

hoja del mar

Número 69 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Julio 1971

Suplemento dedicado a la
SEMANA NAVAL DEL MAR DE ALBORAN

Con este número, que consta de 24 páginas, se entrega un suplemento de 16, dedicado a la Semana Naval del Mar de Alborán. Pídalo a su distribuidor.

LUANCO,



**SEDE DE LA I SEMANA
DEL MAR, EN ASTURIAS**

**Las Cofradías
de Pescadores
de Baleares van
a construir un
pesquero
polivalente
y experimental**

Un estudio jurídico
a propósito de las
prospecciones pe-
trolíferas en Tarra-
gona.

**Exploración y
explotación de
la plataforma
submarina y
contaminación
del mar**

Playa
de las Burras
(Gran Canaria)

**¿Por qué
no pueden
vivir catorce
familias de
pescadores
en una
urbanización
turística?**

(página 3)



**La aventura
de los**

CAZADORES DE TIBURONES

COMPañA DE NAVEGACION VASCO- ASTURIANA

ARMADORES
DE BUQUES

s/w. «ANTONIO DE SATRUSTEGUI» de 5.000 DW. - «JOSIÑA» 5.000 DW. - «SANTIAGO LOPEZ» 4.100 DW.

m/s. «ARAMIL» de 3.500 DW. - «CALEYO» 3.500 DW. - «MARIA DEL CAMINO TARTIERE» 2.850 DW. - «MARIA DOLORES TARTIERE» 2.850 DW. - «MARIA COVADONGA» 2.850 DW. Y «MARIA ARANZAZU» 2.850 DW.

OFICINAS:

Generalísimo Franco, 33
Teléfonos 56 41 43 - 56 36 37
Telegramas «VASTURIANA» - AVILES
Télex 38211 «VASCO»
AVILES

CONVENIOS DE LA O. I. T. SOBRE ALIMENTACION Y SERVICIOS DE LA GENTE DE MAR

MADRID.—El «Boletín Oficial de las Cortes españolas» publicó el día 12 de mayo cuatro convenios de la Organización Internacional del Trabajo relativos a la alimentación y servicio de fonda a bordo de los barcos, alojamiento de la tripulación a bordo, salarios, horas de trabajo a bordo y dotación y examen médico de la gente de mar.

LA COFRADIA DE PESCADORES DE REDONDELA (PONTEVEDRA) SOLICITA LA CONCESION PARA EXPLOTAR LOS BANCOS NATURALES DE OSTRA, ALMEJA, BERBERECHO Y NAVAJA EN LA ENSENADA DE SAN SIMON

REDONDELA (Pontevedra).—La Cofradía Sindical de Pescadores San Juan, de esta localidad, ha solicitado de la Comandancia Militar de Marina la concesión para explotar, en régimen comunitario, los bancos naturales de ostra, almeja, berberecho y navaja existentes en la ensenada de San Simón, de una superficie aproximada de cuatro millones de metros cuadrados.

SE MODIFICAN LAS CARACTERISTICAS TECNICAS DE RADIOCOMUNICACIONES DE LOS BUQUES ESPAÑOLES

● Con ello se ajustarán al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

MADRID.—Por una Orden del Ministerio de Comercio, aparecida en el «Boletín Oficial del Estado» el día 19 del pasado mes de mayo, se modifican varias normas nacionales de aplicación del capítulo IV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Dicho texto legal tiene por objeto poner las Normas Complementarias, que con carácter provisional se aprobaron por Orden ministerial

de 22 de julio de 1965, de acuerdo con los recientes cambios adoptados en los reglamentos internacionales referentes a las características técnicas de varios equipos de radiocomunicaciones. Estas modificaciones incumben a los buques y embarcaciones mercantes nacionales.

La Orden afecta a los siguientes capítulos de las Normas Complementarias citadas:

I. Instalaciones radiotelegráficas: Condi-

ciones del transmisor radiotelegráfico principal, transmisor radiotelegráfico de reserva, receptor radiotelegráfico principal, dispositivo automático de generación de señal de alarma radiotelegráfica, estación de ondas decamétricas.

II. Radiogoniómetros: Colocación de las antenas, fuente de energía para el radiogoniómetro, receptores direccionales y calibración.

III. Aparato portátil de radio para embarcaciones salvavidas: Conservación, forma en que deben hacerse las emisiones, pruebas mecánicas y climáticas, pruebas eléctricas, condiciones que han de cumplir los aparatos para poder ser homologados.

IV. Instalaciones radiotelefónicas: Frecuencias y maneras de sintonización, especificaciones generales de los equipos radiotelefónicos, equipos radiotelefónicos para buques de tonelaje inferior a 150 TRB no obligados a llevar estación radiotelefónica, equipo obligatorio para buques de pesca de tonelaje inferior a 150 TRB que permanezcan en la mar más de setenta y dos horas.

V. Características técnicas que se exigirán a los aparatos radioeléctricos que se fijan en los requisitos de aplicación general para la seguridad de la navegación.

PRIMERAS JORNADAS LUSO-ESPAÑOLAS DE INGENIERIA NAVAL

LISBOA.—Fueron inauguradas en esta capital las Primeras Jornadas Luso-Españolas de Ingeniería Naval, con asistencia de ochenta ingenieros de Portugal y España, que tienen como objetivo principal iniciar un intercambio de información técnica sobre proyectos de construcción y reparación de barcos.

Abrió la sesión el ingeniero Arsenio Núñez, presidente del Colegio de Ingenieros, quien auguró el mayor éxito a la iniciativa de celebrar estas Jornadas, en las que serán presentadas diversas mociones, entre ellas la titulada «Contribución al estudio de la botadura de grandes buques», del ingeniero español Ignacio Espinosa de los Monteros, en colaboración con los señores Bonnin E., Martín Zabalegui y De la Torre Pineica, y «Experiencia de la formación profesional permanente en un astillero naval portugués», por el ingeniero Joseh N. Rodríguez Branco.

A continuación fueron leídas y presentadas a debate dos mociones tituladas «Utilización económica de la energía del viento para la propulsión de barcos mercantes», por el ingeniero Juanjo Chico Gárate, y «Prueba de estabilidad: algunos aspectos menos vigilados», por el ingeniero Antonio Balcao Reis.

Estas Primeras Jornadas Luso-Españolas de Ingeniería Naval están integradas en la política de intensificación de las relaciones culturales entre los dos países.

«El hecho —comentó el vespertino «Diario Popular»— constituye un expresivo indicio del grado de desarrollo que la industria de la construcción y reparación de buques está alcanzando tanto en España como en Portugal».

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:

HAUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 18.516-1963

Distribuye:

INAGRA, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5
MADRID

¿Por qué no pueden vivir los pescadores en una urbanización turística?

En el número del pasado mes de diciembre, de "Hoja del Mar", publicamos una información procedente de Las Palmas de Gran Canaria acerca de la cesión al Instituto Social de la Marina, por parte del conde de la Vega Grande, de unos solares en la playa de Las Burras, de Maspalomas, para construir viviendas para pescadores.

Seis meses después, estos pescadores —exactamente catorce familias— siguen esperando sus viviendas.

Ellos han vivido hasta el verano de 1969 en unas auténticas chabolas, en la playa de Las Burras, zona que está sujeta al plan de ordenación turística «Maspalomas Costa Canaria», y precisamente en el lugar donde, posteriormente, se edificaron el hotel Beverly Park y unos apartamentos para turismo.

Entre los propietarios del terreno y los ocupantes de las chabolas se suscribió un documento, en virtud del cual los propietarios cedían un terreno en las proximidades para construir unos barracones provisionales para los pescadores, que no fueron ocupados por no reunir los mínimos requisitos de habitabilidad.

Los pescadores fueron desalojados de las barracas primitivas y, más tarde, se les permitió construir unos barracones junto al mar, facilitándoles material la empresa que edificaba sobre el solar que habían ocupado las chabolas de los pescadores. Al alojamiento de estas familias pescadoras colaboraron de manera decisiva el Gobierno civil, la autoridad de Marina y las asistentes sociales del Instituto Social de la Marina.

Para remediar esta situación, y tras las gestiones correspondientes de la delegación del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, el 7 de noviembre de 1970 se celebró un contrato entre el conde de la Vega Grande, don Alejandro del Castillo, y el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán. En virtud de dicho contrato, el conde donaba a este organismo una parcela de terreno situada en la urbanización Playa de Las Burras, y encuadrada en el plan de urbanización turística

● El Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria) ha denegado el cambio de destino de la parcela que donó el conde de la Vega Grande para construir viviendas para pescadores, y propone que el emplazamiento de las mismas sea fuera de la ordenación turística «Maspalomas Costa Canaria».

«Maspalomas Costa Canaria», de San Bartolomé de Tirajana.

En el contrato se hacía constar «que para poder cambiar el destino de la parcela, sometida a un plan de ordenación, aprobado por el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, así como por la Comisión Provincial de Urbanización de Las Palmas, la donación que hoy se hace figura condicionada a que por los órganos competentes se autorice el cambio y uso de dicho paraje, para lo cual ambas partes habrán de presentar conjuntamente tal petición de modificación, ante la mencionada corporación municipal». En otra cláusula se determina que la parcela revertirá a su primitivo propietario, si no se edifica en el plazo de tres años.

Hecha la correspondiente el día 1 de abril, el pleno de la corporación municipal de San Bartolomé de Tirajana acuerda denegar el cambio de destino para la referida parcela, por estimar que no es idónea para el fin que se persigue, y considera, en cambio, procedente que se destine un emplazamiento, lo más cercano posible, pero fuera de la ordenación turística.

Este emplazamiento lo es, en realidad, en la margen derecha de la carretera general del Sur, no solamente fuera —incluso lejos— de la zona urbanística, sino a gran distancia de donde los pescadores tienen sus embarcaciones y pertrechos.

El pescador se gana la vida en la mar y no puede —es obvio— llevarse la barca a su casa. El pescador de orilla —y este es el caso— precisa vivir cerca de sus embarcaciones y pertrechos. Y tal es la razón por la que se niegan a vivir lejos de la playa.

El Instituto Social de la Marina en-

cargó en su día el proyecto de construcción de viviendas para estos pescadores y un club o local social, precisamente a uno de los arquitectos más caracterizados de la propia urbanización, don Manuel de la Peña. Se realizó el proyecto. Descrito en línea generales, consiste en las viviendas dispuestas en torno a la parcela, estéticamente de acuerdo con la zona turística dentro de la que aquéllas se encuentran. Gran zona ajardinada en medio y el club mencionado. Cada vivienda, de casi cien metros cuadrados, con cuatro dormitorios, dos baños, cocina, estar-comedor y patio central de la vivienda. En resumidas cuentas, son unas viviendas dignas, dotadas de todos los servicios esenciales y —hay que subrayarlo— estéticamente de acuerdo con el conjunto arquitectónico de la urbanización. Es más: semejantes en todo a las que habitarán los turistas.

La actitud del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana es absurda y no guarda relación con las tendencias usuales en otras zonas turísticas españolas. Evidentemente, los antiguos poblados de pescadores han sido, en muchos casos, absorbidos por las urbanizaciones turísticas. Pero no desplazados. Porque no hay motivo alguno, ni próximo ni remoto, para marginar socialmente a los trabajadores del mar. Antes al contrario, la integración no puede ser sino motivo de orgullo y satisfacción para quienes disfrutan de la urbanización turística. Y junto a estas razones está el impacto que habría de producir entre los moradores extranjeros de «Maspalomas Costa Canaria» comprobar que los pescadores tienen unas viviendas de categoría, acordes en todo con el conjunto arquitectónico y con el aderezo



típico, por añadidura, de sus útiles marineros.

Pero es que, además, los pescadores que siempre vivieron en la playa de Las Burras (mucho antes de que el turismo acudiera allí) son en su gran mayoría de edades que rebasan los cuarenta años; son pescadores de vocación, no de coyuntura; tiene la fortaleza suficiente para salir a la mar y realizar sus faenas pesqueras, pero no para verse obligados a recorrer varios kilómetros todos los días con el solo objeto de llegar a embarcarse. Cualquier intento de readaptarles en otros sectores de la producción sería descabellado, porque ellos lo que quieren es seguir siendo pescadores.

El Instituto Social de la Marina ha presentado ya el correspondiente recurso ante el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, y está dispuesto a seguir adelante en su propósito de dotar a estas familias de las viviendas adecuadas cerca de su medio de vida.

La pregunta es ésta: ¿Por qué no pueden vivir los pescadores donde quieren vivir los turistas? Esperamos la respuesta; de verdad que tenemos curiosidad por conocerla.



● Fueron recibidos por el ministro de Trabajo.

Madrid.—Se ha celebrado una reunión de delegados provinciales del Instituto Social de la Marina, durante los días 7 al 9 del pasado mes de junio, a fin de aunar criterios y estudiar la aplicación de las normas contenidas en la Ley de Seguridad Social del Mar y el Reglamento que la desarrolla.

La reunión tuvo lugar en jornadas de trabajo intensivo, presididas por el secretario general del Instituto Social de la Marina, y por los vicesecretarios general y técnico, señores Harguindey Banet y Jiménez Poyato.

Al finalizar estas jornadas, los delegados provinciales, presididos por el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, fueron recibidos en su despacho oficial por el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente. En esta visita, el señor Pérez de la Barreda expuso al ministro la labor que se había llevado a cabo durante la reunión, y ratificó la adhesión y lealtad del Instituto Social de la Marina al Ministerio de Trabajo. Por su parte, don Licio de la Fuente pronunció unas palabras, en las que puso de relieve la atención preferente de su Departamento hacia los trabajadores del mar, de la que son exponente las realizaciones del Instituto Social de la Marina, en la costa, y las frecuentes visitas del ministro a nuestros puertos, que —manifestó— se verán incrementadas en el futuro.

N. de la R.—A causa de haberse adelantado el cierre de la edición de este número de «Hoja del Mar», por la necesidad de que sea distribuido con anterioridad a la celebración de la Semana del Mar de Asturias y la Semana Naval del Mar de Alborán, a las que se dedican páginas especiales, aplazamos para el próximo número la información amplia y detallada, referida a esta reunión de delegados provinciales del Instituto Social de la Marina.

DOS MESES DE VEDA EN CASTELLON Y TARRAGONA



Barcas y redes permanecen en absoluta actividad en los puertos de Tarragona y Castellón, como en años anteriores por estas fechas. Causa, la veda de la pesca, solicitada por los propios pescadores, que se inició el día 15 de abril y ha terminado el 15 de junio. Con ella se espera facilitar la procreación y desarrollo de las especies del litoral levantino.

LIMITES MARITIMOS ENTRE CARTAGENA Y ALMERIA

MADRID.—Por un Decreto del Ministerio de Marina, el distrito marítimo de Garrucha se reintegra a la provincia de Cartagena, dejando de pertenecer a la zona marítima de Almería. Por este motivo, los límites de la zona de Cartagena quedan establecidos «desde cabo de Gata a cala de los Torais», y los del distrito de Almería «desde Cerrillos a cabo de Gata».

PESQUERO DE ARRASTRE TOTALMENTE AUTOMATICO, SERA CONSTRUIDO EN MATARO

MATARO (Barcelona).—Un barco con un sistema de pesca de arrastre totalmente automático, tanto en el lanzamiento como en la recogida de las artes, será construido en unos astilleros de Mataró, manteniendo así la tradición de siglos de constructores navales en el Maresme.

Los estudios de este buque se han realizado por cuenta del Instituto Social Pesquero de Baleares y la intervención del Instituto Oceanográfico de aquella ciudad.

El primer barco se entregará en el plazo máximo de doce meses a la Cofradía de Pescadores de Palma de Mallorca. Sus características son: 22,5 metros de eslora, 6,15 de manga, 3 metros de puntal y 400 caballos de potencia de motor. Cuenta con una tripulación de cinco hombres, y para hacer la maniobra de pesca sólo necesita de dos de ellos, al ser dirigidas todas las operaciones desde el puente de mando.

Luego de efectuar una serie de pruebas y estudios en la mar comprobando útiles y aparejos durante más de sesenta días, se han congeniado una serie de elementos que hacen del buque el ideal para la pesca de arrastre.

«LA MERLUZA DE AFRICA DEL SUR SE AGOTARA EN CORTO PLAZO», DICE UN PATRON DE PESCA

LA CORUÑA.—«La merluza de Africa del Sur se agotará en un corto plazo», ha manifestado Luis Goiriena, capitán del congelador «Marbel», a «La Voz de Galicia».

El «Marbel» llegó a La Coruña para desembarcar pescado congelado capturado en los mares de Africa del Sur. Su capitán ha dicho que «cada vez escasea más el pescado», y añadió: «Como se siga así, se agotará en corto plazo».

El señor Goiriena señala que se están capturando ejemplares pequeños y que «ahora es raro capturar merluzas grandes».

Dice que hay normas de medidas mínimas, «pero por los países que pertenecen a determinados organismos. Hay que tener en cuenta que en Africa del Sur están operando barcos factorías de naciones que no pertenecen a ninguno de estos organismos internacionales y recogen todo lo que viene en el aparejo. Hay barcos rusos que pescan con una red como si fuera para la sardina. Les vale todo y acabarán con la especie».

UN DIRIGENTE SINDICAL BRITANICO PIDE MAYOR DISCIPLINA EN EL MAR

Conversaciones de urgencia para tratar de la seguridad del tráfico en el canal de la Mancha.

LONDRES.—«Los propietarios de buques que desobedecen las reglas de seguridad en alta mar deberían ser tratados con la misma dureza que se aplica a los conductores borrachos», opina un dirigente sindical de marineros británicos.

Refiriéndose a las colisiones en el canal de la Mancha, William Brankley, presidente del Sindicato de Marineros, dijo: «Por detrás de todas las discusiones sobre esquemas de separación de tráfico y medidas de competencia en cuestiones de navegación se esconde el deseo indiscriminado de conseguir beneficios y un desprecio casi criminal hacia los peligros de colisión en alta mar».

Brankley dijo durante la conferencia anual de su Sindicato, que se celebra en la ciudad de Lanrgs, condado de Ayr, que no le prestaban demasiada confianza las medidas anunciadas recientemente por el Gobierno liberiano para mejorar la seguridad de los buques que navegan con bandera de Liberia.

«Durante muchos años, los buques con bandera de Liberia han encabezado las listas de accidentes internacionales, y los recientes desastres en el canal son una continuación de esta triste historia».

«Esa historia es la que sirve para persuadirnos de que cuando se desvanezca la presente ola de preocupación, el Gobierno liberiano volverá a su

FERRETERIA EL GUACHE

Muebles y material de construcción.
Agencia de ventas URALITA, S. A.
Cementos TUDELA VEGUIN, S. A.

Conde Real Agrado, 19 LUANCO

costumbre de aceptar tripulaciones no preparadas y barcos en malas condiciones de seguridad», dijo.

CONVERSACIONES DE URGENCIA

LONDRES.—Se celebrarán en Londres, con carácter de urgencia, conversaciones en torno a la seguridad de la navegación en el canal de la Mancha.

Tomarán parte en estas conversaciones representantes de Gran Bretaña, Francia, Bélgica y Holanda.

En ellas se estudiarán posibles soluciones para evitar los accidentes que se vienen sucediendo en aguas del canal por la aglomeración de tráfico marítimo que presenta.

Se ha apuntado, por expertos, como una de las soluciones posibles el cambio de sentido en la navegación que actualmente se usa.

LA NUEVA LONJA DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE VALENCIA



Un aspecto de la lonja de la Cofradía de Pescadores de Valencia, que ha sido recientemente inaugurada, según informábamos en el pasado número de «Hoja del Mar». Consta de un local de 35 x 12 metros, con dos cámaras frigoríficas de 60 y 33 metros cuadrados, respectivamente, sala de máquinas, dos cámaras para conservación de hielo de 98 metros cuadrados y local previsto para la instalación de una fábrica de hielo. También tiene un local de 35 x 42 metros, formado por un pasillo de circulación que le separa del descrito anteriormente; otro de circulación normal, una sala de subastas, otra de preparación de cajas con almacén y sala de embalaje y exportación.

Todos estos locales forman un edificio ubicado en el muelle del Cabañal, con una superficie total de 1.890 metros cuadrados, y posee instalaciones de agua corriente, dulce y salada.

BAR - MARINO

Espléndida terraza mirando al mar
Cantábrico. La más solicitada en
comidas populares.

Calle San Juan

LUANCO

BADIOLA MUEBLES Y ELECTRODOMESTICOS

En precios hay que quitarse
la gorra y para ahorrar dinero
siempre en Casa Badiola.

Antes de hacer sus compras visítenos.
Calle 18 de Julio LUANCO

VIDAL ALONSO VALLADARES

Almacén de vinos y agua de seltz.
Depósito de cervezas "Aguila Negra"
Vinos VIASA y CASERA.

LUANCO

Teléfono 40

Viaje del ministro de Trabajo a Baleares



Don Licinio de la Fuente recibe la maqueta «llaut», obsequio de los trabajadores del mar balear.

Don Licinio de la Fuente recibió en Palma a una comisión de trabajadores del mar, que le expuso los principales problemas pesqueros de las islas

PALMA DE MALLORCA (de nuestro corresponsal.—Alrededor de las diez y cuarto de la mañana, llegó el avión procedente de Madrid en el que viajaba el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, acompañado por el director general de Promoción Social, don Efrén Borrajo de la Cruz; presidente del Instituto Nacional de Previsión, don José María Estrada, y subdelegado de Servicios Sanitarios, don Ramón Cabanillas, así como otros altos funcionarios del Ministerio que formaban su séquito.

Acudieron al aeropuerto para darle la bienvenida las primeras autoridades, tanto de la provincia como locales, delegados provinciales de los Ministerios y jefes de Servicio del propio Ministerio de Trabajo en la provincia, a quienes el ministro saludó cordialmente, recibiendo el testimonio de afecto y sincero saludo de bienvenida.

INAUGURACIONES

Seguidamente se trasladó el ministro, con las autoridades y séquito, a inaugurar el ambulatorio central de la Seguridad Social de Palma, hermoso edificio que consta de cinco plantas, construido sobre un solar ubicado en los terrenos de la residencia sanitaria de Son Dureta. El número de asegurados que acoge asciende a más de treinta y ocho mil, con un cuadro facultativo de cincuenta y cinco médicos de Medicina general, veinte pediatras, ciento doce especialistas y veintinueve practicantes; ambulatorio que fue visitado con detenimiento e inte-

rés, pudiendo comprobar lo completo de sus instalaciones y el gran servicio que presta.

A continuación visitó la residencia sanitaria provincial de la Seguridad Social Son Dureta y, especialmente, las obras de ampliación de la misma, que dota de cuatrocientas cuatro camas más, con lo que se eleva su capacidad a un total de ochocientas ochenta y seis camas, cifra ligeramente superior a las necesidades previstas.

A la entrada de estas instalaciones sanitarias, don Licinio de la Fuente fue clamorosamente ovacionado y recibido por el Consejo Provincial, personal médico y auxiliar y numeroso

público allí congregado. El ministro, durante su visita a la residencia, departió cariñosamente con algunos de los enfermos residentes, dejando clara huella de su simpatía y sencillez, así como de su humana preocupación, que emocionó a los pacientes y a sus familiares.

Posteriormente se trasladó a la sala de conferencias de la residencia, donde le fue mostrado el proyecto de edificación de un centro receptor de todos los organismos provinciales dependientes del Ministerio de Trabajo, incluidos, como es natural, todos los servicios administrativos de la Dirección Provincial del Instituto Nacional

de Previsión. Se erigirá en el antiguo cuartel del Carmen, que fue adquirido recientemente y que muy pronto se convertirá en un hermoso edificio que destacará por sus bellas líneas y trazado, engrandeciendo la perspectiva de la austera vía Roma de esta capital.

