

hoja del mar

Número 68 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Junio 1971



Las «Majas» en el puerto

En Vigo se eligió a la «Maja de España 1971». Unos días antes del concurso llegaron a la ciudad, donde fueron agasajadas como se merecen (mucho y muy bien, por supuesto), y se las preparó un amplio programa de visitas y excursiones. Entre aquéllas, y como no podía ser por menos, un paseo por el puerto pesquero. Buen regalo para las «Majas» y naturalmente para los pescadores, que pudieron hacer un alto en sus faenas y contemplar su paso. No diremos cuál de ellas resultó vencedora, pues a la vista está que todas merecían ganar.

LAS CUENTAS INDIVIDUALES DE AHORRO PESQUERO

Una fórmula de promoción económica para los trabajadores del mar
(Páginas centrales)



Conferencia Interna- cional de Ginebra sobre fondos marinos

En páginas interiores, un minucioso análisis de los temas tratados y de las posiciones de los diversos países cuyas representaciones han asistido a la conferencia. La cuestión del límite de las aguas jurisdiccionales, actualmente puesta sobre el tablero internacional en línea de palpitante actualidad, ha sido ampliamente debatida.

VALENCIA: EL MINISTRO DE TRABAJO ANUNCIA LA CONSTRUCCION DE LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL DE PORTUARIOS

VALENCIA.—Durante su visita a esta ciudad, el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, visitó el solar donde se construirá una escuela de formación profesional de trabajadores portuarios.

Este centro docente, primero de los que se construirán en España, tiene por objeto especializar a los estibadores portuarios en las más modernas técnicas del trabajo. La capacidad de la escuela es para 250 alumnos, de catorce a dieciocho años, en régimen de internado. Al mismo tiempo se impartirán enseñanzas en régimen externo para un centenar de adultos en curso intensivo. En Europa sólo existe una institución análoga, que se encuentra en Holanda.

Durante su visita, el ministro presidió también un acto portuario en el

tinglado número II del muelle de Poniente, en el que impuso la Medalla al Mérito en el Trabajo al presidente de la Agrupación Nacional de Estibadores Portuarios, señor Camps Darder. En este acto, el ministro pronunció unas palabras, en las que, entre otras cosas, dijo: «Queremos que el trabajador se haga dueño de las técnicas que maneja y conozca lo más profundamente posible la organización y los métodos de trabajo. La intensificación de vuestra formación profesional —añadió— ha de contribuir decisivamente a la potenciación de nuestros puertos, a la mayor agilidad y rapidez de las operaciones y, con ello, a facilitar nuestro comercio marítimo y desarrollar esta importante fuente de riqueza».

EL I. S. M. CONCEDE UNA SUBVENCION DE 50.000 PESETAS A LA ESCUELA DE ORIENTACION MARITIMA DE CEUTA

MADRID.—La Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder subvenciones a las siguientes Escuelas de Orientación Marítima, dependientes del organismo: 50.000 pesetas a la Escuela de Orientación Marítima de Ceuta, para el sostenimiento del comedor escolar, donde reciben asistencia cincuenta y cuatro niños, hijos de pescadores; 43.275 pesetas a la Escuela de El Serrallo (Tarragona), para renovación de mobiliario y material escolar; a la de San Ciprián (Lugo), 10.000 pesetas destinadas a la adquisición de un lote de libros para la biblioteca, y 11.000 pesetas a la Escuela de Orientación Marítima de Puerto de Mazarrón, para obras de reparación en el comedor escolar.

EXPLOSION DE UN PETROLERO GRIEGO EN LA BAHIA DE SANTANDER

SANTANDER.—Dos muertos, tres desaparecidos y diecisiete heridos fue el balance de la explosión ocurrida en el petrolero griego «Okeina», surto en la bahía de Santander.

El petrolero griego, de bandera liberiana, de unas 150.000 toneladas, que se encontraba reparando en el dique de la factoría Astilleros Santander, S. A., hizo explosión, debido seguramente a la dilatación de los gases que contenían los tanques al aplicar algún soplete de soldadura sobre las planchas próximas a ellos. La explosión prendió violentamente en las planchas de estribor y abrió un gran boquete en las de babor, provocando el hundimiento del buque, que quedó sumergido hasta la línea de flotación.

NUEVA LONJA DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE VALENCIA

VALENCIA.—Ha sido inaugurada la nueva lonja de la Cofradía de Pescadores de esta ciudad, situada en el muelle de Poniente. Las instalaciones las componen un conjunto de amplios locales, con capacidad suficiente para su función mercantil de la subasta de pescado.

El acto de inauguración estuvo presidido por el arzobispo de Valencia —como obispo español del mar—, don José María García Lahiguera, comandante militar de Marina, don Manuel Guarch, y autoridades provinciales y locales.

Tras la bendición de las nuevas instalaciones, don José María García Lahiguera pronunció unas palabras en las que destacó su vinculación a los problemas sociorreligiosos de los hombres de la mar. Tras las palabras del arzobispo hizo uso de la palabra el patrón mayor de la Cofradía y seguidamente el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Benito Sáez, quien se refirió al resurgimiento marítimo de Valencia y al desarrollo de su actividad laboral.

Terminadas sus intervenciones, los oradores y demás acompañantes se trasladaron al muelle, donde presenciaron la descarga de las barcas de pesca, unas veinte pequeñas y nueve grandes, y la subasta de las capturas.

INDEMNIZACIONES DE LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO

MADRID.—La Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, integrada en el Instituto Social de la Marina, ha abonado indemnizaciones por cuantía de 15.893.128 pesetas, correspondientes a siniestros de embarcaciones pesqueras ocurridos durante el primer trimestre de 1971.

LA CASA DEL MAR DE CARTAGENA

- Constará de siete plantas, que se alzarán sobre un solar de 3.032 metros cuadrados de extensión de la zona portuaria.
- Tendrá una Escuela de Formación Profesional, ambulatorio y hospedería, entre otros servicios.

CARTAGENA.—Un amplio edificio de siete plantas, que se instalará en un solar de 3.032 metros cuadrados, será la Casa del Mar de Cartagena, cuyas obras de construcción ya han sido iniciadas.

SITUACION

Los terrenos se hallan en la zona portuaria, siendo los linderos del solar

los siguientes: por el Norte, carretera del puerto; por el Sur, el muelle comercial; por el Este, con calle, y por el Oeste, con calle de acceso al muelle.

SIETE PLANTAS

Según el proyecto, el edificio será de una planta por su orientación Sur, de cinco plantas en las alas Este y Oeste, y de siete en el cuerpo central. Por otra parte, el inmueble presentará fachada a todas las calles que lo circundan, con amplias zonas ajardinadas de acceso.

DEPENDENCIAS Y SERVICIOS

Las dependencias y servicios previstos en esta Casa del Mar son los siguientes:

I. En el sótano: garaje-aparcamiento para cuarenta coches, local para transformación de energía eléctrica, sala de calderas y trastero.

II. Planta baja: Escuela de Formación Profesional, constituida por cuatro aulas, biblioteca y salas de estudio; dirección y secretaría, sala de profesores y juntas, talleres mecánicos y de electrónica y servicios, contando también con un aula puente elevada sobre esta planta. Además irán en esta planta baja el "hall", salón de actos-capilla, biblioteca, cafetería, sala de juegos, servicios y porches.

La Escuela de Formación Profesional capacitará para obtener las titulaciones de motoristas navales, patronos de pesca de litoral de segunda y radiofonistas navales.

III. Planta primera: En esta planta se instalará el ambulatorio, que contará con cuatro consultas dobles, tres sencillas con sala de espera, rayos X, radioterapia, laboratorios, yesos, sala de curas, internamiento transitorio, practicante, enfermeras y servicios.

IV. Planta segunda: Estará destinada a entidades sindicales del mar.

V. Planta tercera: Se instalará la delegación del Instituto Social de la Marina, con todas sus oficinas y dependencias.

VI. Planta cuarta: Hospedería, integrada por doce dormitorios dobles, con baño; tres dormitorios con baño y sala, cuarto de estar general, oficio, lencería y servicios.

VII. Plantas quinta y sexta: En la planta quinta estarán las viviendas para la administración y el conserje, y en la sexta la del delegado del Instituto Social de la Marina.

A grandes rasgos, este es el proyecto de la Casa del Mar de Cartagena, que ya está en marcha y pronto será una realidad en beneficio de los trabajadores del mar cuyo trabajo se desarrolla en esta zona marítima.

EL BUQUE ESPAÑOL "MONTSERRAT" SE DESVIO DE SU ITINERARIO PARA ATENDER EL S. O. S. DE UN MERCANTE ITALIANO

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Un ejemplar acto de solidaridad humana ha protagonizado hace unos días la tripulación del buque «Montserrat», de la Compañía Trasatlántica, salvando con su comportamiento la vida a un tripulante de un vapor italiano.

Durante la travesía de Trinidad a Tenerife, el «Montserrat» captó el S.O.S. del buque italiano «Alessandro Volta», que navegaba a unas 900 millas del primero, y en el cual se pedía a los barcos con médico a bordo, auxilio para uno de sus tripulantes, un oficial de máquinas que se hallaba gravemente enfermo.

Puestos en contacto ambos buques, el médico del «Montserrat» fue requiriendo detalles de la enfermedad hasta determinar que se trataba de peritonitis en avanzado estado. Inmediatamente, los dos buques cambiaron sus rumbos para aproximarse, desviándose el «Montserrat» durante seis horas de su regular itinerario.

Una vez cercanos ambos barcos, el italiano arrió un bote en el que fue transportado el enfermo hasta el «Montserrat», en cuyo quirófano fue intervenido por el médico.

Merced a este rasgo de solidaridad, el oficial de máquinas italiano ha salvado, sin duda, su vida, dado el estado de extrema gravedad en que se encontraba y la situación del buque en pleno Atlántico.

EL "ERKOWIT", DESGUAZADO

LA CORUÑA.—El pasado día 12 de mayo dieron comienzo los trabajos de desguace del mercante sudanés «Erkowit», que, como se recordará, quedó varado en la playa de Bastiagueiro, tras su colisión con el barco alemán «Dormund».

PLAZAS PARA PENSIONISTAS EN LA RESIDENCIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE ALMERIA

MADRID.—El Servicio Social de Asistencia a los Ancianos, de la dirección general de Seguridad Social, ha informado que en la actualidad hay plazas para pensionistas en la residencia que dicho departamento tiene instalada en Almería.

El coste de la estancia en esta residencia es de 120 pesetas por día, en habitación doble, con cuarto de baño, terraza, radio y teléfono, y de 140 pesetas por día, en habitación individual con las mismas características.

ADJUDICACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DE VIVIENDAS PARA PESCADORES EN VILLAJUAN (PONTEVEDRA)

MADRID.—Por la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina se han adjudicado las obras de construcción de cuarenta viviendas para pescadores, en Villajuan (Pontevedra), por un importe de 9.248.000 pesetas.

hoja del mar

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

Director:

Joaquín Vidal

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima.

Teléfono 419 39 63

Madrid-4

Imprime:

NAUSER Y MENET, S. A.

Plomo, 19 - Madrid-5

Depósito legal: M. 10.516-1963

Distribuye:

INAGRA, S. A.

Vicente Caballero, 3 y 5

MADRID

VISITA A VIGO DEL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

- Con ella ha iniciado un programa de visitas a las dependencias del organismo en todo el litoral.

- La Casa del Mar de Vigo, centro-piloto de los servicios provinciales del I. S. M.

VIGO.—En los primeros días del mes de mayo llegó a esta ciudad el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, en visita oficial. Le acompañaban el vicesecretario general del organismo, don Gerardo Harguindey Banet, y el jefe del servicio de Fomento Social del I. S. M., don Gregorio Ramos Charro. Con este viaje, el señor Pérez de la Barreda ha iniciado un programa de visitas a la costa, planificado para conocer las

instalaciones del Instituto Social de la Marina y tomar contacto directo con la problemática del sector marítimo-pesquero en todas las provincias del litoral español.

Procedentes de Madrid, el secretario general del I. S. M. y acompañantes llegaron en avión a Santiago de Compostela, siendo recibidos en Labacolla por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, don Servando G. Aller de la Vallina.

