas y semiconservas, 34.132 toneladas, 1.786,6 millones de pesetas, y harinas, 2.498. En total se exportaron productos de la pesca por valor de 4.699 millones de pesetas, correspondientes a 133.876 toneladas.

Pero estas cantidades quedan compensadas por las importaciones de esos mismos productos que se hicieron: 194.114 toneladas, por valor de 2.891,9 millones de pesetas. La parte fuerte de estas importaciones está en las harinas de pescado —141.423 toneladas, por valor de 1.462 millones de pesetas—. Esta servidumbre de las harinas extranjeras habrá de ir corrigiéndose con una industria nacional reductora capaz de cubrir nuestro déficit del producto. La materia prima, afortunadamente, no faltará.

* * *

El sector pesquero tiene problemas, como hemos visto. Hay un esfuerzo de todo el país en marcha para llegar a una más efectiva explotación de nuestra actividad marinera. Aumento de las exportaciones, del consumo nacional y una industria reductora potente pueden ser los pilares de este empeño, sin olvidar la extensión de la red frigorífica y una racional potenciación de la flota.

JOSE MARIA IGLESIAS ROMERO

Servicios especiales de EFE

La modernización de la flota ha sido uno de los pasos fundamentales en la racionalización del sector. En el ángulo superior izquierdo, un magnífico congelador español, de reciente botadura. A la izquierda, tres modernas unidades que entraron no hace mucho en servicio.



Marina Mercante

Durante la baja por enfermedad: antigüedad, Plus de Navegación y pagas extraordinarias

Don Pedro Iriarte.
Bilbao.

CONSULTA:

«¿Tiene derecho el tripulante a que se le abone la antigüedad durante el período de baja por enfermedad?»

Igualmente deseo saber si durante este período han de abonarle el Plus de Navegación y las pagas extraordinarias, incluido el referido Plus».

INFORME:

El trabajador que se encuentre en situación de baja por enfermedad ha de percibir del armador, independientemente de la prestación económica que por incapacidad laboral transitoria reciba de la Seguridad Social, el 50 por 100 del Plus de Navegación durante el primer mes, y en tanto dure la situación de incapacidad, el 40 por 100 del citado Plus, y proporcionalmente y en la cuantía que fijan los artículos 110 y 115, número 7, las pagas extraordinarias reglamentariamente establecidas, con una duración máxima de dos años, conforme establece el artículo 169. La antigüedad no se percibe en esta situación.

En cuanto al período de tiempo en que se tiene derecho a la percepción, tanto de las pagas extraordinarias como del Plus de Navegación, con independencia de lo que se establece en el citado artículo 169, en el artículo 81, número 3, «Excedencias forzosas», apartado c), se dispone cuándo y en qué condiciones se inicia la situación de excedencia forzosa y, por consiguiente, el fin del derecho al cobro de las prestaciones anteriormente mencionadas.

Es todo lo que podemos informarle sobre el supuesto que nos plantea.

Cómputo de descansos semanales y fiestas abonables y no recuperables

Don Juan Albadalejo.
Cartagena.

CONSULTA:

«Deseo me informe sobre el sistema vigente para computar los descansos semanales y las

fiestas abonables y no recuperables en la actual Ordenanza de la Marina Mercante».

INFORME:

La normativa vigente obliga a que todo tripulante pueda disfrutar dentro de cada mes natural de un número de días comprensivos de los domingos y días festivos no recuperables dentro de dicho mes.

El apartado d) del artículo 144 determina que los días de descanso, domingos o festivos, no disfrutados se abonarán en metálico. No obstante lo dispuesto en el apartado anteriormente mencionado, el artículo 145 establece que los interesados podrán renunciar a la compensación en metálico de la mitad de los días festivos no descansa-

dos para su acumulación al período de vacaciones, si bien se pueden descansar estos días cuando el barco tenga permanencia prolongada en puerto por reparación u otras causas.

El sistema de acumulación es de día y medio de descanso por día no descansado, sin que pueda percibirse por los días acumulados el Plus de Navegación.

Conviene puntualizar que en el apartado d) del artículo 144 se determina que el descanso de domingos y festivos que al finalizar el mes natural no han sido compensados, o sea, sin producirse descanso, la opción por el abono en metálico o la acumulación de estos descansos a las vacaciones se produce de un modo automático, y bastará al tripulante indicar a la empresa o a su representante cuál es la fórmula que elige.

Pesca

Pesca de arrastre: dotación del buque y horas de trabajo

Don Martín Batán Martínez.
Ondárroa (Vizcaya).

CONSULTA:

«Deseo saber qué dotación corresponde a una embarcación en la pesca de arrastre. Asimismo, información respecto a los horarios de trabajo».

INFORME:

La dotación de un buque tiene que estar en función del cuadro indicador del personal mínimo reglamentario que fija la Orden de 14 de julio de 1964.

Esto en cuanto a la seguridad de la navegación, pero para su fijación habrán de tenerse en cuenta las necesidades en orden a la actividad pesquera que se realiza. Todo lo relativo a plantillas está regulado en la Reglamentación de Pesca de Arrastre, en los artículos 41 y 42.

La jornada de trabajo del personal que presta servicio en los barcos de pesca de arrastre no podrá exceder de catorce horas, salvo en casos de reconocida fuerza mayor. La jornada normal de trabajo es de ocho, que, naturalmente, cuando lo exijan las necesidades del servicio, podrán ampliarse hasta las catorce indicadas, debiendo pagar

estas horas como extraordinarias, con los recargos reglamentarios.

Deducciones del «monte mayor»

J. C.
Altea (Alicante).

CONSULTA:

Desea se le informe sobre algunos aspectos relacionados con el «monte mayor».

INFORME:

El sistema de distribución del «monte menor», o sea, la participación de la tripulación en el total bruto de la pesca capturada, que constituye el «monte mayor», una vez deducidos los gastos a éste imputables, se establece del modo siguiente:

Las partes en que se divide el «monte menor» responden a la propuesta que, autorizada por el delegado de Trabajo, esté prevista para cada embarcación, debiendo figurar en la misma «la parte», «partes» o fracción de «parte» que se asigna a cada miembro de la tripulación por el cargo, tarea o trabajo que en ella desempeña.

Debe, por tanto, tener esa embarcación una resolución de la autoridad laboral de la provincia donde se fijan los tantos por ciento de participación del armador y de la tripulación en lo que resta del «monte mayor», deducidos los gastos.

Del «monte menor» no puede sacarse parte alguna que no sea destinada a las partes de la tripulación, seguros sociales, manutención si corresponde abonarla y los gastos de dietas y locomoción, y retribución de tripulantes en comisiones de servicio si existiesen.

Cualquier otro gasto, y concretamente el que usted menciona del radar, lo tiene que pagar el armador de un modo total, sin que pueda descontarse nada por este motivo del «monte mayor».

Si desea una mayor información, dirijase a este «Consultorio», que con mucho gusto le asesoraremos con la amplitud y detalle que el caso requiere.

Su consulta laboral y profesional será atendida, si así lo desea, en esta sección. Para ello basta con que escriba a HOJA DEL MAR (la dirección la tiene en la página 2 de este número), indicando en el sobre: «Consultorio». Y un ruego: al exponer su consulta sea breve, sea concreto.

• Y aporte todos los datos precisos.

No se atenderá absolutamente ninguna consulta en la que no consten nombre y apellidos, profesión, domicilio completo y firma del remitente. Si en la contestación que publiquemos no desea que figure su nombre, hágalo constar así en su carta.

PLAN DE PROMOCION DE VIVIENDAS DE PROTECCION OFICIAL

La entrada en vigor del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar el 1 de agosto de 1970, con la publicación del Reglamento General para aplicación de la Ley de 30 de diciembre de 1969, justifica y obliga una acentuación y replanteamiento en el cumplimiento de los fines que tradicionalmente incumbían al Instituto Social de la Marina.

El Instituto, con independencia de sus funciones específicas como entidad gestora de la Seguridad Social, debe atender entre otras misiones atribuidas por la Ley de 18 de octubre de 1941, la promoción de la construcción de viviendas de protección oficial para los trabajadores del mar comprendidos en su campo de aplicación.