VIVIENDAS

Tras una visita relámpago al anteriormente citado edificio del viejo cuartel del Carmen, se trasladaron el mi-

- La Junta Provincial de Pesca mostró al ministro el proyecto de construcción de un pesquero polivalente experimental.

Importantes inauguraciones de la Seguridad Social en Palma de Mallorca e Ibiza.

(Continúa en la página siguiente)

«Es justo equiparar en todos los órdenes a los trabajadores del mar con los de la rama general de la Seguridad Social».

(Viene de la página anterior)

nistro, autoridades y séquito a las inmediaciones del Polígono Industrial de la Victoria, donde fueron visitadas las seiscientas cuatro viviendas en construcción adelantada, que realiza la Cooperativa de Trabajadores de Baleares para las Mutualidades de Banca y Construcción. Allí, entre vítores y aplausos, el ministro dirigió un largo y sustancioso parlamento a los trabajadores, agradeciéndoles su ímpetu de trabajo, y a la Cooperativa y asociaciones sindicales, su gran labor y el desarrollo de sus gestiones, que han llegado a tan feliz término.

RECEPCION DE COMISIONES

En los locales de la Delegación de Trabajo, a partir de las cinco y media de la tarde, el ministro recibió a diversas comisiones, entre las que destacan la de los trabajadores de mar, encabezada por todos los cabildos de las Cofradías de Pescadores de Baleares, Junta Provincial de Pesca, Asamblea Provincial de Mutualidades Laborales, personal de la residencia sanitaria y de la Seguridad Social, mandos y personal de A. S. I. M. A., etcétera.

TRABAJADORES DEL MAR

Hemos de destacar, en lo que a esta «Hoja del Mar» interesa, el homenaje que rindieron a su ministro los trabajadores del mar: Presididos por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, fueron presentados a don Licinio de la Fuente los cabildos de las distintas Cofradías de Pescadores de Baleares, dirigiéndole a continuación el representante de la de Palma de Mallorca las siguientes palabras:

«Excelentísimo señor ministro: No os podía faltar nuestra visita, que entraña para nosotros un sentido y emocionado deber: el de encontrarnos con nuestro ministro de Trabajo, al que tanto y bueno debemos los hombres del mar y, en especial, los pescadores.

Llevamos pésima campaña invernal, debido al mal tiempo reinante, que desde noviembre último, apenas nos ha dejado salir veinte o veinticinco días a ejercer nuestra profesión. Ahora, el mar en calma, gustosos, hemos dejado de salir para venir a veros y expresaros en nombre de todos los pescadores de Baleares, cuyos cabildos y representantes de las catorce Cofradías se hallan aquí presentes, nuestro agradecimiento sincero y sin ambages, por los logros obtenidos y que sabemos son debidos a vuestro excesivo celo e interés por los trabajadores y, en fin, a vuestro deseo de ayudar a los más necesitados para situarlos en igualdad de condiciones con los demás trabajadores.

No os vamos a decir de la dureza y peligrosidad de nuestro trabajo, así

como de la especialidad del mismo, que ha justificado plenamente nuestro régimen especial de Seguridad Social, pues de sobra habéis dado muestras, con vuestra obra legislativa, de conocerlo. Tampoco vamos a hacer referencia a los años transcurridos en espera de conseguir estos logros. Ya han llegado, por vuestras manos, y seguirán llegando otros, y en ello tenemos fe.

Hemos conseguido, señor ministro, metas que nos parecían inasequibles para nuestra sufrida y callada clase, y a vos, en gran parte, lo debemos.

Por todo ello, hora es, y mejor en vuestra presencia, de deciros cara a cara: GRACIAS, muchas gracias por la Ley y el Reglamento General sobre el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

GRACIAS por la rapidez en desarrollar la misma, con Ordenes Ministeriales, que, poco a poco, nos van abriendo horizontes nuevos en la amplitud de la Seguridad Social.

Nuestro inmenso agradecimiento y el de nuestras propias familias por el incremento de las asignaciones económicas de Protección Familiar; por el incremento y revalorizaciones de pensiones, por la extensión de la protección familiar en su aspecto económico, a todos los pescadores de bajura y, especialmente, a sus pensionistas.

GRACIAS por la mejora de las cuantías de pensiones del extinguido Seguro de Vejez e Invalidez.

Unánimemente le pedimos, señor ministro, que siga sin desmayo en esta su gran labor social y que no olvide nunca a este sector laboral, siempre callado y sufrido, del hombre de mar.

No podría terminar el extenso capítulo de agradecimientos si no nos refiriéramos especialmente a la promoción y formación profesionales. El grave problema que tenemos en estas islas por la falta de técnicos titulados de pesca, que obligaron a amarrar embarcaciones, se ha resuelto casi totalmente en estos dos o tres años últimos, debido a los cursos impartidos por el Instituto Social de la Marina, bajo el patrocinio del Ministerio de Trabajo, que han promocionado un plantel de jóvenes, savia nueva necesaria, de unos cuarenta y cinco patrones de pesca de litoral de segunda y de otros cuarenta motoristas navales, que revalidaron airoosamente sus estudios y titulación en la Comandancia Militar de Marina.

No seríamos justos si no hiciéramos a vos mención especial del Instituto Social de la Marina, que se desvela en nuestro servicio con afecto y paciencia y nos ayuda extraordinariamente en todos nuestros problemas, a través de sus Delegaciones Provinciales y Locales.

Es deseo de todos nosotros, pescadores y del resto de los hombres del mar, contar, como otros puertos que hemos visitado en nuestras singladuras por otras aguas, con nuestra propia CASA DEL MAR, que hemos podido constatar y oír lo que de ella hablan, refugio familiar del marino en zona extraña, donde se tienen y atienden

todos los servicios y necesidades que uno puede desear y necesitar.

No queremos restaros más espacio de vuestro precioso tiempo. Aceptad, como ofrenda de nuestro sincero afecto y como recuerdo y expresión de nuestro agradecimiento, esta humilde maqueta, hecha por laboriosas manos de pescadores del puerto de Pollensa de la más humilde y típica embarcación de pesca mallorquina, el «llaut», desconocido en otras aguas y que encierra en ella nuestra tradición marinera y pescadora.

Transmitid a Su Excelencia, nuestro Caudillo, la inmutable fidelidad de los pescadores balearicos.

Para vos y vuestra numerosa familia, que Dios os dé mucha salud y felicidad, para que sigáis con mano firme llevando el timón del mundo del trabajo.

Y ahora, si me lo permitierais, os daría un abrazo por encargo de todos y, en especial, por los que no han podido en esta recepción y por los que, forzosamente, han tenido que salir a la mar por tener sus redes tendidas y no están presentes».

A continuación le fue ofrecida una hermosa y bien trabajada maqueta de la típica embarcación de pesca mallorquina, el «llaut».

El ministro de Trabajo agradeció, con expresivas y emocionadas palabras, este homenaje y el recuerdo de esta simpática maqueta, que «tendré puesta en mi despacho —dijo— para acordarme siempre de vosotros». Continuó diciendo que era justo equiparar en todos los órdenes a los trabajadores del mar con los de la rama general y les prometió su incondicional apoyo, dentro de los límites de justicia y posibilidad, en las peticiones que le habían hecho.

A continuación departió amigablemente con todos ellos, interesándose por las particularidades de cada uno de los puertos, cuyos problemas más importantes conocía a la perfección.

Seguidamente, le fueron presentados los componentes de la Junta Provincial de Pesca por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, quien, como portavoz de la misma, explicó al ministro el proyecto de construcción de un barco pesquero polivalente y experimental, que desean construir mancomunadamente, las Cofradías de Pescadores, y para lo que solicitaba el apoyo político y económico del Ministerio de Trabajo. El señor De la Fuente se interesó vivamente por este proyecto, solicitando toda clase de información, y auguró un buen porvenir para el mismo, alentando a todos para su pronta realización y prometiendo su incondicional apoyo.

PRESTAMO A S. A. L. M. A.

A las siete y media de la tarde, en el salón de actos sindical, tuvo lugar el acto de la entrega a S. A. L. M. A. (Sociedad Anónima Laboral de Transportes de Palma de Mallorca) del crédito concedido por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Dicho préstamo es de cincuenta y cinco millones de pesetas, del que fueron entregados treinta y nueve y los restantes lo serán al ritmo de incorporación de nuevos trabajadores a la empresa.

Pronunciaron diversos discursos el delegado provincial de Sindicatos, el presidente del Consejo de S. A. L. M. A., el alcalde de Palma y el gobernador civil, siendo todos ellos muy aplaudidos por el gentío que abarrotaba el salón de actos de la Delegación Provincial de Sindicatos.

Cerró el acto el ministro de Trabajo,

insistiendo en que «nuestra política es una política de realidades, de cercanía a los problemas, sin demagogia ni triunfalismo». Se refirió, más adelante, a la serie de dificultades que habían tenido que resolverse para llevar a cabo esta sociedad laboral como solución pedida por los trabajadores, protagonizada por ellos, asumida como forma de promoción y participación en un amplio sentido de solidaridad y sentido público hacia la sociedad mallorquina. Aludió también a la atención que, junto a la formación profesional, viene prestando su Departamento al estudio y promoción de las nuevas formas de la empresa, en las que el aportador del capital y el del trabajo participen en una comunidad de propósitos y afanes, señalando que la situación del trabajador en la nueva empresa requiere una reconsideración humanizadora que evite el puro concepto instrumental del trabajo.

INAUGURACION, EN IBIZA, DE LA RESIDENCIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Al siguiente día, llegó al aeropuerto de Ibiza el avión especial en que viajaba el ministro, acompañado de las primeras autoridades civiles de la provincia.

En el aeropuerto le esperaban las autoridades de la isla y una representación numerosa de trabajadores, con los que, tras los saludos de rigor, departió en rápido intercambio de pareceres, interesándose vivamente por sus problemas y tomando nota de sus explicaciones y deseos.

Con un pequeño séquito, en el que figuraban, además de las primeras autoridades, los jefes de servicios provinciales del Ministerio de Trabajo y también el delegado del Instituto Social de la Marina, don Luis Ventura González, hicieron un recorrido por la isla, visitando, especialmente, Santa Eulalia del Río, Punta Arabí, urbanizaciones, lugares típicos, etcétera, que elogió el señor De la Fuente como muestras del desarrollo turístico avanzado, debido a la iniciativa privada.

SOLEMNE INAUGURACION

La nota destacable del día, sin embargo, radicó en la inauguración de la Residencia de la Seguridad Social y nueva oficina del I. N. P., previa bendición a cargo del obispo doctor Planas Muntaner. Dicha residencia, construida sobre un solar de, aproximadamente, 16.000 metros, donados por los Ayuntamientos de la isla, ha entrado ya en funcionamiento y tiene una capacidad de cuarenta y cinco camas, ampliables a cien, formando una unidad con el ambulatorio anexo, si bien con entrada independiente. Cuenta con dos quirófanos, rayos X, salón de actos, dirección, administración y cuidados intensivos. Por su parte, el ambulatorio, anexo a la residencia sanitaria, que forma una unidad con ella, ocupa una planta baja y consta de los servicios e instalaciones propias de estos centros, circunstancia que fue subrayada, en primer lugar, por el obispo, al dar gracias a los organismos responsables de la mejora, y después por el ministro, al emparejar, como apreciada y conseguida meta, la asistencia con la necesidad sentida.

Alrededor de las cinco y media de la tarde, el ministro regresó a Madrid por vía aérea, regresando, también en avión, a Palma las autoridades provinciales. ■ LUIS VENTURA GONZALEZ.



Un momento del acto que dedicaron los representantes de los trabajadores del mar de Baleares al ministro de Trabajo

El pesquero polivalente y experimental que será construido por las Cofradías de Pescadores de Baleares se encuentra en vías de realización inmediata

● Actualmente se estudia su financiación

PALMA DE MALLORCA (De nuestro corresponsal).—Dentro del esfuerzo que está realizando la Junta Provincial de Pesca, con sus estudios, trabajos y reuniones, para ver de conseguir un presente más fructífero y un mejor porvenir, tanto para la industria de la pesca como para sus empresas y trabajadores, basados especialmente en disponer de una mayor riqueza biológica a explotar, nuevos placeres y especies, una mayor y mejor racionalización de las faenas de pesca, modernización de artes, pertrechos, modos y, especialmente, remozación o mejor renovación de embarcaciones, surgieron muchas veces las dificultades que entraña realizar todo ello sin un apoyo material y efectivo

que pueda demostrar evidentemente los fallos e imperfecciones actuales y su mejor forma de corregirlos y poner las bases para un resurgir floreciente de esta industria, de acuerdo con el progreso tecnológico de nuestro tiempo.

Por otra parte, encomendar a los propios armadores estos estudios y estas pruebas a expensas de su trabajo y economía, y de sus propias embarcaciones, era de muy difícil aceptación por el costo de ellas y las pérdidas de tiempo en detrimento de sus faenas.

A la vez, era necesario, siguiendo directrices de los congresos de Castellón, intensificar la reducción del esfuerzo de pesca en aguas y especies

tradicionales, debiendo ser sustituidos por nuevas zonas en nuestro mar Mediterráneo, e investigar la posible captura de nuevas especies o bancos de temporada, con nuevos artes, métodos y previa búsqueda de los mismos.

Otra serie de razones, que se corresponden con el capítulo «Finalidades» del barco que se intenta construir, nos inclinaron a estudiar la posibilidad de su construcción. Debidamente estudiado en todos sus detalles, características generales y especiales, investigadoras, etcétera, y especialmente tras su estudio económico de financiación y explotación, fueron aprobados dichos estudios, y en estos momentos procede la Junta Provincial a poner en marcha la financiación del proyecto, para lo que se halla en contactos, y reuniones permanentes con las Cofradías de Pescadores, que a fin de cuentas serán los propietarios y beneficiarios de tal proyecto.

El ministro de Trabajo se interesó vivamente por este proyecto y prometió no nos faltaría su apoyo y ayuda si se realizaba, y de ello tenemos ya muy buenas y halagüeñas noticias.

Hay que tener en cuenta la importancia de la industria de la pesca en estas islas en su triple vertiente: humana, económica y turística.

Humano-económica, por ser el medio del que dependen sus casi tres mil familias en su profesión de pescadores.

Económica, por la riqueza que mueve y por el abastecimiento de pescado fresco que produce y revierte a la población que necesita de este alimento nutritivo y racional.

Turística, porque muchos platos típicos de estas islas se elaboran con pescados exquisitos de sus aguas, que gustan con fruición a los turistas, especialmente extranjeros y de caro paladar, que redundan en beneficio de la riqueza de las islas y de sus habitantes.

● LUIS VENTURA

HALLAZGOS

HISTORICOS EN CADIZ

En la provincia gaditana, en un plazo de tiempo relativamente corto, han aparecido importantes restos históricos. Uno de los más destacados (foto superior), perteneciente a una fragata del siglo VIII, se encontró en el arsenal de La Carraca. De otro lado, el submarinista don Antonio Rodicio rescató en la caleta el gran cepo de ancla romana, de plomo, que aparece en la fotografía inferior, del que los especialistas han dicho que tiene un enorme valor histórico.



TRABAJAR Y MORIR EN SILENCIO

A las asistentes sociales del Instituto Social de la Marina, a quienes con tanto cariño empiezan a ver ya los pescadores.

Era un día cualquiera. Llovía. En Asturias el agua no es noticia. De mañana, la asistente social de la Delegación de Gijón salía para Cudillero. Está cerca la Navidad. La carretera de Gijón a Avilés está destrozada. Hay muchos problemas que esperan solución. No importa la carretera ni el tiempo. Se busca la promoción colectiva de los trabajadores del mar. El primer paso para nuestra asistente social es la promoción cultural de la mujer del pescador y del marinero. No se desdeñan los problemas concretos, pero la mirada está puesta en todo el sector. Sin embargo, hoy se precisan soluciones concretas para unos niños de Cudillero. Está a punto de conseguirse un centro docente donde puedan mejorar y completar su formación.

De regreso a Gijón sigue cayendo la lluvia sin intermitencia. A veces la nieve chispea sobre el parabrisas. La carretera está destrozada. La circulación es densa. Al pasar, los vehículos salpican el coche. Se ha terminado el agua del limpiaparabrisas. Hay una casa cerca de la carretera. Una parada. Repostar el agua y a llegar pronto a Gijón. Quedan muy pocos kilómetros. Al atravesar la carretera en busca de

agua un coche que va en dirección contraria rompe la vida joven de Sofía. Con alegría y mucho amor buscaba la promoción cultural y social del sector marítimo pesquero.

Es mayo. El agua repica monótona en el techo del tren electrotren. Voy hacia Asturias. La llanura castellana está envuelta en nubes. Por un momento me encuentro ante el mar. Un mar tranquilo. El electrotren ha dejado de entrar, jamelgo trotón, dando corcovos en los principios y finales de agujas. Navega...

Mi mar de ilusión, de falsos algodones, se desvanece. En realidad yo pensaba en las asistentes sociales del Instituto Social de la Marina y en la antorcha que un alma joven y alegre nos ha dejado ahí.

La promoción de los hombres del mar.

Raro milagro, esta noche el cielo está despejado en Gijón. Mientras voy por el muro de San Lorenzo y la brisa del mar me hace estremecer, veo, o quiero ver, los lejanos Picos de Europa, desde cuya sombra, donde descansa Sofía definitivamente, brota el resplandor de una vida joven entregada en silencio para mejorar la de los trabajadores del mar. ● G. RACHA.

BANCO DE GIJON

GIJON

FUNDADO EN 1899

Capital 75.000.000 de ptas.

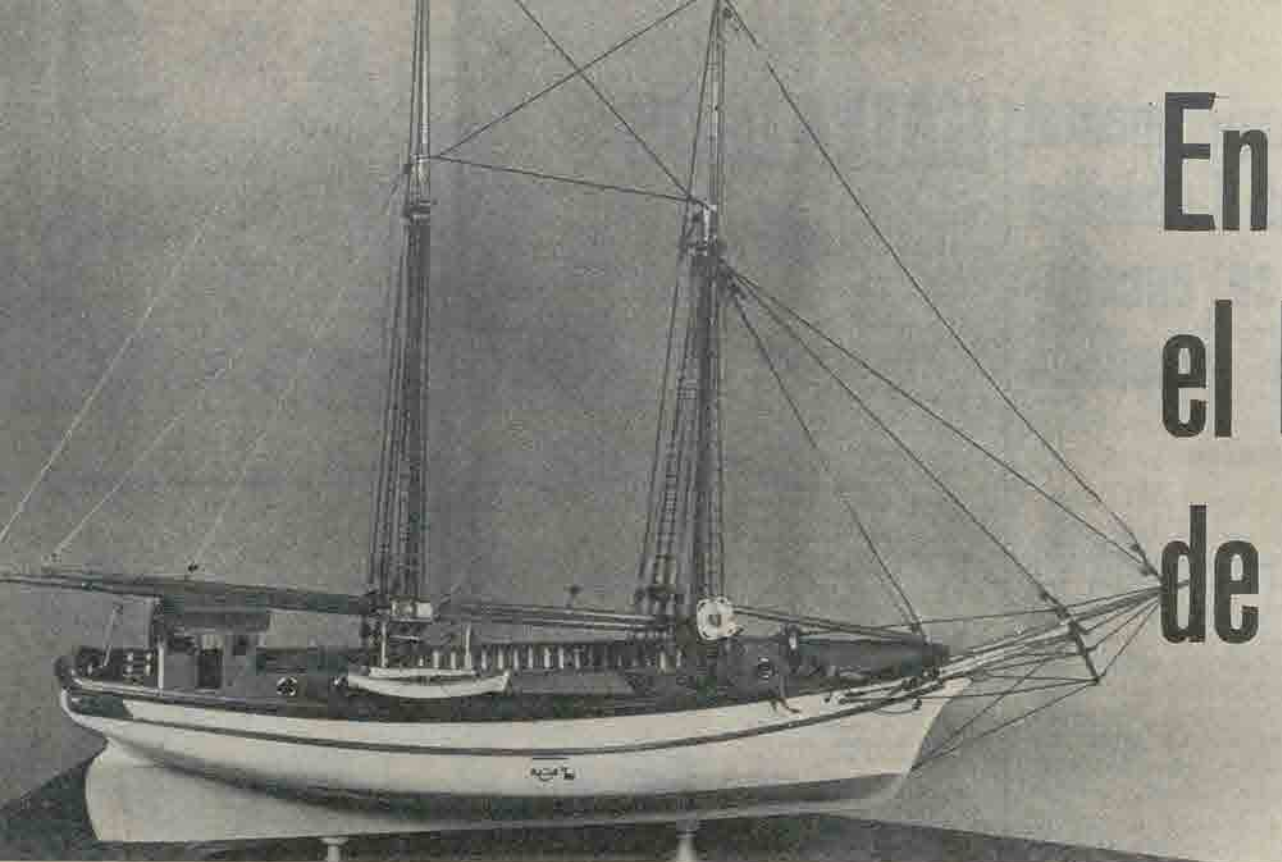
Reservas 126.900.000 »

SECCION DE AHORROS

SUCURSALES: AVILES, LUANCO, MIERES, OVIEDO, SAMA DE LANGREO Y VILLAVICIOSA

AGENCIAS URBANAS (En GIJON: Avenida de Fernández Ladreda y La Calzada
En AVILES: Poblado de Versailles)

(Aprobado por el Banco de España con el núm. 7.883)



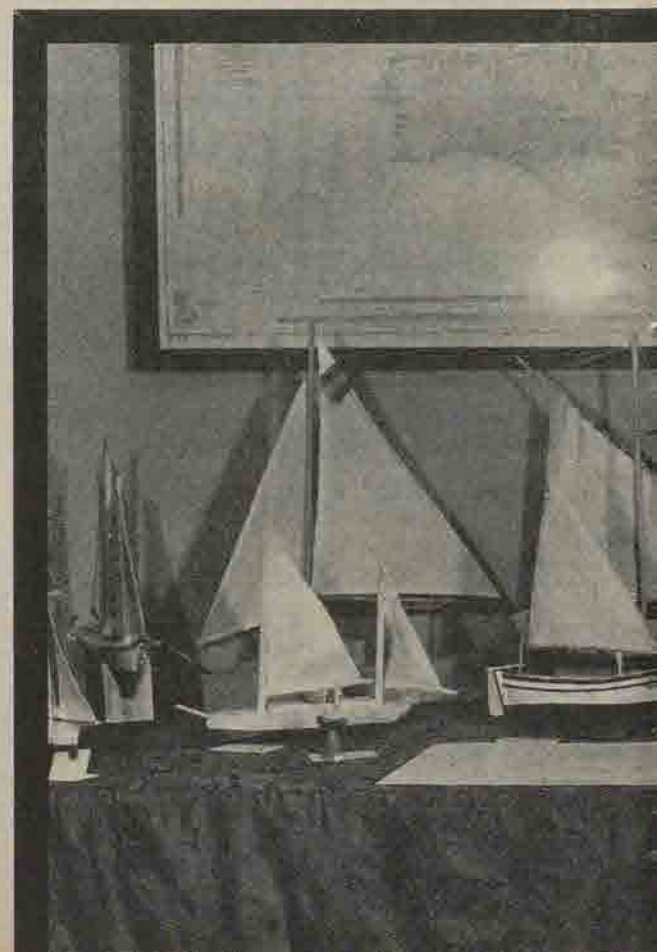
Primer premio de la clasificación local, y segundo de la general.