Una vez en Vigo, el señor Pérez de la Barreda, acompañado por los señores Harguindey, Ramos y G. Aller de la Vallina, visitó detenidamente las instalaciones de la Casa del Mar, precisamente en las horas de mayor afluencia de público. La policlínica le fue mostrada por el jefe de la inspección de los Servicios Sanitarios del I. S. M., don Jaime Pérez L. Santamarta, que hasta fecha reciente ha desempeñado el cargo de

director de la policlínica de la Casa de Mar de Vigo.

Seguidamente, el señor Pérez de la Barreda presidió una reunión de trabajo con sus más directos colaboradores, en las dependencias de la delegación provincial del Instituto Social de la Marina.

El secretario general del I. S. M. ha manifestado que la Casa del Mar de Vigo será centro-piloto, a todos los niveles, de los servicios provinciales del organismo.

LA PARTICIPACION DEL TRABAJADOR, CONSECUENCIA DE SU FORMACION INTEGRAL

En una mirada retrospectiva hacia épocas pasadas, en que el trabajo aparece ya mínimamente organizado, nos encontramos con que la participación del trabajador en la empresa laboral y en la sociedad en que vive, a nivel directivo y decisorio, ha sido escasa y, en algunas épocas, nula.

Recientemente, al surgir los grandes núcleos de trabajadores en la sociedad industrializada aparecerá también la reivindicación de todos los derechos anejos a la condición de trabajador, como tal y como miembro de la sociedad, hasta su logro.

Podemos afirmar que, en los años pasados, las conquistas obreras han sido de reivindicación laboral. En este momento, el mundo del trabajo se replantea, de modo inexorable, la participación en su centro de trabajo y en la sociedad en que se encuentra.

Si en otras épocas el trabajador necesitó, fundamentalmente, apoyarse en sus compañeros y formarse, la formación adquirirá ahora rango de primacía. No cabe duda que la primera conquista para el trabajador fue la asociación profesional. Sin embargo, lo que de verdad le ha abierto las puertas a los centros decisorios de poder en la sociedad y en el Estado, individual y colectivamente considerado, ha sido la preparación profesional y cultural.

La mera reivindicación ha quedado atrás. Hoy, las nuevas banderas vendrán impuestas por la promoción y la participación efectiva del trabajador en los distintos estadios en que su vida se desenvuelve. Y esto no se logrará sin la adecuada formación integral de los trabajadores. La empresa requerirá la utilización, por parte del mundo del trabajo, de todos los medios lícitos a su alcance y, de modo especial, los de comunicación social.

Nadie, sin embargo, puede utilizar con efectividad los vehículos de la comunicación oral y escrita si carece de una buena formación. Si el trabajador quiere intervenir a los niveles en que se decide lo que conviene o deja de convenir para él mismo y la sociedad en que está integrado, tendrá que romper las amarras de su escasa preparación. Se ha dicho que el signo de nuestro tiempo es la participación. A ella caminamos de modo irreversible. Sin embargo, el que se pueda o no quemar etapas dependerá del grado de formación que vayan adquiriendo los trabajadores.

Los tiempos han cambiado, nadie puede enfrentarse a la corriente de la vida, que lleva insita en sí la socialización y, por ende, la obligada participación del trabajador, marginado en otro tiempo. A todos nos aguarda un mundo mejor, pero a todos también nos incumbe la tarea y la responsabilidad de hacerlo. Hay un puesto especial y casi inédito, reservado aún al mundo del trabajo, que lo podrá jugar con mayor o menor amplitud, según su formación profesional y cultural. ■ G. RACHA.

El almirante Pery Junquera, capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, visita la Casa del Mar de Cádiz



CADIZ.—Aprovechando su visita oficial a las instalaciones portuarias de esta provincia, estuvo en la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Pery Junquera.

Durante su recorrido por las distintas dependencias de la Casa del Mar, el almirante Pery Junquera, a quien acompañaban el jefe del Estado Mayor, almirante Durán Juan, comandante militar de Marina, don José Fernández Cantalejo. Le fue presentado el personal de la Casa y le fue explicado el funcionamiento de sus instalaciones y servicios por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Felipe Peña Vázquez.

Su actuación ha establecido una vigilancia efectiva del mar balear y el autocontrol de sus pesquerías.

Las sanciones impuestas hasta la fecha han consistido en la intervención del 60 por 100 de la pesca capturada (que es la "parte" que corresponde a armador y patrón).

El Tribunal Profesional de la Pesca

PALMA DE MALLORCA (De nuestro corresponsal).—Es de sobra conocida la imposibilidad de llevar a cabo ningún Plan de Ordenación de la Pesca sin una suficiente vigilancia y sin contar previamente con la sincera y estrecha colaboración de los propios pescadores. Aun cuando se contara con esta vigilancia, bien dotada, de lanchas rápidas, modernas y bien pertrechadas de material idóneo y personal embarcado al mando de la autoridad de Marina, ésta resultaría costosísima y aun así, de no contar con la colaboración de los propios pescadores, sería incom-

pleta y desagradable al desarrollar la labor de policía constante. Por otra parte, la delación, que ayudaría a esta vigilancia, se considera por los nativos como poco honorable.

Por todo ello se hacía necesario arbitrar un sistema de vigilancia que, evitando los presupuestos costosos y la no gustosa delación a los compañeros infractores, fuera realizada y sancionada por los propios trabajadores, en forma corporativa y en el seno de las propias Cofradías, sin trascendencia exterior ante autoridades y expedientes administrativos. Este ha sido, en rigor, el motivo

de creación del órgano denominado Tribunal Profesional de la Pesca en estas islas Baleares, además de un creciente interés entre los hombres de mar de salvaguardar la biología rentable de sus aguas, que a fin de cuentas es el pan del mañana de sus familias.

COMPOSICION DEL TRIBUNAL

Lo componen, en la actualidad, todos los armadores y patrones de la actividad o clase de pesca a que pertenece el supuesto infractor, constituidos en Jurado. Todos sus componentes tienen sus mismos derechos y obligaciones, con voz y voto. Con el exclusivo carácter de «moderador» en las discusiones y sin voto figura una presidencia, que en la actualidad la ostenta el presidente del Sindicato de la Pesca, a la vez patrón mayor de la Cofradía de Pescadores. Acompañan a esta presidencia como observadores y en su caso asesores puramente, también sin voto, un representante de la autoridad de Marina, un biólogo

del Instituto Oceanográfico, un representante del Instituto Social de la Marina, un representante de la Vicesecretaría de Ordenación Económica, otro de la Social de la Organización Sindical y finalmente un técnico en pesca de la Cofradía.

COMPETENCIA

Este Tribunal Profesional de la Pesca es competente para juzgar y sancionar, en su caso, todos aquellos hechos

que infrinjan las disposiciones legales y las que hayan emanado de la Junta Provincial de Pesca y de las propias Cofradías de Pescadores. Es importante destacar que al no estar sancionada esta competencia por ley, decreto, orden ministerial ni reglamento alguno no se interfiere de ninguna forma con cualquier otro tipo de competencias oficiales. Esta competencia está aceptada voluntariamente por los propios pescadores



En Baleares, los armadores juzgan y sancionan las disposiciones legales

La sentencia es inapelable

Menorca:
Nueva
señal
marítima



CIUDADELA.— Una nueva señal marítima, con alcance de 32 millas, ha sido instalada en el faro de Cap D'Artruix, en las inmediaciones de esta localidad que aparece en la fotografía.



Puerto de Palma:
Aspecto parcial
de la Cofradía
de Pescadores.



Puerto de Palma: La lonja de contratación del pescado.

Armadores y patrones a quienes infligen las sanciones en materia de pesca de inmediato ejecutiva

y es independiente totalmente de la represión que por cualquier hecho que sancione este Tribunal, sancione la autoridad competente con arreglo a las leyes vigentes. La sumisión a este Tribunal es voluntaria como decimos, pero ha de constar de forma expresa con anterioridad y así lo han realizado, y consta, los pescadores de bajura en las modalidades de arrastre y cerco.

FUNCIONAMIENTO

El mecanismo simple del Tribunal se pone en marcha al recibirse la denuncia de un hecho sancionable que puede presentar cualquier persona, procediéndose a la convocatoria del Tribunal y citación de la persona o personas acusadas.

Abierta la sesión se hace la exposición de hechos por el propio presidente, quien a continuación cede la palabra a los acusados para que realicen su propia defensa y aleguen cuantas pruebas estimen necesarias. Realizada esta defensa se abre ordenadamente debate entre los componentes del Jurado que estiman las pruebas presentadas y son oídos si preciso fuera los asesores que con

carácter de observadores asisten con su prudencia al Tribunal. De inmediato se decide, por votación de los miembros del Jurado, la culpabilidad o inocencia del acusado.

El presidente, con los observadores y asesores, analiza la cuantía del daño causado por el acusado si ha resultado culpable y las circunstancias que rodean el caso, para graduar debidamente la sanción posible a aplicar y que todos los miembros del Tribunal decidirán sobre la justicia de la cuantía a aplicar como sanción.

La sentencia dictada por este Tribunal es inapelable e inmediatamente ejecutiva. Hasta el momento ha consistido en la pérdida de las «partes» correspondientes al armador y al patrón de la embarcación infractora de las pescas realizadas el día de autos. Ahora bien, en lo sucesivo no ha de consistir necesariamente en esa sanción, sino que se podrán aplicar otras sanciones correspondientes al Reglamento Disciplinario de las Cofradías.

Hasta la fecha, los resultados de este Tribunal no pueden ser más positivos.

Se han juzgado tres casos y sancionado dos de ellos, por resultar el otro inocente. La sanción impuesta en los casos culpables fue la de intervención del 60 por 100 de la pesca capturada el día de autos o su valor, y que es la parte que corresponde a armador y patrón responsables directos del hecho. El 40 por 100 restante son las partes del maquinista y tripulación que se les entrega normalmente. El importe de este 60 por 100 retenido ha servido, en la primera ocasión, para entregarlo en beneficencia, y en la segunda para repartirlo entre los más necesitados y ancianos pescadores retirados.

CONCLUSIONES

La actuación de este Tribunal ha servido para establecer de hecho una vigilancia efectiva del mar y un cierto autocontrol de las pesquerías locales. Cada denunciado se convierte a su vez en nuevo vigilante que controla el fondo en que trabajan sus compañeros. Los resultados de su actuación están a la vista y son positivos, aunque actualmente se halle todavía en la fase que podemos llamar de experimentación.

Como se ve se ha procurado dar al procedimiento la mayor sencillez posible, a la vez que la máxima celeridad, y como quiera que tiene el carácter verbal, sus resoluciones no implican mayor trascendencia que la de ejemplaridad y de popularidad, reforzando con ello el espíritu corporativo y solidario que debe existir, por encima de todo, entre los hombres del mar, y darles conciencia de su propia personalidad y responsabilidad ■ **LUIS VENTURA GONZALEZ**

Concurso para la provisión de vacantes en Escuelas Nacionales de Orientación Marítima

MADRID.—El Consejo Escolar Primario del Instituto Social de la Marina convoca concurso para la provisión de vacantes en Escuelas Nacionales de Orientación Marítima que se indican a continuación:

BARCELONA (capital).—Unidad de niñas en la Agrupación Mixta. PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz).—Unitaria de niños. SAN FERNANDO (Cádiz).—Unitaria de niñas. SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz).—Unitaria de niños núm. 2. MUGIA (La Coruña).—Unitaria de niños. EL FERROL DEL CAUDILLO (La Coruña).—Unitaria de niños. CARIÑO (La Coruña).—Unitaria de niños. FIGUERAS-CASTROPOL (Asturias).—Unitaria de niños. SAN JUAN DE LA ARENA (Asturias).—Unitaria de niños número 2. TAZONES-VILLAVICIOSA (Asturias).—Unitaria de niños. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (capital).—Unidad de niños en el grupo escolar Leopoldo Matos. VICEDO-RIOBARBA (Lugo).—Unitaria de niños. MELILLA. Unitaria de niños número 3. MELILLA. Unitaria de niños núm. 5. FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Unitaria de niños núm. 1. FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Unitaria de niños número 2.

Podrán tomar parte en este concurso, además de los maestros especializados, aquellos otros de régimen común pertenecientes al escalafón del Magisterio en activo de servicio. A estos últimos, sólo podrá proponerse para las Escuelas que no hayan sido solicitadas por los maestros con certificados de capacitación.

Para poder optar a plazas

en localidad con censo superior a 10.000 habitantes, se precisa acreditar la condición de Diezmilista.