Incorporado a este campo el personal de la Marina Mercante, es propósito del Instituto llevar a cabo una acción dirigida especialmente a la promoción de construcción de viviendas para personal de la Marina Mercante, con un planteamiento adecuado a las características de sus necesidades y posibilidades económicas. Tal acción especial comprenderá también aquel personal de la pesca de altura en que concurren circunstancias similares. Y, por supuesto, se seguirán construyendo viviendas para los pescadores de bajura, como hasta ahora venía haciéndose.

Las bases del plan especial aprobadas por la Comisión Permanente - Ejecutiva son las siguientes:

CONFECCION DEL PROGRAMA DE NECESIDADES

En los centros o núcleos principales de población en que se

concentra personal de Marina Mercante o de pesca de altura se llevará a cabo una encuesta por las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina en colaboración con los Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante y la Unión de Oficiales de la Marina Mercante (U. O. M. M.),

El planteamiento está adecuado a las características de sus necesidades y posibilidades económicas.

con objeto de determinar inicialmente las necesidades a cubrir.

El Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Instituto Nacional de la Vivienda, gestionará del mismo la construcción de los grupos de viviendas necesarios ateniéndose a tres tipos diferentes, según las necesidades y posibilidades económicas de los peticionarios, que habrán de estar acogidos a los beneficios de la Seguridad Social. No obstante, la inscripción inicial y su consideración como necesidad atendible para su inclusión en el programa podrán realizarse por todos los marinos mercantes y pescadores de altura, aunque no estuvieran dados de alta en la Seguridad Social española, sin perjuicio de que, para la adquisición del compromiso definitivo de construcción de su vivienda, se exija del peticionario la inclusión efectiva en el régimen al amparo de las necesidades y términos que se conceden al personal que no se encuentra afiliado a la Seguridad Social en este sector.

CESION DE TERRENOS

En los centros o núcleos de población en que resulte acreditada la necesidad de construcción de un grupo de viviendas para personal de la Marina Mercante o pescadores de altura se procederá, por el Instituto Social de la Marina en relación con el Instituto

cial de la Marina o la constitución de una cooperativa en la que participen exclusivamente los futuros beneficiarios, a los que el Instituto prestará su máxima colaboración.

En todo caso, cualquiera que sea el sistema elegido, la Junta o Comisión de Representantes asumirá determinadas funciones que le asigne el Instituto, y entre ellas la de distribución y adjudicación de las viviendas que se construyan, así como la audiencia en el expediente en todo momento que lo estime oportuno y el derecho de información sobre el estado de tramitación del expediente.

PROYECTO, OBRA Y GESTION ADMINISTRATIVA

Los arquitectos del Instituto Social de la Marina confeccionarán los oportunos proyectos en función de los solares elegidos, necesidades apreciadas y posibilidades que ofrezcan las ordenanzas municipales aplicables, sobre la base de tres tipos fundamentales de viviendas de extensión superficial aproximada: el tipo A, 130 m², con tres o cuatro dormitorios; el tipo B, de 100 m², con tres dormitorios, y el tipo C, de 80 m², con tres dormitorios.

Las obras se adjudicarán en concurso-subasta ante notario, según las normas preceptivas para las viviendas de protección oficial.

El Instituto Social de la Marina, por sus correspondientes servicios, tramitará los expedientes administrativos oportunos en relación con el Instituto Nacional de la Vivienda y concertará las operaciones de crédito y anticipos permitidos.

FINANCIACION DE LOS GRUPOS DE VIVIENDAS

En colaboración con el Instituto Nacional de la Vivienda, la finan-

Nacional de la Vivienda y autoridades provinciales y municipales, a la elección del solar o solares más adecuados para la satisfacción de aquéllas. Preferentemente se adquirirán al Instituto Nacional de la Vivienda los terrenos que dicho organismo tenga previstos para la construcción por las entidades promotoras reconocidas.

AGRUPACION DE FUTUROS BENEFICIARIOS

En cada localidad en que se prevea la construcción de un grupo de viviendas se procederá, como primera medida, al nombramiento de una Junta o Comisión de representantes de los futuros beneficiarios, que, convocados por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina correspondiente, procedan al estudio y consiguiente elección del sistema que estimen más adecuado para llevar a cabo la promoción definitiva de la construcción del grupo. Se podrá elegir entre la entidad promotora, Instituto So-

AL PARA MARINOS MERCANTES Y PESCADORES DE ALTURA

ciación, según la protección oficial concedida por las normas vigentes, será la siguiente:

VIVIENDAS SUBVENCIONADAS

El Instituto Nacional de la Vivienda concede 30.000 pesetas de subvención y autoriza el concierto de préstamos hasta un máximo de 1.500 pts/m², con interés del 7 por 100, y plazo máximo de amortización de dieciséis años, más dos de carencia.

VIVIENDAS DE RENTA LIMITADA II GRUPO, TERCERA CATEGORIA

El Instituto Nacional de la Vivienda autoriza se concierten préstamos con el Banco de Crédito de la Construcción que no excedan del 90 por 100 del presupuesto protegible ni de la cifra de 200.000 pesetas, con un interés del 6 por 100 anual, amortizable en dieciséis años, más dos de carencia.

APORTACIONES DE LOS ADJUDICATARIOS

Adquirido el compromiso de construcción del grupo de viviendas, y como trámite previo a la adquisición de los terrenos con intervención de la Junta o Comisión de beneficiarios, se procederá a la apertura de cartillas de ahorro de viviendas, una por cada beneficiario del grupo a construir.

En las referidas cartillas se ingresarán las cantidades mínimas y en la fecha que se indique, para la adquisición de los terrenos y el pago de los correspondientes porcentajes del presupuesto total de aportación inicial, según la finan-

ciación concreta definitiva que resulte aprobada por el Instituto Nacional de la Vivienda.

Con independencia de lo expuesto se considerará aportación inicial de los adjudicatarios el importe de la diferencia entre el coste real por metro cuadrado y el protegido oficialmente por el Instituto Nacional de la Vivienda.

El Instituto Social de la Marina procurará proporcionar créditos laborales de viviendas, por medio del servicio correspondiente, a los adjudicatarios afiliados que lo soliciten en las condiciones reglamentarias.

REGIMEN JURIDICO ADMINISTRATIVO DE LOS GRUPOS DE VIVIENDAS

Las viviendas se cederán en amortizaciones por el Instituto Social de la Marina a sus adjudicatarios, otorgándose la escritura pública de propiedad a su favor tan pronto resulte amortizado el importe de la vivienda en los plazos concedidos en la célula de calificación definitiva del Instituto Nacional de la Vivienda, o antes si, voluntariamente, se anticiparan pagos por el adjudicatario.

La Junta o Comisión de beneficiarios, durante la construcción del grupo, elaborará los estatutos del grupo de viviendas de que se trate, del régimen de propiedad horizontal constituido, con la intervención del delegado provincial del Instituto Social de la Marina a efectos de protección de los intereses económicos de que es titular.

El pago de las cuotas de amortización se verificará periódicamente, por mediación de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina respectiva, a los servicios correspondientes de la central del Instituto para amortización de créditos laborales de vivienda, préstamos concertados

con entidades de crédito o anticipos con el Instituto Nacional de la Vivienda.

La Comisión o Junta administrará el fondo de gastos de con-

servación y mejora que, en proporción reglamentaria, incrementará la cuota mensual de amortización del coste de la construcción.

EJEMPLOS

1. VIVIENDA DE 130 METROS CUADRADOS. EXTENSION SUPERFICIAL. PROTECCION OFICIAL. SUBVENCIONADA.

Presupuesto protegible aproximado: 460.970 pesetas.

FINANCIACION

30.000 pesetas a fondo perdido. $460.970 - 30.000 = 430.970$ pesetas.
Préstamo al 7 por 100, en dieciocho años, de $195.000 = 1.616$ mensuales.

$430.970 - 195.000 = 235.970$ pesetas.

Aportación por el interesado: 235.970 pesetas.

El crédito laboral de vivienda que podría conceder como préstamo complementario el Montepío Marítimo Nacional es teóricamente de cien mil pesetas como máximo; diez años de plazo de amortización, al 4,5 por 100 de interés. Pero prácticamente viene condicionado, de una parte, por los fondos existentes en la entidad para esta finalidad concreta, y, de otra, por las condiciones y requisitos que debe cumplir el peticionario según las disposiciones vigentes.

2. VIVIENDA DE 100 METROS CUADRADOS PARA FAMILIAS NUMEROSAS DE NUEVE PERSONAS. PODRIA SER SUBVENCIONADA O DE RENTA LIMITADA. 2.º GRUPO.