En Pollensa se celebró el I Concurso de Maquetas Navales

- El primer premio lo obtuvo la maqueta "Navío de tres puentes de guerra".
- El infantil lo ganó el niño Pablo Van Erps.



Vista parcial de la exposición.



SOCIEDAD DE FESTEJOS DE CANDAS (Asturias) SO. FE. CA.

Fiestas Patronales de San Félix
31 de julio y 1 de agosto

II Festival Provincial de la Sardina

Preparadas en su propio ambiente.
Escenario ideal: el muelle pesquero.



Fiestas del Santísimo Cristo
del 7 al 15 de septiembre

Toros a bujamar

En las arenas del puerto con
permiso del Cantábrico.

Participación de los más famosos
espadas nacionales.



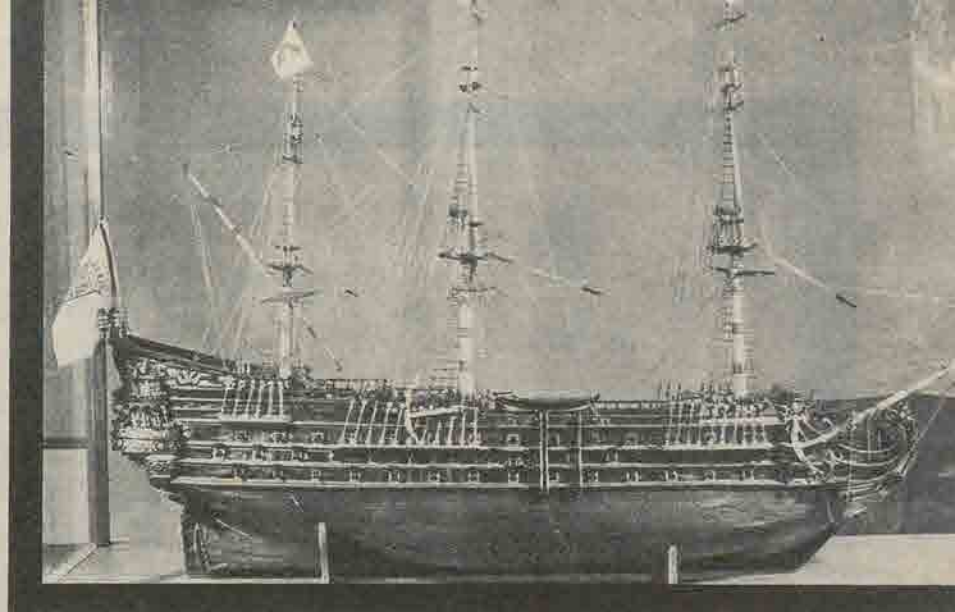
**BANCO
CENTRAL**
su banco amigo

Integran actualmente la organización
de esta Entidad, 570 sucursales y
agencias y dispone
de una importante red de
corresponsales a su servicio
en todo el mundo.

lebró les



Acto de entrega de premios.



Primer premio de la clasificación general.

PALMA (De nuestro corresponsal).—Organizado por la Escuela de Orientación Marítima y Pesquera del Patronato Instituto Social de la Marina del puerto de Pollensa, se ha celebrado el concurso más original de cuantos han tenido lugar en este maravilloso rincón de la isla de Mallorca, una de las más importantes ventanas al Mediterráneo del turismo internacional: el Primer Concurso de Maquetas Náuticas.

Este concurso, como otras muchas actividades de carácter marítimo que se desarrollan en el puerto de Pollensa, se debe en gran parte a la actividad desplegada en este aspecto por dos maestros nacionales, ambos titulados en cursillos de Orientación Marítimo-Pesquera: don Juan Aguilar (actual titular de la escuela) y don Antonio Seguí, director del grupo escolar Miguel Capillonch, don-

de está integrada la de D. M., y que por muchos años fue titular de ésta.

Su pasión e ilusión por las cosas del mar y de sus hombres hace que constantemente estén desarrollando actividades, no con sentimiento competitivo, sino como intento de crear una auténtica y preparada afición hacia el mar, hacia las innumerables maravillas de este Mare Nostrum universal y prolífico. No hay que olvidar, como ellos mismos dicen, que la población de estos puertos isleños está y vive cara al mar y, por tanto, con independencia de sus situaciones económicas y sociales, y aun culturales; todos tienen un denominador común y es su actividad marinera, bien en el aspecto profesional, industrial, de deporte y recreo, y hasta artístico.

Ante la idea del concurso-exposición, y previos los primeros tanteos para la posibilidad de su celebración, le fue participado al Instituto Social de la Marina, quien por medio de su presidente, almirante don Jesús Fontán Lobé,

alentó y patrocinó la idea, señalando ya un trofeo para el primer premio, y ordenando a la Delegación Provincial del organismo en Palma se prestara cuanta ayuda fuera necesaria para su realización, y así llegó a feliz puerto la buena idea ya materializada. Otros organismos y entidades se adhirieron y patrocinaron importantes premios, destacando la colaboración del Ayuntamiento de Pollensa, la Caja de Ahorros, la Cofradía de Pescadores, el Club Náutico, etcétera.

Este primer Concurso o Exposición de Maquetas Náuticas ha sido un éxito total. Fue inaugurada y ubicada en el salón-biblioteca de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Pollensa Colonya, sucursal del puerto, siendo visitadísima, tanto por los vecinos de la ciudad y puerto como por cientos de extranjeros turistas, que alabaron las muestras, presentadas con gusto y selección, recreándose en la contemplación de ejemplares extraordinarios, que denotaban no sólo una indudable afición, sino unas manos artesanas que demostraron arte y primor al realizar tales trabajos. Una de las condiciones para poder concursar era que todos los trabajos deberían ser originales y hechos a mano; nada de plásticos ni prefabricados.

Para dar mayor ambiente y esplendor a la sala que cobijaba esta exposición, fue prestada y expuesta una valiosa y fantástica colección de conchas marinas, cedidas por su propietario, don Juan García, recogidas por el ancho mundo.

Los concursantes fueron más de quince aficionados mayores, con más de treinta y cinco maquetas, y trece concursantes escolares con las suyas respectivas, presentándose un total de cerca de cincuenta, entre las que se hacía muy difícil para el Tribunal calificador, dada la calidad de las muestras presentadas, realizar un orden de prelación.

El fallo y clausura del concurso-exposición fue presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina,

que ostentaba la representación del delegado provincial de Trabajo; teniente de alcalde y delegado de Cultura del Ayuntamiento, cura párroco, ayudante militar de Marina del distrito, comandante del puesto de la Guardia Civil, presidente del Club Náutico, y los organizadores, maestros nacionales señores Aguilar y Seguí, entre otras representaciones. Se encontraba presente numeroso público.

Abrió el acto el maestro Seguí, manifestando su alegría y agradecimiento, en nombre de sus compañeros y alumnos, por el éxito, popularidad y trascendencia obtenidos en este concurso; agradecimiento extensivo a todos, desde el apoyo de las autoridades hasta la participación de los escolares, pasando por los patrocinadores, donantes de trofeos y entidades colaboradoras, así como miembros del Jurado y cuantos de una forma o de otra han contribuido en la obtención de tan magnífico resultado.

A continuación, el maestro señor Aguilar leyó el fallo del Jurado, que estableció tres clasificaciones: general, local e infantil. En la primera o general obtuvo el primer premio la maqueta número 13, «Navío de tres puentes de guerra», del siglo XVIII, al que le fue entregado el trofeo del Instituto Social de la Marina. En la

clasificación local obtuvo el primer premio la maqueta número 6, «Fragata», de don Gabriel Cerdá, que fue premiada con el trofeo Asociación de Vecinos. En maquetas infantiles obtuvo el primer premio el niño Pablo Van Erps, de segundo curso, galardonado con el trofeo de la Escuela de Orientación Marítima-Pesquera. A continuación se entregaron numerosos trofeos, donados por la Cofradía de Pescadores, Ayuntamiento, Club Náutico, etcétera, obteniendo todos los expositores un premio por su participación.

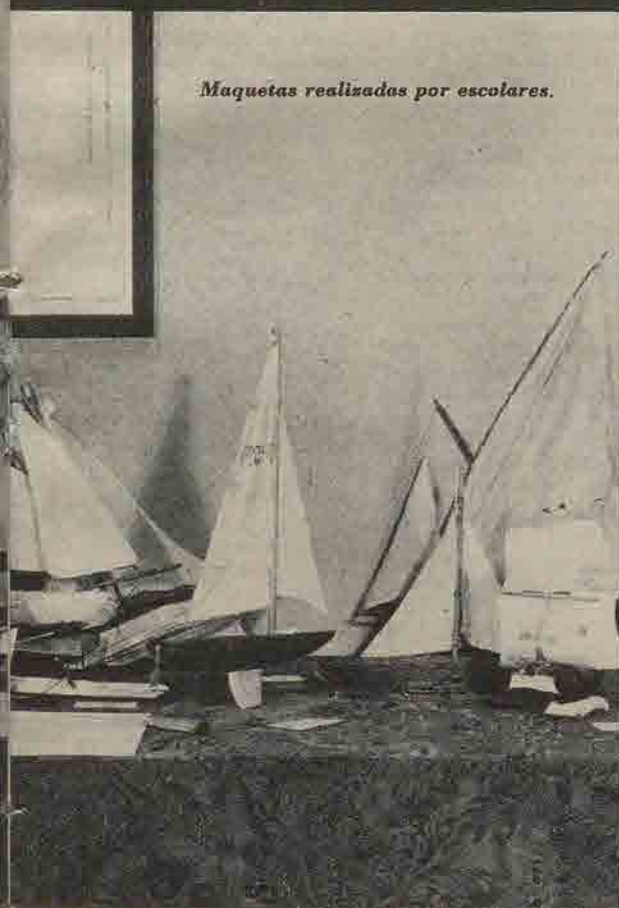
Merece destacarse que se concedió una Mención Honorífica, patrocinada por el delegado de Trabajo, al artifice y vecino del puerto don Francisco Segura, autor de la maqueta de un «Llaut», «El Pollenci», que se ofreció y entregó al ministro de Trabajo por su propio autor en Palma, en nombre de todas las Cofradías de Pescadores de Baleares, en ocasión de su visita a estas islas.

Finalmente tomó la palabra el delegado del Instituto Social de la Marina, que con emotivas palabras expresó la significación de este I Concurso como una más e importante manifestación de la cultura y temperamento artístico de que están adornados los habitantes de este puerto de Pollensa y su ciudad, que brilla constantemente en la provincia por

sus permanentes muestras literarias, musicales, pictóricas y de todo tipo, que desarrollan y protegen sus habitantes. Agradeció a todos los que habían tenido participación en la «muestra» su desinteresada y magnífica colaboración, que condujo a obtener este grandioso éxito a pesar de ser la primera manifestación de este tipo que se realizaba. Dedicó especiales palabras de gratitud por sus desvelos e inquietudes a los maestros Aguilar y Seguí, animándoles a proseguir en esa noble tarea de promocionar cultura y afición a las cosas del mar, del que tanto dependen estas islas. Expresó el saludo cariñoso que enviaba el presidente del Instituto Social de la Marina. Añadió que se estudiaría el proyecto de montar como filial a la escuela una pequeña sección de aprendizaje y taller manual referida a las cosas del mar en general. Y dio las gracias a los asistentes, que con su apoyo y calor han hecho posible la expresión de estas manifestaciones artísticas y artesanas.

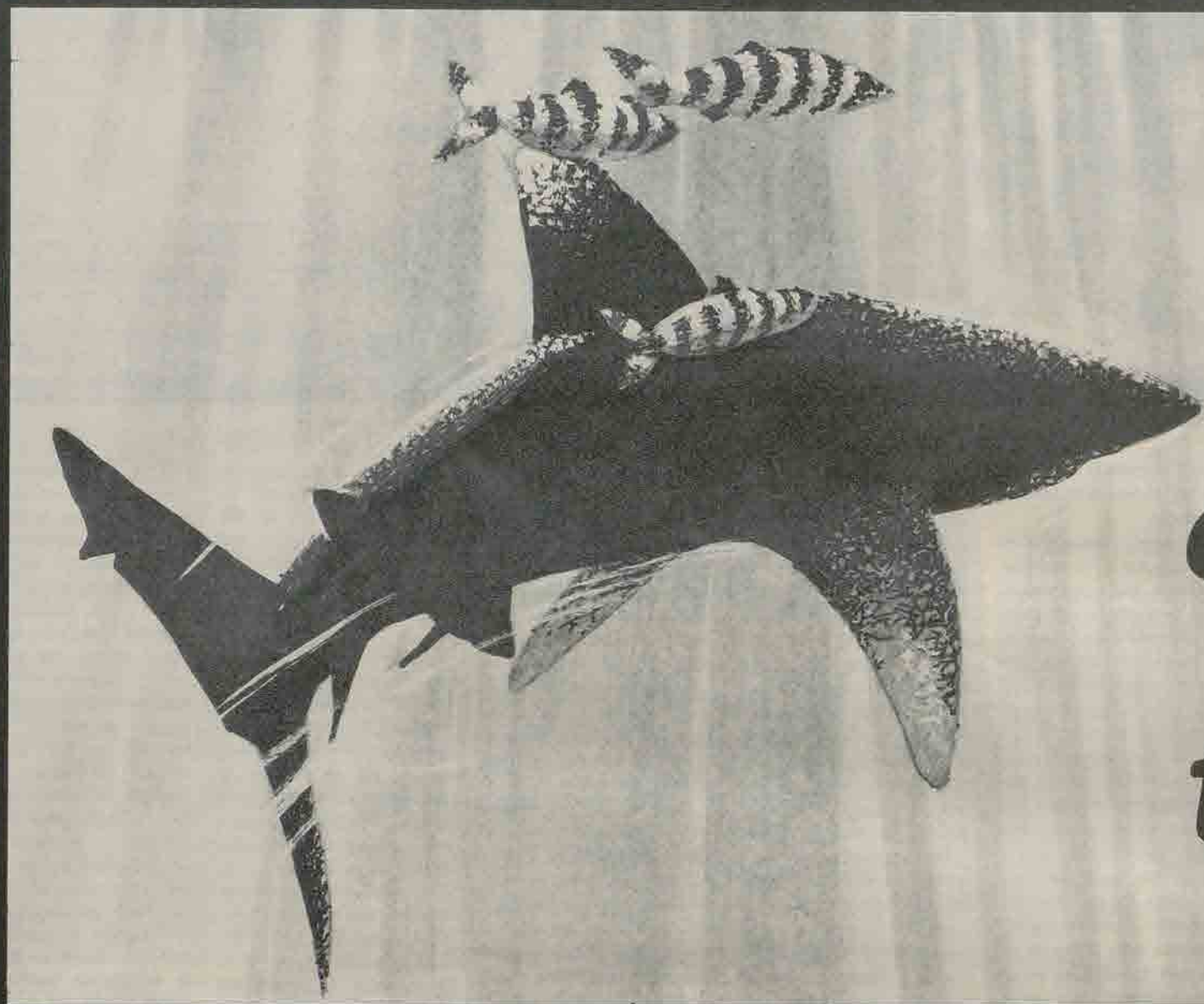
Finalmente cerró el acto y clausuró el concurso con la lectura de una carta recibida del ministro de Trabajo, en la que recordaba con cariño y agradecía el obsequio del «Llaut» que le fue entregado por los pescadores del puerto de Pollensa en nombre de todas las Cofradías de Baleares. ■ VENTURA.

Maquetas realizadas por escolares.



Tercer premio de la clasificación local.





caza de tibur

Nadan casi como si estuvieran entre amigos, en medio de los tiburones comedores de hombres, por entre las venenosas serpientes marinas, los peces-piedra, los pulpos gigantes y pasan tanto tiempo en este mundo fantasmal como el empleado de un Banco detrás de su ventanilla. Mike Perry ha nadado, cazado con arpón y charlado con estos cazadores de tiburones de Australia, y en estos reportajes nos habla de aquellos que han sido mordidos y lesionados gravemente, pero que han vuelto al mar; de la matanza sangrienta y de pesadilla de los tiburones balleneros; del hombre que nada por entre estos asesinos armado con un arpón de mano y una cámara fotográfica y nos cuenta otras historias increíbles de las aguas australianas infestadas de tiburones.

Nadan, como si se tratara de amigos, por entre los tiburones comedores de hombres.

Se zambullen a profundidades que llevan la capacidad humana casi al límite.

Viven en armonía con serpientes marinas y peces-piedra, pulpos gigantes y todas las criaturas aterradoras de los mares que rodean a Australia.

Son los hombres ranas..., un enigma en nuestra sociedad moderna «amiga de la seguridad».

Son esas personas que el hombre medio, que sortea el tráfico en las calles, calificaría de «locos».

Algunos pasan tanto tiempo en el agua como el empleado de Banco detrás de su ventanilla. Ellos me han dado la confianza necesaria para compartir algunas de sus aventuras.

Vi personalmente la maestría de estos «hombres locos» en un viaje reciente a la isla Stradbroke, en Queensland.

Me zambullí con el fotógrafo submarino John Harding y los destacados pescadores submarinos de Sydney, John Gillies y Trevor Collins.

Trevor descubrió un enorme pez-rey negro, en un arrecife poco profundo. Disparó su potente rifle de gas y logró atravesar, con el arpón, las agallas del pez.

Mientras nadábamos hacia

el bote, la corriente iba dejando una estela con la sangre del pez, en forma de un tenue hilo púrpura.

Senti que algo me vigilaba. Me volví y vi a un tiburón ballenero, de dos metros y medio, que seguía la pista como un sabueso.

Harding me hizo una seña. Los dos juntos perseguimos al tiburón durante media milla, armados solamente con las cámaras.

De regreso al bote, pregunté a Harding:

—¿Por qué hemos perseguido a ese bruto?

—Era un buen tiburón. ¿Por qué no perseguirlo? —respondió.

Algo más tarde, ese mismo día, volví a mi claridad aterradora el recuerdo de ese tiburón.

Nos habíamos alejado unas pocas millas al Este, hasta los restos del «Rufus King», un barco de la segunda guerra mundial que había encallado en la barra, entre Stradbroke y las islas Moreton, en 1944.

Después de luchar durante una hora contra los rompientes que se estrellaban en su casco oxidado, decidí llevar nuestro botín —una bolsa llena de pescado de agua dulce— al bote.

Mientras nadaba tranquilamente hacia nuestra embarcación, anclada a unas veinticinco yardas de los restos del naufragio, advertí de pronto que era arrastrado hacia un lado. Una de

las famosas corrientes de la Bahía Moreton se había introducido entre nosotros y los restos del barco.

Antes de pasados cinco minutos me encontraba a cien yardas del bote. Bajé la cabeza y agité mis piernas violentamente, pero quince minutos más tarde seguía todavía a cincuenta yardas de distancia.

Agotado me detuve, tratando de ver dónde se encontraban los otros compañeros. Estaban todavía dentro del barco naufragado.

La corriente que chocaba contra la bolsa llena de peces había formado una estela sangrienta.

El agua estaba enturbada por la corriente, pero pude ver unas leves sombras.

Me disponía a abandonar la bolsa de peces y mi arpón de mano, cuando vi a John Harding que salía del agua y se erguía sobre el borde de los restos del barco naufragado.

Pese a sus orejeras de hombre rana (sus dos tímpanos se le habían reventado en incidentes anteriores), oí mis gritos pidiendo ayuda.

También él se vio arrastrado por la corriente. Pronto luchaba a mi lado.

Con su experiencia se hizo cargo de la situación. Ató su cinturón de plomo a un trozo de cordón del rifle submarino y nos ancló al fondo.

Le di los peces y el ar-

adores e rones



GOLPE DE GRACIA

Aquí está, en acción, John Harding, uno de los hombres que probablemente ha dado muerte a más tiburones en el mundo. Arriba, remata a un escualo de dos metros y medio, después de alcanzarle con un arpón que estaba dotado con cabeza de explosivos. Más tarde, ya fuera del agua, examina los temibles dientes de su presa.

pón y me encaminé al bote.

La corriente era sólo de veinte a treinta yardas. Nadando en un semicírculo logré llegar al bote en veinte minutos.

Volví a toda prisa y encontré a Harding todavía allí, colgando de su improvisada ancla con una mano y con los peces y el rifle submarino en la otra.

Un año antes, Harding y yo habíamos vivido toda una aventura a diez millas al Este del «Rufus King».

Estábamos haciendo una película de las grandes ostras que crecen en Flat Rock, un pequeño atolón de coral y piedra que el agua cubre durante la marea alta.

Numerosas bomboras, enormes olas peligrosas, rodean la roca, por lo que tuvimos que nadar cien yardas para llegar allí desde el bote.

Teníamos un pozal lleno a medias de ostras y un par de cientos de metros de película, cuando Harding patinó y se cayó en una roca cubierta de ostras.

Sufrió algunos cortes grandes en la mano y decidió volver al bote a nadar.

Me dejó, pues, con la cámara fotográfica (que tenía que mantener en seco), un pozal de ostras, un martillo, dos palancas de acero para desprender las ostras y un rifle submarino.

Para hacer mi viaje todavía peor, el mar había subido y las olas golpeaban aho-

ra sobre las rocas bordeadas de coral.

Tras un par de intentos penosos y sin éxito para arrastrarme hasta el otro lado de las rocas, cubiertas de coral, decidí esperar el retorno de una ola rota.

Me zambullí de espaldas en el mar, sosteniendo el equipo por encima de mi cabeza en un pozal de plástico.

Luego agité los pies fuertemente para encaminarme al bote.

Nadando de espaldas no podía ver lo que había en el agua debajo de mi cuerpo.

Advertí, poco después, que el agua en mi alrededor estaba manchada con la sangre de Harding.

Esas cien yardas fueron para mí el trayecto más largo que he nadado nunca. Cada yarda que avanzaba, los grupos de tiburones que surgían en mi imaginación se hacían más feroces. Llegué al bote dominado casi por el pánico, arrojé todo al interior y miré rápidamente debajo de mí. A tres metros de distancia, un tiburón de dos metros y medio me miraba. Hambriento.

Salté rápidamente al interior del bote y conté a Harding mi difícil escapatoria de una horrible muerte.

—Probablemente era sólo un gran tiburón de arrecifes —sonrió mientras seguía vendándose la mano—. Estos casi nunca muerden a nadie.

FOTOGRAFIA A LOS TIBURONES ASESINOS

La película mostraba unos tiburones «pointer» blancos, frenéticos, hambrientos, destrozándose mutuamente.

Era algo tan aterrador que dos mujeres se desmayaron cuando fue proyectada en Sydney (Australia).

El hombre que hizo esta película es Ron Taylor, un gigante en el mundo de la natación submarina.

Para conseguirla se colgó bajo el agua de la escalera de acceso a un bote, mientras aquellos grandes tiburones pasaban a su lado para atacarse con furia canibalesca.

Ron dijo que aquel había sido el único susto real que le han dado los tiburones. Sucedió cerca de la isla del Canguro, en el Sur de Australia, una zona famosa por estar poblada de esos enormes tiburones a los que se

(Sigue en la pág. siguiente)



«Nadando de espaldas no podía ver lo que había debajo de mí en el agua. Poco después advertí que el agua en mi alrededor estaba manchada con la sangre de Harding».

«El enorme tiburón atacó al que arrastrábamos, llevándose de un solo bocado un trozo de su lomo de unos 40 kilos».

(Viene de la pág. anterior)

denomina «la muerte blanca».

«Estábamos trabajando desde un gran bote de pesca, atrayendo deliberadamente a esos sabuesos blancos con aceite de ballena y trozos de carne de caballo —contó Ron—

«Con el grupo filmador se encontraban Henri Bource, Brian Roger y Rodney Fox, todos los cuales han sido mordidos alguna vez por estos sabuesos blancos.