Todos los concursantes deberán acompañar a las instancias, dirigidas al señor vicesecretario general del Instituto Social de la Marina (Génova, 24. Madrid-4), una hoja de servicios cerrada con fecha corriente y declaración de irrenunciabilidad a la Escuela que solicite, caso de serle concedida. Los maestros sin certificado de aptitud que obtengan alguna vacante serán sometidos en su día a un curso de especialización y capacitación sobre las disciplinas del mar y de la pesca, contenidas en el cuestionario que se dará a conocer oportunamente.

Para los maestros especializados regirán las normas de preferencia que siguen:

- Servicios en Escuela Nacional de Orientación Marítima en la misma localidad de la vacante.
- Ser maestro consorte de maestra nacional en el mismo municipio de la vacante.
- Mayor tiempo de servicios en Escuelas de Orientación Marítima.
- Número preferente de méritos en el concurso de capacitación, así como profesionales.

Aparte de los emolumentos que por su cargo le correspondan, percibirá una gratificación anual, con cargo a los fondos del Instituto Social de la Marina, de seis mil pesetas.

El plazo de admisión de instancias terminará el día 15 de junio de 1971.



Un hidroala para la línea Palma-Ibiza

Expectación en Ibiza a la llegada del hidroala "Princesa de las Olas", en su viaje inaugural de la línea Palma-Ibiza.

LA ANCHOA DE CALIFORNIA DESOVA EN CISTERNAS

A propósito de las diferencias de criterio de los pescadores guipuzcoanos con el resto de los pescadores del Cantábrico, en el sentido de que la anchoa es una especie de paso y que, por lo tanto, "si no se pesca desaparece", es interesante conocer el resultado de las experiencias que los servicios del Centro Oceanográfico de La Jolla (California) han desarrollado, bajo la dirección de mister Izadore Barrett, para tratar de obtener la cría y reproducción de la anchoa en tanques especialmente contruidos al efecto.

En dichos experimentos, según proclama el citado Centro Oceanográfico, en información que recogemos de la revista "Fishing News International", se ha conseguido, por primera vez, que un pez pelágico de importancia comercial como es la anchoa haya desovado en condiciones artificiales. El director del Centro, mister Barrett, manifestó que las larvas surgidas de este desove llevaban ya cuatro semanas alimentándose y creciendo en un acuario, tan normal como sus congéneres del mar.

LUZ Y OSCURIDAD

Durante este experimento, las anchoas adultas, contenidas en un gran acuario, fueron sometidas a cuatro horas de luz y veinte horas de oscuridad durante cuatro meses, a una temperatura de unos 15° C. A intervalos, estos peces fueron inyectados de diversos tipos, dosis y combinaciones de hormonas.

La combinación que causó el desove incluía una preparación comercial de gonadotropina coriónica humana (HCG), más extractos de pituitaria del salmón y de la carpa. No fue necesario "ordeñar" el pescado en ningún caso para obtener los productos sexuales, como se hace corrientemente con el salmón y la trucha, puesto que los animales fertilizaron la puesta por sí mismos. El porcentaje de huevos fecundados varió desde menos del 10 por 100, en una prueba, a más del 80 por 100, en otras.

No todas las anchoas desovaron. Según el biólogo mister Leong, que ha estado trabajando en la inducción artificial del desove de los peces en laboratorio durante más de un año, no es posible aún sincronizar completamente el desarrollo de HCG o reconocer superficialmente el sexo y el nivel de madurez sexual de las anchoas.

TEMPERATURA

Varias semanas después del desove inducido, mister Leong observó que un grupo de anchoas en uno de los tanques comenzaba a desovar espontáneamente. Este grupo había sido mantenido bajo las mismas condiciones de luz y alimentación que el otro.

Mister Leong está experimentando actualmente con los cambios de temperatura como un método para inducir el desove espontáneo, puesto que éste puede ser un medio de obtener huevos sin suministrar hormonas.

La anchoa nortea (engraulis mordax) es uno de los principales objetivos de las pesquerías de California, y los pescadores esperan capturar alrededor de 110.000 toneladas entre septiembre de 1970 y mayo de 1971.

A. PEREZ BILBAO

LA ANCHOA SE RETRASA

Cada año se produce el mismo fenómeno del retraso de la anchoa en acudir a su «cita» con los pescadores del Norte.

Mientras tanto, las embarcaciones se dedican a capturar caballa y sardina que, al parecer, se encuentran en grandes cantidades en nuestras aguas, y según dicen los pescadores son la causa del retraso de la anchoa, ya que impide a ésta aflorar a la superficie y seguir su curso.

En la fotografía, aspecto de algunas embarcaciones bermeanas cargadas de caballa, en espera de los camiones que han de llevarlas a las fábricas de harina de pescado, pues no son absorbidas por el consumo humano. ■ A. P. B.

Puerto de Barcelona

en prolongación del rompeolas esta

EL PUERTO DE BARCELONA ES UNA DE LAS PRINCIPALES PUERTAS DE ENTRADA DE MERCANCÍAS PARA LA INDUSTRIA NACIONAL. SU MOVIMIENTO REPRESENTA,

APROXIMADAMENTE, EL 10 POR CIENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO DE ESPAÑA.

TIENE UNA EXTENSIÓN TOTAL DE 750 HECTÁREAS.

LA LONGITUD DE LOS MUELLES EN SERVICIO ES DE 10.390,05 METROS.

SUS MUELLES COMERCIALES ESTÁN SERVIDOS

POR 119 GRÚAS ELÉCTRICAS DE TRES A DOCE TONELADAS DE POTENCIA. POSEE

DOS DIQUES FLOTANTES, SEIS VARADEROS

Y 744 METROS DE MUELLES DEDICADOS A LA REPARACIÓN NAVAL. SIETE

ATACADEROS ESPECIALES PARA PETROLEROS Y GASES LICUADOS,

PUEDEN RECIBIR TANQUES DE HASTA 80.000 TONELADAS DE PESO MUERTO.

PARA LA DESCARGA DE GRANOS, EL PUERTO

CUENTA CON UN SILO DE 20.000 TONELADAS

DE CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO,

DIEZ REMOLCADORES Y GRÚAS FLOTANTES

CON UNA POTENCIA DE 150 TONELADAS.

EN 1970 ENTRARON BUQUES MERCANTES DE MUCHAS

NACIONALIDADES. LAS PRINCIPALES NACIONES

CUYAS BANDERAS VISITARON BARCELONA

EL PASADO AÑO FUERON: ITALIA,

CON SUS TRANSATLÁNTICOS QUE REALIZAN

LAS LÍNEAS REGULARES GÉNOVA-BARCELONA

Y BARCELONA-BUENOS AIRES-CENTRO AMÉRICA;

LE SIGUEN LOS DE HOLANDA, ESTADOS UNIDOS,

INGLATERRA, ALEMANIA, FRANCIA, NORUEGA,

SUECIA, DINAMARCA, ARGENTINA, ISRAEL, SUIZA,

UNIÓN SOVIÉTICA. Y ADEMÁS ENTRARON

EN VISITA DE CORTESÍA BUQUES DE GUERRA

EXTRANJEROS, PERTENECIENTES

A LA ARMADA DE LOS ESTADOS UNIDOS,

COMO EL PORTAAVIONES «SARATOGA»,

CON SUS BUQUES ESCOLTA, SIGUIENDO LA REAL ARMADA

DE SU MAJESTAD BRITÁNICA,

LA ARMADA FRANCESA Y OTROS DE VARIOS PAÍSES.



Declaraciones de don Aurelio rector de la Junta de Obr

Un puerto con semejante tráfico no puede permanecer estático. Las obras son continuas en él. En 1969, la inversión total en el puerto de Barcelona superó los 284 millones de pesetas. El Ingeniero director del puerto, don Aurelio González Isla, responde amablemente a nuestras preguntas sobre las obras que se están realizando y la situación y el futuro del primer puerto de España.

—¿Cuál es la situación actual de la infraestructura del puerto de Barcelona? ¿Es suficiente para el tráfico?

—Las infraestructuras del puerto comprenden los diques de abrigo, el dique exterior casi terminado, a falta de que se terminen las obras de superestructura del dique sumergido en prolongación del rompeolas, así como los dragados del puerto interior. Este último está subastado y prevista su terminación en mil novecientos setenta y tres. El conjunto de estas obras de infraestructura, con pequeñas ampliaciones en cuanto a dragado del puerto interior, representa una capacidad de tráfico muy superior al actual.

—¿Está preparado para recibir grandes mercantes?

—En líneas generales no existe inconveniente alguno para recibir los mayores buques, puesto que el canal de entrada está a dieciséis metros de sonda, los muelles más modernos a doce metros y todo el puerto interior se draga a catorce metros.

»Sin embargo, algún barco excepcional, como petroleros de crudo y bulcarriers, pueden tener alguna dificultad por razón de su eslora, aunque en la práctica tales buques no frecuentan este puerto por no ser necesario para la clase de tráfico que se desenvuelve en él.

—¿Qué obras se realizan actualmente? La situación del muelle para «containers», ¿es suficiente?

—Las obras actualmente en proyecto son principalmente de infraestructura. El muelle para «containers» tendrá una explanada de estacionamiento de sesenta y tres mil metros cuadrados, capacidad para mil doscientos setenta «containers» en una capa, e instalaciones complementarias adecuadas. Probablemente para el futuro será necesaria su ampliación si la evolución de este tipo de transporte corresponde a

La terminal de transportes combinados desconge

Las obras del dique sumergido están terminadas en 1973"



González Isla, di- as del Puerto

las previsiones mundiales generalmente aceptadas.

LA TERMINAL DE TRANSPORTES COMBINADOS

—¿Cuál es la importancia de la terminal de transportes combinados para la descongestión del puerto? ¿Cómo se ha solucionado el problema?

—El problema que planteaba la existencia de barracas en esta zona ha quedado resuelto, y en el día de hoy ya no queda ninguna que entorpezca las obras. Esta terminal representará una positiva ventaja para descongestionar el puerto, especialmente por lo que se refiere al atraque de buques «roll on roll off» y al despacho en régimen T. I. R. del transporte llegado o salido por vía terrestre.

—¿Se tendría que ampliar el puerto de pescadores?

—El puerto para pescadores está intensamente utilizado, pero no parece, de momento, necesaria esta ampliación, por cuanto esta actividad crece muy lentamente en este puerto.

estionará el puerto

—Teniendo en cuenta el auge del deporte del mar, ¿no habría necesidad de crear un puerto deportivo de gran altura?

—Evidentemente no creemos que los grandes puertos comerciales, como el de Barcelona, sean los más adecuados para el desarrollo de las actividades de la náutica deportiva. Esperamos que parcialmente el desarrollo de los puertos deportivos en nuestro país permita independizar a los grandes puertos comerciales de la flota de recreo.

—¿Está preparado el puerto para recibir el volumen de aumento constante que se prevé en los próximos años de petróleo y gas natural?

—El muelle para petroleros recientemente terminado por CAMPSA, así como las instalaciones de gas natural, son a nuestro entender suficientes para recibir el incremento que pueda producirse en los próximos años para el tráfico de este tipo de mercancías.

—¿No cree usted que la deficiencia de comunicaciones por ferrocarril y carretera con el puerto puede perjudicar la rentabilidad de éste? ¿Qué esfuerzos se realizan en este terreno?

—Nuestro enlace con la red de carreteras es realmente difícil en este momento, y tenemos grandes esperanzas en que la construcción del Cinturón Litoral previsto en la Red Arterial de Barcelona sea una pronta realidad que permita descongestionar nuestra evacuación y llegada de mercancías.

—¿Qué estaciones de clasificación existen en el puerto?

—Nuestra estación de clasificación es de reducidas dimensiones y está enclavada en el muelle de San Beltrán, pero en la práctica se utiliza como estación de clasificación del puerto la del Morrot, que tiene



Terminal de «containers».

una gran amplitud y puede resolver todas las necesidades de este tipo para nuestro tráfico ferroviario. La nueva estación de mercancías de Casa Antúnez, inmediata al puerto interior, servirá perfectamente para la clasificación de vagones destinados a aquella parte del puerto.

DIQUE SUMERGIDO EN PROLONGACION DEL ROMPEOLAS

—¿Cuál es la situación de las obras del dique sumergido en la prolongación del rompeolas?