A) SUBVENCIONADA

Presupuesto protegible aproximado: 349.549 pesetas.

FINANCIACION

30.000 pesetas a fondo perdido. $349.549 - 30.000 = 319.549$ pesetas.
Préstamo al 7 por 100, en dieciocho años, de 150.000 pesetas = 1.243 mensuales.

$319.549 - 150.000 = 169.549$ pesetas.

Aportación por el interesado: 169.549 pesetas.

A deducir posible préstamo complementario concedido por el Montepío Marítimo Nacional.

B) RENTA LIMITADA EN 2.º GRUPO, 2.ª CATEGORIA.

Presupuesto protegible aproximado: 322.300 pesetas.

FINANCIACION

Préstamo al 6 por 100 de interés, en dieciocho años de amortización, por el 90 por 100 de 322.300 pesetas = 290.070 pesetas.

Le corresponde una renta de amortización mensual de 2.230 pesetas.

Aportación por el interesado: 32.230 pesetas.

A deducir posible préstamo complementario.

3. VIVIENDA DE 80 METROS CUADRADOS. RENTA LIMITADA. 2.º GRUPO, 3.ª CATEGORIA.

Presupuesto protegible aproximado: 254.220 pesetas.

FINANCIACION

Préstamo al 6 por 100 de interés, en dieciocho años, del 90 por 100 de 254.220 pesetas = 228.798 pesetas.

Le corresponde una renta mensual de amortización del préstamo de 1.750 pesetas.

$254.220 - 228.798 = 25.422$ pesetas.

Aportación por el interesado: 25.422 pesetas.

A deducir posible préstamo complementario.

En casos especiales, aun siendo más conveniente el sistema de financiación de las viviendas de renta limitada del 2.º grupo, 3.ª categoría, hay que tener en cuenta que éstas están limitadas en altura, no pudiendo pasar de cinco plantas, mientras que para las viviendas de renta limitada subvencionadas el número de plantas es libre.

A propósito del caso «Erkowit»



DE NUEVO LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR

El accidente sufrido por el mercante sudanés «Erkowit» el día 30 del pasado mes de octubre, en la playa de Bastiagueiro, La Coruña, adquirió trascendental importancia por las insospechadas consecuencias que se derivaron de la pérdida en aguas del mar de una partida de 1.800 bidones de insecticida mercurial que transportaba. Vuelve así a cobrar actualidad la cuestión de la contaminación de las aguas marinas por sustancias nocivas.

Es evidente que productos tales como hidrocarburos, detergentes, insecticidas, etcétera, derramados por los barcos, pueden ocasionar graves problemas: incendios, destrucción de la fauna y la flora marina, peligro para las aves acuáticas, y la infección de puertos y playas.

La evitación de estos riesgos en aguas jurisdiccionales no ofrece dificultades, pues basta que su prevención o posterior sanción a los infractores se determine por las normas que al efecto dicte cada Estado dentro del ámbito de su competencia. Sin embargo, la aplicación de tales normas puede presentar en la práctica ciertos problemas que es preciso considerar.

En primer lugar, dada la pluralidad de sujetos que intervienen en el transporte marítimo, cabe preguntarse sobre quién ha de recaer la responsabilidad en este tipo de catástrofes. Comoquiera que durante el transporte la carga queda bajo control del porteador, que asimismo asume el manejo del buque, parece lógico que sea él el responsable de los daños producidos. Ahora bien, la extraordinaria difusión que en la actualidad tiene el seguro hace que la efectividad de cualquier responsabilidad se logre a través de dicha institución. Hay, pues, que contar con los aseguradores, y a este respecto cabe preguntarse si no sería procedente establecer con carácter obligatorio el seguro en el transporte de este tipo de mercancías, de manera que un buque no pueda ser despatchado sin el correspondiente certificado acreditativo del seguro que cubra esta clase de carga.

De otro lado, la determinación de los daños a que pueden dar lugar estos siniestros en algunas ocasiones se hace harto difícil. Desde luego, el «damnum emergens» parece claro, pues las capturas realizadas por los pesqueros en las zonas afectadas han de desecharse por su posible contaminación e imposibilidad de consumo. Pero es que, además, el «eucrum cessans» va a surgir igualmente, representado en la privación de una ganancia, tanto en el espacio como en el tiempo. Añádase a esto la fijación del coste de las medidas de protección, con necesaria distinción entre las que se adoptan con carácter general y aquellas concretas que se tomarán después de acaecido el desastre, así como la posible reclamación por daños causados a la flora y a la fauna

marítima, con la extraordinaria dificultad de su determinación.

Dado que en el ámbito marítimo prevalece el principio de la limitación de la responsabilidad, cabe asimismo considerar la posibilidad de su aplicación en los accidentes que venimos tratando. La idea de que en el transporte por mar las pérdidas no deben desorbitarse hasta el extremo de hundir el negocio naviero, generador de la responsabilidad, puede aplicarse al transporte de mercancías susceptibles de contaminar las aguas del mar. Ahora bien, en tales supuestos, dicha limitación no debería venir referida al tonelaje del buque, como se ha considerado tradicionalmente, puesto que se trata de daños causados no por el buque, sino por la carga. Quizá la solución pudiera ser referir la limitación a un porcentaje sobre el valor de la carga, dada la evidente relación entre la cantidad de cargamento y la entidad de los posibles daños.

Preciso es reconocer, sin embargo, que la normativa interna adoptada por los Estados ribereños carece de eficacia desde el momento en que la evacuación de tales productos en alta mar no haya sido regulada, puesto que por efecto de vientos y corrientes pueden llegar a las costas causando gravísimos estragos.

El problema de la contaminación de las aguas marinas adquiere así carácter internacional, que no podrá ser resuelto sino a través de una reglamentación de tal carácter.

En Consejo de la Organización Consultiva Intergubernamental de la Navegación Marítima —IMCO—, a raíz del desastre del «Torrey Canyon», se tomó conciencia del problema, a través de las consideraciones siguientes:

- 1.º Conveniencia de establecer, para los barcos que transporten petróleo y cargas nocivas y peligrosas, rutas o vías marítimas delimitadas, sea por los Gobiernos interesados o por decisión internacional.
- 2.º Urgente adopción de medidas que permitan la más estrecha colaboración entre los Estados a fin de evitar el peligro de contaminación por el petróleo y otras materias nocivas.
- 3.º Necesidad de considerar la responsabilidad civil derivada de este tipo de siniestros en un doble aspecto: la concerniente a los propietarios de los buques o carga en el caso de daños a terceros, y condiciones para hacerla efectiva por parte de los Estados interesados en proteger su litoral.

En base a estas recomendaciones, varios Gobiernos unieron sus esfuerzos para establecer una reglamentación de carácter internacional relativa a las responsabilidades derivadas de la contaminación de las aguas del

mar, creándose en 1968 el TOVALOP (Acuerdo Voluntario de los Armadores de Petróleo Relativo a la Responsabilidad por Polución de Petróleo). Su finalidad es esencialmente aseguradora, fijándose como límites de responsabilidad 10.000.000 de libras o 100 libras por tonelada de registro bruto, y comprometiéndose sus miembros a mitigar las consecuencias del derrame de crudos, a asumir y abonar los gastos derivados de las operaciones de limpieza y a cumplir sus compromisos por un período de cinco años. Se crean en su seno dos organismos, la International Tanker Owners Pollution Federation y la International Tanker Indemnity Association Limited, con el fin de garantizar el cumplimiento de los fines señalados.

Posteriormente, a instancia de la IMCO se celebró en Bruselas una Conferencia el 29 de noviembre de 1969, que culminó con la firma de dos convenios internacionales relativos a la contaminación de las aguas del mar.

El primero tiene como fin primordial reconocer a todo Estado, cuyas costas estén amenazadas de contaminación a consecuencia de un accidente marítimo, el derecho a tomar medidas para la prevención o eliminación del peligro de contaminación. Dichas medidas a adoptar han de ser las que racionalmente exija la amenaza real o el daño efectivamente producido.