«Habíamos cazado a uno de ellos, de tres metros y medio de longitud, y estábamos izándolo al bote cuando apareció un tiburón mayor.

«Ante nuestra sorpresa, el enorme tiburón atacó al que arrastrábamos, llevándose de un solo bocado, un trozo de carne de su lomo de unos cuarenta kilos.

«Para filmar el ataque salté por el lado del bote y me quedé colgando cabeza abajo en la escalera de acceso.

«Llevaba filmando unos pocos minutos y me disponía a regresar al bote apenas algún tiburón se acercara a mí, cuando algo rozó mi espalda.

«Paralizado por el horror vi a un tercer «pointer» que se deslizaba por debajo de donde yo estaba, para morder al tiburón mutilado.

«El agua se cubría rápidamente de sangre, pero a través de ella podía ver a los dos tiburones atacantes que se agitaban frenéticamente.

«Fue una experiencia horrible. Desde entonces no he vuelto a zambullirme en el Sur de Australia».

Ron Taylor, campeón del mundo de pesca con arpón en 1965, y ganador del trofeo anual Santa Mónica para fotógrafos submarinos en 1967, es, probablemente, el hombre rana más conocido de Australia.

Como otros muchos filmadores, Ron dice que los incidentes más increíbles y horripilantes —aquellos que han estado a punto de costarle la vida— se han producido siempre cuando su cámara estaba descargada.

Un hombre tímido, nada aficionado a exagerar, a Ron no le gusta hablar de esas «llamadas de la muerte», especialmente cuando los tiburones han tenido algo que ver en ellas.

No creo que los tiburones se interesen en los seres humanos como alimento —dijo—. Baso mi teoría en la conducta de millares de tiburones con los que me he cruzado en el agua y en los ataques a los hombres rana. La mayoría de los tiburones atacantes, al parecer, se han tropezado con sus víctimas».

Las serpientes marinas están consideradas por los nadadores y hombres rana de Australia como uno de los peligros del mar. Hasta ha-

ce pocos años se sabía muy poco de estas criaturas amenazadoras.

Los biólogos marinos descubrieron que su veneno era tan fuerte como el de las serpientes de tierra más mortales. La experiencia de Ron Taylor con estos reptiles del océano es única. Fue mordido por una de ellas.

«Creí que iba a morir el día en que la serpiente me clavó los colmillos —dijo Ron—. Fue durante mi primer viaje al mar del Coral. Me habían advertido que las serpientes marinas tienen un veneno mortal.

«El primer día me encontraba cazando cuando vi una serpiente marina de un metro veinte, de color verde. Cuando me vio se lanzó inmediatamente sobre mí.

«Llevado del pánico agité mis brazos y mis piernas, intentando golpearla con el arpón de mano. Me agité de tal modo que pronto el agua estaba cubierta de espuma y era imposible ver a través de ella, por lo que me detuve a fin de cobrar aliento.

«Cuando el agua se aclaró, la serpiente estaba enroscada en torno al arpón y se disponía a morderme en la mano. Arrojé lejos de mí el arpón, pero la serpiente se las arregló para hundir sus dientes en mi dedo índice.

«Muchas personas no lo saben, pero la serpiente de mar tiene cuatro filas de dientes.

«Convencido de que me quedaban sólo unos pocos momentos de vida, me dirigí al bote nadando contra una fuerte corriente. Ya en el bote me tendí en el suelo, pensando que la paralización pasajera que se apoderó de mí era señal de que el veneno comenzaba a hacer efecto.

«Resultó ser sólo agotamiento. Todavía tengo las señales en el dedo índice. La serpiente probablemente no tuvo tiempo para activar sus sacos de veneno y a eso se debe mi afortunada escapatoria».

Desde entonces, Ron se ha encontrado con centenas de serpientes. Ninguna le ha atacado.

«He llegado a la conclusión de que realmente se muestran sólo curiosas», dijo.

Como la mayoría de los submarinistas con experiencia, Ron considera la posibilidad de ahogarse como un peligro mayor que las terribles criaturas marinas.

«La mayoría de los grandes nadadores han estado a punto de ahogarse, y yo no soy una excepción —dijo Ron.

«Afortunadamente tengo un dispositivo de ayuda que me dice cuándo estoy a punto de desvanecerme. Tan sólo en una ocasión he creído con certeza que no llegaría a la superficie.

«Estaba filmando los restos del «Gilt Dragon», en el extremo de la costa Norte de Australia Occidental. A la izquierda de los restos del naufragio se encuentra una cueva en la que los hombres rana han encontrado montones de monedas de oro.

«Atravesando la boca hay un gran cañón viejo, caído sobre su boca. Penetré nadando en el interior, para filmar desde dentro de la cueva, por entre el cañón.

«Había terminado un carrete de película y me dirigía a la entrada cuando un rompiente de una gran ola me empujó hasta el fondo de la cueva.

«Me retuvo allí unos treinta segundos, que me parecieron una hora.

«Finalmente logré llegar a la boca de la cueva.

«No recuerdo gran cosa de los diez metros que tuve que nadar hasta la superficie, pero pasadas un par de horas balbuciendo incoherencias en el bote, me encontraba como nuevo».

EL OSADO HOMBRE RANA, TÍMIDO Y RETICENTE

Aquella cosa que intentaba cerrarse sobre los pies de un joven hombre rana eran las mandíbulas de un tiburón ballenero azul, de más de dos metros.

El muchacho flotaba inmóvil. Estaba aterrado.

De pronto, entre el muchacho y el tiburón apareció John Gillies.

Trató de mantener al tiburón alejado con su fusil submarino descargado.

Pero el animal giraba y volvía de nuevo, agitando el agua y abriendo cerrando sus mandíbulas.

«Esto se acabó —pensó John—. No hay remedio».

En ese momento, un arpón pasó silbando junto a él. Alcanzó al tiburón y lo mató. Un compañero había acudido en su ayuda desde el bote.

Otro incidente, otra escapatoria difícil, en ese mundo submarino aterrador.

Si llaman a John Gillies «nadador osado» en su presencia se ruborizará.

Es presidente de la Sección de Nueva Gales del Sur de la Federación de Pesca Submarina de Australia.

Es un fanático que lleva veinte años nadando bajo el agua. Sus experiencias y

sus historias sobre el deporte llenarían volúmenes, pero se muestra tímido y reticente ante los extraños.

Hace pocos meses pasó una semana nadando con John en la isla Stradbroke, frente a Queensland.

Por la noche, mientras los filetes de pescado se freían en la sartén, y la cerveza fría aplacaba nuestra sed, John nos contaba sus historias.

Habla lentamente, saboteando los recuerdos.

Como la mayoría de los hombres rana, se ha visto muchas veces casi en contacto con los tiburones.

En un viaje a la isla Broomfield, al Este de Yepoon, en Queensland, él y su grupo utilizaron la pequeña isla North West como base.

Aquel islote desolado de coral es popular entre los hombres rana y los pescadores.

El único título de que puede alardear la isla North West son sus gatos y pollos. Los gatos alcanzan el tamaño de perros, y los pollos —probablemente debido a los gatos— han aprendido a volar como cualquier ave.

John practicó una extraña operación médica en la isla el año pasado.

«Un submarinista se cortó el dedo hasta el hueso, con un cuchillo de los empleados para cortar los peces en filetes, y estaba claro que había que cosérsela, dijo John.

«El único equipo que poseíamos era un aguja de coser oxidada, algo de sedal de pesca, una botella de alcohol y un par de alicates.

«Acordamos que yo tenía que encargarme de los puntos. Es un permiso que pocas veces tratan de obtener los hombres rana que se dedican, en sus horas libres, a rescatar objetos procedentes de naufragios».

En todo caso, los dos hombres que estaban con John no lo poseían.

«Trabajaban desde un catamarán de cuatro metros y medio de longitud, lleno a medias de chatarra de cobre y bronce, dijo John.

«Mientras afilábamos la aguja, el paciente se bebió dos botellas de cerveza caliente.

«La aguja era recta.

«Cada vez que se la clavaba chocaba con su hueso antes de que yo pudiera completar la puntada.

«Tardé quince minutos en hacer los tres puntos. El paciente no lanzó el menor sonido.

«Pero el trozo de ooma del

fusil submarino que mordía para calmar su dolor, estaba casi atravesado».

Una de las aventuras más horripilantes de John ocurrió durante la demolición de los restos de un naufragio.

En tierra o en el agua se precisa el permiso del Departamento del Interior para emplear la gelignita.

Con el bote anclado a treinta metros de los restos, la pareja nadó hasta el barco naufragado y colocó una gran carga en el casco.

Desgraciadamente, el ancla no resistió y una fuerte corriente se llevó el bote directamente hacia los restos del naufragio. La explosión levantó el bote fuera del agua.

El catamarán cayó primero, seguido por el metal y los nadadores. El cobre y el bronce atravesaron el casco del bote y los dos hombres rana se encontraron con su propio naufragio.

«Tuvinos que nadar dos millas para llegar a la playa —dijo John—. Ahora tenemos un nuevo bote y hemos vuelto al negocio de salvamento los fines de semana».

John Gillies dice que los tiburones que ve en el agua no le asustan. Solamente teme a lo inesperado.

«En una ocasión, en la Ba-



hoja del mar

Páginas especiales

Suplemento del núm. 69

Julio 1971

SEMANA NAVAL DEL MAR DE ALBORAN

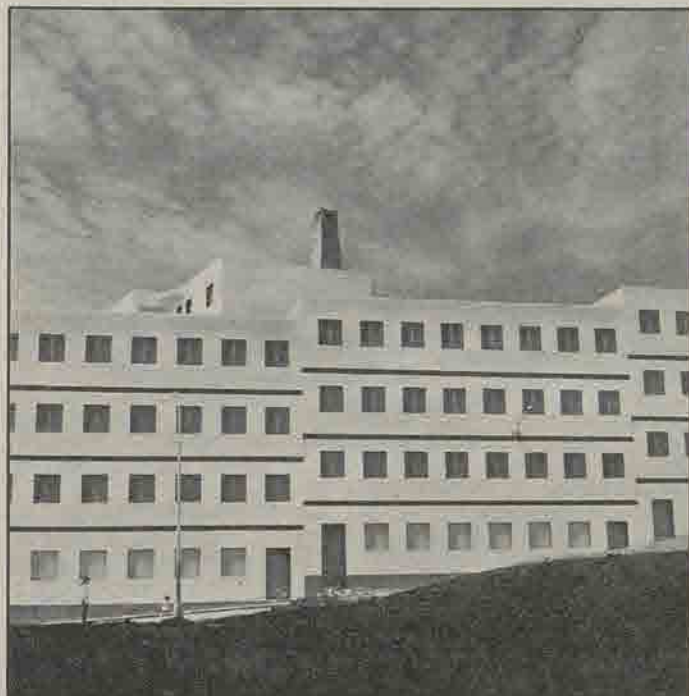
Almería-Melilla del 4 al 11 de julio



Almería (Fotos: Pérez-Siquier)

Monte de Piedad Y CAJA DE AHORROS DE ALMERIA

—Bajo la protección del Estado—



OBRA SOCIAL Y CULTURAL

Guarderías infantiles, donde reciben enseñanza y asistencia más de ochocientos niños. — Capillas. — Escuelas. — Bibliotecas. — Residencia para ancianos. — Construcción de viviendas sociales. — Becas para estudios. — Ayuda a emigrados de Almería. — Pensiones. — Donativos a otras entidades o asociaciones benéficas.



SERVICIOS

MODERNO Y EFICAZ SISTEMA DE CUENTAS CORRIENTES

Disposición mediante talones. — Ordenes de transferencia a cualquier plaza de España. — Pago de recibos, impuestos o efectos por cuenta del cliente. — Servicio de Tesorería.

AHORRO AL TIPO MAXIMO DE INTERES LEGAL

Libretas de ahorro, a la vista y a plazo. — Ahorro infantil. — Ahorro vivienda. — Ahorro bursátil. — Ahorro especial del emigrante. — Intercambios con más de 5.000 oficinas de las Cajas de Ahorros Confederadas.

CREDITOS DE CARACTER SOCIAL

Para la agricultura, la vivienda, la industria y el comercio. — De carácter privado (necesidades familiares o profesionales).

OPERACIONES DE EXTRANJERO

Remesas de fondos de emigrados. — Cambio de moneda extranjera. — Cuentas en pesetas convertibles.

OTROS SERVICIOS

Asesoramiento y compraventa de valores. — Recaudación de Seguros Sociales. — Pago de Negociables del Servicio Nacional de Cereales. — Pago de haberes a los funcionarios dependientes del Ministerio de Educación y Ciencia. — Pago de pensiones de Clases Pasivas del Estado y de Mutualidades Laborales.



ME es doblemente grato, al propio tiempo que constituye para mí un honor esta ocasión que me brinda «Hoja del Mar» en su número extraordinario dedicado a la Semana Naval de Alborán, al poderme permitir dirigir, a través de ella, un afectuoso saludo a todos los hombres de la mar de España y muy especialmente a los de esta querida provincia de Almería.

España, que tiene una gran tradición marinera, vuelve poco a poco otra vez sus ojos a la mar. Después de años y años de abandono, con el Movimiento Nacional y bajo la égida de nuestro glorioso Caudillo Francisco Franco, ha cobrado un gran impulso no sólo la Marina de Guerra, sino también las flotas Mercante y de Pesca. La industria de la construcción naval es una de las primeras del mundo y las capturas de nuestra flota pesquera nos sitúa en el cuarto lugar entre todas las naciones con actividades de pesca marítima.

La idea de las Semanas Navales demuestra este decidido interés de nuestro Movimiento por las cosas de la mar. Se han realizado ya en Barcelona y Santander, y el éxito ha ido creciendo de una a otra.

Almería, tal y como ella lo sabe hacer, se prepara en una noble pugna para que esta Semana Naval, en forma alguna, desmerezca de las ya celebradas, y hasta está en el ánimo de todos los or-

Saludo del gobernador civil de Almería



A la Revista "La Hoja del Mar" y por el mejor éxito de la III Semana Naval, con mi mayor afecto.

Almería, Junio de 1971

Juan Mena de la Cruz

ganizadores el marcar un hito marino más en su brillante historia de cara al mar.

La convivencia que se origina entre los hombres que tienen a su cargo la defensa de las costas de España y los de tierra adentro, dan lugar a un estrechamiento de lazos y a una mayor comprensión de los problemas que nuestra Flota de Guerra tiene a diario que resolver. El conocimiento de las actividades de los hombres es un fuerte lazo de unión entre ellos.

Espero con toda confianza que

la Semana Naval de Alborán estreche más, si esto fuera posible, los lazos que unen a esta provincia tradicionalmente vinculada con nuestra Marina de Guerra.

Quiero agradecer al excelentísimo señor ministro de Marina la decisión de elegir a Almería como centro principal de esta III Semana Naval.

Finalmente no puede faltar mi felicitación más cordial a los órganos rectores del Instituto Social de la Marina, no sólo por su idea de dedicar a esta Semana Naval

este número extraordinario de «Hoja del Mar», sino por la revista en sí, cada vez mejor en su contenido y presentación, que demuestra la honda preocupación que sienten por los hombres de la mar y sus problemas, estos héroes las más de las veces anónimos que desde todas sus múltiples y diversas facetas contribuyen al mayor conocimiento y engrandecimiento de España.

JUAN MENA DE LA CRUZ
Gobernador civil

ALMERIA Y EL MAR

AL igual que dijo el poeta hindú, Almería estaba a la vera de la vida en el progreso de España..., a merced de aquello que quisieran darle los caminantes.

Ha vivido entre el misterio de su estirpe mora y nunca pidió nada, aunque sí es verdad que, en el fondo de su corazón, lloraba por un algo que había soñado y no podía realizar.

Un día esta tierra despertó, quitó de su vida el signo de la insensatez y sus hombres, responsabilizándose con el futuro, abrieron sus puertas al mundo entero dando su luz, su clima, su cielo, sus paisajes y belleza.

En esa puesta en marcha, Almería tenía que volcarse hacia el mar porque éste le dio su ser, le enseñó a meditar y a rezar, y el mar es partícipe de la propia vida almeriense... Cuando nuestro corazón está alegre, parece que las olas nos traen un cántico de paz... Cuando los recuerdos quieren nublar nuestros ojos —por la nostalgia del corazón—, el mar nos trae el consuelo y parece que arrulla nuestra tristeza, porque, como diría Gabriel

Miró, "sin darnos cuenta buscamos el mar para nuestras fiestas, para nuestros paseos predilectos, para vivir incluso necesitamos el mar, porque lo bueno y lo malo de nuestra existencia lo atribuimos al Mediterráneo".

Por eso, al hablar de la III Semana Naval de España, que nos ha de traer por el mar cánticos y alabanzas, mensajes eternos de la Marina, Almería tiene que vestirse de fiesta, ha de ponerse sus mejores galas, porque recibir a los hombres del mar en esta tierra es revivir nuevamente épocas de un pasado glorioso para Almería. Porque el mar nos hace volver a aquellos tiempos en que le sirvió de camino para marchar en pos de conquistas y triunfos a los almerienses, porque ese mar, y más concretamente nuestro puerto, fue la puerta anchurosa por donde entró la civilización a Europa y por donde a nosotros, junto a la cruz y

Por don FRANCISCO GOMEZ ANGULO, alcalde de la ciudad



la espada nos vino la verdad y la fortaleza.

Ya en estos días, como preludio de esa III Semana Naval, Almería sueña con la presencia de la Marina, se prepara para cobijar en su casa, con la hospitalidad e hidalguía que son propias de esta tierra, a ese cuerpo armado para rendirle, por lo que son y simbolizan, el tributo de su fe y esperanza en un mañana mejor; fe asentada en la valentía de sus hombres y esperanza basada en la fuerza que representan, que siempre serán puntales básicos para esta paz que hoy disfrutamos dirigida por nuestro Caudillo.

Como todo no va a ser alegría, también en esa III Semana Na-

val habrá un acto de auténtica significación, que es el homenaje a los hombres del mar que un día rindieron tributo con sus vidas en el trabajo cotidiano. Hombres que en la dura tarea de conseguir el sustento ofrecieron sus vidas en la negrura de la noche, quizá para hacernos comprender que no se puede olvidar la tristeza en la vida y la amargura de aquellos que luchan en pos de un mañana mejor.

Quisiera que toda España nos visitara durante esos días, porque se abren las puertas de las casas para sentar en nuestra mesa, partir nuestro pan, tener un sitio en nuestros hogares, con aquellos que quieran participar de la alegría que todos sentimos.



Treinta y siete años de servicio a la industria naval pesquera

Talleres Cabezuelo, un hombre y una empresa en la vida marítima de Almería

Al tratar de la trascendencia marítima de Almería y su provincia costera, realizada ante la proximidad de la celebración de la Semana Naval, donde se vislumbrará la clara y fija mirada que sus gentes ponen en la mar, no era posible dejar al margen de la visión de la marítima Almería a un hombre y a una empresa: Juan Cabezuelo Soriano, TALLERES CABEZUELO. Del hombre surgió la empresa que, por su espíritu de servicio a las gentes del mar, pronto consiguió un merecido prestigio en cada rincón pesquero de nuestro país —¿quién no conoce los motores Cabezuelo?—, que sigue manteniendo tras treinta y siete años de actividad de industria naval pesquera. Años de trabajo en beneficio de esta industria, que han hecho posible la promoción pesquera de muchos lugares del litoral español.

Fue en 1934 cuando empezó a funcionar en Almería TALLERES CABEZUELO, con ilusión y con pocos medios. Pero será mejor que sea el mismo protagonista quien nos relate la historia.



Don Juan Cabezuelo Soriano

HAN FABRICADO 360 MOTORES

—¿Cuándo fabricaron el primer motor?

—En mil novecientos cuarenta y cinco hicimos el primer motor totalmente nosotros, pues desde mil novecientos treinta y cuatro hasta esa fecha lo que hacíamos era preparar motores usados y los acondicionábamos a las embarcaciones pesqueras. Tenía aquel motor veinte caballos.

—Ahora fabricamos motores de hasta doscientos cincuenta caballos y, además, a cada motor le aplicamos la experiencia de los anteriores, con lo que salen con innovaciones muy favorables. Son motores diesel a baja presión.

—¿Nos podría decir el número de los que han fabricado?

—En estos momentos estamos construyendo el trescientos sesenta. Por otra parte, fabricamos de todo, es decir, que a nosotros nos dan el barco de madera y, excepto el equipo eléctrico, le instalamos lo demás.

Tras la entrevista, el señor Cabezuelo nos enseñó el taller y pudimos comprobar personalmente el intenso ritmo de trabajo de sus noventa trabajadores, en las naves de fundición, mecanizado-montaje, calderería y forja.

YA NO SE IMPORTAN MOTORES DE SUECIA Y DINAMARCA

Al hablarnos de la historia de sus motores, don Juan Cabezuelo nos explica:

—Antes de que nosotros empezásemos a fabricar, los barcos pesqueros españoles estaban equipados con motores procedentes de Suecia y Dinamarca, pero pronto irrumpieron los nuestros en el mercado y dejaron de importarse de esos países.

—¿De dónde le piden más motores actualmente?

—Nos compran motores de todas partes, pero en Levante tenemos más clientes.

—¿Cuál cree usted que es la principal ventaja de sus motores?

—Si hubiese que señalar alguna cabría decir que la solidez de sus materiales y el acabado. Es decir, que nosotros fabricamos pensando en que para que el motor sea rentable a la gente del mar, éste ha de tener las menos averías posibles y las mayores seguridades de potencia para desempeñar eficazmente su trabajo. No se puede fabricar un motor para que luego no rinda en las faenas pesqueras, de las que dependen en esta industria tantas y tantas personas.

—¿Radica en esto su popularidad entre los armadores españoles?

—Eso sería cuestión de preguntárselo a ellos, yo lo que sí le puedo decir es que es cierto que trabajamos con el fin citado antes.

—¿El futuro?

—Yo sólo quiero en el futuro «seguir andando». La evolución en nuestra fabricación es constante, porque la industria pesquera lo necesita.

Así es la empresa. El hombre artífice de la misma nos la ha retratado. Retratarle a él, por sus amplias condiciones humanas, es muy difícil, aunque no podemos dejar de señalar —para muestra vale un botón— su espíritu de trabajo (está de seis de la mañana a diez de la noche al «pie del taller») y su sentido de servicio a las gentes de la mar, y a esta Almería que él quiere que tenga una mirada esperanzada hacia las aguas... ■ M. R.