—El dique sumergido en prolongación del rompeolas no es sino la parte inferior de la última sección del dique de abrigo. Esta obra, que constituye el escollero situado desde el fondo del mar al calado veinte metros hasta la cota menos doce metros con cincuenta centímetros, está completamente terminada, y a punto de recibir encima la superestructura que terminará esta segunda parte del dique de novecientos metros de longitud. Tal obra está adjudicada en subasta, y su terminación está prevista para mil novecientos setenta y tres.

—¿Podría explicar las nuevas tendencias de infraestructura de los grandes puertos mundiales: Nueva York, Amsterdam, Hamburgo, Marsella?

—La tendencia actual en los grandes puertos consiste en proveer espacios suficientes para la manipulación de cargas en tierra, de suerte que la proporción de agua y explanadas ha disminuido enormemente en los últimos años.

»En los próximos años la evolución de las obras de infraestructura tenderán a facilitar la manipulación de las grandes unidades de carga, su formación y fraccionamiento. También hay tendencia a desarrollar el tráfico con transbordadores para trayectos a corta distancia, y por lo que se refiere a manipulación de graneles, ésta se hace prácticamente de un modo total en instalaciones especializadas para cada clase.

—¿Hacia dónde camina el transporte y tráfico marítimos?

—El transporte y tráfico marítimos camina evidentemente hacia una concentración de itinerarios de larga distancia a través de un número cada vez más reducido de puertos base, hacia una concentración de medios en estos puertos y hacia una reunificación de la responsabilidad del transporte en todo un itinerario origen-destino, aun utilizando medios mixtos de transporte, es decir, una parte a lo largo de vías de comunicación terrestre y otra parte a través de los mares ■ MARIA LUISA PEÑA.

*A pesar de su intensa
utilización, no es preciso
ampliar el puerto pesquero.*



Exhortación pastoral del doctor don José María García Lahiguera, con motivo del Día del Hombre del Mar

Con motivo de la celebración del Día del Hombre del Mar, el obispo-promotor del Apostolado del Mar, doctor don José María García Lahiguera, ha publicado la siguiente exhortación pastoral:

Amadísimos hermanos:

Un año más, y con ocasión del DIA INTERNACIONAL DEL HOMBRE DEL MAR, me dirijo a todos para hablar del mundo marítimo con el que estoy comprometido como obispo-promotor del Apostolado del Mar.

La Iglesia organiza este Día porque es responsable de la evangelización de los hombres de la mar. Porque Dios también lucha en la mar para que la mar le pertenezca. Porque anuncia, como principal misión suya, a todos los marinos, y preferentemente a los más pobres, la Buena Noticia del Padre que quiere salvar a su Pueblo que Navega.

Estoy convencido de que ese mundo del mar necesita una opinión pública, inexistente en un país peninsular y marítimo como el nuestro. Da la impresión, incluso, de que queremos silenciar sus problemas con un falso pudor, que, desde luego, no ayuda en nada a resolverlos. Buen DIA este, pues, para descubrirlos y para insistir en un acercamiento y reflexión fraternal y solidaria hacia estos hermanos y compañeros nuestros: los hombres del mar.

Desinteresarse y olvidarlos por el mero hecho de estar ausentes es vivir un cristianismo miope y estrecho, y dejar de hacer una obra de fraternidad y de elemental justicia. Precisamente la campaña que se lanza en este DIA INTERNACIONAL es anunciar el servicio del marino a una sociedad que se desinteresa y despreocupa totalmente de él. Lema de este DIA es: «SU VIDA..., UN SERVICIO A LA SOCIEDAD EN EL ANONIMATO Y EN EL OLVIDO».

UN SERVICIO A LA SOCIEDAD

Tal vez convenga recordar, simplemente recordar, que el mundo del mar existe (y al hablar del mundo del mar no me refiero a las playas, ni a los puertos de yates, ni a la pesca deportiva) no como un lujo complementario, sino como una auténtica necesidad.

La Marina Mercante es una pieza clave en la economía de nuestro país:

- Vía principal del comercio con el exterior (más del 80 por 100 de las importaciones y exportaciones manejadas en nuestros puertos). El barco sigue siendo camino y medio tradicional de viaje... Emigración e inmigración... Turismo internacional...
- Fuente de trabajo y servicio para grandes factorías e industrias en tierra: refinerías, astilleros, transportes, etcétera...
- Grandes aglomeraciones portuarias. Cincuenta mil españoles en la Marina Mercante nacional y extranjera... y muchos miles de marinos extranjeros que atracan en nuestros puertos españoles... Son unos simples datos que hablan de la importancia de este mundo.

La pesca:

- Asegura uno de los principales alimentos del hombre: el pescado.
- Materia prima para otros productos (ganadería, química...).
- Elemento de comercio y exportación. Con la pesca y de la pesca nacen multitud de puestos de trabajo (camioneros, exportadores, vendedores, fábricas de salazón y de redes, frigoríficos, técnicos...).
- En los tres mil kilómetros de costa de nuestra nación, pueblos enteros viven de la pesca. Doscientos mil pescadores españoles en todo el litoral español, en la bajura y en la altura. España, en la actualidad, es el país más pescador de Europa.

UN SERVICIO A LA SOCIEDAD DIFÍCIL Y CUALIFICADO QUE EXIGE DEL MARINO

Una dedicación absoluta y continua, un riesgo casi constante, una vida errante y extraña, separación de la familia con el peligro de desequilibrios psicológicos, marginación de la sociedad por su trabajo en reclusión a bordo, etcétera.

Todo ello supone, por parte del marino, una serie de cualidades indiscutibles: eficacia, responsabilidad, sacrificio y coraje, equilibrio para superar separaciones y convivencias forzadas... No es momento de hacer historia con aire triunfalista sobre marinos ilustres, sino poner sobre todo de relieve ese servicio diario y arriesgado que el marino hace a la sociedad en el silencio de cada día.

UN SERVICIO A LA SOCIEDAD EN EL ANONIMATO Y EN EL OLVIDO

A cambio de este servicio responsable, el mundo de tierra ignora sistemáticamente a sus compañeros del mar. Se mantiene la leyenda del marino derrochón y pendenciero, y desconocen totalmente sus problemas, sus dificultades, sus valores.

El olvido y la marginación del mundo del mar traen como consecuencia una situación de inferioridad respecto al mundo de tierra: legislación social, contratos de trabajo, atención cultural en puerto, alojamiento a bordo, protección y participación sindical, participación política, independencia de lo militar...

Justamente quisiera apuntar la importancia de una puesta en práctica de tantas Recomendaciones y Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) y de las últimas de 1970, referentes a bienestar a bordo y en tierra, alojamientos, empleo de la gente de la mar, accidentes...

El mundo del mar necesita quemar muchas etapas para ponerse a la altura de los logros de los de tierra. Una serie de marinos comprometidos se esfuerzan en esta difícil tarea cuajada de incomprendiones y dificultades (reivindicaciones laborales, convenios colectivos, etcétera), y otras personas que, conscientes de estos problemas y dificultades, tratan de orientarlos y resolverlos. Pera ellos, nuestro aliento y admiración.

Pero hay una primera etapa que a todos nos incumbe. Preocuparnos y romper la marginación a la que sometemos al mundo de la mar. La sociedad la componemos todos y todos somos responsables de esa marginación.

Que el lema de este año: «UN SERVICIO A LA SOCIEDAD EN EL OLVIDO», sea una llamada a las conciencias de todos los cristianos y de todos los ciudadanos.

Junto con los marinos, los primeros interesados, construyamos todos un mundo marítimo más cristiano y más humano, enmarcado en una sociedad más justa.

Valencia, abril de 1971.

† JOSE M.ª GARCIA LAHIGUERA
Obispo-promotor del Apostolado del Mar

LAS CUENTAS DE AHORRO

QUIENES PUEDEN SER TITULARES

Cualquier persona física, incluidos los menores de edad.

INTERES A FAVOR DEL TITULAR DE LA CUENTA

5 por 100 anual en los depósitos a plazo fijo y otros beneficios.

LUGAR

Las Cajas de Ahorros.

APERTURA DE LA CUENTA DE AHORRO

Mediante propuesta del futuro titular o su representante legal, haciendo constar:

- Que la cuenta se abre con la finalidad de conseguir la aportación inicial necesaria para concurrir en su día a la constitución de una Cooperativa.
- Cantidad mínima que se quiere ahorrar.
- Plazo; que no será inferior a dos años.

INGRESOS

Mediante imposiciones periódicas y constantes.

¿PROPIETARIO?



¡NATURAL!
Puedes tenerla

INDIVIDUALES PESQUERO

A CUENTA

Habrán además precios.

YO YO?



MENTE!

ener
TU barco.

BENEFICIOS

Alcanzada la cantidad mínima propuesta, el titular podrá solicitar de la Caja de Ahorros la **concesión de un préstamo** para hacer efectiva su aportación inicial, la de un ascendiente o descendiente, a una Cooperativa de producción pesquera.

También puede optar por continuar realizando aportaciones hasta tanto decida utilizar el saldo para el mismo fin.

CONDICIONES DEL PRESTAMO

- Cuantía: igual al doble de la cantidad ahorrada, sin exceder de medio millón de pesetas.
- Plazo de amortización: ocho años.
- Interés que devengará la cuenta: 6 por 100 anual.
- Garantía: hipotecaria, sobre cualquier bien del interesado.

SUPUESTOS EXCEPCIONALES

Por razones de urgente necesidad, el titular podrá obtener un préstamo de hasta el 50 por 100 del saldo, con garantía del mismo, sin que la cuenta pierda su naturaleza.

Salvo este supuesto, si el titular de la cuenta opta por retirar parcialmente las imposiciones efectuadas o las destina a fin distinto, la cuenta de ahorro perderá su carácter especial y será considerada como cuenta de ahorro ordinaria.

Carta a los padres

COMO profesional de la Enseñanza Primaria en la Escuela de Orientación Marítima de Fuengirola y la experiencia de ocho años de ejercicio activo, vengo notando una disminución en la asistencia a clase a principios de abril bastante notable; habiéndoles más escolarmente, "terminado el segundo trimestre". En 1969 supuso en mi escuela el 18 por 100 del total el número de alumnos que no asistieron al tercer trimestre; en 1970 llegó al 20 por 100.

En la Costa del Sol (donde ejerzo) parece ir en proporción inversa esta asistencia a las épocas de mayor predominio de turismo. Parece producirse una desbandada de escolares que reciben a estos turistas sirviéndoles en bares y balnearios de recaderos y en multitud de servicios no reconocidos, buscando la infima "propina" (dinero de Judas), que sólo sirve para entorpecer, retrasar y, en muchos casos, variar totalmente el camino recto y siempre noble de la cultura.

Muchos de ustedes llegan a quejarse de las prolongadas vacaciones veraniegas o de no encontrar los motivos de por qué no hay clase un día determinado, teniendo conciencia errónea de la existencia de un calendario escolar premeditadamente estudiado por la autoridad competente en el Ministerio de Educación y Ciencia. Yo les preguntaría a este tipo de tutores: ¿Por qué reducen por su cuenta y riesgo el curso escolar a seis meses? ¿Por qué se niegan a sí mismos la existencia del tercer trimestre?

Mis líneas van dirigidas especialmente a aquellos padres de familia que teniendo hijos en edad escolar son inconscientes del perjuicio que proporcionan mutilando la asistencia completa del curso; la escolaridad no se reduce a las "cuatro reglas", como definen muchos de ustedes las enseñanzas de la escuela, sino que se

remonta a un programa hartamente estudiado y preparado a los distintos niveles por los que va pasando el niño; a materias fundamentales que dan al educando una formación integral; consecuencia manifiesta de la misma es el certificado de Estudios Primarios o, en su defecto, el certificado de Escolaridad que habilitan al interesado a poder desarrollar un trabajo dentro de los cauces legales y poder disfrutar por entero del derecho de los españoles.

Os aseguro que desde el pedestal de una escuela nos encontramos responsables del futuro próximo de la localidad en donde ejercemos; la buena marcha de una sociedad responsable se debe a la aportación de vuestros hijos; que no digan éstos lo que muchos han dicho de sus padres: que no saben por qué sus padres no les mandaron a la escuela. Los ríos que tienen meandros tardan más en desembocar; si en la proyección del bien que se ejerce sobre vuestras conciencias, los meandros retrasan y hacen más larga la senda que conduce al saber, por la mayor o menor interferencia que ejercen sobre vuestras voluntades las aparentes satisfacciones de la vida, desechad estas momentáneas, transitorias y virtuales luces de alba, porque como bien dijo Jesucristo, la verdad que lleva a la vida eterna es constante, larga y espinosa.