Por lo que a la segunda convención se refiere, partiendo del principio de que el propietario de un buque es responsable de todos los daños por contaminación que se produzcan de un escape o derrame originado por el mismo, persigue como objetivo primordial otorgar a los perjudicados una reparación más justa que la que obtendrían de las leyes vigentes sobre esta materia. La citada responsabilidad admite varios matices: puede configurarse con carácter limitado sobre el propietario de un buque que no incurra en falta personal y que se fija en 2.000 francos oro por tonelada de arqueado bruto, sin que en ningún caso pueda exceder de 210.000.000 de francos oro; o bien con carácter limitado, que asumirá el propietario en cuya actuación se aprecie falta personal. Para garantizar la efectividad de tan elevados límites de responsabilidad se prevé, asimismo, la creación de un Fondo Internacional de Compensación con un capital de treinta millones de dólares.

La preocupación de técnicos y juristas en continuar buscando soluciones a este problema queda bien patente en el simposio que bajo los auspicios de la FAO se está celebrando actualmente en Roma con el fin de evitar que los espacios marítimos queden biológicamente muertos, con peligro de la Humanidad.

EUGENIO SANCHEZ GUZMAN

LA CONTAMINACION MARINA Y SUS EFECTOS SOBRE LA PESCA, TRATADOS EN LA CONFERENCIA DE LA FAO, CELEBRADA EN ROMA

Durante los días 9 al 18 de diciembre se ha celebrado, en Roma, la Conferencia Técnica de la FAO sobre contaminación marina y sus efectos sobre recursos vivos y la pesca. De la importancia de esta Conferencia dará una idea el hecho de que se han presentado más de mil comunicaciones, han acudido a la misma más de mil científicos y técnicos de todo el mundo y la preparación de los temas ha exigido dos años de trabajos.

Por parte de España, han intervenido en la conferencia don Angel Mato, de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y don Joaquín Ros Vicent, biólogo del laboratorio del Mar Menor del Instituto de Investigaciones Pesqueras, el cual nos ha remitido el trabajo que publicamos en estas páginas acerca de las materias que, con carácter general, se sometieron a estudio. En el próximo número ofreceremos un trabajo del señor Ros sobre el desarrollo concreto de la Conferencia y las conclusiones adoptadas.

La Conferencia convocada por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura —FAO— con la cooperación de todas las organizaciones internacionales interesadas en el tema, abarca un campo muy amplio, puesto que considera todos los tipos de contaminantes, sea cual sea su origen, y en todos los mares del mundo, inclusive los estuarios. Su alcance está delimitado por la siguiente definición del término «contaminación del mar»: «Introducción por el hombre en el ambiente marino de sustancias que causan tales efectos nocivos que perjudiquen los recursos vivos, ofrezcan peligros para la salud pública, obstaculicen las actividades marítimas, incluida la pesca; menoscaben la calidad para la utilización del agua del mar y reduzcan las posibilidades de esparcimiento».

OBJETIVOS

Los objetivos principales de la Conferencia son los siguientes:

1. Poner al día y concentrar en un lugar la mayor cantidad posible de experiencia y de conocimientos mundiales acerca de la contaminación de las aguas del mar en relación con los recursos vivos como parte del ecosistema.
2. Proporcionar una tribuna para efectuar un útil intercambio de información científica y técnica sobre la contaminación de las aguas del mar y su solución.
3. Determinar las situaciones en las que existen peligros de daños, especialmente de daños irreversibles que se producen a la pesca y al medio ambiente marino, con objeto de prevenir o aliviar la contaminación.
4. Indicar las formas de impedir o contener la contaminación en aguas costeras, tales como lagunas, manglares y ensenadas con valor potencial para la maricultura.
5. Concentrar la atención en problemas científicos en los que se precisa la cooperación y coordinación internacionales para su estudio.
6. Señalar las tendencias futuras de la contaminación del mar y poner de relieve la necesidad de estudios que marquen el nivel de partida o «línea base» en relación al cual se puedan

medir los cambios que se produzcan en el ambiente marino.

7. Proporcionar una base científica y técnica para el control internacional de la contaminación de las aguas del mar con el fin de proteger el medio ambiente marino y sus recursos vivos.

Los objetivos específicos de la FAO al convocar esta Conferencia serán:

Proporcionar orientaciones para los programas futuros de la FAO, con especial referencia a las responsabilidades e intereses de su Comité de Pesca.

Proporcionar preparación especializada para la Conferencia de las Naciones Unidas de 1972 sobre «Los problemas del medio ambiente humano».

El programa científico de la Conferencia incluye los siguientes temas:

I. CONTAMINACION ACTUAL DE LAS AGUAS DEL MAR EN EL MUNDO

En este tema se facilitarán análisis sobre problemas particulares de la contaminación en zonas típicas marinas y de estuarios del mundo, con respecto a las cuales existe una importante cantidad de información científica. Estos análisis pueden incluir estudios bien documentados del mar del Norte, mar Báltico, mar Mediterráneo, bahía de Chesapeake, golfo de México, costa de California, golfo de San Lorenzo, estrecho de Georgia, bahía de Tokio, mar Negro, etcétera. Se deberán examinar las teorías aceptadas junto con las hipótesis propuestas y las lagunas en nuestros conocimientos, señalando especialmente las repercusiones en los problemas pesqueros.

II. COMPORTAMIENTO Y DESTINO DE LOS CONTAMINANTES EN EL MEDIO AMBIENTE MARINO

Las colaboraciones pueden incluir estudios sobre: a) dilución y dispersión de contaminantes mediante procedimientos físicos; b) procesos de descomposición química y microbiología; c) reconcentración de los componentes de los contaminantes por medio de procesos biogeoquímicos, y d) absorción, acumulación y transmisión de sustancias químicas a través de la cadena alimentaria.

III. EFECTOS DE LOS CONTAMINANTES SOBRE LA BIOLOGIA Y EL CICLO BIOLOGICO DE LOS ORGANISMOS MARINOS

a) Agudos: Dosis letal en laboratorio, relación de los ensayos en laboratorio y las observaciones en el mar, criterios para determinar la calidad del agua basados en los bioensayos.

b) Crónicos (subletales): Cambios de comportamiento, efectos patológicos, alteración de las funciones normales, cambios histoquímicos en los tejidos, desarrollados teratológicos, alteración en la actividad de las enzimas, cambios en las células de la sangre y en el suero, modificaciones en la reproducción, etcétera.

IV. MODIFICACIONES DEL ECOSISTEMA Y EFECTOS SOBRE LAS COMUNIDADES MARINAS

a) Efectos de los contaminantes en los diferentes niveles tróficos y la interacción entre ellos.

b) Alteraciones en la diversidad de las especies.

c) Cambios en el flujo de energía a través del ecosistema.

d) Cambios en la biomasa.

e) Modificaciones en la estructura de las comunidades.

f) Cambios en las asociaciones entre comunidades.

g) Efectos biológicos de la explotación y explotación de los fondos marinos.

V. ASPECTOS TECNICOS PARA DISMINUIR LA CONTAMINACION Y LUCHAR CONTRA SUS EFECTOS

a) Tratamiento y evacuación de las aguas residuales.

No se pretende obtener un gran número de estudios sobre el tratamiento de aguas residuales. Se han realizado grandes progresos en los diseños de difusores y en la elección de los lugares de emplazamiento de los emisarios submarinos para conseguir una rápida dilución y dispersión de las aguas residuales. Se espera que estos trabajos se puedan resumir en uno o dos estudios.

b) Recuperación o extracción «in situ».

Principalmente dando los resultados de las investigaciones sobre el modo de combatir las pérdidas accidentales de contaminantes, especialmente petróleo.

c) Utilización de los contaminantes.

VI. EFECTOS DE LOS CONTAMINANTES SOBRE LA CALIDAD DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS MARINOS

Se incluirá la alteración del sabor, las modificaciones de color y textura, la infestación por parásitos y la toxicidad de los peces y de productos derivados de la pesca, como la harina de pescado, causada por ciertos contaminantes.

VII. BASES CIENTIFICAS PARA UNA LEGISLACION INTERNACIONAL SOBRE LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR PARA PROTEGER LOS RECURSOS MARINOS Y LA PESCA

Se considerarán las prioridades en los programas internacionales científicos realizados en cooperación, basándose en la evidencia científica de su necesidad. El control internacional de la contaminación tendrá que realizarse por medio de síntesis de información sobre la legislación nacional y de acuerdo para registrar las evacuaciones de desechos y los accidentes que contribuyen a la contaminación de las aguas del mar.