Todo a punto para la I

Concursos, maniobras militares y actos populares, notas dominantes de la Semana

La presencia de la Armada en Melilla es un homenaje al Ejército de Africa

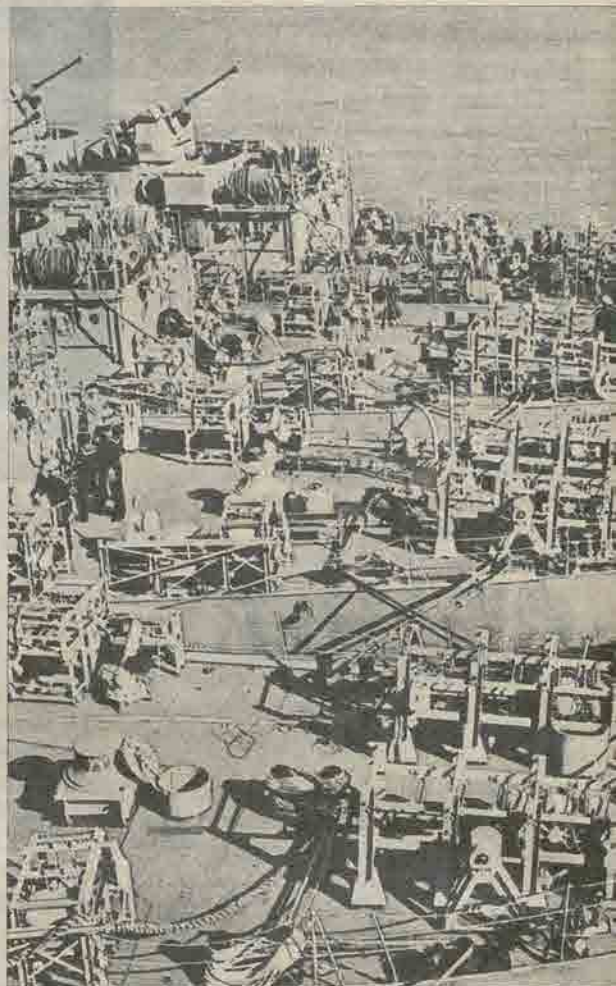
La tercera Semana Naval, que se celebrará en Almería y Melilla entre los días 4 y 11 de julio, tendrá la denominación de «Semana Naval del Mar de Alborán».

El hecho de que se celebre en dos ciudades —Almería y Melilla— la diferencia de las dos anteriores, celebradas en Barcelona y Santander, respectivamente.

Almería es una ciudad de gran raigambre marinera. Después del desastre de Cuba y Filipinas, fue la primera ciudad que organizó actos para reivindicar la gloria de la Marina. Uno de aquellos actos fue crear una serie de galardones literarios y periodísticos sobre temas marítimos. Al igual que entonces se ha creado, con motivo de la Semana, un certamen naval literario. Los temas, en los que podrán participar todos aquellos que lo deseen, son los siguientes:

- Epoca española del mar.
- El mar y la poesía.
- Almería y el mar.
- El cielo y el mar.
- La vocación y el amor al mar.
- El hombre y el mar.
- Navegantes y pescadores.
- El mar en el arte.

Los premios tienen una cuantía que oscila entre 200.000 y 10.000 pesetas.



EN MELILLA

En Melilla también se han organizado diversos actos. La presencia de la Armada en esta ciudad es un homenaje al Ejército de Africa.

La Semana está a cargo de la zona marítima de Cádiz. Se ha designado una Comisión para organizarla, Cosena, al mando de la cual está el almirante Gener Cuadrado.

Como en las anteriores Semanas, habrá manifestaciones y ejercicios tácticos de gran brillantez.

PROGRAMA DE ACTOS

Extractos del amplio programa de la III Semana Naval del Mar de Alborán, que se celebrará del domingo día 4 de julio al día 11 del mismo mes, los actos más significativos:

Domingo día 4: Llegada de buques. Concierto público a cargo de la Banda de Música de la Marina.

Lunes día 5: Llegada de buques procedentes de Melilla. Visita a autoridades de Comgeflot en nombre de agrupaciones y comandantes de buques.

— A media mañana, demostración en vuelo de helicópteros de la Armada.

— A las 12 de la mañana, aproximadamente, inauguración del monumento a la Marina. A continuación, imposición de la medalla de la ciudad a determinados jefes, oficiales y caballeros alumnos.

— Entrega de nombramientos de «hijos adoptivos» de la ciudad a los caballeros alumnos de la Promoción Almería, que jurarán bandera el día 10.

— Por la tarde, inauguración de la Exposición de Temas Navales. Por la noche, verbena popular. Ejercicio de proyectores.

Martes día 6: Salida de las unidades que intervienen en la demostración anfibia.

— Desfile de las Fuerzas de desembarco hacia el campamento Álvarez de Sotomayor.

— Por la noche, fiesta de gala en La Alcazaba.

Miércoles día 7: Actos en Alborán.

— Corrida de toros.

— Cena de hermandad de 100 suboficiales.

Jueves día 8: Día de las Fuerzas Armadas.

— Confraternización con las Fuerzas Armadas de la plaza.

— Salida a la mar del submarino «S-31» para su bautismo de inmersión.

— Exhibición de buceadores y medios del buque de salvamen-

to «Poseidon», con diversas pruebas.

— Por la noche, fuegos artificiales en La Alcazaba.

Viernes día 9: Clausura de Exposición de Temas Navales.

— Clausura oficial del Certamen Naval.

Sábado día 10: Se izará el engalenario general en todos los buques.

— Misa de campaña.

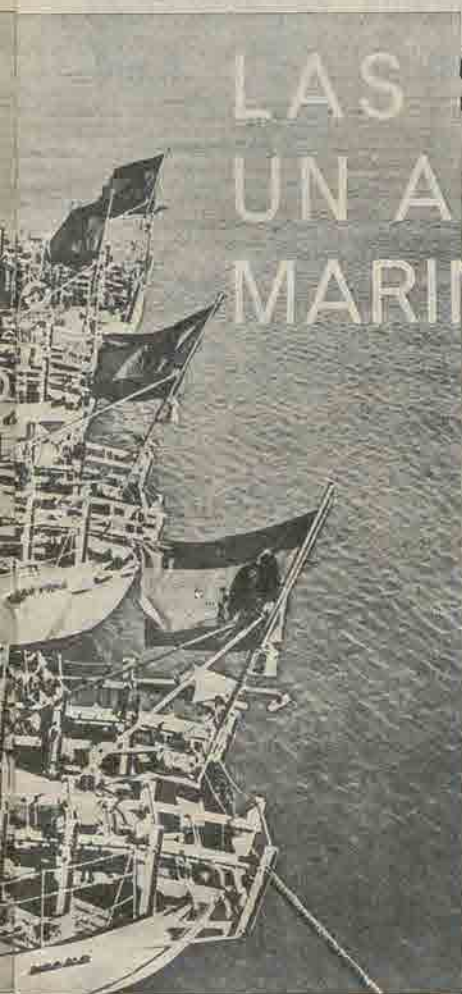
— Acto académico. Imposición de la medalla de la ciudad a autoridades militares y de condecoraciones navales a autoridades civiles.

Domingo día 11: Demostración naval: saldrán a la mar en determinadas unidades representaciones de los organismos locales y público en general.

— Dislocación de las unidades.

— Regreso a puerto de los buques anfitriones y fin de la Semana Naval.

La Semana Naval del Mar de Alborán



LAS SEMANAS NAVALES, UN ACERCAMIENTO DE LA MARINA AL PUEBLO ESPAÑOL

Las Semanas Navales tienen, principalmente, dos importantes finalidades: una de ellas, ser el medio idóneo para que los profesionales sepan de los frutos de su labor y del progreso logrado con el paso del tiempo; la otra, un total acercamiento de la Marina al pueblo español. Se desea que España conozca lo que es la Marina, cómo se vive y cómo se trabaja en los barcos, las inquietudes y problemas que existen y, sobre todo, conseguir el conocimiento de lo que el mar ofrece y exige al país, por imperativo geográfico, a través de las diversas actividades que en la mar tienen su campo de aplicación.

Hasta ahora se han celebrado dos Semanas Navales —esta del Mar de Alborán será la tercera—: una en Barcelona y otra en Santander.

SEMANA NAVAL DE BARCELONA

La primera Semana Naval tuvo lugar en Barcelona los días 1 al 5 de julio de 1966.

En resumen, los actos celebrados fueron los siguientes: ciclo de conferencias encaminado a divulgación pública de los temas más palpitantes relacionados con la Marina española; I Salón de Fotografía del Mar; intervención de cuarenta y tres naves, entre minadores, submarinos, fragatas, buques de salvamento, petroleros, buques de desembarco, etcétera, etcétera; bautismo del mar a cien ciudadanos, exposición de temas navales, pruebas deportivas, imposición de medallas a la promoción Barcelona, demostración de la fuerza anfibia. El Jefe del Estado presidió la jura de bandera de la promoción Barcelona y otros muchos actos de demostración naval y contactos con el pueblo de Barcelona.

SEMANA NAVAL DE SANTANDER

La segunda Semana Naval tuvo lugar entre los días 3 al 9 de julio de 1968, en Santander.



Componían la flota en aquella ocasión un total de cuarenta y cinco buques de guerra, con cuatro escuadillas de helicópteros.

Exposiciones, conferencias, demostraciones navales y otros muchos actos, como en la anterior, se celebraron durante esta Semana. Entre los actos peculiares de esta segunda Semana Naval cabe mencionar la celebración del Día de la Provincia de Cantabria.

El estrecho contacto entre la Marina y el pueblo ha sido, en las dos Semanas Navales celebradas, intenso y caluroso.

LOS AUTÉNTICOS CAMINOS DE LA MAR

«La mar une a los pueblos, la tierra los separa», en frase de Santo Tomás de Aquino. Este es uno de los caminos de la mar; vínculo de unión, nexo entre pueblos. Medio de ir y de venir, elemento para traer y llevar. Camino de comercio, senda de cultura; el gran espacio abierto, siempre en movimiento y a la vez inmutable, que acerca continentes y les invita a unirse en estrecho abrazo. La mar: principio de todas las cosas materiales, fuente de vida.

Pero no son estos los únicos caminos de la mar. Porque ella es la gran plataforma donde se manifiesta lo mejor del espíritu humano. Es una invitación continua al sacrificio, a la abnegación, a la solidaridad, al trabajo, al amor. Y así ocurre que si en cualquier parte del mundo puede hacerse una rigurosa selección de hombres profundamente espiritualizados, que tienen absolutamente arraigada, y también visible (a flor de piel, podríamos decir), su capacidad de trascendencia, el mayor índice lo darán sin lugar a dudas, los hombres de la mar:

Hombres aprestados a la defensa de sus conciudadanos, en vigilia constante, centinelas permanentes de sus costas; hombres que cotidianamente se adentran por la mar y obtienen de su seno la riqueza de su pesca; hombres que navegan durante días y meses facilitando un intercambio comercial que puede ser la base de la economía de su país... Pero hombres, en definitiva, que en una u otra actividad no se limitan a ejercitar su profesión, aunque lo hacen con total entrega. Porque precisamente el hecho de ser hombres de mar les hace rebasar esa profesionalidad, y siendo consecuentes con aquella capacidad de trascendencia, continuamente están dando ejemplo de personalización.

El hombre de mar no es un profesional, no es un trabajador más. Es un hombre absolutamente, decididamente personalizado. Es, en definitiva, hombre en toda la noble y amplia extensión de la palabra. Y porque lo es, sin esfuerzo alguno, con la misma facilidad con que la ola va barriendo la superficie del océano, se vierte hacia los demás, se trasciende y pone en ejecución los mejores rasgos de la solidaridad humana, de la abnegación, del sacrificio, del amor. El quehacer del marino en su nave de guerra, del pescador en su barca, del marino mercante en su buque, no responde, en definitiva, a una suma de conocimientos y a un cumplimiento de obligaciones, sino que se espiritualiza y pasa a ser consecuencia de un firme convencimiento de la propia responsabilidad y de la misión de servicio que le está encomendada.

Estos son, según me parece, los verdaderos caminos de la mar. Por eso todo alidabonazo a la conciencia nacional, todo toque de atención hacia la gente de mar y, todo homenaje a nuestras Marinas ha de ser un importante subrayado a lo más selecto de nuestras virtudes patrias. ■ JOAQUIN VIDAL.



Con la finalización de las obras complementarias del puerto

actualmente en fase muy avanzada, la flota almeriense tendrá un refugio seguro, muelles de atraques apropiados, naves de descarga y subasta, almacenes para artes y pertrechos, dependencias para elaborar el pescado destinado a la exportación e instalaciones para el suministro de hielo, agua y combustible

El nombre de Almería está hoy presente en la vida española con imperiosa exigencia de actualidad. Se la impone la próxima celebración de la Semana Naval, uno de cuyos escenarios han de ser las aguas almerienses; aguas de hondas y trascendentes resonancias en la historia del Mediterráneo. Los antiguos ya hicieron resaltar la privilegiada situación geográfica, el estratégico emplazamiento de Almería en el mar de las antiguas civilizaciones. Y precisamente Almería fue una de las vías principales por las que penetraron, a lo largo de los siglos, las sucesivas oleadas que habrían de traer a la Península el saber, la enseñanza, las costumbres y la luz de la cultura. Tolomeo y Estrabón dejaron constancia en sus escritos de esta destacada situación de Almería en el Mare Nostrum, adjudicando a su extensa costa, desde Adra (la fabulosa Abdera) hasta Cabo de Gata, la denominación de Portus Magnus. En definitiva, Almería tiene, en el mar Mediterráneo, historia y solera, presente y porvenir. He aquí por qué va a ser testigo, una vez más, de importantes acontecimientos, como éste de la Semana Naval, a celebrar en la primera decena del próximo mes de julio.

—Agradezco y acepto complacido la invitación que me hace «Hoja del Mar», para exponer mi impresión sobre la evolución, estado actual, problemas y perspectivas del puerto de Almería, de cuya Junta tengo el honor de ser presidente desde hace tres años, por designación del Gobierno del Caudillo.

Aclamamos a este respecto que el señor Moreno Martín, abogado del Ilustre Colegio de Almería, llegó a la presidencia de la Junta del puerto en acto de servicio a la comunidad, con espíritu de alférez provisional. Hoy ostenta el grado de comandante de Artillería.

—Soy —nos dice— presidente de la Hermandad Provincial de Alféreces Provisionales desde hace muchos años. Dentro de mis modestas posibilidades, mi ilusión permanente es servir a España y al Movimiento Nacional bajo la capitanía del Caudillo. Es esta una trayectoria que arranca desde mi infancia, como seguidor de la doctrina de José Antonio. En el plano local, la grandeza de Almería es mi meta, mi indeclinable aspiración.

Como puede apreciarse por este esbozo biográfico, el señor Moreno Martín es hombre de limpia y recta historia política y, además, poseedor de cualidades humanas que justifican la simpatía, el afecto y la consideración de que goza en todos los medios sociales de Almería.

LA JUNTA DEL PUERTO DE ALMERIA

Era obligado, por nuestra parte, tocar este tema, y ya que el puerto de Almería ha de ser foco importante en tal acontecimiento, estimamos necesario hablar de él en sus diversos aspectos. Para ello nada mejor que adquirir datos y pormenores del organismo adecuado: la Junta del puerto. Y solicitamos audiencia de su presidente, don Antonio Moreno Martín, quien atentamente accede a nuestra pretensión, dispuesto a facilitarnos cuantos datos sean necesarios a nuestro propósito.

Digamos antes que don Antonio Moreno Martín es hombre de amplia significación en Almería. Es un hombre vocacionalmente almeriense, y desde hace más de treinta años ha puesto su voluntad, su tesón, todas sus energías al servicio de esta tierra y de sus altos intereses. Aquí construyó su hogar, aquí nacieron sus hijos y nietos y aquí ha jurado consagrarse de por vida al servicio y defensa de Almería. Su dedicación al bien común es notoria y reconocida por toda la ciudad, que admira sus dotes de inteligencia, cultura y espíritu de servicio, su permanente inquietud en aras del bien general. Don Antonio Moreno Martín nos contesta cordialmente:

—El puerto de Almería, continuándose en el mil novecientos sesenta con la misma tónica.

—¿Cuáles son las características del tráfico que se realiza por el puerto de Almería?

—El mineral de hierro supone un setenta y cinco por ciento. Los carburantes, el catorce por ciento. Han disminuido su participación porcentual el tráfico de carbón, abonos y fosfatos, al par que han aparecido nuevos tráfico, como los de espato flúor, sal común, espato y celulosa. El porcentaje acumulativo del incremento en el último decenio debe ser uno de los mayores de todos los puertos españoles. En mil novecientos sesenta hubo un movimiento en nuestro puerto de un millón ciento cincuenta y nueve mil trescientas treinta y dos toneladas. En mil novecientos sesenta ha pasado a dos millones quinientas ochenta mil setecientos cuarenta toneladas, con un incremento del ciento dieciséis coma cuatro por ciento, lo que supone un aumento de más del once coma seis por ciento anual.

—¿Qué importancia tiene la pesca en el puerto de Almería?

—La pesca, si bien ha disminuido en tonelaje (de nueve mil trescientas setenta y nueve toneladas, en mil novecientos sesenta, ha descendido a seis mil ciento noventa y cinco, en mil novecientos sesenta), el valor en lonja no sólo no ha disminuido, sino que se ha in-

Declaraciones de don Antonio Moreno Martín, presidente de la Junta de Obras del puerto de Almería, durante cuya gestión se han realizado importantes mejoras en las instalaciones portuarias.

crementado mucho, pasando de ochenta y cuatro millones, en mil novecientos sesenta, a doscientos cuarenta y cinco millones, en mil novecientos sesenta. Esto es debido a la selección de las especies capturadas, cada vez más valiosas. Merecen destacarse las magníficas gambas, langostinos, cigalas, langostas, calamares, salmónes, lenguados, rape, mero y pez espada, que por su inigualable frescura admiten la plancha, en lo que sólo se saborea el pescado sin más aditamento que algunas gotas de limón, pues no es preciso enmascarar ningún sabor extraño, producido por principio de descomposición y por algunos productos químicos que en otros lugares se emplean para evitarla. Quien ha probado alguna vez estos sabrosísimos platos de pescado de Almería, siempre los tomará como referencia de lo insuperable.

—¿Cuál es el estado actual de las instalaciones del puerto pesquero?

—Contamos con una magnífica dársena pesquera, pero el resto de las instalaciones están aún por hacer y actualmente se desarrolla toda esta actividad en barracas de madera anárquicamente distribuidas y anti-higiénicamente instaladas, formando un conjunto indecoroso y sucio a la misma entrada de Almería, por la carretera de la costa.

—¿Qué medidas ha tomado la Junta para resolver este problema?

—Gracias a la atención que hemos prestado a esta urgente necesidad y a la acogida dispensada por la Dirección General de Puertos, del Ministerio de Obras Públicas, se redactó y hoy está en avanzado estado de ejecución el proyecto de «Obras complementarias del puerto pesquero», adjudicado en treinta millones de setecientos cuarenta y una mil trescientas noventa y una pesetas, obras que deben estar terminadas el treinta y uno de diciembre del presente año. Así, pues, los ciento treinta y ocho barcos con base en Almería tendrán un refugio seguro y muelles de atraque apropiados para efectuar las operaciones de descarga, aprovisionamiento y reparaciones; naves de descarga y subasta de pescado, instalaciones para que los armadores puedan guardar pertrechos y artes de pesca; naves donde los exportadores puedan manipular y preparar el pescado que han adquirido en la Lonja y reexpedirlo a cualquier punto de nuestra geografía; instalaciones para el

suministro de hielo, de agua y de combustible que son necesarios antes de hacerse de nuevo a la mar.

«Las características más importantes de esta obra son: Urbanización de toda la zona pesquera, excepto la dedicada a la construcción de barcos, que queda para una segunda fase. Esta urbanización comprende la construcción de mil seiscientos ochenta metros de camino con su alcantarillado correspondiente y los servicios de agua, alumbrado y energía que les son propios, extendiéndose esta urbanización sobre una superficie de cincuenta y nueve mil ochocientos treinta y un metros cuadrados. Corresponde asimismo la construcción de naves de armadores, exportadores y lonja de subastas, con una superficie total construida de ocho mil setecientos cuatro metros cuadrados.

«Cuanto desvelos tengamos para hacer más moderna y eficiente, por lo que corresponde al puerto, la actividad pesquera siempre serán pocos. Esta industria moviliza a mil cuatrocientos puestos de trabajo, haciéndose preciso resaltar que, en cuanto al volumen de capturas, Almería ocupa el veintinueve lugar entre los ciento setenta y dos puertos españoles. Sin embargo, por lo que se refiere a su valor en primera venta, consigne el puesto quince.

—¿Qué movimiento de pasajeros registra hoy el puerto de Almería?

—El tráfico de pasajeros se ha incrementado con gran espectacularidad. Ha pasado de diez mil cincuenta, en mil novecientos sesenta, a setenta y un mil ciento veintiséis, en el setenta, y es tiempo que este incremento continuará con el mismo ritmo durante los próximos años. Esto nos obligó a realizar el proyecto de «Ampliación de la estación marítima», ya que ésta, apenas inaugurada, se mostró insuficiente para atender el fuerte aumento del tráfico. Este proyecto, ya terminado, ha dotado a la estación de sala de espera, despacho de billetes y consigna de equipajes de Aucona y Renfe, así como los servicios complementarios.

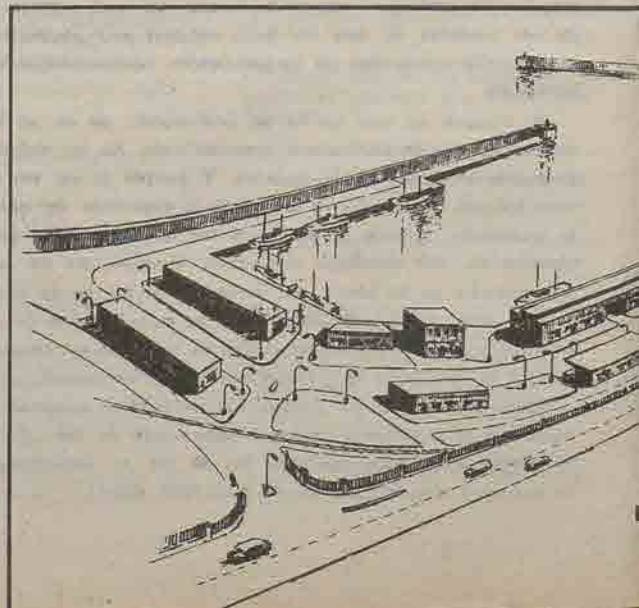
—¿Qué mejoras se han realizado en los últimos años?

—Se terminó la obra de ampliación del muelle de Poniente y se construyó el puerto pesquero. Han entrado en servicio seis grúas de tres-seis toneladas, en el muelle de Poniente, y seis grúas de tres toneladas, en los muelles de Ribera, así como una grúa automóvil, dieciocho carretillas transportadoras, seis elevadoras y cuatro palas cargadoras. El puerto, que carecía de un servicio tan esencial como es el suministro de agua, ya lo tiene. Se le ha dotado de una moderna instalación de luz a la dársena comercial. Se ha ampliado el pasado año, y esto es un aspecto muy positivo, la capacidad de varadero, construyendo una nueva rampa y renovándose la antigua.

—¿Qué puede decirnos del paseo marítimo?

—Es la obra más importante realizada por la Junta del puerto en la etapa de mi presidencia. El paseo marítimo es una obra trascendental para la ciudad y, gracias a Dios, a dos meses de su terminación, la fase encomendada a la Junta ha sido un éxito completo, en su doble aspecto: de defensa de la costa y regeneración de la playa.

Desde 1968, el tráfico de mercancías en el puerto de Almería se ha incrementado en un 48 por 100



honró con la insignia de miembro del mismo y la delegación local de la Asociación Nacional de Puertos de España me hizo entrega, en un acto también público, de un pergamino, nombrándome, por unanimidad, Asociado de Honor.

Queremos cerrar el diálogo con este hombre reboante de cordialidad y que no ha regateado tiempo alguno para satisfacer nuestra curiosidad, aludiendo de nuevo a la Semana Naval.

—¿Qué papel desempeñará Almería en este acontecimiento?

—Sólo puedo hablar de lo que se refiere al puerto. Ya les he expuesto las características y dotación actual del mismo. Por lo que a nosotros se refiere, todo estará a punto para servir a nuestra Armada durante su presencia en estas aguas. Esos días, que han de ser de ferviente exaltación patriótica, estaremos con el ánimo tenso, atentos a hacer feliz la estancia de nuestros marinos y orgullosos de acogerlos. La Junta del puerto tiene a punto todo, cuanto a ella respecta en estas que serán históricas jornadas.