Desde Fuengirola saludo a estos padres de familia, recordándoles que su obligación de tutores es paralela a la labor educativa del maestro, y la prosperidad del año 1971, como tantas veces desearon a primeros de enero, está dada en gran parte por la formación religiosa, intelectual y social de sus hijos.

JUAN MORA
Maestro de Orientación
Marítima



El extraño
pez
capturado
en Vizcaya

Pocas veces ha dado tanta «guerra» un pez. Ni tanto que hablar. Semanas y semanas han pasado los periódicos, sobre todo los del Norte, especulando sobre qué podría ser este pez capturado en el Cantábrico, en las cercanías de Górliz. Aunque parece de la familia de las rayas —y en este sentido se pronunció el popular doctor Rodríguez de la Fuente—, sus peculiares características le convierten, en opinión de los entendidos, en una especie de incalculable valor científico. Cuando fue sacado del agua emitía ronquidos. Sus dientes y paladar son propios de los mamíferos. En la foto, su apariencia es de simpático fantasma. Y no debe ser muy terrorífico en la realidad, a juzgar por la sonrisa de la señora que lo sujeta.

Una vida al servicio de los trabajadores del mar

Don José Macáu Roig

Medalla al Mérito en el Trabajo



MADRID.—Por el ministro de Trabajo, y a propuesta del presidente del Instituto Social de la Marina, le ha sido concedida la medalla al Mérito del Trabajo, en su categoría de Plata, a don José Macáu Roig. El señor Macáu, actualmente jubilado, ha desempeñado, entre otros, los cargos de jefe del Sindicato Provincial de la Pesca y delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Barcelona.

A don José Macáu Roig le ha sido concedida la Medalla al Mérito en el Trabajo. Le llega esta recompensa en plena jubilación, cuando ya ha rebasado la edad de ochenta años. Podría añadirse: cuando al término de una dilatada vida de acción y de servicio disfruta de un merecido descanso. Y, sin embargo, no es así. A pesar de que ya ha dejado, con creces, lo mejor de su vida en beneficio de los demás, a pesar de que su biografía no encuentra otros perfiles que actividad y laboriosidad desde su juventud, don José Macáu, cuya salud es delicada hasta el punto de que no puede salir de su domicilio, sigue trabajando en casa en tareas relacionadas —como siempre!— con la actividad marítima.

Es nieto e hijo de pescadores, y fue pescador, a su vez, allá en Puerto de la Selva, su ciudad natal. Autodidacta por excelencia, dotado de una inteligencia privilegiada, fue un líder ya en su mocedad. Pero no un líder en voz y ademán, que estas actitudes jamás cuadraron con el señor Macáu, pues su carácter siempre fue sencillo, callado, modesto. Fue un líder porque viviendo día a día los problemas sociales de la pesca, sufriendo en su propia persona el desamparo en que se encontraban los trabajadores del mar, tomó el camino mejor, que no fue —no podía serlo— el de la protesta o el de la crítica solapada, sino el del trabajo, el de la acción llevada a cabo con nobleza y sin desmayos, y toda su preocupación futura no fue otra que conseguir mejoras profesionales, económicas y sociales para la clase pescadora.

El señor Macáu fue uno de los fundadores del Pósito de Pescadores de Puerto de la Selva. Allí creó, entre otras secciones, la venta en cooperativa del pescado, eliminando totalmente a los intermediarios y consiguiendo, en definitiva, para los asociados, el valor total de las capturas.

Esta fue una de las constantes de don José Macáu: la cooperación. Cuando él ya dejaba de ser pescador y empezaba a ocupar puestos en los que toda eficacia habría de dirigirla en beneficio de sus compañeros, los pescadores, su actitud jamás fue paternalista. Seguramente el sentido que Macáu quiso dar a la promoción del hombre de mar era radicalmente auténtico, radicalmente noble, porque él mismo había sido pescador. Vió el camino de la promoción verdadera en la cooperación, y avanzó por él con entusiasmo y con entrega.

Aquí hay que enlazar el quehacer de don José Macáu con otras personas de rotunda vocación social, que con distintas raíces y otras experiencias, y desde diversos lugares de la costa española, dedicaban

también su esfuerzo a elevar el nivel de vida de los trabajadores del mar en todos los órdenes:

Un marino nacido en El Ferrol, don Alfredo Saralegui Casellas, había fundado a los trece años de edad, en La Coruña, una asociación denominada La Caridad, destinada a llevar alimentos y medicinas a los enfermos e inválidos. Era éste un precedente claro de la labor que más adelante, ya como ayudante de Marina de Benidorm, iba a llevar a cabo. El año 1913 realizaba una campaña para la organización de una federación de pescadores con el nombre de Asociación Protectora del Pescador, a la que se adhirieron los vizcaínos, por mediación de sus cofradías. Dos años más tarde presentaba al Instituto de Reformas Sociales un proyecto de creación de Pósitos de Pescadores. Por aquella misma época, siendo segundo comandante de Marina de Almería, organizaba el Real Club de Regatas, la Sociedad de Oceanografía, el Pósito de Pescadores y una sociedad destinada a proporcionar alimentos e instrucción a los niños desvalidos. Su actividad entre los años 1915 y 1917, siempre dedicada a realizaciones sociales en beneficio de las gentes del mar, fue realmente impresionante. En 1917 redactaba su primer proyecto de Caja Central de Crédito Marítimo, cuya proyección en el futuro habría de ser de una importancia decisiva para el sector marítimo-pesquero. Puede decirse que aquella fue una visión creadora genial, que no habría podido entrever nadie que no tuviera una inteligencia fuera de serie y que no sintiera en sus propias entrañas los entonces sangrantes problemas sociales del sector pesquero. Don Alfredo Saralegui fue secretario general y jefe de la sección social de aquella entidad que, pasados los años y tras diversas vicisitudes y transformaciones, acabaría convirtiéndose en el Instituto Social de la Marina, es decir, en el órgano gestor de toda la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

No estaba solo en esta tarea don Alfredo Saralegui. Poco a poco fue enlazando con otros hombres de profunda vocación social que estaban dispuestos a trabajar en ayuda de las gentes de mar. Y así se formó un equipo no muy numeroso, pero sí entusiasta, honesto y esforzado que cubría buena parte de nuestro litoral. En él estaban, entre otros, don José Costas Alonso, que actuaba en la Rías Bajas; don Francisco Marina

Aguirre, en Alicante; don José Castro Dans, en Asturias; don Luis Monreal y Pilon, en Canarias; don Joaquín Vidal Gargallo, en Castellón, y don José Macáu Roig, en Cataluña.

Quizá fueron Vidal y Macáu quienes más directa y activamente intervinieron en la creación del Instituto Social de la Marina, ya iniciada la guerra de liberación, siguiendo las directrices del Gobierno de Burgos. Ambos tenían una idea de promoción, distinta y complementaria, que llevaron adelante hasta el límite de sus posibilidades. Para el señor Macáu, la promoción de los trabajadores del mar debía tener su cauce principal en la cooperación. Para el señor Vidal, en la enseñanza primaria y la formación profesional. Quizá, en estricto rigor, la forma que había concebido para implantar estas ideas no sea exactamente la que ahora impera, por superada. Pero era acorde con la época, e incluso, hablando con propiedad, podría añadirse que era una avanzada en la época, porque en aque entonces la formación profesional de los trabajadores del mar y el cooperativismo como fórmula de escalada social eran ideas de vanguardia.

Cuando se reorganizó el Instituto Social de la Marina por Ley de 18 de octubre de 1941 fue nombrado comisario el almirante don Pascual Díaz de Rivera y Casares, marqués de Valterra. El Instituto Social de la Marina reunía en su estructura todas las entidades y organizaciones de promoción y seguridad social que se habían ido creando, buena parte de las cuales habían surgido por iniciativa de don Alfredo Saralegui. Continuaba lo que pudiéramos llamar "la vieja guardia", aquel equipo que había trabajado durante años en la costa viviendo de cerca la problemática del sector marítimo-pesquero. Y junto a ellos, un nuevo equipo, savia joven para llevar adelante la tarea que se encomendaba al Instituto Social de la Marina: don Antonio Pedrosa Latas, subcomisario don Manuel de Arizmendi y Ruiz de Velasco, secretario general; don José María Casas y Ochoa, director de la Caja Central de Crédito Marítimo; don Gaspar Beneyto Ronda, director del Montepló Marítimo Nacional; don Augusto Bacariza Varela, director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo; don José Gella Iturriaga, director de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo. Unos años más tarde se incorporaba

al equipo don Hermenegildo Baylos Corroza, al crearse la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores.

Paralelamente se creaban las oficinas delegadas del organismo, que luego se convertirían en delegaciones provinciales. Eran, como son hoy, los ojos y los brazos del órgano central, haciendo realidad la frase tantas veces repetida: "el Instituto Social de la Marina está en la costa".

Don José Macáu es actualmente, casi con toda seguridad, el único superviviente de aquel equipo que posibilitó la fundación del Instituto Social de la Marina. El marqués de Valterra falleció el año 1949, siendo comisario del organismo. Don Joaquín Vidal el año 1950, siendo inspector general. Don Alfredo Saralegui el año 1961, siendo el jefe de la oficina de enlace entre el Ministerio de Trabajo y el Instituto Social de la Marina.

Cuando se reorganizó el I. S. M., Macáu solicitó ser trasladado a Barcelona, donde desempeñó, entre otros cargos, los de jefe de la oficina delegada del I. S. M., jefe del Sindicato Provincial de la Pesca en Barcelona, inspector costero del I. S. M., jefe administrativo de la Unión Territorial de Cooperativas del Mar de Cataluña. Ha sido, asimismo, vocal y presidente de la Federación de Pósitos de Pescadores de Cataluña, vocal de la junta central de Pósitos Marítimos de España, colaborador oficial de los servicios técnicos sindicales de F. E. T. y de las J. O. N. S., del Ministerio de Organización y Acción Sindical, asesor de la Jefatura Nacional de Pesca del Ministerio de Industria y Comercio, jefe del Servicio de Cooperación y Crédito del Instituto Social de la Marina, vocal nacional de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, etc.

La biografía de don José Macáu, en fin, refleja una parte fundamental de la historia del mundo laboral marítimo-pesquero español, que él ha vivido intensamente, y en la que permanece su impronta. Don José Macáu ha dejado escrita una brillante hoja de servicios. Pero puede tener también el orgullo de saber que si la situación social del trabajador del mar de hoy no puede ni siquiera compararse con la que tenía hace cincuenta años, en alguna parte a él se debe.

Nuestra enhorabuena al señor Macáu por la medalla que le ha sido concedida, y nuestro deseo de que viva muchos años en esa paz que tan a pulso ha sabido ganarse ■ JOAQUÍN VIDAL.

LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE GINEBRA SOBRE FONDOS MARINOS

Constituye un hecho paradójico que el hombre procure avanzar tecnológicamente intentando desvelar los secretos del cosmos y, sin embargo, permanezca indiferente ante las posibilidades inexploradas que le ofrece su medio natural, haciendo realidad el «que quiero lo que no tengo y lo que tengo no quiero». Ha sido necesario que el ser humano pusiese sus pies en la Luna para que volviese sus ojos al sexto continente de nuestro planeta. El mar, hasta ahora considerado casi exclusivamente como elemento pasivo de la Naturaleza, va atrayendo cada día con mayor interés las escrutadoras miradas de la ciencia. No ya como simple vía de comunicación, sino como fuente de energía, despensa inagotable y mina de insospechadas posibilidades. Con la conquista marina los países poderosos esperan incrementar su bienestar, mientras las naciones subdesarrolladas confían en los nuevos recursos para desarrollar su progreso económico. Los problemas que plantea la explotación de este patrimonio común son complejos e innumerables. Las iniciativas y propuestas de organismos internacionales y de numerosos Gobiernos han desembocado en la celebración en Ginebra, durante los días 1 al 26 de marzo del año en curso, de la primera sesión de la «Comisión sobre la utilización con fines pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional».