VIII. TEMAS ESPECIALES

Se han organizado reuniones de grupos interesados en los siguientes temas: 1) Revisión de los métodos de detección, medida y control de los contaminantes. 2) Discusión de los aspectos pertinentes del Programa Ampliado de Investigación del Océano (LEPOR) y de la Década Internacional para la Exploración del Océano. 3) Examen de los problemas internacionales que se presentarán en el futuro debido a la exploración y explotación del fondo del mar fuera de las aguas jurisdiccionales. 4) Revisar la marcha de los programas relacionados con la contaminación dentro del Programa Biológico Internacional, Comunidades Marinas.

JOAQUIN ROS VICENT



Aprobadas por las Cofradías de Pescadores de Pontevedra

CONCLUSIONES PARA EL P

EXPLOTACIONES MARISQUERAS

1.º Las Cofradías Sindicales de Pescadores deben solicitar, en régimen comunitario, los bancos naturales que son conocidos como productivos, y que se estime conveniente por sus Asambleas Generales, yendo incluso a la solicitud de la totalidad de su demarcación marítimo-terrestre en los casos necesarios, estando siempre pendiente, para la solicitud en competencia, de aquellas otras peticiones de particulares para concesiones de establecimientos marisqueros o de bancos naturales no solicitados por las Cofradías.

2.º En relación con los establecimientos marisqueros, se solicita la prohibición de instalar establecimientos, sea la clase que sea y su naturaleza, en lugares propiamente señalados como bancos naturales, o que las entidades sindicales destinen como tal, en competencia con solicitudes de instalación de establecimientos marisqueros afectados por particulares.

CLASIFICACION ZONAS DE INTERES MARISQUERO

El Decreto 1.238, que aprueba el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, declara de interés marisquero las zonas incluidas en el mismo, pero determina que la clasificación no es definitiva y que se irá revisando periódicamente en función de los trabajos de investigación que se realicen, hasta lograr un encuadramiento lo más perfecto posible.

Comoquiera que la clasificación actual no ha incluido algunas zonas de interés marisquero, se considera conveniente y urgente que se efectúe la revisión de las zonas.

CONCESIONES MARISQUERAS A PARTICULARES

Las Cofradías de Pescadores, ante la proliferación de concesiones marisqueras por parte de particulares y la necesidad de que en Galicia se paralicen dichas peticiones hasta tanto no se ponga en marcha el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, solicitan la paralización de todas las concesiones marisqueras a particulares en la región gallega, en tanto no se ponga en ejecución dicho Plan, y asimismo que las peticiones de particulares no se admitan si se solicitan bancos naturales o zonas de marisqueo libre, todo ello por las ampliaciones y problemas sociales que se derivarían.

Conclusiones aprobadas por los representantes de las Cofradías Sindicales de Pescadores de la provincia de Pontevedra, en asamblea plenaria celebrada en la Delegación Provincial de la Organización Sindical de Vigo el pasado día 14 de noviembre, para una puesta en marcha y mejor desarrollo del Plan Marisquero de Galicia.

EXPLOTACIONES MARISQUERAS EN GRANDES FONDOS

Aun cuando actualmente la legislación en materia de pesca y de ordenación marisquera no admite la extracción del marisco existente en grandes fondos, donde no es posible el empleo de artes legales, existen en Galicia bancos naturales en fondos de más de 18 metros, que consideramos podrían constituir «buenas zonas de concesiones marisqueras a otorgar a entidades sindicales únicamente», para la explotación con sistemas racionales y de vigilancia, con los medios e instrumentos que se autoricen, compaginando el aprovechamiento de la riqueza con la evitación de perjuicios a todas las especies marinas.

INFORMES SOLICITUDES DE PARTICULARES

Las Cofradías de Pescadores piden que cualquier solicitud de zonas de marisqueo que verifiquen los particulares, no sean tramitadas sin el previo informe de la Cofradía Sindical donde radique la pretendida explotación.

REGLAMENTACION EXPLOTACIONES MARISQUERAS

Es necesario que las Cofradías de Pescadores que bien individualmente o mancomunadamente con otras soliciten bancos naturales, confeccionen o redacten los correspondientes Reglamentos de Régimen Interior de la explotación, para lo cual recabarán la ayuda correspondiente de los técnicos de la Organización Sindical y la colaboración de la Gerencia del Plan. Este Reglamento de Régimen Interior también se hará en el caso de otras solicitudes de establecimientos marisqueros.

CAPACITACION PROFESIONAL

Se cree necesario, urgente y de vital importancia la capacitación adecuada de las personas que continuamente vienen explotando las zonas marítimo-terrestres y bancos sumergidos.

Para llevar a efecto esta capacitación creemos necesario que, además de los Centros de Formación de capataces de nueva creación previstos en el Plan, se realicen cursillos de orientación marisquera en cada Cofradía o lugares convenientes, así como:

a) Que se realicen por la Gerencia del Plan Marisquero, en colaboración con el Programa de Promoción Obrera, cursos de orientación de amplia base entre los mariscadores.

b) Para cursos de capacitación deberán utilizarse igualmente los Centros de Formación Profesional Acelerada de la Organización Sindical.

c) Para la formación de capataces mariscadores profesionales debe crearse un centro de especialización en una de las zonas de mayor concentración de explotaciones marisqueras, donde se programarán cursos para una capacitación graduada.

d) De la Dirección General de Promoción Social del Ministerio de Trabajo se solicitará la ayuda pertinente para la programación y financiación de cursos de cooperación entre mariscadores, con el fin de crear espíritu cooperativo en este sector.

e) Con la doble finalidad de conceder becas a alumnos para la capacitación marisquera y fomentar la investigación, se recabará la ayuda del Instituto Social de la Marina, como órgano gestor de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de las Cajas de Ahorros de la región gallega y las Diputaciones Provinciales.

CREDITOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 1.238, que aprueba el Plan

de Explotación Marisquera de Galicia, entendemos que el programa de inversiones públicas del II Plan de Desarrollo Económico y Social debe concretar y destinar los oportunos fondos y con exclusividad a las entidades sindicales que soliciten las concesiones marisqueras, con el carácter preferente que les otorga la Ley de Ordenación Marisquera.

El otorgamiento de estos créditos sea ágil, rápido y sencillo, a efectos de que las Entidades Sindicales puedan cumplir los plazos señalados para la puesta en marcha de las concesiones.

Igualmente, las Cofradías esperan contar con las subvenciones previstas en el Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

Las Entidades Sindicales, para complementar el crédito oficial, se comprometen a ayudar al mismo mediante sus propios fondos cuando sea factible, y con las aportaciones de sus afiliados en forma de capital o cuota individual, y para realizar la explotación solicitada por la entidad.

Para la amortización de estos créditos indispensables, las Cofradías y otras Entidades Sindicales concesionarias gravarán con un tanto por ciento las extracciones de marisco de su demarcación.

En caso de exigir a las Cofradías Sindicales un aval para poder optar al crédito, este aval será otorgado por la Delegación Sindical.

CANON DE OCUPACION

En relación con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de Ordenación Marisquera de fecha 30 de junio de 1969, se considera que comoquiera que la puesta en marcha del Plan Marisquero no ha entrado en su plena vigencia, debido a falta de orientación y acciones que debían fijar los órganos responsables y ejecutores del Plan, creados al efecto, y además que exige esfuerzos económicos por parte de los promotores, siendo incipiente el Plan y problemáticos sus resulta-

dos, entienden las Cofradías Sindicales que debe supeditarse el establecimiento del canon al conocimiento de los reales frutos de explotación, dejando de momento en suspenso la aplicación de lo dispuesto en el mencionado artículo de la Ley de Ordenación Marisquera.

BENEFICIOS DE LOS POLOS DE DESARROLLO

Se solicita que las actividades marítimo-pesqueras previstas en el Plan Marisquero y en zonas declaradas Polo de Desarrollo obtengan los beneficios que alcanzan a los industriales de tierra que se acojan a estos beneficios.

VIGILANCIA MARISQUERA

1.º A pesar de lo que establece la norma 4.ª (sobre policía y vigilancia) de la Orden del Ministerio de Comercio de fecha 25-3-70, entendemos que ésta debe estar a cargo de las entidades concesionarias. Para llevar a cabo tal vigilancia debe asegurarse un cuerpo especial, tipo guarda jurado, que, con la colaboración de las Comandancias y Ayudantías de Marina y demás autoridades gubernativas correspondientes, garanticen la eficacia total de este servicio.