—Entonces, ¿estarán terminadas las obras para el mes de julio?

—Repito que la fase fundamental, que es la que la Junta ha realizado, quedará terminada para dicha fecha. He de aclarar que esta obra, que a ningún almeriense puede pasarle inadvertida, por su gran trascendencia, quedará de momento incompleta. La fase final de embellecimiento (aceras y jardines) ya no nos corresponde.

«Estamos muy satisfechos de haber realizado esta obra, que ha supuesto un importante esfuerzo económico para la Junta, aunque no era estrictamente portuaria. Sin embargo, es una gran satisfacción cooperar a la mejora de nuestra ciudad en este aspecto tan esencial.

—¿Quiere hablarnos del aspecto social en su labor al frente de la Junta?

—Desde el primer momento quise que todo el personal, técnico, administrativo y trabajador, constituyese, cada vez más, una auténtica familia. Cualquier misión realizada en esta Junta por su personal, desde la más importante a la más modesta, tiene nuestro reconocimiento humano y afectivo. Es de destacar el gran espíritu laboral y ciudadano de todos los componentes de este organismo. Proyectado al exterior, se ha puesto de manifiesto en cuantas ocasiones la ciudad ha sufrido algún revés, aportando este personal su ayuda material y moral en la forma más abnegada. Afirmando que estoy orgulloso del comportamiento en todos los aspectos de estos hombres. Mis desvelos y mi compenetración con ellos han sido más que compensados con la correspondencia que han tenido hacia mí. El grupo de empresa me



Trabajadores del mar

Por don Diego Arenas Gamo, delegado provincial de Trabajo

Ya al tomar posesión en octubre del pasado año del cargo de delegado provincial de Trabajo de Almería manifesté que, aunque venía de una provincia del interior, anteriormente y desde que empecé a prestar mis servicios en el Ministerio de Trabajo con diversos destinos en el seno de la Organización de Trabajos Portuarios y como inspector técnico de trabajo en dos provincias costeras, ya había sentido una profunda preocupación por los trabajadores relacionados con el mar.

Al hacerme cargo de esta Delegación sigue en mí esta preocupación y hoy día es una de las líneas fundamentales de mi actividad la promoción cultural y profesional del hombre de la mar.

Por la naturaleza del trabajo que realiza, por la separación casi permanente de la tierra y de todo lo que ello lleva anejo, por la dureza de las condiciones ambientales de su labor, el calor abrasador del verano, los fríos y tempestades del invierno, las pocas comodidades del trabajo a bordo, la peculiaridad de su jornada laboral, ya que en el mar está condicionada por la influencia del tiempo y de las caladas, y puede ampliarse en determinados casos hasta catorce horas al día, y más en circunstancias de fuerza mayor, considero al pescador entre los trabajadores que más merecen nuestro cuidado y atención.

No hay duda ninguna que la Ley de 30 de diciembre de

mil novecientos sesenta y nueve, sobre Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, entre otras varias disposiciones, ha supuesto un paso extraordinario en la seguridad de estos trabajadores, pero no podemos olvidar que si no se les capacita y se les ayuda a adquirir una formación adecuada, toda la legislación laboral no encontrará el eco que se pretende en el propio destinatario al que va dirigida.

Por eso, desde que estoy en Almería he procurado tener conocimiento e impulsar la labor que realiza la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina en esta capital y sus filiales de Adra y Garrucha, y he podido comprobar que no solamente se le dan a los hombres del mar los conocimientos necesarios para que realicen mejor su labor profesional, sino que además se les imparten unas enseñanzas que al abrirles nuevos horizontes pueden hacer de ellos unos hombres más completos y más capacitados para prestar una mejor colaboración a la sociedad. Ya en este sentido nuestro actual ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, en el acto de toma de posesión de altos cargos del Departamento en 1969, dijo: «Porque el hombre es, de todas las posibles fuentes de riqueza, la de potencial más amplia, la de posibilidades más ilimitadas, la que mejor repercute en una contribución al desarrollo general». ■ D. A. C.



El mar, el barco y el hombre

Por don Federico Arcos Martínez, diputado provincial presidente de la Comisión de Información y Relaciones Públicas.

¡MAR! Corto nombre pero de amplios conceptos científicos y humanos, de grandiosidad sobrecogedora. Si, el mar presenta temas vastísimos, inagotables; inspira al artista y despierta pasiones sublimes en el más rudo marinero.

En el mar, como acostumbra a decir el científico y el hombre de tierra adentro; en la mar, según la forma más general de los ribereños y los marinos, se dan cita todas las ciencias generales y muchas y muy complicadas técnicas especiales.

De la superficie total de nuestro planeta corresponden a la Tierra 149 millones de kilómetros cuadrados, y al mar, 361, lo que representa casi el 70,8 por ciento, de donde se desprende que el mar constituye una vía de comunicación natural que contribuye al acercamiento de los pueblos, permite la fusión de las culturas y, en general, a las relaciones humanas, aunque en ocasiones se convierte en un escenario de incesantes luchas por su dominio, ya que, paradójicamente, el dominio de la mar significa el dominio de la Tierra.

El interés por el conocimiento de los secretos del mar es latente en todos los espíritus y en todas las épocas. De todos es conocido el progreso alcanzado en el amplio campo de la oceanografía, en sus dos grandes ramas: la física y la biología. La primera, subdividida en estática y dinámica; aquella trata de la composición química de las aguas marinas, salinidad, densidad, temperatura, coloración y otros caracteres físicos como las profundidades y los métodos para su determinación, mientras que a la dinámica corresponde cuanto se refiere a los movimientos de las aguas, es decir, las olas, mareas y corrientes. Y la biología marina que se ocupa y estudia la vida en el seno de los mares, o sea, la fauna litoral, pelágica y abisal, junto con la flora de toda especie.

¡Bellas e infinitas historias han ocurrido en el mar!..., y siempre sus principales protagonistas han sido el barco y el hombre.

¿Existe algún lugar en que los hombres no conozcan aún las formas más sencillas de embarcaciones y sus elementos? Probablemente sí, pero no es corriente. Generalmente todos estamos familiarizados con los barcos, de una u otra forma, y algunos conocen a fondo, desde el más humilde bote, hasta

el poderoso transatlántico. Todos tenemos idea de su forma y algún somero concepto de sus finalidades; sin embargo, un número sorprendentemente grande de personas, aun en los puertos de mar, no se percatan plenamente del papel que los barcos desempeñan en nuestra vida cotidiana. Sólo cuando una guerra o circunstancias especiales intervienen para dislocar la afluencia normal de mercancías a través de los mares del mundo, comenzamos a comprender hasta qué grado ha dependido la civilización del transporte marítimo o acuático. El barco es a menudo una cosa bella de por sí, bien se trate de un gracioso yate de carrera, con sus blancas velas, dóciles al soplo de la brisa, desplazándose rápidamente; un majestuoso transatlántico que navega por los grandes océanos, o una airoso fragata de guerra, recortando sobre el azul del cielo sus torres grises y armadas. Sin embargo, no puede por menos de recalcar, aunque ello parezca evidente, que sin hombres no habría barcos; sin hombres para construirlos, trabajadores para confeccionar los productos que llenan sus bodegas, fabricantes y comerciantes que ordenen el destino de sus mercancías y marinos que dirijan su rumbo. Penalidades, incomodidades y peligros son aún una parte inseparable de la vida del marino profesional, que la ciencia moderna ha mitigado pero no suprimido; por eso, corrientemente, el hombre prefiere obtener su pan cotidiano en tierra, y sólo cuando su vocación y su espíritu de sacrificio le hacen superar estas dificultades, se vuelve hacia el mar y en él encuentra esa "llamada" que justifica su entrega, ya que no sólo el vivir en una costa o cerca de ella es suficiente para transformar una nación en navegantes.

Recordemos con el salmista:

"Los que se hacen a la mar sobre sus navíos..., esos son los que ven las obras del Señor y sus prodigios en el abismo".

El hombre ha nacido en tierra firme y ese es su elemento. Pero fueron las aguas —los ríos y los mares— las que alimentaron desde el principio esa frágil planta que es la civilización, y contribuyeron después a extenderla por el mundo. Los hombres temían y anaban a las aguas, siempre fascinados por ellas. Inundaciones, tempestades y nau-

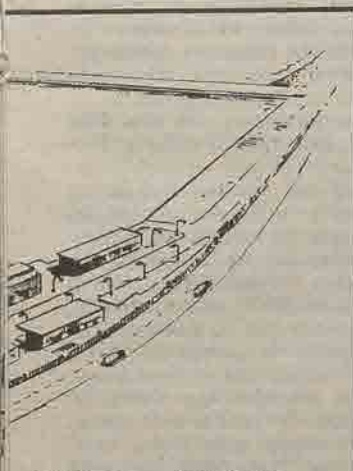
fragios le llenaban de terror al mismo tiempo que desafiaban su audacia. Pasaron miles de años antes de que nuestros antepasados aprendieran a utilizar los cursos de los ríos y más tarde las ondas de los océanos. Las primeras civilizaciones aparecieron hace apenas cinco mil años, en los valles del Nilo, del Indo y de Mesopotamia, cuyos ríos proporcionaron al hombre no sólo la bendición del agua sobre sus cosechas y los recursos de la pesca, sino también las vías de comunicación que permitían esos intercambios de poblaciones, de ideas y de técnicas que impulsaron el crecimiento de la civilización. Y como todos los ríos llevan al mar, el ser humano sintió muy pronto la tentación de aventurarse sobre ese elemento peligroso, en busca de riquezas de otras naciones, y llevando consigo su cultura.

Pero se necesitaban embarcaciones. Un tronco flotante o un haz de juncos transportarán a un hombre, pero no puede considerarse como barco. Cuando el tronco fue vaciado o unido a otros para formar una balsa; cuando los juncos fueron atados con cuerdas en cada extremo, entonces nació la embarcación. Pero el arte náutico habría de irse complementando con otros progresos técnicos: construcción de quilla, remos, timón, mástil y vela. Estos elementos aparecieron en Egipto y en Mesopotamia en los albores de la civilización.

Pero entre todas las embarcaciones que han existido a través de los tiempos, quiero destacar a los atrosos y elegantes veleros, campeones de las más altas y sublimes empresas, que han surcado los mares del mundo entero en bellas singladuras, cinando, virando, dando todo el trapo o quemado rizos, para llegar al puerto deseado.

Mi admiración y respeto a vosotros que habéis resistido la época del vapor, respeto y admiración que comparte la Excelentísima Diputación Provincial de Almería convocando un CONCURSO DE MAQUETAS DE VELEROS ESPAÑOLES, con motivo de la SEMANA NAVAL DEL MAR DE ALBORAN, con dotación de importantes premios y distinciones, y cuyos modelos los destinará a la formación del futuro Museo Naval Provincial, en un afán de despertar una "conciencia marinera" que nos haga reflexionar y ver claramente a todos los almerienses nuestro pasado histórico y nuestro futuro tan vinculado al mar, ese mar que nuestro poeta Villalpessa cantó en los siguientes versos:

Sobre el mar azul se ve la blancura de Almería... ¡Deslumbradas de belleza, no saben nuestras pupilas qué es más bello: la ciudad o el espejo en que se mira!



PUERTO DE ALMERÍA.
INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS
EN EL
PUERTO PESQUERO

MELILLA Y LA PESCA

Melilla, situada en el Norte de África, únicamente cuenta con una industria: la de la pesca, con fábricas de salazones y de conservas. En la pesca están incluidas 414 personas dedicadas únicamente a tal cometido, como también unos 311 pescadores musulmanes. Es un trabajo muy duro, sobre todo en la pesca de «arrastre», pues son casi siete días que el personal se encuentra en la mar. Es llevado por este personal con verdadero amor e interés durante todo el año. Excepto durante los meses de diciembre a abril, época esta de temporales en la costa.

Melilla siempre gozó de la visita de la flota pesquera de otros puertos del Mediterráneo, debido a que en sus aguas hay plancton. Desde Castellón de la Plana hasta Almería, se puede decir que en los meses de mayo a septiembre han llegado a este puerto embarcaciones en número que en muchas ocasiones ha sido superior a la flota local.

La pesca, durante el pasado año, ascendió a 8.809.513 kilos, alcanzando su importe 111.400.000 pesetas, teniendo en cuenta que independientemente a la flota local existen muchos barcos con matrícula musulmana que venden en la lonja del puerto y que no están sometidos a descuentos reglamentarios.

Las modalidades características de pesca son las de «traña» y de «cerco». La primera, más conocida por «bacas», existiendo muchas embarcaciones de pesca de esta modalidad. La de «cerco» tiene su gran apogeo en los años 1955 a 1960 en las pescas que en estas aguas se hacían, pero desde dicho año 1960 han decrecido y son pocas las embarcaciones que quedan para la misma. Las embarcaciones que aún existen de esta modalidad y que reúnen buenas condiciones, cuando llega el mes de abril se marchan a faenar a las aguas de Castellón de la Plana, estando en las mismas hasta el mes de octubre.

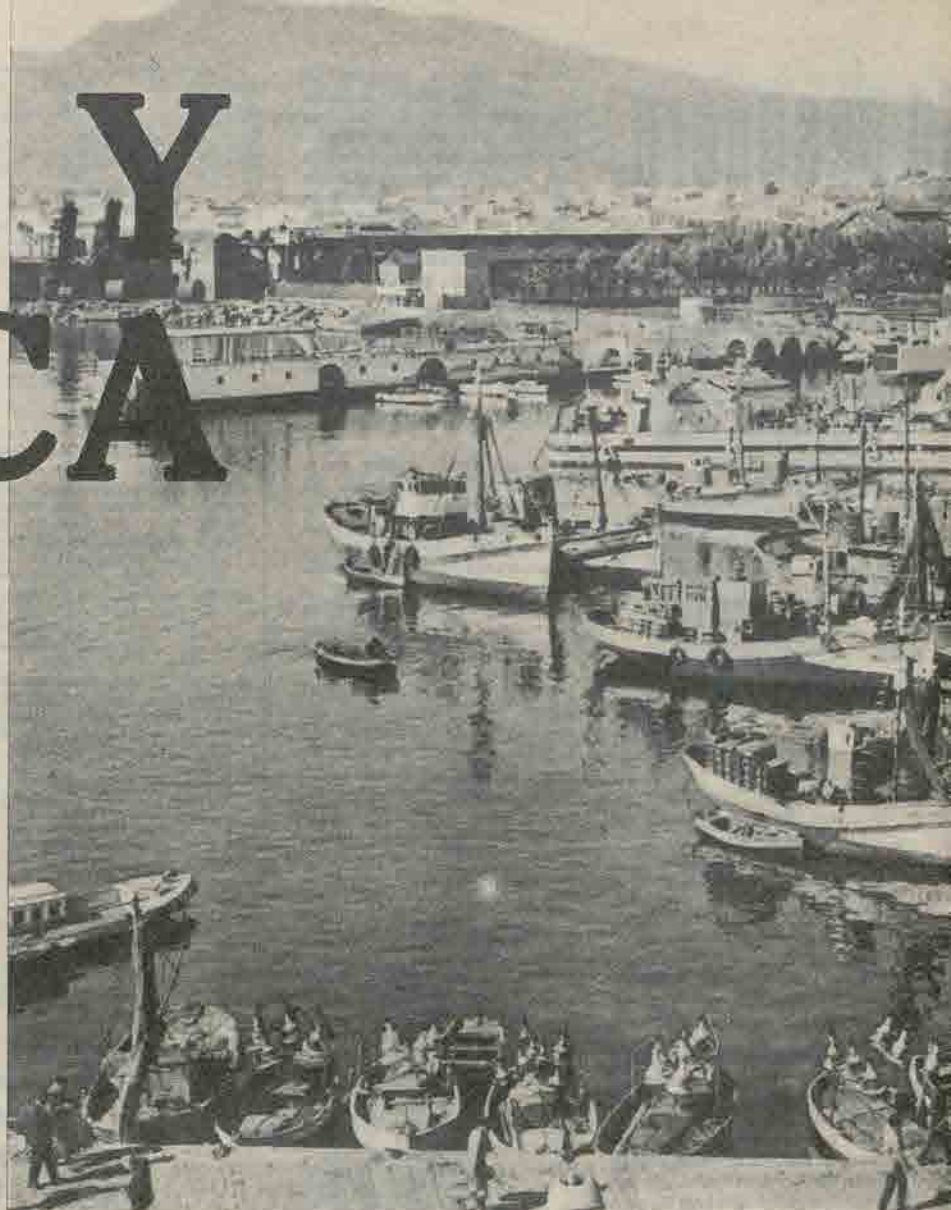
No así las embarcaciones

dedicadas a la pesca de «arrastre». Son muchísimas las embarcaciones dedicadas a esta modalidad y, salvo excepciones, todas van cumpliendo con su cometido. El pescado se abona caro en las lonjas. No se extrañen que cuando vayan a tomar un vermut en alguna capital interior y pidan alguna tapa de gambas o langostinos, al abonar el importe de la misma vean que ascendió muchas más pesetas de lo que tenían previsto. Los langostinos o gambas se han llegado a pagar en la lonja de este puerto, por una caja de 25 kilos, de 10.000 a 12.000 pesetas.

En el pasado mes de enero salieron de este puerto cuatro embarcaciones pesqueras al objeto de faenar en aguas de Mauritania. Previamente se había celebrado una reunión de armadores y marineros con el fin de exponerles las condiciones. Se les dijo que podían pescar dentro de las aguas mauritanas en cualquier sitio por ellos escogido. Igualmente se les comunicó que tendrían una compensación de 300.000 pesetas todas aquellas embarcaciones que pescaran durante el mes como mínimo veinticinco días. Antes de marchar los barcos se trasladaron a Mauritania el patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores en unión de dos armadores más, regresando a esta ciudad después de estar allí unos tres o cuatro días. Uno de ellos decidió llevarse sus dos embarcaciones y el otro desistió de ello. Estuvieron en Mauritania pescando unos dos o tres meses. El primero en regresar fue precisamente este mismo armador. Tan pronto llegó a este puerto me entrevisté con él, y me dijo que no era posible estar allí. En primer lugar, tenían que salir a pescar a unas ocho horas de navegación, y además que estaban muchos barcos japoneses, que, como todos saben, van muy bien equipados para faenar. El pasado día 14 de mayo regresaron el resto de las embarcaciones, y tanto los pa-

trones como su tripulación manifestaban lo mismo. En consecuencia, todas las embarcaciones que se habían marchado regresaron, pero con bastantes deudas. Independientemente de esto, durante la travesía de regreso les cogió un fuerte temporal de poniente que hizo peligrar las embarcaciones. Pero todas llegaron a puerto.

PABLO MARTINEZ CID
Subdirector provincial
en Melilla del I. S. M.



EL FUTURO MARITIMO PE IMPORTANCIA ECONOMICO

Almería es, probablemente, la provincia de más contrastes en su orografía y en su clima. Al lado de una zona costera en que se dan, donde hay agua, cultivos tropicales, en donde se producen las verduras y hortalizas más tempranas de España, en donde los naranjos cubren una gran extensión a lo largo de todo el valle del seco río Andarax, comienza una zona desértica que se extiende a todo lo largo de la provincia, en profundidad variable, con paisajes lunares por su aridez y que tan populares han hecho las películas del Oeste, que en estos años últimos se han rodado en más de un centenar. Esta zona desértica termina en otra de verdor y producción, en que las parras, productoras de la famosa uva de Almería, señorean prácticamente el paisaje.

Este mismo contraste se da en sus costas: al lado de playas tendidas, que se extienden por más de cincuenta kilómetros ininterrumpidas, desde Roquetas de Mar hasta Adra, de caletas abrigadas y profundas, como los Genoveses, San José, etcétera, existen acantilados tan impresionantes y cortados a pico como cualquiera de los famosos de la Costa Brava catalana.

Esta diferencia en la geografía almeriense ha hecho que una gran parte de la provincia viva de cara al mar y de lo que éste produce. Hoy día, Garrucha y Carboneras no tienen, prácticamente, más riqueza que la que de la mar sacan. Otros puertos, la capital, Roquetas y Adra, en otras fuentes, además de la pesca, tienen su medio de vida.

Almería fue, en tiempo de los árabes, el puerto más seguro de que disponían en el Mediterráneo, y la ciudad, una de las más importantes de los reinos de taifas. Su alcazaba y los restos de sus murallas así lo demuestran. Hubo un terremoto que cegó las fuentes y cortó las conducciones de agua, y de entonces a ahora poco a poco se ha ido recuperando de aquella catástrofe.

El futuro marítimo pesquero de Almería no es halagüeño. Sus costas están casi despobladas de aquellas especies que dieron a conocer su nombre a lo largo de España: la gamba blanca, la cigala y la sardina casi no se ven en las artes de arrastre o cerco.

La flota pesquera ha evolucionado a lo largo de estos últimos cinco años de tal manera que si en 1960 ó 1964 el mayor número de embarcaciones de arrastre



Por don José Eguizábal
de la Serena, delegado
provincial del Instituto
Social de la Marina.

eran menores de 35 toneladas, hoy día, de un total de 99, 80 son de 37 a 75 toneladas y dos mayores de este tonelaje.

De ese mismo número de 99 embarcaciones, 24 tienen menos de cinco años, y 15 de cinco a diez; prácticamente, la mitad de la flota es nueva o está en condiciones de perfecta utilización.

En las artes de cerco están por mitad las menores de cinco toneladas, 33, y las de 36 a 70, otras 33, y en la antigüedad resulta que las menores de cinco años son 12, y de las 2.281 toneladas de toda la flota pelágica, 396 son las que reúnen estas naves.

Hablábamos antes de la crisis pesquera. Unos pocos números van a demostrar que esta afirmación es exacta.

Los barcos de arrastre capturaron en el año 1964 4.032.337 kilogramos; en el año 1969, 2.637.412 kilogramos.

La gamba blanca pesó, en las mismas fechas, de 315.175 a 41.625 kilogramos, y la cigala, de 317.925 a 42.621. El único marisco que ha tenido un aumento considerable, casi espectacular, es la gamba de la isla, que algunos confunden indebidamente con el «carabinero» o «moruno». No es difícil esta confusión, el color es muy parecido, aunque con un poco de cuidado se distingue perfectamente: la gamba de la isla es más blanca, dentro de su rojez, que el carabinero, y no tiene esas tonalidades moradas que estos últimos adquieren con frecuencia. En cuanto a la carne, la de la gamba de la isla es mucho más fina y apretada que la de sus semejantes. Pues bien, con esta especie ha pasado de 321.057 kilogramos a 794.770, y su valor, de algo más de 20.000.000 de pesetas para



Por don Ángel López Pérez, capitán de Fragata, comandante militar de Marina de Almería.

Almería y la Marina

En el ciclo establecido entre las distintas zonas jurisdiccionales marítimas para la celebración de las Semanas Navales, este año correspondía fuese designado por primera vez un puerto perteneciente a la zona marítima del Estrecho, que comprende las costas y mares desde la desembocadura del río Guadiana hasta el cabo de Gata, incluidas las plazas de soberanía de Ceuta y Melilla.

En esta nueva edición, y con el nombre de Semana Naval de Alborán, han sido designados por el excelentísimo señor ministro de Marina los puertos de Almería y Melilla, unidos y hermanados por este mar, como marcos en los que se desenvolverá este importante acontecimiento naval.