El camino recorrido hasta aquí ha sido largo y penoso. El 28 de septiembre de 1945, el entonces presidente de los Estados Unidos, Harry S. Truman, expresó al mundo su firme decisión de poner bajo la jurisdicción nacional los recursos del subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental. A esta proclama presidencial siguieron otra relativa al establecimiento de zonas de conservación pesquera y dos órdenes ejecutivos de dichas proclamas.

Una comisión de las Naciones Unidas firmó en Ginebra, trece años más tarde, una convención por la que se reconocía la validez de la Declaración Truman. Progresivamente, sin que hubiese mediado ningún otro acuerdo jurídico, las grandes potencias, especialmente Norteamérica, comenzaron a dedicarle atención preferente al mar como objetivo científico y económico.

ALARMA MUNDIAL

Los países no poderosos comenzaron a sentirse alarma-

dos ante este empuje, dando Malta la señal de alerta en la XXII Asamblea General de las Naciones Unidas, que incluyó en su temario el «Examen de la cuestión de la reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual y del empleo de sus recursos en beneficio de la Humanidad», aprobando dicha Asamblea la Resolución 2.340, por la que se creaba un comité especial, compuesto por 35 Estados, para el estudio de dicha cuestión.

Al año siguiente, la XXIII Asamblea General estableció una comisión, compuesta por 42 Estados, encargada de estudiar tanto «la elaboración de los principios y normas jurídicas», como los «medios y arbitrios de promover la explotación y el empleo de los recursos de la zona».

Los trabajos de la comisión pusieron pronto de manifiesto que el tema exigía algo más que una simple reglamenta-

ción de los fondos marinos y de la exploración y explotación de sus recursos, por lo que en la XXIV Asamblea se fijaron dos puntos importantes para el futuro desarrollo del problema:

- Considerar que los problemas relacionados con alta mar, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, y los fondos marinos, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, están vinculados estrechamente.

- Averiguar las opiniones de los Estados miembros sobre la conveniencia de celebrar en fecha próxima una conferencia sobre el Derecho del mar.

NECESIDAD DE UNA CONFERENCIA SOBRE EL DERECHO DEL MAR

De las opiniones de los Gobiernos se desprendió la necesidad de convocar una conferencia general sobre el Derecho del mar. Pero no fueron unánimes los puntos de vista

sobre el temario a tratar en la misma. La grandes potencias se esforzaron tenazmente en que la conferencia se redujera al examen de tres puntos: la anchura del mar territorial y las «cuestiones directamente relacionadas» de la libertad de paso y sobrevuelo por los estrechos internacionales, y de la pesca.

La XXV Asamblea, en el otoño de 1970, celebró un largo debate que culminó con la aprobación de la Resolución 2.750, cuyas disposiciones principales son las siguientes:

- 1) Insistir en que los problemas de los espacios marítimos están estrechamente vinculados entre sí y se deben examinar en su conjunto.

- 2) Convocar una conferencia sobre el Derecho del mar para 1973.

- 3) Ampliar la Comisión de los Fondos Marinos de 42 a 86 miembros.

- 4) Encargar a dicha comisión la preparación de la futura conferencia, redactando los proyectos de artículos que

han de ser finalmente debatidos y aprobados.

Las actitudes adoptadas por los Estados en esta primera sesión de la Comisión Fondos Marinos pueden esquematizarse de la siguiente manera:

GRUPO SOCIALISTA

Es el más coherente y sigue la pauta marcada por la Unión Soviética.

Este grupo pretende reintroducir en la futura conferencia sobre Derecho del mar el tan mencionado temario reducido: fijación del mar territorial en doce millas, libertad absoluta de paso y sobrevuelo por los estrechos internacionales, y concesión de derechos preferentes limitados a los países ribereños en las zonas adyacentes a sus costas.

Se ha pronunciado por una amplia zona de fondos marinos y se opone a que el régi-

(Concluye en la página 13)

Actitudes de los Estados

GRUPO SOCIALISTA

- Mar territorial: 12 millas.
- Libre paso por los estrechos internacionales.
- Derechos preferentes a los países ribereños.

GRUPO HISPANOAMERICANO

- Fijación unilateral de los límites jurisdiccionales.
- Amplio control y posibilidad de explotación directa de los recursos marinos.

GRUPO AFRICANO

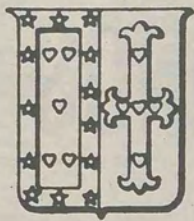
- Reconocimiento de derechos preferentes en materia de pesca (postura marroquí).
- Seguridad de los Estados ribereños.
- Control internacional de los fondos marinos.

GRUPO ASIÁTICO

- Posiciones diversas, consecuencia de los argumentos y presiones occidentales y socialistas.

GRUPO OCCIDENTAL

- Apoyo al temario reducido (fijación del mar territorial, estrechos y pesca).



BANCO URQUIJO

*Banco Industrial y de Negocios.
Un siglo de experiencia en la pro-
moción de la Industria Española.*

Alcalá, 47

Madrid

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 6.132)

(Viene de la pág. 11)

men internacional que se instaure sobre dicha zona posea amplios poderes y facultades.

Cabe mencionar la posición peculiar de Yugoslavia, que ha defendido la extensión unilateral de los límites jurisdiccionales por parte de algunos Estados, considerándola como medida de legítima defensa ante la amenaza de sus intereses vitales, de acuerdo con el principio fundamental de que todos los Estados tienen derecho a vivir y a desarrollarse.

GRUPO HISPANO-AMERICANO

Es el grupo que sigue en coherencia al socialista, aunque no deja de haber divergencias en su seno entre los extremistas (países que han establecido el límite del mar territorial en 200 millas, especialmente los tres Estados del Pacífico Sur) y los moderados (México, Colombia y Venezuela). Existe, sin embargo, una cierta solidaridad de grupo —con la única nota discordante de México— que les lleva a cerrar filas ante los ataques del exterior.

Así, con la excepción de México, todos defendieron la tesis de la libertad de los Estados para fijar unilateralmente sus límites jurisdiccionales de acuerdo con sus necesidades.

Respecto a los fondos marinos, Brasil, portavoz del grupo en este tema, se pronunció por un régimen fuertemente institucionalizado, centrado en la creación de un organismo que deberá poseer amplios poderes de control y de gestión, incluida la posibilidad de explotación directa de los recursos existentes. Chile insistió sobre la importancia del estudio de las implicaciones económicas que la explotación de los recursos de los fondos marinos podría tener sobre el mercado internacional de materias primas, mientras que Perú y Brasil llamaron la atención sobre el riesgo de dejarse encandilar por unas riquezas potenciales aún muy problemáticas.

GRUPO AFRICANO

Es el más importante en número, pero el menos preparado, ya que la mayoría de sus componentes no parecen tener aún ideas claras sobre cuáles son sus intereses, y sus posiciones son, en consecuencia, sumamente fluidas.

De todas las intervenciones, la más completa y matizada sin duda fue la de Marruecos: criterio equitativo para la plataforma continental, reconocimiento de derechos preferentes en materia de pesca y necesidad de garantizar la seguridad de los Estados ribereños.

Respecto al límite exterior de la plataforma continental, criticaron la postura de los 200 metros de profundidad y preconizaron un límite amplio. Todos los miembros que intervinieron se pronunciaron por el establecimiento de un mecanismo internacional con amplios poderes sobre los fondos marinos.

GRUPO ASIÁTICO

Ha sido el grupo sensible a las presiones y argumentos occidentales y socialistas, y el que ha apoyado con menos entusiasmo las posturas del grupo hispanoamericano.

Respecto a la delimitación de la plataforma continental, los países sin litoral (Nepal, Afganistán) y Singapur (que prácticamente carece de plataforma continental) se pronunciaron por un criterio restrictivo y criticaron las extensiones unilaterales de los Estados ribereños. Yemen, en cambio, preconizó un límite amplio, mientras otros países (Ceilán, India, Chipre) reservaron su posición hasta conocer el régimen internacional que se aplicará a los fondos marinos.

En materia de pesca, Chipre, Indonesia y Malasia preconizaron el reconocimiento de derechos preferentes para los Estados ribereños, mientras Irán y Ceilán hablaron de derechos exclusivos. Por el contrario, Japón ha sido, junto con la Unión Soviética, el país que ha adoptado una posición más restrictiva en esta materia. Por otra parte, la posición del Japón dentro del grupo asiático es muy peculiar, ya que se encuentra plenamente identificada con la tesis de las grandes potencias.

GRUPO OCCIDENTAL Y OTROS

Con contadísimas excepciones y algunas discrepancias de matiz, los miembros de este grupo apoyan el temario reducido (fijación del mar territorial, estrechos y pesca).

La posición estadounidense volvió a reintroducir sus antiguas propuestas, envueltas en la tesis aparentemente conciliadora de la «acomodación», consistente en emparejar artificialmente cuestiones aparentemente próximas (mar territorial y estrechos, mar territorial y derechos preferentes) para obtener ventaja en las que más les interesa, y ceder, en cambio, en las que considera secundarias.

Según la opinión del delegado norteamericano, «la idea de que la anchura máxima del mar territorial debiera extenderse a doce millas va abriéndose camino. Esto podría entenderse teóricamente en el sentido de que, por una parte, el Estado ribereño posee la

soberanía absoluta sobre los fondos marinos, las aguas y el espacio aéreo hasta el límite de doce millas, y que, por otra parte, no posee derechos especiales más allá de este límite».

En la práctica, sin embargo, este resultado no sería satisfactorio si no se tuvieran en cuenta los intereses de los Estados ribereños en la pesca y los recursos de los fondos marinos fuera del mar territorial de doce millas.

Tras afirmar que la solución de conceder a los Estados ribereños derechos exclusivos o preferentes en una zona determinada era demasiado simplista, el delegado estadounidense declaró que «los derechos del Estado ribereño fuera del límite del mar territorial deben basarse en los intereses económicos de los pescadores de dicho Estado en un banco de pesca vinculado con las aguas de pesca adyacentes, y no en la distancia del banco desde la costa».

Con el señuelo de que cuanto más amplia sea la zona de fondos marinos —«patrimonio común de la Humanidad»—, mayores beneficios obtendrán los Estados en vía de desarrollo, el delegado estadounidense propuso fijar el límite exterior de la plataforma continental en una profundidad de 200 metros, y como compensación parcial para los ribereños, expuso la idea de una zona de mandato susceptible de ser administrada por éstos en las partes adyacentes a sus plataformas continentales.

En materia de pesca, la posición más clara y rotunda fue la de Islandia, que declaró estar dispuesta a aceptar un mar territorial relativamente estrecho a condición de que se establecieran zonas exclusivas de pesca, cuya extensión podría variar según las necesidades de los países costeros. La zona pesquera privativa de Islandia se extendería sobre el zócalo de su plataforma continental hasta una profun-

TRES POSICIONES DESTACADAS

Fijar el límite exterior de la plataforma continental en una profundidad de 200 metros (Estados Unidos).

Aceptar un mar territorial relativamente estrecho, pero estableciendo zonas exclusivas de pesca (Islandia).

Reconocer a los Estados ribereños jurisdicciones que podrían tener carácter exclusivo (Canadá).

didad de 400 metros, lo que en algunos puntos equivaldría a una extensión de 70 millas a partir de la costa.

En este tema cabe destacar la posición de Canadá, que abogó por el reconocimiento a los Estados ribereños de una serie de jurisdicciones —que podrían tener carácter exclusivo— en materia de explotación y conservación de los recursos pesqueros. Estos argumentos van dirigidos a justificar la actitud seguida en estos últimos años por este país en materia de pesca.

Sobre el problema de los fondos marinos, la delegación canadiense subrayó la urgencia en establecer un mínimo de normas aplicables a las partes de los fondos marinos que no queden cubiertas por reivindicaciones de Estados ribereños y en crear un mecanismo internacional encargado de velar por la aplicación del régimen establecido.

Los Estados se comprometerían a pagar a este organismo un «impuesto voluntario de desarrollo internacional», equivalente a un tanto por ciento de los ingresos obtenidos por cada Estado en las zonas de fondos marinos por ellos reivindicadas y que se

encuentren más allá de sus aguas territoriales.