2.º Al existir la necesidad de incrementar la vigilancia para impedir el marisqueo abusivo, es preciso modificar lo dispuesto en el artículo 9.º de la Orden de la Presidencia del Gobierno de fecha 16 de abril de 1963, por la que se creó el carnet de mariscador, ya que dicha Orden establece que los guardas a nombrar por las Cofradías y con cargo a éstas han de ser pescadores jubilados, lo que va en perjuicio de la eficacia de la vigilancia, toda vez que los jubilados, por lo general, carecen de capacidad física para la vigilancia. La reforma de la Orden de referencia en su artículo 9.º debe hacerse en el sentido de que se pueda promocionar como guardas a personas competentes y sin limitación de edad, todo ello para que dicha vigilancia sea ejercida con eficacia.

CARNET DE MARISCADOR

Las Cofradías Sindicales de Pescadores proponen que el carnet de mariscador se otorgue únicamente a los auténticos profesionales, por lo que se deben dictar las normas necesarias para ello, con el fin de retirar dicho documento a cuantos lo soliciten al amparo de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 16 de abril de 1963, para lo cual se considera necesario lo siguiente:

a) Que los carnets expedi-

LAN MARISQUERO DE GALICIA

dos por las Comandancias de Marina, de acuerdo con la mencionada Orden, que son válidos por cinco años para ser revalidados por un período más, sólo sea necesario el visado de la Cofradía Sindical de Pescadores correspondiente.

b) Que cuando funcione plenamente el Plan Marisquero no se entreguen carnets de mariscador a los peticionarios si antes no han realizado un cursillo de capacitación marisquera, para lo cual se considera previo el que exista verdadera facilidad para asistir a los cursillos.

ESTABLECIMIENTO VEDAS MARISCO

Es necesario que las autoridades de Marina, al establecer vedas de marisco, oigan antes a las Cofradías Sindicales de Pescadores y a las Juntas Locales de Pesca, ya que existen casos, como la veda decretada en la ensenada de El Grove, en que no se ha tenido en cuenta a estas entidades.

CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR

La ría de Pontevedra necesita defender la riqueza marisquera existente en las jurisdicciones de las Cofradías de Pescadores de Pontevedra y Lourizán, que actualmente se perjudica por dos hechos:

a) El desagüe de los residuos de la empresa Celulosas de Pontevedra, S. A., que necesita ser llevado a tres o más kilómetros en la ría, y también la disminución que dicha empresa hace de las playas, por acumulación de residuos de fabricación.

b) La instalación de dragas que extraen continuamente arenas en la ría, con extracción de marisco al mismo tiempo, y perjuicio para la reproducción del mismo.

Se estima que la Administración debe promulgar con carácter urgente las disposiciones proyectadas en esta materia, sin perjuicio de que los dos hechos anteriormente reseñados sean solucionados con urgencia. Se propone que para esta solución rápida intervenga la Comisión Provincial de Servicios Técnicos.

TRAMITACION DE SOLICITUDES

Las Cofradías de Pescadores desean que las solicitudes de concesiones a estas entidades se tramiten con agilidad y simplificación burocrática, dándose en todo momento las mayores facilidades.

Pese a lo que se establece en la norma 6.ª del Ministerio de Comercio de fecha 25-3-70, publicada en el Boletín Oficial del Estado del día 16, de que

las solicitudes han de ser presentadas en las Comandancias de Marina respectivas, y teniendo en cuenta el cúmulo de dificultades que se plantean a la hora de solicitar información sobre las peticiones que obran en su poder, entendemos que toda petición de concesiones debe ser remitida a la Gerencia del Plan Marisquero, para que ésta, al tiempo que solicita la inserción en el Boletín Oficial de la provincia respectiva, remita al Sindicato Local de Pesca copia de la petición que se formule y, en su momento, el correspondiente proyecto para su examen.

PLAZOS DE EXPLOTACION

En relación con la norma 15 de la Orden de 25 de marzo del año actual, que dicta normas para otorgar concesiones, en la que se establece que la explotación marisquera deberá estar completamente terminada y puesta en marcha en un tiempo mínimo de dos años, a contar desde la fecha de su concesión, se considera por las Cofradías de Pescadores que el plazo fijado es insuficiente, teniendo en cuenta que para la puesta en marcha de una mejillonera se concede el mismo plazo. Se entiende que el plazo máximo que debiera fijarse es el de cinco años, contados a partir de la fecha de recepción del crédito o subvención concedida.

LIMITACION TERRENOS

La norma 17 de la Orden aludida del Ministerio de Comercio no debe tenerse en cuenta en lo referente a la limitación de extensión de terrenos, cuando éstos sean solicitados por una Entidad Sindical, y si, en cambio, quede restringida al máximo de una hectárea cuando lo sea por iniciativa privada.

MENTALIZACION DEL MARISCADOR

Teniendo en cuenta que el Decreto por el que se aprueba el Plan Marisquero de Galicia, extraordinario en sus propósitos, no alcanzaría los mismos si no es acogido por sus beneficiarios con plena convicción de que solamente la racionalización de las explotaciones es el camino para lograrlo, es necesario emprender una labor de mentalización que abarque a todos los ámbitos difusores, incluyendo a la prensa, radio y televisión, sugiriendo la conveniencia de implicar a todos en la formación del espíritu que imprime el Plan.

Las Cofradías Sindicales de Pescadores colaborarán en esta formación, influyendo en sus afiliados, así como en las personas responsables de las dis-

tintas localidades de las zonas marítimas.

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL DE GALICIA

Teniendo en cuenta que desde la entrada en vigor del Plan Marisquero de Galicia han pasado varios meses, lo que permite hacer un análisis de la puesta en marcha del Plan y las acciones realizadas por la Gerencia, de acuerdo con las atribuciones que el artículo 10 del Decreto que aprueba el Plan otorga al Consejo Económico Sindical de Galicia, estimamos que dicha Entidad Sindical debe iniciar una acción de revisión de acciones y de balance de actividades, para lo cual procede que con fecha inmediata se reúna para adoptar las medidas que proceden.

ASESORAMIENTO TECNICO

Se observa una falta de biólogos para la atención de las actividades del Plan, por lo que entre las Entidades Sindicales existe gran preocupación por las dificultades de tipo técnico que la puesta en marcha de las concesiones a estas entidades supone, motivo por el cual proponen que la Administración dote a la Gerencia del Plan del personal científico necesario para que efectivamente pueda racionalizarse e industrializarse la explotación marisquera, para el logro del incremento de esta riqueza que elevará el nivel social y económico de la región gallega.

ADMINISTRACION Y DIRECCION DEL PLAN

1. Dado que el Plan Marisquero de Galicia prevé unas inversiones anuales para la puesta en marcha progresiva del mismo, sería conveniente que por los órganos gestores se diera cuenta, al final de cada ejercicio, de las inversiones realizadas y de las previsiones futuras.

2. Dado que el ámbito territorial del Plan se extiende a toda la región, se estima que la actuación de los órganos de dirección y ejecutivos deberán desarrollarse en toda la región, celebrando sus reuniones, alternativamente, en distintas localidades de interés marisquero.

LEGISLACION MARISQUERA

La Organización Sindical se compromete a organizar cursillos para secretarios de Cofradías de Pescadores, dados por letrados, a fin de que dichos funcionarios conozcan bien toda la legislación sobre Ordenación Marisquera y sepan, además, interpretarla.

CONVENIO DE COMERCIO EXTERIOR DE TUNIDOS

MADRID.—La exportación e importación de túnidos congelados, reglamentada en un Convenio suscrito entre los pescadores de bajura y los conserveros, ha sido estudiada en una reunión mantenida en el Sindicato de Pesca entre representantes de ambos sectores.

No obstante la lógica colisión de intereses entre pescadores y conserveros, ambos sectores han dado muestras de un gran espíritu de colaboración en beneficio de la economía general.

El Convenio tiene aplicación desde hace tres años, informan fuentes sindicales.

Para repoblar la zona cercana a la frontera de Irún

SE IMPORTAN DEL JAPON VEINTIOCHO TONELADAS DE OSTRAS

SAN SEBASTIAN.—Para repoblación de la zona cercana a la frontera de Irún, han sido importadas de Japón veintiocho toneladas de ostras de gran tamaño y de crecimiento ultrarrápido. El total se calcula en 17 millones de pesetas.

La ostra japonesa es una de las más comerciales, ya que se calcula que en el tiempo de un año los veinte kilos de ostras japonesas se conviertan en cuatrocientos.