Almería, tan vinculada al mar y a sus problemas, está haciendo a través de sus autoridades todo lo necesario para que el puerto y la ciudad sean regazo entrañable que albergue al medio centenar de unidades de la flota y al gran número de visitantes que, sin duda, acudirán a presenciar los distintos actos y demostraciones navales que tendrán lugar.

Para Almería y la Marina, la Semana

Naval significará un reencuentro a gran escala que todos deseamos sea un digno acontecer de parte de las aspiraciones de los almerienses que, constituidos en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, pusieron de manifiesto el 26 de agosto de 1900 en el Certamen Naval en el que realizó con valeroso gesto, por impopular en aquellas fechas actas para la historia de la Marina, y por lo tanto de España, un homenaje de desagravio a la Marina en la persona del almirante Cervera, víctima propiciatoria en quien se descargaron los errores de un Gobierno constituido por políticos desprovistos de toda coherente mentalidad marítima en el desarrollo de la política nacional.

Aquel Certamen Naval de Almería tuvo la consecuencia de hacer comprender a un gran sector de la opinión pública nacional que nuestra natural condición de país marítimo impuesta por las razones geográficas insoslayables de nuestras dilatadas costas, hacen ineludiblemente necesaria una Marina adecuada que pueda garantizar la custodia de las fuentes naturales de la riqueza de las costas y

mares y el tráfico marítimo de nuestro comercio, sin cuyos requisitos es imposible la supervivencia digna de un país casi insular como el nuestro.

Los almerienses de entonces cumplieron los fines que se proponían, poniendo claro en muchas mentes que constituimos un país eminentemente marítimo, lo que por desgracia durante siglos estuvo ausente en la conciencia de nuestro pueblo, hicieron posible la creación del ambiente marítimo necesario para que la concepción y realización del plan naval Maurra-Ferrándiz pudiese ser una realidad.

En la Semana Naval de Alborán, a lo largo de los actos y demostraciones navales que cara al pueblo se efectuarán, todos los españoles en general, y los almerienses en particular, podrán apreciar personalmente cómo viven y qué rendimiento obtienen los hombres de la Armada, de los elementos que el país les ha confiado, que es el fin que en estos acontecimientos navales se pretende.

Almería y la Marina se reencontrarán con trascendencia nacional al cabo de setenta y un años en una Semana Naval. Que el recuerdo de estos días que nos esperan perdure en la vida integral del pueblo unido a su Marina para hacer del mar, al margen del sujeto de evocación de los poetas, el medio que une y no separa y del que tanto puede depender nuestro presente y futuro. ■

ESQUERO DE ALMERIA Y SU SOCIAL EN LA PROVINCIA

la primera cantidad, a más de 113.000.000 de pesetas.

En las capturas con arte de cerco, el panorama es casi aterrador. De 8.323.285 kilogramos en 1964 se ha descendido a 3.973.615 en 1969, pero este problema es más agudo todavía si nos fijamos en dos de los peces, fundamentales para las conservas, como la sardina y la melva. La primera, de 4.690.957 kilogramos, ha pasado a 693.241, una baja de 4.000.000 de kilogramos; la segunda, de 330.392 a 15.572.

No obstante, el valor total de la pesca vendida en lonja en la provincia de Almería llegó a alcanzar, en el último año a que nos venimos refiriendo, la cifra de 263.188.266 pesetas, lo que coloca a esta provincia entre las primeras de España por el valor económico de sus capturas.

Pero este espejismo del dinero no nos debe hacer perder de vista el futuro triste, que para los hombres dedicados a la pesca en Almería viene claramente reflejado en las cifras que, sobre peso, hemos indicado anteriormente.

La costa de Almería se queda sin pesca. ¿A qué se debe este fenómeno? Para algunos viejos pescadores la causa está únicamente en el abuso que las artes de arrastre hacen de la explotación de los fondos; para otros, en movimientos migratorios de las especies; para algunos, en los continuos años de sequía y la consiguiente falta de aportación de agua dulce a la mar por los ríos y ramblas.

Creemos que hay algo de las tres opiniones en la verdad total. Los barcos de arrastre acaban con las algas y los pastos en las proximidades de la costa; las migraciones de algunas especies, fundamentalmente la sardina, fenómeno que también se ha dado en el Norte y Noroeste de nuestra Península, han hecho que se alejen de las costas, y, por último, la opinión de que es la falta de agua dulce, con todo lo que ella arrastra a la mar y que sirve de comida a los peces, también tiene su participación en esta crisis.

Sobre los dos últimos fenómenos no le es posible al hombre hacer nada. Que las especies se alejen o que llueva en la tierra están fuera de nuestro control, pero sobre el arrastre abusivo sí pueden tomarse medidas, y en la conferencia pesquera de Castellón y en el Consejo Económico Sindical del Sudeste, al que pertenece Almería, se ha hecho ver la necesi-

dad de una vigilancia costera y de unas vedas que permitan que los peces se reproduzcan en condiciones ventajosas.

La importancia económico-social de la pesca en Almería es grande si tenemos en cuenta que esta provincia tiene pocos productos naturales y muy poca industria, que el turismo está empezando a llegar a ella, pero que aún no se puede considerar como principal fuente de riqueza como en el resto de la Costa del Sol.

La cifra de 263.000.000 de pesetas, producto en primera venta de la pesca capturada en Almería, es una aportación generosa de los hombres de la mar a la riqueza provincial y a la del resto de España. Hay que tener en cuenta que el número de pescadores en esta provincia oscila entre los 2.300 y los 2.500; que Garrucha y Carboneras, con 45 y 25 millones de pesetas, respectivamente, sostienen a 300 y 125 pescadores; podemos darnos cuenta de que es una fuente importante de vida que interesa mantener y sostener a toda costa.

Alrededor de la pesca viven otras series de industrias o, mejor dicho, artesanías: los calafates de ribera, los rederos y algún otro.

Los calafates de Almería y Adra son famosos en todo el Mediterráneo, y aquí vienen de todas las costas de esta mar a encargar sus barcos. En la capital hay cinco y en Adra dos. Su trabajo puede estimarse en unas 30 embarcaciones al año, por un importe de 90.000.000 de pesetas. Si a ello unimos los trabajos de calderería, electricidad, montaje de motores, etcétera, no es arriesgado afirmar que, alrededor de la pesca y en cooperación con ella, trabajan en Almería más de 300 personas. Los motores que se instalan son en su inmensa mayoría de fabricación nacional, y con ello también ayuda Almería al desarrollo del resto de España.

Indudablemente, el apoyo del Estado español, fundamentalmente a través del Crédito Social Pesquero, es el que ha hecho posible esta expansión y modernización de nuestra flota pesquera. En este momento están vigentes préstamos por un total de más de 50.000.000 de pesetas, y en los últimos diez años se han amortizado por más de 30.000.000.

BANCO CENTRAL

Su Banco amigo

Un Banco español
con proyección internacional

570 sucursales y agencias



LEYENDA

Casa del Mar



Cursos de Formación Profesional



Escuela de Orientación Marítima



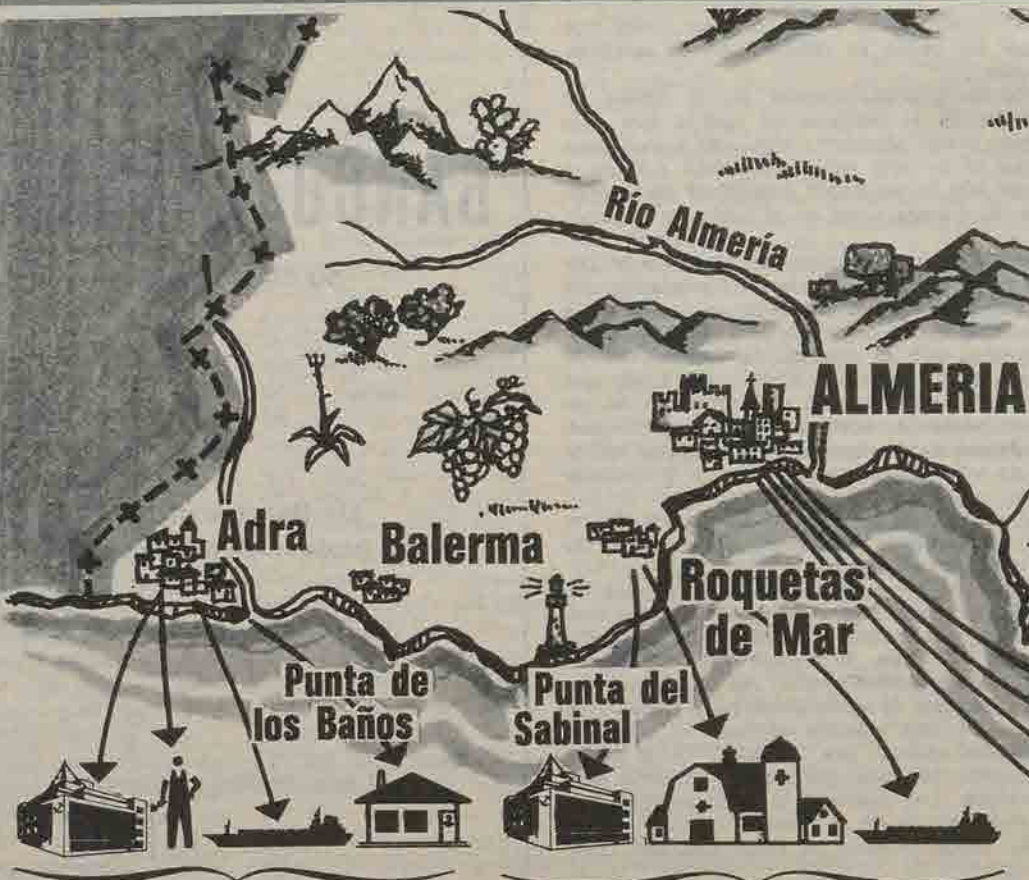
Cofradía de Pescadores



Ambulatorio



Viviendas para pescadores



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA PROVINCIA DE ALMERIA

A través de su Delegación Provincial y de cinco Delegaciones Locales, en las Cofradías de Adra, Almería, Carboneras, Garrucha y Roquetas de Mar, el Instituto Social de la Marina desarrolla en esta provincia marítima todas las actividades que le están encomendadas por la Ley de 21 de octubre de 1941 y la de 30 de diciembre de 1969.

Como esta actividad tiene múltiples facetas, aunque todas ellas dirigidas a un fin concreto: la promoción social y humana del hombre de la mar, vamos a hacer una pequeña relación de cómo en esta provincia marítima se cumplen los preceptos de las dos Leyes citadas.

La labor primordial ante el hombre es la de la cultura, y por ello nos vamos a ocupar en este primer apartado de las escuelas con que el Instituto Social de la Marina realiza esta actividad.

En la capital funciona un grupo escolar, bajo el nombre tan querido para todos los hombres de la mar del Marqués de Valterra, en el que reciben la Educación General Básica los hijos de los pescadores del barrio de La Chanca, núcleo urbano donde, a pesar de las bajas habidas por las inundaciones como consecuencia de los traslados, viven la mayor parte de los pescadores de la capital.

En Adra existe otro grupo escolar también para hijos de los pescadores y que tiene sus aulas en la Casa del Mar de aquel puerto. En Garrucha y Carboneras funcionan también dos escuelas de Orientación Marítima, en donde se imparten a los pequeños alumnos, como en todas las anteriores, no sólo los conocimientos generales que exige la actual Ley de Educación, sino, además y muy especialmente, aquellos otros que de manera inmediata les van a hacer falta cuando se incorporen a las duras tareas de la pesca o de la navegación en general.

No estaría completa la labor del Instituto en la Educación Básica si no atendiera a formar a aquellos hombres

que, por su edad, casi han olvidado lo que aprendieron en sus años de infancia. Para ello, en la Cofradía de Adra, y después se irá extendiendo a las demás, funciona un curso de realfabetización de adultos por el que han pasado, desde su instauración, más de cien trabajadores de la mar.

Mención especial merece la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Almería y sus filiales de Adra y Garrucha.

La promoción profesional del trabajador en general es una de las labores que con más cariño y con mayores medios fomenta el Ministerio de Trabajo. El hombre del mar es vocacional, no puede irse a trabajar a tierra porque la llamada de la soledad de cielo y agua le atrae continuamente. Si no se le promocionara en su profesión no podría pasar de simple marinero ni la flota pesquera española ser la cuarta del mundo por el volumen de sus capturas.

La escuela de Almería es la primera de las que creó el Instituto Social de la Marina. En su corta pero brillante existencia la escuela ha dado 177 títulos de patrón de Cabotaje y Litoral de primera clase; 27 mecánicos navales de motor de primera clase, y 66 mecánicos navales de motor de segunda clase.

Si se tiene en cuenta que el tribunal examinador no es de la escuela, sino que está integrado por miembros de la Subsecretaría de la Marina Mercante, de la Escuela Oficial de Alicante y antes de la de Cádiz, que se han obtenido hasta el 90 por 100 de aprobados en los alumnos presentados y que alguno de éstos llegó a alcanzar la mayor puntuación dada en España en ninguna escuela, se verá claro que el calificativo de brillante que antes aplicábamos a la labor desarrollada no es excesivo.

Gracias a la íntima cooperación del P. P. O., a la vigilancia y desvelos del ilustrísimo señor delegado provincial de Trabajo y a la orientación y apoyo económico que el Ins-

tituto Social de la Marina presta, es como se han podido alcanzar estos logros.

Las filiales de Adra y Garrucha preparan para los títulos menores de patrón de Pesca Litoral y motorista naval. Los alumnos de esos cursos se examinan en la Comandancia Militar de Marina, de Almería, y se han conseguido que 95 pescadores de ambos puertos hayan obtenido el título de patrón de Pesca Litoral de segunda clase, y 60, también de ambos puertos, el de motorista naval.

La población pesquera de la provincia de Almería oscila entre los 2.300 y los 2.500 hombres; se han promocionado 425, lo que arroja un porcentaje superior al 20 por 100 de la población activa.

CASAS DEL MAR Y VIVIENDAS

La de Almería es la primera de estas edificaciones, destinadas a servir de centro material y espiritual a los pescadores, construida en España. También existen en Adra y en Garrucha y en avanzado estado de construcción las de Carboneras y Roquetas de Mar.

La Casa del Mar de Almería es un edificio compuesto de cuatro plantas y ático.

En la primera hay un bar-restaurante con precios especiales para los pescadores; un salón de actos y capilla y una biblioteca, además de un club para marineros.

En la segunda planta está el Ambulatorio del Seguro de Enfermedad de los hombres de la mar. Hay consultorio de medicina general y especialidades, incluso clínica dental, rayos X, laboratorio de análisis clínicos y una sala de recuperación (poleas, rueda, bicicleta, etc., etc.) para los accidentados de trabajo.

En la tercera planta están las oficinas de la Cofradía Sindical de Pescadores y de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

En la cuarta se encuentra establecida la Residencia Sani-

taria del Seguro de Enfermedad de los hombres de la mar, con capacidad para dieciséis camas, quirófano aséptico y séptico, para reducción de fracturas, imposición de vendajes, etc., y un paritorio, además de todos los servicios propios de una instalación de esta clase.

En el ático se encuentra la residencia-clausura de las Hermanas Obreras de la Cruz, que atienden el ambulatorio y la residencia sanitaria.

Aunque la estadística es fría y no da cuenta más que de números, sin valorar para nada el calor humano con que la asistencia se presta, vamos a dar unos números de lo que durante el año 1970 se ha atendido en el ambulatorio y residencia.

En el ambulatorio se han visto 108.000 enfermos, se han practicado 32.000 inspecciones y curas por los ayudantes técnicos sanitarios y se han realizado más de 7.000 radiografías y cerca de 16.000 análisis clínicos.

En la residencia sanitaria se han causado 5.780 estancias y han nacido 370 niños.

En la capital hay un grupo de viviendas para pescadores de 108; en Carboneras, otro de 30, y en Garrucha está a punto de terminarse otro de 32.

En los momentos de angustia de los primeros meses del año 1970, cuando el alcalde de la capital hizo pública a través de la prensa y de la radio su frase «se me hunde Almería», el Instituto Social de la Marina acudió inmediatamente a remediar, en lo posible, los efectos materiales de aquella desgracia. En la Casa del Mar y en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera se alojaron 16 familias con un total de 142 personas. El ilustrísimo señor subsecretario de Trabajo entregó a cada una de estas familias, más las que estaban alojadas en otros sitios y hasta un total de 51 familias, un socorro del Instituto para compensar la pérdida de muebles, ropa y ajuar de casa. ■ JOSE EGUIZABAL.



La flota de cerco de Adra es una de las mejores de la región sur-mediterránea

Al Sur de la provincia de Almería y Norte-Sur con la isla de Alborán y Melilla se encuentra el puerto de Adra.

La Cofradía de Pescadores de esta ciudad cuenta en la actualidad con 26 embarcaciones de «cerco» y tres embarcaciones de «arrastre», en las que se ocupan unos 400 pescadores de bajura entre marineros y técnicos.

En la actualidad, y debido a las dificultades que se presentan para realizar la pesca en las costas del Norte de Marruecos, han disminuido considerablemente las capturas de pesca que realizaban las embarcaciones de este puerto hace unos años. No obstante, la tradición marinera y el tesón de esta gente del mar han hecho posible la supervivencia de casi toda su flota pesquera y la renovación y modernización de gran parte de la misma, consiguiendo reunir con notorio esfuerzo buen número de embarcaciones de «cerco» que se pueden considerar entre las mejor dotadas y pertrechadas de la región Surmediterránea.

Las dificultades antes apuntadas de la pesca en Marruecos, y la notable escasez de capturas que se ha venido notando

● A causa de las dificultades de pesca en Marruecos ha de desplazarse a los caladeros de Cataluña y Levante.

● La pesca furtiva de los peces en cría y el arrastre masivo de los fondos, causa de la escasez de pescado en este litoral almeriense.

durante estos últimos años por estas costas, ha obligado a la mayor parte de estas embarcaciones a tener que desplazarse a las pesqueras de Levante y Cataluña, con el consiguiente perjuicio para la modesta economía de estos pescadores y armadores, que tienen que permanecer ausentes de sus domicilios durante siete u ocho meses al año.

Por ello, el Cabildo rector de la Cofradía de Pescadores estima que se hace preciso llevar a cabo una estrecha y general vigilancia de la pesca en toda la costa,

para evitar que los pescadores desaprensivos realicen la pesca furtiva de los peces en cría y el arrastre de forma masiva del fondo marino; causas, a nuestro entender, que motivan la notoria escasez de pescado por todo el litoral desde hace unos años. Prueba de ello es que el solo esfuerzo de esta Cofradía, realizado en colaboración con la Ayudantía Militar de Marina de este puerto, prohibiendo la pesca de los peces en cría dentro de nuestro distrito, hace notar de forma considerable el incremento de la pesca en toda

nuestra jurisdicción; pero este esfuerzo, que sólo podemos ejercer dentro de nuestros límites jurisdiccionales, poco progresará si no se impone en todas las Cofradías del litoral.

Sólo el cumplimiento riguroso de las vigentes Leyes de Pesca, así como la realización del Plan de Ordenación Pesquera del Mediterráneo, con la estrecha vigilancia señalada en el mismo, nos podrían llevar en poco tiempo a una mayor elevación del nivel de vida de los pescadores en toda esta región.

La industria pesquera y los pescadores de Adra se encuentran, pues, de momento, supeditados a los desplazamientos que su flota pueda hacer a otros puertos españoles, motivo que debe tenerse en cuenta por las autoridades correspondientes, ya que siendo la pesca una riqueza nacional se debe tener presente que por encima de los intereses locales, lógicamente egoístas, debe imperar el espíritu de solidaridad que anima siempre a la gran familia pescadora y evitar en lo posible las trabas e inconvenientes que se les pone a nuestros pescadores en algunos puertos a donde se desplazan.

ADRA... Rincón de paz

«Santa Isabel»

FABRICA DE CONSERVAS

Suministro de hielo a la flota pesquera

J. J. VAZQUEZ
Teléfs. 343 y 90
ADRA (Almería)

ADRA es una de las más antiguas ciudades del Mediterráneo occidental. Tres mil años después de que en su bahía recalaran las primeras naves púnicas.

ADRA ofrece al viajero aquello mismo que descubrieron en ella los comerciantes fenicios: paz y hospitalidad.

Marinera y agricultora, habitante de una irrevocable primavera, enamorada del sol y de las nieves, recostada entre el mar y las Alpujarras, ADRA ha sabido ser fiel a sí misma. Ha asumido los bienes y los recursos de la civilización moderna, sin dimitir de sus antiguas virtudes y de su personalidad milenaria.

ADRA no llama al turismo, sino que lo recibe y hospeda como a su propia gente. El forastero, el visitante, puede vivir en ADRA la existencia que le plazca. Puede reencontrar la soledad, si así lo quiere.

Puede gozar de la indiferencia, si eso es lo que busca. Puede ser huésped agasajado, si es lo que prefiere.

Puede sentirse desde el primer día un miembro más de la comunidad abderitana, si lo que persigue es redes-

cubrir el gozo perdido de las agrupaciones humanas en las que todo hombre es prójimo, próximo a los otros.

Las gentes de ADRA aman de siempre la libertad, que es, a la postre, el respeto a los otros. Y acaso esa sea la mejor oferta que ADRA pueda hacer a quien la visita: el sentirse fraternalmente libre, en una comunidad tan antigua como los vestigios de su viejo puerto y construida sobre un secular mestizaje de culturas mediterráneas.

ADRA, en fin, ofrece paz y reposo. La paz y el reposo que cada cual entienda y persiga en su huida transitoria de la civilización urbana y del consumo en masa. En ADRA, afanada en sus quehaceres, dada al mar y embebida en la aventura de los cultivos intensivos más audaces del Mediterráneo, entregada a recrear y reinventar su antigua riqueza, que concibe al turista como un huésped y no como un objeto comercial, el visitante puede reencontrar y reinventar, como una gran aventura personal, su propio perfil.

La construcción de la Casa del Mar de Roquetas ha satisfecho una de las más urgentes aspiraciones de los pescadores

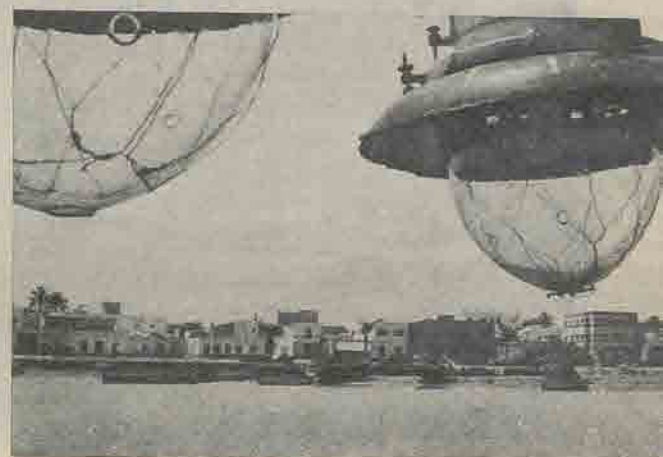
● Pero también precisan una lonja, casetas para el servicio de armadores y dragado del puerto, y solicitan una estrecha vigilancia del litoral, para preservar la conservación de las especies.

Se me piden unas cuartillas en las que se expresen las necesidades de esta Cofradía Sindical de Pescadores de Roquetas de Mar (Almería) y en donde se manifiesten las aspiraciones conseguidas hasta hoy.