Finalmente, cabe resaltar la interesante intervención del embajador maltés, Pardo —que duró tres horas—, en la que hizo un estudio casi exhaustivo de todos los problemas marítimos. El delegado de Malta abogó por la adopción de un tratado único que regulara con detalle todos los espacios marítimos y estableciera un régimen general, que sería fiscalizado por una organización internacional con amplísimos poderes. Aceptó Pardo la fijación del mar territorial en una distancia de 200 millas, dentro de las cuales las potestades soberanas de los Estados ribereños serían suavizadas por una serie de servidumbres; la explotación de los recursos vivos y minerales sería de la competencia exclusiva de los Estados costeros, quienes tendrían que cotizar a la organización internacional prevista por una parte de los ingresos obtenidos, que variaría según las zonas donde fueran obtenidos (25 por 100 de 100 a 150 millas, 50 por ciento de 150 a 175 y 75 por ciento de 175 a 200).

■ EUGENIO SANCHEZ GUZMAN.

Masiva afluencia de buques rusos en Las Palmas



Continúa siendo masiva la afluencia de buques rusos al puerto de Las Palmas. En la foto, un buque científico ruso atracando en el dique del Generalísimo; delante, un carguero soviético de gran porte, y más en primer término, una factoría ballenera de la misma nacionalidad. Fondeados detrás del dique hay varios barcos rusos más. A ellos hay que añadir la flota pesquera que faena en el banco canario-africano. (Foto e información de Cifra.)



La primera campaña bacaladera de este año (la de los hielos) ha sido una de las más pobres que se recuerdan

SAINT PIERRE ET MIQUELON. América del Norte (De nuestro corresponsal).—“Hoja del Mar en Terranova” cumple tres meses de vida, es decir, la duración de una campaña de pesca. Mantengo una leve esperanza de que su éxito entre los lectores sea mayor que el de la auténtica y actual primera campaña bacaladera, que no ha sido pródiga en capturas que digamos.

RADIO CANADA: «EL DISPENSARIO ESPAÑOL DE ST. PIERRE DESTRUIDO POR EL FUEGO»

Efectivamente, Radio Canadá difundió esta noticia en la mañana del día 27 de abril, añadiendo que su director médico, el doctor Alarcos, se encontraba ausente de la isla...

Llego a Canadá a mi regreso de España (tras haber acompañado a un grupo de trece pescadores enfermos y accidentados) el día 28, y me enteré de la alarmante noticia. Tomé el primer avión para St. Pierre y desde el aire ya aprecié una mancha negra y calcinada en el lugar en que había estado no el Dispensario, sino mi casa privada. Afortunadamente ninguna

desgracia personal, y más afortunadamente todavía el hecho de que fuese mi domicilio y no el Dispensario, como, por error, Radio Canadá había anunciado. Ahora, a empezar de nuevo desde cero, pero con la ayuda y el apoyo moral de todos. Tanto la flota bacaladera como la población y autoridades de Saint-Pierre se han solidarizado totalmente conmigo, sintiendo esta catástrofe y deseando ayudarme en la reconstrucción. Gracias a Dios, la solidaridad compensa, en parte, este gran revés.

ACTUALIDADES POLITICAS EN SAINT-PIERRE

Estrenamos nuevo gobernador, monsieur Beau, que, por cierto, acaba de visitar oficialmente el Dispensario del Instituto Social de la Marina en Saint-Pierre, quedando gratamente impresionado de todas nuestras instalaciones, tanto médicas como sociales. El señor Beau, como ya lo hiciera su predecesor, el señor Buggia, se ha ofrecido, incondicionalmente para todo cuanto de él y del Gobierno francés pudiésemos precisar.

Igualmente, elecciones municipales. El señor A.

- Esta vez nuestro corresponsal ha protagonizado la noticia: su casa de Saint Pierre se incendió, cuando viajaba a España, acompañando a tripulantes enfermos.
- También se incendió, en alta mar, el bacaladero vigués "Mar de Africa". Afortunadamente no se registraron víctimas, y la tripulación consiguió salvar el barco.

Pen, joven y ambicioso abogado (tirando hacia las izquierdas), va hacia el "copo" total: Presidente del Consejo General del Territorio desde hace cinco años; senador por Saint-Pierre et Miquelon desde hace dos, y ahora alcalde... Tal vez su próximo objetivo político y último al que puede aspirar desde aquí sea el de diputado (puesto que en la actualidad ostenta el sobrino del general De Gaulle, J. P. Vandroux). De todos modos, parece que llega a la Alcaldía con ganas de hacer cosas y con un proyecto tan ambicioso que para llevarlo a término será necesaria la implantación de un sistema de "TAX", semejante al de nuestros vecinos canadienses. Esta sola palabra, "TAX" ya ha enfriado un tanto los ánimos de la población (como sucede con todo el mundo cuando el erario público intenta "rascarle" los bolsillos)...

BARCO ESPAÑOL SE INCENDIA EN ALTA MAR

Un nuevo incendio, esta vez en alta mar. El bacaladero "Mar de Africa", de Vigo, el día 4 de mayo, comenzó a arder cuando la tripulación se encontraba en cubierta. El origen fue en el rancho de la marinería (un corto circuito). Gracias a que una puerta estanca pudo ser cerrada a tiempo el fuego no se extendió a todo el barco. Por otra parte, el hecho de ser pleno día y estar la mar en calma a chicha facilitó al extinción del incendio al ser posible que la tripulación botase las lanchas salvavidas y desde el mar, y a través de los portillos, que rompieron, pudieron introducir las mangueras y sofocar las llamas. Puede decirse que el coraje de estos pescadores salvó a su barco. En la actualidad, se encuentra en St. Pierre reparando las averías producidas.

LOS PESCADORES SE LAMENTAN DE LA POCA PESCA

Efectivamente, el año 1971 pasará a la his-

toria como uno de los más pobres en capturas. A estas alturas de mediados de mayo, otros años el 50 por 100 de los barcos estaban ya en ruta hacia la Patria o prestos para zarpar, mientras que en el presente son poquísimos los afortunados que se encuentran en tales condiciones.

Esta situación de penuria en las capturas afecta a todo este mundillo de Terranova: malos humos, depresiones nerviosas, aumento de casos de enfermedad y accidentes, conflictos la-

borales, etcétera. Los meses van pasando y las bodegas medio vacías no son precisamente una buena medicina para estos sacrificados pescadores que empiezan a pensar en los mil problemas planteados ante una alarmante disminución en los ingresos que razonablemente pensaban alcanzar. Este problema no creo que afectará demasiado a los armadores, puesto que aunque las capturas sean más escasas, el precio, según noticias que nos llegan de España, ha aumentado; pero sí afecta a los pescadores que vienen al tonelaje... Este es el gran comentario y como corresponsal lo señalo. A otros tocará resolverlo.

MAS ENFERMOS QUE NUNCA EN TERRANOVA Y MAS REPATRIADOS QUE NUNCA

En relación con las difi-

cultades en la campaña actual se ha visto considerablemente incrementado el número de casos consultados en el dispensario en relación con años anteriores. Así, mientras en 1970, en los tres primeros meses se atendía a 530 pescadores, en la campaña actual fueron 822 los visitados con un gran porcentaje de casos que requirieron hospitalización. El mayor número de casos lo proporcionaron las enfermedades mentales y de aparato digestivo (úlceras gástricas sobre todo), así como cardiopatías y otras. Ochenta enfermos fueron desembarcados hasta el 7 de mayo, de los cuales 39 han precisado ser repatriados por vía aérea. Diez hubieron de ser acompañados por personal sanitario hasta Madrid.

Un fallecido a bordo del "Beizama": Un veterano de Terranova, Pío Abuin, falleció repentinamente (embolia cerebral) el día 22 de abril. Su hijo, que trabajaba en la misma pareja, abandonó la campaña y fue también repatriado. El cadáver de Pío Abuin salió hacia España el 29 de mayo. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

EL CALAMAR GIGANTE



Este es el calamar gigante del que nos hablaba José Luis Alarcos en su crónica del mes pasado. Fue capturado por el «Bahía de Guipúzcoa» en aguas de Terranova. Su longitud era de 9,80 metros y pesó 180 kilos.

TRES MARINOS PORTUGUESES Y UNO ESPAÑOL, CONDECORADOS EN HUELVA



HUELVA.—Tres marinos portugueses y uno español han recibido en la Comandancia de Marina de esta ciudad la medalla al Mérito en el Salvamento de Naufragos, que les había sido concedida por las autoridades españolas en reconocimiento de sus valerosas acciones, que son muestras irrefutables del alto sentido de responsabilidad de los hombres del mar cuando se trata de ayudar a los compañeros que están en peligro.

LOS HECHOS PREMIADOS

En el acto de imposición de las medallas, al que asistieron el gobernador civil de Huelva, comandante de Marina, primeras autoridades provinciales y representaciones de las Cofradías de Pescadores, así como el capitán del puerto de Villarreal de Santo Antonio, y alcalde de dicha ciudad, se resaltaron los méritos contraídos por estos cuatro hombres de mar.

Los portugueses, Antonio Baptista, Antonio Clemente Sallas y Alendo

Cristobal Bringel, patrón, segundo patrón y motorista, respectivamente, de la lancha de salvamento portuguesa «Nuestra Señora de la Concepción», han sido distinguidos porque en numerosas ocasiones, con riesgo de sus vidas, han participado en el rescate de barcos pesqueros españoles, y muy especialmente porque en la noche del 28 al 29 de noviembre último salvaron a los buques «Cristobalina Martín», «Morgado y Martín» y «Siempre Juana», cuando las condiciones meteorológicas en la barra del Guadiana eran altamente favorables. En cuanto al marino español, Manuel Pérez Suárez, ha sido distinguido por su heroico comportamiento en el suceso que vivió el 5 de noviembre pasado: Cuando su barco pescaba cayó al agua el cocinero del mismo, y Manuel Pérez se lanzó al agua y logró salvar la vida al compañero, con indudable riesgo de la suya.

Tan heroicas y ejemplares acciones han tenido, con la imposición de estas medallas, el debido reconocimiento y agradecimiento a los hombres de la mar de las dos naciones.

PRINCIPIOS DE LA IN- VERSION EN LA PESCA

EL concepto de inversión es igual para todos los sectores y supone un gasto inicial en espera de unos ingresos futuros que remuneren adecuadamente el capital invertido; por tanto, los fines de la inversión no varían de una actividad a otra, tanto si la inversión es privada (obtención del máximo beneficio) como si es pública (producción de un mayor servicio económico y social a la comunidad).

El problema que se plantea siempre ante una nueva inversión es el de su efectividad. Si la realizamos o no. Qué criterios seguimos para realizarla o rechazarla. Ante varias oportunidades de inversión, cuál elegimos o cuántas seleccionamos y cuántas rechazamos. En el fondo se plantea un problema de valoración; la valoración puede tomar diferentes formas, en función del objeto que nos lleve a ella; así, una empresa tiene diferente valor si se liquida, se vende o se amplía, pero la valoración siempre implica una comparación; elegimos una inversión porque tiene una rentabilidad mayor que otra; invertimos aquí y no allí el dinero público porque produce un valor añadido mayor; liquidamos una empresa porque los frutos de su liquidación en el momento presente van a ser mayores que las rentabilidades esperadas en momentos futuros. Podemos concluir esta introducción expresando que cualquier decisión de inversión supone una valoración de la misma y una elección entre varias oportunidades.

Con relación al sector pesca existen dos tipos de inversión: la realizada en todo aquello que es servicio a la pesca y la destinada a hacer posible las capturas de pesca. Los servicios a la pesca pueden tener lugar en origen, en destino y entre origen y destino. Los servicios en origen (lonjas de contratación, frigoríficos en zonas de producción, instalaciones para el acondicionamiento del pescado en el puerto, etcétera), tienen como fin preparar inicialmente el pescado para su distribución en el interior y en el exterior. Los servicios en destino tienen siempre relación con la venta y consisten en tratar el pescado para su venta al consumidor (pescaderías, mercados de contratación en destino, frigoríficos de productos terminados en zonas de consumo, etcétera). Los servicios intermedios —entre producción y consumo— tienen como fin el transformar el pescado (fábricas de conservas), el acondicionarlo o el transportarlo.