VI CONFERENCIA DEL TRATADO DEL ANTARTICO

TOKIO.—La VI Conferencia del Tratado del Antártico se ha celebrado en esta capital. Las sesiones duraron dos semanas y asistieron a las mismas representantes de los doce países signatarios del Tratado.

Trataron sobre problemas de observación meteorológica, protección de las plantas y animales y sobre la forma de avisar con antelación sobre los lanzamientos de cohetes y satélites de observación en la región.

Los países signatarios son Estados Unidos, Rusia, Gran Bretaña, Francia, Australia, Nueva Zelanda, Argentina, Bélgica, Noruega, Chile, África del Sur y Japón.

INVESTIGACION DE LAS EXPLOSIONES EN PETROLEROS

La Comisión de petroleros de la Cámara Internacional de Navegación, con sede en Londres, ha publicado un informe provisional sobre los resultados de seis meses de investigación acerca de las explosiones en superpetroleros.

Dicho informe señala que el tamaño de los tanques es un factor que provoca las explosiones, aunque las investigaciones no están en modo alguno terminadas y es demasiado pronto para establecer conclusiones firmes. El tamaño del depósito en los superpetroleros necesita de ciertos cambios en el diseño tradicional. Este, más bien que el tamaño del buque, podría haber contribuido a los siniestros.

EL MAR EN LA PINTURA (I)

Si queremos entendernos en estas notas sobre la pintura marítima, conviene que, desde ahora, nos pongamos de acuerdo en algo esencial: la pintura no es simple reproducción de objetos sobre una superficie plana, por medio de líneas, luz y color. Si así fuera, los pintores no tendrían hoy ningún interés, porque su trabajo lo haría con mayor perfección, y hasta con más belleza, una máquina fotográfica. No; pintar es, o debe ser, como todo arte, un ejercicio de la imaginación, esa fuerza creadora de formas originales que allenta en el hombre y lo eleva sobre el mundo animal. Rafael, el pintor italiano del que hablaré en alguna otra ocasión, decía que él no pintaba cosas, sino la idea que llegaba entonces a su mente.

Es decir, que el artista refleja su visión intencionada de la vida que le rodea, o que fantasea y lo comunica al espectador. Y esto sí que tiene la importancia de un medio expresivo directo. Existen cuadros a los que se atribuye trascendencia política y son objeto de polémicas internacionales; ellos «dicen» más que un discurso o un libro, porque transmiten ideas de modo inmediato, penetrando profundamente en la sensibilidad del que lo ve. Por esto mismo, no es necesario que el objeto representado sea en sí bello, como han pretendido algunos estetas, que se detienen en la superficie de las cosas e ignoran la vida que bulle bajo ellas. ¿Cómo podríamos entonces admirar los monstruos de Goya? Ni tampoco resulta preciso que lo pintado nos guste o nos disguste, sino que basta con que lo «entendamos».

Este «entender» nos lleva a su consecuencia lógica: contemplar una pintura no es sólo cuestión de ojos, sino de interpretación, es decir, de recibir fielmente el sentido que ha querido mostrar el pintor. Tenemos, por ejemplo, el cuadro que ilustra este artículo, «La Pesca milagrosa», de Duccio di Buoninsegna, pintor italiano de los siglos XIII-XIV. Si nos fijamos, observaremos que no se puede hablar con propiedad de que represente una escena real de pesca: resultan imposibles o inverosímiles la situación de la extraña barca, la postura de los pescadores, su misma indumentaria, la red, la unión de mar y playa, etcétera. ¿Se trata acaso de un «retrato» de los apóstoles? No, es una ingenua evocación de un milagro de Cristo que devuelve la fe a sus discípulos; de ahí ese juego de miradas entre las figuras, firme y recriminatoria la de Jesús, compungida y agradecida la de los apóstoles.

De igual modo, no podríamos decir que el valenciano Sorolla es un retratista de niños y pescadores en la playa, sino un pintor de la luz mediterránea, en busca de efectos estéticos.

Bien, desde este planteamiento vamos a estudiar cómo «ven» los pintores el mar, cómo llega éste ante el lienzo o la tabla del artista, con qué significado se encierra dentro de su marco.

El mar supone, desde luego, una presencia constante en la vida del hombre, incluso del que



se encuentra tierra adentro y fantasea en torno a sus recuerdos o a noticias recibidas.

Yo diría que a lo largo de la Historia, y con la diversidad que ofrecen miles de años de civilización, el mar provoca cuatro tipos de sensaciones que inspiran la imaginación creadora del pintor:

1. El misterio que nace de su fondo y se transforma a veces en terror, a veces en mito, a veces en heroísmo. De este profundo sentir sale la pintura que llamaremos fantástica. Puede ser una obra que tiende a impresionarnos, como «La tempestad del lago Tiberiades», de Rembrandt, o como «Watson y el tiburón», de John Singleton Copley, en que nos llega la emoción del instante en el que el feroz selacio va a devorar la pierna

del marino. Otras veces, sin embargo, es una pintura idealista, como en el «Nacimiento de Venus», de Botticelli, donde la fecundidad del mar da a luz a una diosa.

2. La inmensa plataforma marítima ha sido frecuente escenario de la lucha entre los pueblos; a este aspecto se refiere la pintura que vamos a llamar histórica, que se limita casi exclusivamente a batallas y buques de guerra célebres. En estos casos, lo que importa es el suceso en sí, la victoria o la derrota, y por ello suelen ofrecer una visión falsa de la realidad física del mar representado.

3. El mar como lugar de trabajo y lucha diaria, como vía de riqueza y de pobreza, como medio de vida imprimidor de caracteres de marinos y pescadores. Esta pintura, que llamo social, porque trata de ser un estudio humano del mundo marítimo, constituye el aspecto más sugerente de este hacer pictórico, el más auténtico también; a través de ella se puede tener un conocimiento aproximado de las gentes del mar. Así por ejemplo, los cuadros de los hermanos Zubiaurre y de Zuloaga han creado la imagen típica del pescador vasco, recio y triste.

4. Por último, el mar como fuente de placer, como recreo de los sentidos, como objeto bello, da lugar a un numerosísimo caudal de pintura que denominaremos estética. El agua —sobre todo el agua del Mediterráneo— es aquí un bien turístico que invita a sumergirse, o simplemente a mirar y a soñar.

En artículos sucesivos nos iremos refiriendo a las muestras más representativas de estos distintos modos de la pintura marítima.

JULIAN CENTENO



DISPOSICIONES

16 noviembre - 15 diciembre 1970

SEGURIDAD SOCIAL

Altas

«B. O. E.» del día 30 de noviembre.

Decreto 3.313/70, de 12 de noviembre, por el que se da nueva redacción a los números 2 y 3 del artículo 6.º del Decreto 2.766/67, de 16 de noviembre, a efectos de regular situaciones asimiladas a las de alta en el Régimen General de la Seguridad Social.

Médicos

«B. O. E.» del día 2 de diciembre.

Orden del Ministerio de Trabajo, por la que se incorporan al Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, los médicos que forman parte de los Grupos de Asistencia a que se refiere el artículo 46 del Texto Articulado de la Ley de Ordenación de Emigración de 30 de mayo de 1962 («B. O. E.» del 15).

MARISCO

Viveros

«B. O. E.» de los días 11 y 12 de diciembre.

Ordenes del Ministerio de Comercio, autorizando transferencias e instalaciones de viveros de mejillones y ostras, y parque de cultivo de ostiones.

IMPORTACIONES

Pescados congelados

«B. O. E.» de los días 20 y 27 de noviembre y 11 de diciembre.

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

MARINA

Voluntarios de Marina

«B. O. E.» del día 8 de diciembre.

Orden del Ministerio de Marina, convocando 250 plazas para marinería y 63 para Infantería de Marina, para voluntarios normales.

CONVENIOS INTERNACIONALES

Pesca

«B. O. E.» del día 8 de diciembre.

Canje de notas por el que se establece un Acuerdo General de Pesca entre España y Francia.

OPCIONES Y CONCURSOS

Subalternos de Escuelas de F. P. N. P.

«B. O. E.» del día 18 de noviembre.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, por la que se eleva a definitiva la relación provisional de admitidos y excluidos para cubrir plazas de subalternos, vacantes en Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras.