La inversión destinada a hacer posible las capturas de la pesca es la inversión que tiene como objeto el barco de pesca. Pues bien, la inversión realizada en los servicios a la pesca tiene una consideración, forma y valoración iguales a la inversión realizada en cualquier actividad industrial; sin embargo, la inversión destinada al barco de pesca, toma una forma distinta. Cuando en nuestro artículo anterior demostrábamos cómo la inversión en la actividad pesquera —si bien se medía en cuanto al objeto de igual ma-

nera que las demás— se diferenciaba en su forma de otros tipos de inversión, nos estábamos refiriendo concretamente a la inversión realizada en el barco de pesca.

Toda inversión es medida y valorada a través de tres procedimientos fundamentales: 1) Analizando y corrigiendo partida por partida el presupuesto de inversión para conocer la inversión real y la garantía real de inversión. 2) Estudiando los ingresos y gastos previsibles futuros para conocer cuáles son la productividad y la rentabilidad de la inversión. 3) Análisis del funcionamiento de la empresa hasta la actualidad a través de los balances y de las cuentas de pérdidas y ganancias, y estructura financiera de la empresa (relación capital propio/capital ajeno; relación capital fijo/capital circulante; relación amortizaciones/gastos de explotación, etcétera). Todo ello nos sirve para conocer:

- Las garantías de la empresa.
- La productividad y rentabilidad de la inversión.
- La liquidez que la empresa posee para hacer frente a sus compromisos (proveedores, capital ajeno, etcétera).
- El valor añadido: rentabilidad social de la inversión.
- Las posibilidades de reembolso del capital prestado y de los intereses.

Para valorar la inversión destinada a la construcción del barco de pesca, y antes de analizar el presupuesto de inversión, se plantea un problema tecnológico: ¿El barco que se va a construir es el idóneo para el tipo de pesca que se va a realizar? ¿El método de pesca que se va a emplear (tipos de artes y de maquinaria) es el más adecuado para la pesca que se va a realizar? Suponiendo que el barco que se va a construir es el más idóneo, ¿el coste de construcción es el mínimo posible? Otro de los problemas importantes relacionados con la tecnología es el que hace referencia a la calidad profesional del patrón de pesca y a la formación del personal embarcado. Por ello, las memorias técnicas, dentro de los proyectos, destinadas a demostrar que el barco que se construye es el más idóneo y el de más bajo coste, son fundamentales para valorar la tecnología de la nueva empresa.

Si del presupuesto de inversión deducimos el capital móvil, los accesorios y la instalación, obtenemos el capital fijo de garantía, que puede ser complementado con otras garantías distintas al barco; si el capital fijo de garantía en el momento de la construcción es igual a 100, el problema que se plantea es que en años sucesivos este capital es mucho menor como consecuencia de la depreciación del barco, y, por tanto, hemos de hacernos la siguiente pregunta: ¿Existe una correlación, en años sucesivos, entre el capital vivo (capital sin amortizar) y el capital de garantía? La amortización técnica (reconstrucción del capital inicial por la depreciación del barco) es objeto

de muchas discusiones ante la pregunta: ¿Cuál debe ser la cuota de amortización anual para reconstruir el capital inicial, teniendo en cuenta la depreciación monetaria? Desde el punto de vista internacional y para barcos de acero dotados de motor Diesel o Diesel eléctrico se admiten las siguientes cuotas:

	Tanto por ciento anual	Años de amortización
Casco	6,66	15
Motor	10	10
Otra maquinaria o equipo	12,5	8

La legislación española, en la Orden de 23 de febrero de 1965, y a efectos de calcular las amortizaciones anuales, para determinar la base tributaria del Impuesto sobre Sociedades, dice:

	Coefficiente máximo (porcentaje)	Período máximo (años)
Casco de acero	4	38
Motores	10	15
Otra maquinaria o equipo	15	10

Es evidente que para calcular la depreciación a efectos de garantía del crédito son más racionales las cuotas expuestas desde el punto de vista internacional. En la construcción de nuevas embarcaciones, y a efectos del crédito pesquero, sería fácil determinar los años de amortización de los créditos (para seguir una política de amortización realista) sabiendo lo que supone en porcentaje el coste del casco, motor y otra maquinaria en el total del coste del barco, y multiplicándolo por los coeficientes anuales de amortización; de esta manera obtendríamos el coeficiente medio de amortización (estamos seguros que no es mayor del 10 por 100 anual, y, por tanto, la amortización debiera ser como mínimo de diez años). Con relación a la instalación en barcos antiguos de nuevo motor o maquinaria, se aplicarían los porcentajes respectivos a estos elementos.

Valorado el presupuesto de inversión (coste del barco), sabiendo la cuota anual de depreciación y la depreciación monetaria, podemos conocer para cada instante de la vida del crédito el valor real de la garantía de inversión; problema este muy importante a efectos de la posible morosidad y liquidación de la empresa, y que tiene relación con el equilibrio financiero de la inversión.

En el próximo artículo seguiremos analizando, dentro de los principios que informan la inversión en la pesca, los problemas relacionados con los ingresos y gastos, capital fijo y circulante, y problemas de conservación y mantenimiento en la actividad pesquera.

AL CIERRE DE LA EDICION

1 Nuevamente ocupa un lugar preferente en la revista la cuestión relativa a las aguas jurisdiccionales. Como ya habíamos anunciado en la pasada edición, se ha celebrado en Ginebra la Conferencia sobre el Derecho del Mar, y de ella hace un interesante análisis nuestro colaborador Eugenio Sánchez Guzmán. Este tema va a traer cola. Cada país —según habrá podido apreciar el lector— defiende sus intereses y no solamente los marítimos, sino también los que convienen a sus relaciones internacionales. Y como éstas (la experiencia nos lo enseña) son cambiantes, puede suceder —sólo es una opinión— que lo acordado y defendido hoy sea base de desacuerdo y no defendible mañana. Sánchez Guzmán nos dirá si tienen fundamento nuestros temores. Le invitamos a que lo haga.

Información importante y destacada de este número: las cuentas individuales de ahorro pesquero. En páginas centrales se ha desentrañado lo más sustancioso de la Orden Ministerial que las estableció. Seguiremos más adelante con el tema, pero preferiríamos que los interesados nos dijeran cuáles son sus dudas al respecto, si las tienen. Sería lo más eficaz para todos.

No es caprichoso que hayamos dedicado amplio espacio a la concesión de la Medalla del Trabajo a don José Macau. Lo hemos hecho con toda intención y por un motivo fundamental: porque nos quemaba en las manos una pluma que aún no había escrito el elogio que merecen esos abnegados trabajadores, en alguna forma visionarios, sin duda alguna paladines de la promoción social, que silenciosamente, pero con una eficacia de la que es prueba la actual Seguridad Social del mar, recorrieron nuestras costas derramando a manos llenas la semilla de la escalada de marinos y pescadores hacia más altos niveles. Lo hicieron sin paternalismos. Por eso sus frutos no se vieron entonces, sino al correr de los años, y aún hoy están germinando. Don José Macau es uno de los poquísimos componentes de aquel equipo que aún vive. Quizá muchos no le conozcan. Pero ahí están sus obras.

Nuevamente, por un exceso de original, nos vemos precisados a aplazar para el próximo número la publicación del capítulo correspondiente de la serie «La mar en la pintura». Rogamos disculpas a nuestros lectores. ■ EL DIRECTOR.



III. La guerra en el mar como tema cinematográfico

YA vimos en los anteriores capítulos cómo el cine ha prestado especial interés a todos los temas de acción. Y si el mar fue en la gran pantalla telón de fondo de múltiples aventuras, la guerra, con su especial dinámica, su sentido épico y su espectacular horror, va a servir de argumento a muchas películas de la historia del cine.

El cine bélico, aparte de su finalidad documental e histórica, ha tenido una misión muy definida desde las primeras cintas. Las imágenes cinematográficas han servido muchas veces de instrumento propagandístico, con una clara finalidad exaltadora de los elementos, factores e ideales políticos que envuelven a toda contienda entre naciones. Con este lastre, el cine de guerra adquiere tonos de notoria parcialidad por uno y otro bando, y es muy difícil asegurar que una película posea objetividad en este aspecto, ya que casi todas ellas están iluminadas por la llama de la pasión que anima al país que financia la producción de la película.

No deja de ser curioso que una de las primeras películas de guerra de la Historia fuese de tema marino. Charles Pathé presentó, nada menos que en 1898, una cinta en la que se reproduce la explosión del acorazado yanqui «Maine» en la bahía cubana. La película llevaba por título «La explosión del acorazado "Maine", anclado en La Habana», y pretendía tener autenticidad documental, ya que su autor la hacía pasar como real y verídica en las proyecciones de su cinta. Desde entonces, el cine bélico ha acogido en sus imágenes multitud de temas de la guerra en el mar, en los

cuales puede decirse que el escenario marítimo queda en un término más relegado que lo que pudiera estar en el cine de acción y de aventuras. El mar de la guerra sí que es, para el cine, el simple soporte de la acción bélica, y el tema de las películas se centra exclusivamente en las implicaciones políticas o estratégicas que el hecho guerrero que pretende recoger lleva consigo.

Durante y después de la segunda guerra mundial se filmaron la mayor parte de las películas de guerra en el mar, casi todas ellas dotadas de fuerte matiz propagandístico. Roberto Rossellini y el capitán de Corbeta Francesco de Robertis filman en Italia, en el año 1940, una película con tema de guerra en la Marina, que se tituló «Uomini sul fondo». Del mismo Rossellini, en 1942, es «La nave blanca».

En Inglaterra se realiza, en 1942, una de las mejores películas, a nuestro juicio, de tema de guerra en el mar. David Lean llevó a la pantalla la historia de un destructor y sus tripulantes, escrita por el gran comediógrafo y actor inglés Noel Coward. Nos referimos a «Sangre, sudor y lágrimas», título extraído de una frase célebre del «premier» británico Winston S. Churchill, y en la que se trata, de modo admirable, la lucha en el mar. En ella destaca la gran interpretación del actor John Mills.

El cine norteamericano llevó a sus pantallas dos temas muy gratos para la nación yanqui, por su cercanía entrañable: el de la campaña del Pacífico, donde la Marina de Guerra yanqui desempeñó un gran papel, y

Escena final de "La batalla", film de Claude Farrère, sobre la guerra ruso-japonesa. Charles Boyer, a quien vemos en el fotograma, interpretó las versiones francesa e inglesa que se hicieron de esta película.



del ataque japonés a la bahía de Pearl Harbour, que tuvo lugar el 7 de diciembre de 1941, fecha inolvidable en la Historia de los Estados Unidos. Sobre el primer tema recordemos la película «Sangre en Filipinas», de Mark Sandrick, con Claudette Colbert y Paulette Goddard, y, sobre todo, la magnífica realización de Lewis Seiler titulada «Guadalcanal», de gran valor documental.

Sobre el tema de Pearl Harbour destaca el film de Otto Preminger «Primera victoria», considerado como un gran espectáculo. En esta película se intentó realizar, con proporciones colosales, un gigantismo naval más que un propósito de narrar los acontecimientos de la bahía de las Perlas. Interpretada por actores de la fuerza taquillera de John Wayne, Kirk Douglas y Henry Fonda, y con un gran despliegue de medios económicos, se quiso sublimizar hasta tal punto el episodio marítimo del ataque japonés, que se cayó, sin quererlo, en la exageración innecesaria. En la película intervienen, como figurantes, más de 10.000 hombres del personal de la Marina y del Ejército de los Estados Unidos, y participaron asimismo el almirante Sharp, comandante en jefe de las Fuerzas del Pacífico, y el almirante Moorer, comandante aliado supremo de la NATO y comandante en jefe de las Fuerzas del Atlántico.

Por último, conviene aludir a una película que ha sido hecha en doble versión, muda y sonora, y que trae origen de una gran novela: «La batalla». Extraída de la novela del mismo título, de Claude Farrère, fue dirigida en 1921 por E. Violet, con el actor japonés Sessne Hayatawa, y en versión sonora, realizada por Nicolas Farkas, y con Charles Boyer y Annabella en los papeles principales. Es un tema muy literario y más romanesco que guerrero, pero se recogió con gran sentido cinematográfico, especialmente en su segunda versión, una gran batalla naval que correspondía a un episodio bélico de la guerra ruso-japonesa. ■ LUIS MARTINEZ MORCILLO.



"Sangre, sudor y lágrimas", del realizador inglés David Lean, es, sin duda alguna, una de las mejores películas con el tema de la lucha en el mar. La odisea de un destructor y sus tripulantes aparece magníficamente narrada.