Instructores y maestros de taller de Escuelas de Náutica

«B. O. E.» del día 23 de noviembre.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, nombrando Tribunales para el concurso y examen de aptitud para cubrir plazas de instructores de Tecnología Naval y maestros de taller en Escuelas Oficiales de Náutica.

Capitanes de la Marina Mercante

«B. O. E.» del día 12 de diciembre.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante, por la que se convocan los exámenes del mes de enero próximo y se nombra Tribunal.

por los mares del mundo

LONDRES: Se estudia la creación de un moderno código de navegación

Según un informe especial sobre el futuro de la Marina Mercante, publicado recientemente, el Reino Unido debiera tomar la iniciativa en la creación de un nuevo código internacional de navegación.

Dicho informe indica que ese nuevo código debiera incluir la prohibición general de discriminación contra banderas en el comercio internacional y de establecer estipulaciones encaminadas a regular las operaciones comerciales bajo bandera de conveniencia. Recomienda igualmente la adopción colectiva de normas para conferencias de navegación, con el fin de aportar más información sobre operaciones y mayor colaboración entre empresas de navegación, armadores y Gobiernos. Las compañías navieras —añade— debieran explotar la posibilidad de crear uno o dos grupos para la explotación de

flotas de superpetroleros. Y en el campo de los portacontenedores sería deseable —por cuestiones de eficiencia— establecer redes mundiales en cooperativa. También se menciona la creación de puntos de trasbordo en varios puertos estratégicos diseminados por todo el mundo.

Según el citado informe, la industria del ramo debiera «valorar y explotar» el campo de cargueros propulsados por energía nuclear: «Los efectos combinados de los avances en tecnología nuclear, el aumento del tamaño de los buques y de los equipos motrices que necesitan y la progresiva reducción del tiempo en puerto acercan el momento en que la propulsión nuclear pudiera ofrecer una alternativa verdaderamente competitiva frente a los métodos convencionales».

EL «MONTE MORATELLA»



Este es el «Monte Moratella», que la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo pone a la venta, según se comunica en uno de los avisos que publicamos en página siete. Como puede apreciarse, su estado de conservación es perfecto. Las ofertas de compra deben enviarse a las oficinas centrales de la Mutua, calle Génova 24, Madrid 4.

La mar legendaria



FATAL ENCUENTRO

Sobre la mar encadenada y doméstica del puerto, las embarcaciones chirriaban quejumbrosas y acompasadas, como si se comunicasen unas con otras sus errantes pesadumbres. Gaviotas augures volaron sobre la cabeza del solitario paseante, y entonces recordó.

Años atrás, en su afán de conocer y experimentar todo, había recorrido mares y tierras. En la taberna que escogió al albur para echar un trago, de entre la espesa humareda hecha de tabaco, alcohol y guisos de fuerte sabor, surgió, como venido de otro mundo, un viejo marino, con el que poco después entró en conversación.

Después de tratar temas más o menos triviales, el desconocido, al que parecían hacerle efecto las frecuentes libaciones, viendo quizá en su ocasional compañero un oyente propicio, le fue refiriendo vicisitudes de su azarosa vida, cayendo pronto en un estado de creciente exaltación, hasta que de improviso palideció y quedó mudo, mientras sus ojos, fijos y dilatados, se aferraban a un grabado, que pendiendo de una de las paredes, no obstante estar desvaído por el paso del tiempo y las injurias de los insectos, dejaba aún adivinar lo que representaba: un «brick» combatiendo, con viento contrario, las embravecidas olas. «Es él, no cabe la menor duda», y se levantó dispuesto a marcharse apresuradamente. Sólo rogándole insistentemente consiguió retener al marino y que le explicara qué le sucedía. Tomó nuevamente asiento y con cierta aprensión comenzó su relato:

—Habíamos zarpado con viento favorable y excelente tiempo y todo presagiaba una navegación feliz. Cierta día pasamos a alguna distancia de unos islotes extremadamente desolados. El catalejo nos trajo la imagen de aquellas rocas calcinadas, cubiertas a techos de desmedrados arbustos, próximos a mineralizarse. Era un mundo condenado que sólo podía cobijar reptiles. Varados en las orillas se distinguían los negros caparazones corroídos de gigantescos galápagos. El espectáculo era un tanto deprimente.

«Cayó sobre nosotros una repentina calma. Poco después se divisó una embarcación que parecía debatirse impulsada por un impetuoso viento, en tanto que nuestro buque permanecía clavado, como embujado.

«Pasó cerca de nosotros. No distinguíamos a nadie a bordo, pero en cambio se escuchaban aullidos bestiales y un estruendo fuera de lo corriente. Aquello duró escaso tiempo, pues la enigmática nave desapareció como llevada por el diablo.

«Para muchos, nos habíamos topado nada menos que con el Buque Fantasma y su siniestra tripulación. El capitán prohibió severamente cualquier alusión sobre el tema, para evitar que un temor supersticioso pudiera desmoralizar a la dotación.

«Transcurrieron los días sin novedad, cuando una mañana se destacó en el horizonte una nave, a la que pronto dimos alcance. Era la misma embarcación que días antes nos había sorprendido, un «brick» de tres palos. Los golpes de viento le desviaban de la ruta, como si nadie gobernase el timón. Se hicieron las pertinentes señales, que no recibieron respuesta. El capitán hizo botar una ballenera, y acompañado del segundo y un grupo de marineros armados se dirigió al costado del buque misterioso, trepando a cubierta por una escala que pendía.

«Sobre el puente no había absolutamente nadie. Todo aparecía perfectamente arranchado. Los pañoles estaban repletos de víveres. En la cámara del capitán, sobre una mesa, se encontraba una pipa a medio fumar, una pistola cargada y montada y algunos objetos de uso personal.

«El Diario de Navegación se había detenido treinta y tres días antes y sólo contenía las anotaciones de rutina. Estaba escrito en holandés.

«Prosiguiendo las pesquisas, se advirtió que en el mástil, a la altura de la cabeza de un hombre de regular estatura, estaba fuertemente hundido un clavo de gran tamaño, ennegrecido por manchas que pudieran ser de sangre. El capitán dispuso que fuera arrancado,

lo que se logró tras los denodados esfuerzos conjuntos de tres de los marineros. Era como si un maleficio lo hubiera soldado a la madera. Inmediatamente la embarcación experimentó un formidable embate y uno de los hombres que se habían destacado para reconocer el sollado subió a cubierta muy alterado, gritando que la nave zozobraba por momentos. Comprobado ello, el capitán dispuso el regreso, y no bien se habían alejado un tanto, cuando el endemoniado «brick» se hundió definitivamente, llevándose consigo su secreto. En ninguna parte se había podido averiguar ni su denominación, ni nacionalidad exacta. Únicamente existía el indicio, ya visto, de que quizá fuera holandés.

«Nuevamente corrieron rumores temerosos por nuestro buque, y los aficionados a leyendas y consejas se despacharon a su gusto, bien que buscaran siempre la clandestinidad para evitar las sanciones con que amenazaba el capitán a quienes tal hicieran. Pero incluso los de cabeza más sentada no dejaron de preocuparse por los extraños sucesos.

«Dos semanas después, una tempestad destrozó parte de la arboladura. Cuando se pretendió reparar la avería, se comprobó que las maderas y velas embarcadas para tales eventualidades se habían prácticamente inutilizado, que las ratas habían consumido gran parte de los bastimentos y desfondado varios barriles de los utilizados para el agua potable, así como la aparición de una vía que inundaba la sala, para colmo de males.

«Los días que siguieron empeoraron aún más la situación. A las dificultades de la navegación, al racionamiento de la comida y bebida, se añadió la enfermedad. Pronto algunos infelices quedaron postrados; sus cuerpos se cubrían progresivamente de manchas lívidas, sus rostros se congestionaban; sus encías sangraban. Era como si la sangre se les corrompiera en las venas. A la llamada del escorbuto, muchos nos fueron abandonando, emprendiendo el largo viaje sin retorno, envueltos en un pedazo de vela y con un peso atado a los pies.

«Solamente un tercio llegamos a puerto. Tras la cuarentena, quedé libre y juré no embarcarme más. Pero no pasó mucho tiempo sin que el veneno de la mar me volviera a llevar a ella. He nacido marcado con su signo y no escaparé a su abrazo final.

Abandonó la taberna. Una gran interrogante emergía de la tarde, que comenzaba a diluir sus últimos momentos en una lluvia fina.

JAIME ROSET