Respecto a las primeras, diremos que ahora nuestra única y máxima aspiración la podríamos conseguir si existiera una vigilancia eficaz que hiciera posible el normal desenvolvimiento de las faenas pesqueras en nuestro litoral, ya que, debido a las masivas capturas, nuestro mar, antes tan poblado de todas las especies, ha quedado totalmente agotado y actualmente nuestros pescadores, para poder conseguir el pan nuestro de cada día, se ven obligados a emigrar a las costas del Sur de Francia, para dedicarse allí a su profesión habitual, ya que por aquellas latitudes todo parece que marcha mejor que por aquí.

Creemos que la principal y única causa de tal estado de cosas que ha ocasionado la ruina de nuestras costas es debida a la masiva pesca de arrastre en fondos prohibidos, que día a día, y sin atenerse a cumplimentar las disposiciones dadas por la autoridad competente, ha venido destrozando materialmente los fondos de nuestros caladeros, para así, al beneficiarse unos pocos, dejar a todos nuestros pescadores sin trabajo. Sería muy conveniente, y esto lo conocen nuestras autoridades, subvencionar los medios necesarios para habilitar una lancha que vigilara día y noche, a fin de poder conseguir nuevamente la repoblación piscícola de nuestro litoral, antes tan rico en toda clase de especies y hoy, por desgracia, totalmente agotado. Si nuestras costas vuelven a ser lo que eran, y ya se están tomando las medidas necesarias para ello, y para demostrarlo ahí está la circular número 11/71, de fecha 19 de febrero de 1971, de la Dirección General de Pesca Marítima, que da normas provisionales para la reducción del esfuerzo de pesca en el Mediterráneo, habremos conseguido nuestra máxima aspiración: que nuestros pescadores, al ejercitar su noble y arriesgada tarea, consigan a cambio el bienestar que para todos ellos deseamos y que en justicia tienen derecho a conseguir.

Otras de nuestras necesidades son la construcción de la lonja de contratación y venta



de pescado, así como la construcción de un grupo de casetas para el servicio de los armadores, en donde, cerca de su puesto de trabajo, puedan guardar los aperos de pesca. Proyectos que tenemos entendido se encuentran en avanzado estado y próximos a ser fecunda realidad.

Por último, entre nuestras más urgentes necesidades está el dragado de nuestro puerto, por lo que rogamos a nuestras autoridades adopten las medidas oportunas a fin de poder conseguir su dragado, ya que de continuar las cosas como se encuentran actualmente, pronto estará completamente cegado.

También era para nosotros una necesidad urgente el ver ubicados en un solo edificio todos los servicios que para atender a nuestros pescadores tenemos diseminados en distintos lugares, en edificios mal acondicionados y peor dotados. Ya es una realidad tangible la construcción de nuestra pequeña Casa del Mar. En un solar facilitado por nuestro Ayuntamiento, al que públicamente desde estas columnas damos las gracias, ya se levanta la airosa estructura de la misma. En ella instalaremos los servicios de consulta para el médico y el practicante, aula de orientación náutica-pesquera, servicios de oficinas, biblioteca, salón de reuniones, etcétera, etcétera. ¿Cómo ha sido posible conseguir esta realidad de nuestra Casa del Mar? Por una parte, el Instituto Social de la Marina nos ha subvencionado, a fondo perdido, con la casi mitad del presupuesto, y el resto ha sido facilitado por el Crédito Social Pesquero, en préstamo solicitado a largo plazo de amortización por esta Cofradía Sindical de Pescadores.

Estas, a grandes rasgos, son las más urgentes necesidades que tenemos.

JUAN FUENTES GALLARDO
Patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Roquetas de Mar



En este edificio se albergan la Cofradía de Pescadores y la delegación local del ISM en Adra.

AGENCIA RENAULT

REPARACIONES EN GENERAL

Admite coches usados

JUAN OJEDA MAGAN
Teléf. 222
ADRA (Almería)



PRIMERA CATEGORIA

LA SIRENA LOCA

Situado junto al mar
Teléfono 197

ADRA (Almería)

Nicolás Linares Martín
Exportador de pescados en fresco

Teléf. 20 y 295

ADRA (Almería)

CONSTRUCCIONES Y REPARACION DE BARCOS DE PESCA

Nicolás Casas González

Teléfono 254
Particular 251

ADRA (Almería)

GARRUCHA

puerta del mar



OMITIENDO antecedentes más pretéritos de Garrucha, sea suficiente por ahora indicar que consiguió su municipalidad por Real Orden de 1 de enero de 1861, y que a pesar de que en la misma se recomendaba le fuese adjudicado el término o territorio pertinente, han transcurrido ciento diez años y aún se ve reducida a su casco urbano.

Puede decirse que Garrucha depende del mar, es específicamente marinera, y en el mar encuentra lo que su población necesita para seguir siendo, pero sería más próspera su situación si dispusiera de una mayor amplitud en donde desarrollar actividades que colaborasen con la aportación creada por su flota pesquera, pero en ello influye y no poco esta indicada carencia de territorio.

Fueron pescadores los que la iniciaron, y aún continúan proporcionándole la economía en que se desenvuelve.

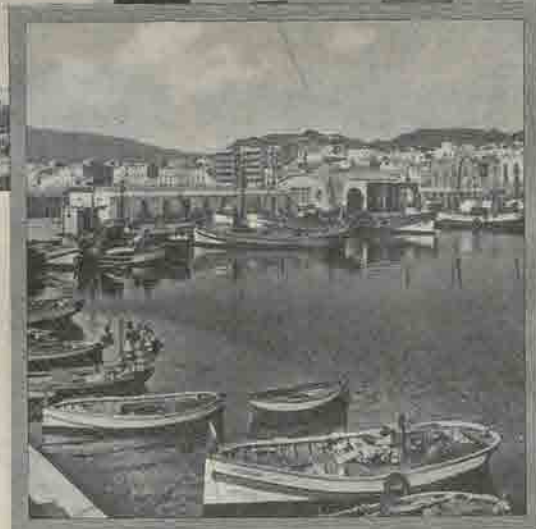
Su situación es ideal con respecto a la región,

pues es la puerta natural de entrada y salida más practicable por mar, que reúne las condiciones utilitarias y beneficiosas para el tráfico marino, contando para ello con su adecuado puerto (necesitado de dragado).

En otras épocas, su movimiento comercial alcanzaba actividades que rebasaban el límite provincial y aun nacional; mas si esto no sucede en el presente, en cambio, haciendo referencia a las funciones pesqueras, éstas han seguido un ritmo ascendente, superando metas especialmente a partir de los años cincuenta y conseguir en la actualidad ser preponderante en la provincia.

Como es natural, esto se ha reflejado en la importancia de sus ventas, que han seguido un ritmo paralelo, y como detalle que lo confirma puede destacarse que solamente de sus excelentes gambas se han exportado el pasado año por un valor que ha rebasado los veintiún millones de pesetas (anual superior a 50 millones).

Si esto es así tratándose de la pesca, no hay



que olvidar lo concerniente a la coyuntura turística tanto externa como interna.

Para ello, Garrucha cuenta con una climatología inmejorable: 16-17 grados de temperatura media anual y un sol que sólo excepcionalmente falta a la cita, razón por la cual nos proporciona unas calorías gratuitas que por cualquier otro procedimiento hay que conseguirlas a buen precio.

Garrucha tiene la enorme ventaja de disponer de lo que no se puede adquirir con dinero, motivo por el cual para poder disfrutar de sus dones no queda otra solución que ir a ella, y a ella vendrán quienes después de conocer los demás lugares quieran establecer comparaciones.

Falta, sí, algo, pero ese algo lo pueden realizar los hombres, y por ser así, Garrucha tiene en qué fundar sus razonables esperanzas: cuenta con lo principal.

En estas fechas se celebra la Semana Naval en Almería, y Garrucha, que lleva el mar dentro de su ser y que, como a una madre, debe parte de su vida, pone todo el cariño y la gratitud que al mar debe en la empresa de unirse al homenaje que se le proporciona, al mismo tiempo que también se obliga a rendir pleitesía a quienes tuvieron tal iniciativa y lo hicieron posible, así como por haber elegido a nuestra capital como sede del mismo.

Muchas gracias.

J. A. GEREZ
Alcalde de Garrucha



Viajes C. E. T.
Gat. 28

Billetes avión - tren - barco
sin recargo

Avda. Generalísimo, 151
Tels. 21 49 25 y 21 41 96

ALMERIA

JUAN RAMIREZ VIZCAINO
ARMADOR DE BARCOS PESQUEROS

Muelle, 38

ALMERIA

Viajes
Alysol s.a.

GRUPO N.º 11510 180

AVENIDA GENERALÍSIMO, 32
TELÉFONOS 214320 - 215822
DIRCC. TELEGRÁFICA: "ALYSOL"
TELEX 18022 - ALMERIA-SPAIN

CARBONERAS,

con una población auténticamente marinera, necesita un puerto de refugio

COMO patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Carboneras, aprovecho la ocasión que me brinda el número extraordinario de Hoja del Mar para exponer el problema más grave que tenemos los pescadores de este puerto.

Carboneras vive de la mar y para la mar. Mientras los barcos eran de pequeño tonelaje podían vararse y botarse diariamente en nuestra playa y todos los pescadores vivían con sus familias y podían educar a sus hijos para las difíciles tareas de la mar.

El tamaño de los barcos ha ido creciendo porque no se podía ya vivir de la simple pesca de artesanía, era necesario industrializarla y para ello fue preciso construir embarcaciones

de más de 40 toneladas y de 200 HP. de fuerza, que permitieran a nuestros hombres desplazarse a competir con otras flotas en los caladeros que todavía no se han agotado.

Estos barcos ya no es posible vararlos y botarlos diariamente; en consecuencia, el pescador de Carboneras ha de desplazarse a los puertos más próximos y ya casi no ve a su familia. Si no tiene barcos grandes no puede pescar y si los tiene la vida familiar se deshace.

Este es el gran problema de Carboneras: la necesidad angustiosa de contar, al menos, con un abrigo para nuestras embarcaciones.

Los barcos de Carboneras han vendido durante el año 1970 más de 25.000.000 de pesetas de pescado capturado en nuestras costas. Si

tuviéramos el puerto, la flota podría crecer en cantidades insospechadas, puesto que las aguas relativamente próximas a nuestro pueblo son todavía muy ricas en toda clase de pesca.

Hay que tener en cuenta que el término municipal de Carboneras es prácticamente improductivo. Además de la sequía que padece toda la provincia, está constituido por una zona montañosa de la que se salva únicamente el asentamiento del pueblo y su playa; consiguientemente no tenemos más vida que la que nos da la mar, y si no se nos hace pronto un puerto nos veremos en la necesidad de abandonar el pueblo o de tener que seguir viviendo separadas las familias, como ahora.

esto es BANESTO

EL BANCO QUE POR SER ESO,
SOLO BANCO, DEDICA TODOS SUS
RECURSOS AL FOMENTO DEL PAIS

UN BANCO DE HOY
PARA UN PAIS
EN MARCHA

• MAS DE 660 OFICINAS
POR TODA ESPAÑA

REPRESENTACIONES:

EN EUROPA:

FRANCIA: 71 Av. des Champs Elysées, 3ème étage. París Villème.
Teléfono 359 91 16.

EN AMERICA:

PUERTO RICO: Tetuán, 206, 4.º, Of. 401. San Juan. Teléf. 723 40 50.
MEXICO: Venustiano Carranza, 39. Edif. San Pedro. Dep. 401.
México, D. F. Teléfono 12 60 45.

VENEZUELA: Marrón a Pelota, Edif. General Urdaneta, piso 5. Caracas. Teléfono 81 57 52.

COLOMBIA: Carrera, 8. 15-40. Of. 806. Bogotá. Teléfono 41 63 38.
PERU: Jirón Antonio Miró Quesada, 247. Of. 603, 5.º Lima. Teléfono 802 14.

BRASIL: Rua Boavista, 254. Edif. Clemente Faria. 3.º Andar. Conjunto 314. Sao Paulo. Teléfono 37 52 13.

PANAMA: Av. Cuba y Calle, 34. Panamá.

REPUBLICA DOMINICANA: Calle El Conde, esquina a Duarte, 9, 3.º Santo Domingo. Teléfono 246 49.

ESTADOS UNIDOS: 375, Park Avenue. Room 2506. Nueva York. Teléfono 421 27 20.

CHILE: Huérfanos, 1.022, 9.º Depart. 90. Santiago. Teléfono 659 27.

ARGENTINA: Corrientes, 456, piso 1.º, Ofic. 16. Edificio Safico. Buenos Aires. Teléfono 49-45 81-73 68.

CANADA: 800, Victoria Square, Suite 3802. Montreal. 115. P. Q.

SUCURSALES EN LA PROVINCIA:

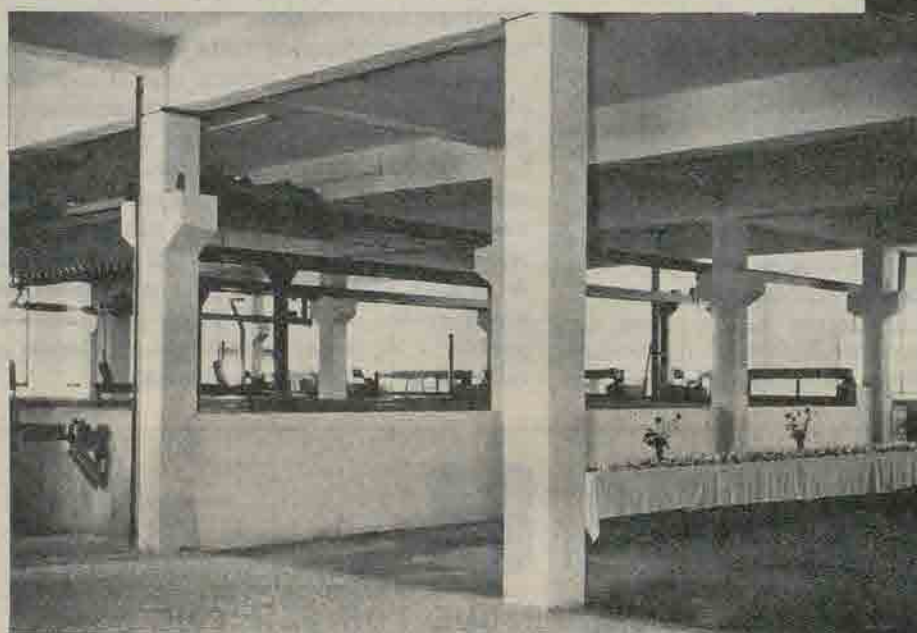
ALMERIA: Oficina principal. Generalísimo, 30.
Urbana de La Cañada, Níjar, Berja, Cuevas del Almanzora, Huercal Overa y Vera.

LOS SERVICIOS DE BANESTO LLEGAN A TODOS LOS LUGARES DEL MUNDO

(Aprobado por el Banco de España con el número 6.142.)

BANCO ESPAÑOL DE CREDITO

La fábrica de hielo Santa María del Mar, de la Cofradía de Pescadores de Almería, abastece a los barcos con toda rapidez y a pie de puerto



**Con una producción diaria de 150 toneladas
y reserva de cámaras de 600,
hace el servicio a los barcos de toda
la provincia e incluso a los de muchos
puertos de Levante.**



La fábrica de hielo Santa María del Mar, propiedad de la Cofradía Sindical de Pescadores de Almería, está construida sobre el muelle pesquero y tiene una producción diaria de 150 toneladas, susceptibles de ampliación. Posee una reserva en cámaras de 600 toneladas.

Fue inaugurada el 16 de julio de 1970. El capital invertido en la construcción e instalación de la misma sobrepasa los 30 millones de pesetas, de los que 4,5 millones han sido concedidos, en concepto de préstamo, por el Crédito Social Pesquero, siendo el resto aportado por los fondos de la Cofradía propietaria de la industria.

Está dotada de todos los adelantos que la técnica moderna exige para estas nuevas industrias. El abastecimiento de los barcos se hace con toda rapidez y a pie de puerto. También los restantes suministros a la industria de exportación y manipulación del pescado se hacen con evidente rapidez.

Esta moderna industria representa el abastecimiento de hielo no sólo a la flota e industria pesquera local, sino a los restantes puertos de la provincia, así como a bastantes barcos de puertos cercanos de otras provincias. No es raro ver en nuestro puerto barcos de Melilla, Alicante, Valencia, Santa Pola, Motril y otros puertos, que vienen a surtir de hielo dada su baratura, ya que la diferencia entre el precio de nuestro hielo y el del que se expende en otros puertos oscila entre las 150 y las 200 pesetas a nuestro favor por tonelada.

Además representa la seguridad de abastecimiento, toda vez que las restantes fábricas de la provincia, una en Adra y otra en Garrucha, son insuficientes incluso para el suministro de sus respectivas flotas.

rrera de Arrecifes, salté de un bote para ir a parar sobre el lomo de un gran tiburón, dijo.

«Eso me asustó de verdad».

«Creo que no debe preocuparnos gran cosa el tiburón al que vemos portarse normalmente en el agua. Pero hay siempre una excepción».

Una excepción fue el tiburón que mordió al amigo de John, el destacado nadador submarinista en la Costa Central, Barry Dawson.

Barry se encontraba cazando cerca del arrecife Broomfield, cuando apareció un tiburón ballenero de cerca de dos metros de longitud. «El tiburón pareció interesarse por la bolsa de peces que Barry llevaba».

«Este día al pez unos pequeños golpes secos en el morro para alejarlo. Pero el tiburón seguía acercándose, describiendo círculos cada vez más cortos».

«A regañadientas, Barry tuvo que entregar su presa al tiburón. Pero éste no quedó satisfecho y no tubo más remedio que meterle el fusil por las fauces y volverse para nadar rápidamente hacia el bote».

«Había avanzado apenas unos pocos metros, cuando el tiburón le arrancó un trozo de carne del hombro. Barry sobrevivió al ataque y ha vuelto al deporte de la natación submarina».

«Pero este ataque hizo que se tambaleara su teoría del tiburón, que podemos ver».

John considera la posibi-

lidad de ahogarse un riesgo mayor para los submarinistas que los tiburones. Varios de sus amigos se han ahogado y él se ha visto en diversas ocasiones en peligro.

El año pasado perdió el conocimiento después de sumergirse en inmersión libre (sin pulmón acuático), a unos tres metros de profundidad, para capturar un pez en el puerto Coff, cerca de Sidney.

No recuerda ya nada de lo que sucedió hasta el momento en que se vio colgando cabeza abajo, saliendo el agua por su boca.

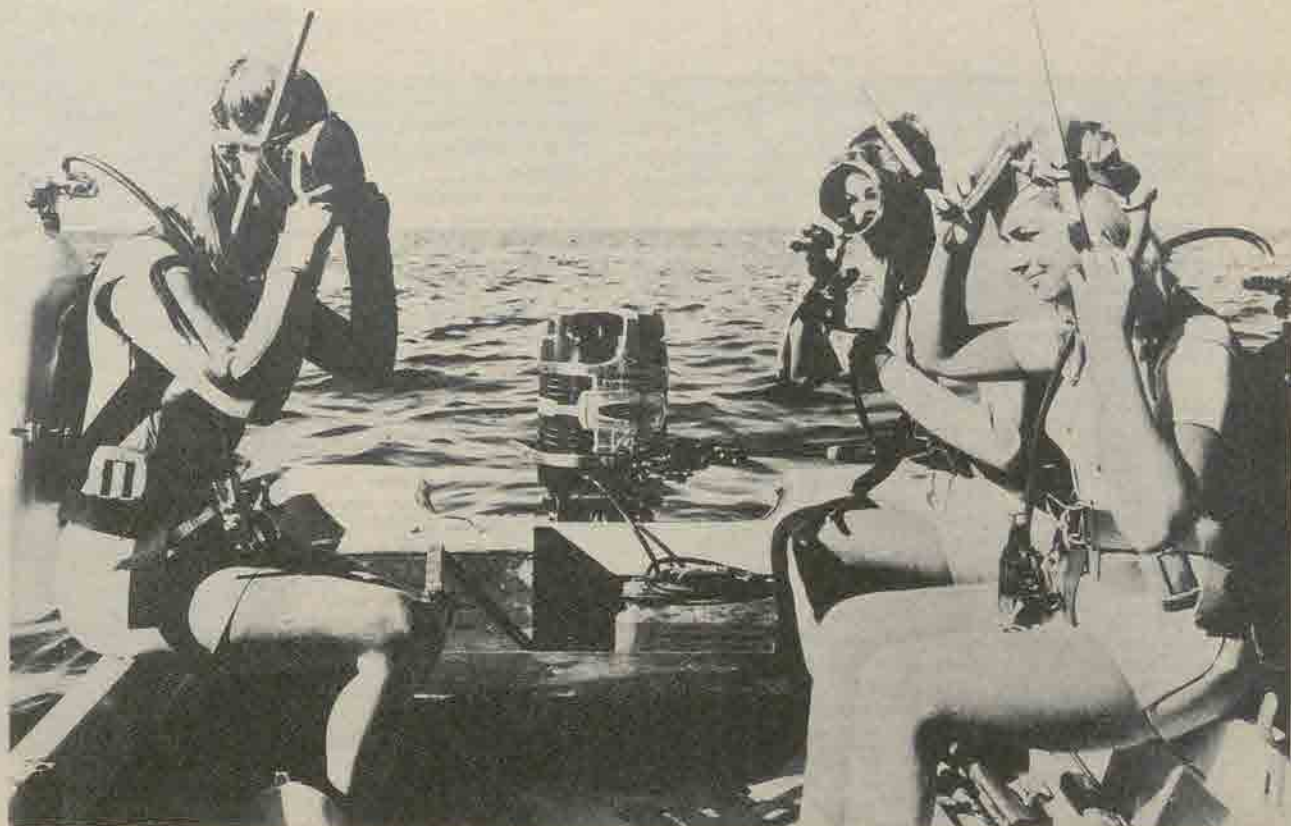
«Fue verdaderamente un gran peligro, pero otros compañeros míos se han visto en peligros mayores —dijo John—. Peter Cullen estuvo perdido en el agua seis horas, durante los Campeonatos de Pesca Submarina australianos de 1956-57, en Maroochydore, Queensland. Inmediatamente se inició la búsqueda».

«Muchas personas participaban en la búsqueda, pero al acercarse la noche nuestras esperanzas se desvanecían. Le encontramos poco antes de oscurecer».

«Se hallaba a diez millas del lugar en que había entrado en el agua. Vivo todavía, pero apenas si podía moverse. El problema no terminó allí».

«Pete era un hombre corpulento, que pesaría ciento veinticinco kilos. No teníamos fuerzas suficientes para izarlo al bote».

«Cada vez que tratábamos de hacerlo, la borda se sumergía y el bote se inunda-



La amenaza de los tiburones no preocupa a la actriz Kathy Trout, nadadora submarinista. «Nunca me han parecido muy aterradores», dice. Pero las serpientes marinas y los «éxtasis de los abismos», son otra cosa.

LOS MORTALES "ÉXTASIS DEL ABISMO"

ba. Finalmente tuvimos que llenar el bote hasta la mitad de agua y esperar que una ola nos ayudara a meterle a él dentro».

Entre los submarinistas existe un gran temor a lo que denominan el éxtasis de los abismos.

Es un mundo fantasmal, un mundo de fantasía, en el que la razón nos abandona. Si

«Recuerdo que reía con la boca apoyada en el regulador y que quería nadar cada vez más de prisa».

«Antes de la inmersión me habían advertido de la narcosis del nitrógeno o el éxtasis de los abismos, pero en esos momentos no reconocía los síntomas».

«Wally me dijo más tarde que tuvo que nadar como

loco para alcanzarme a los noventa y seis metros de profundidad. Dijo que intenté repetidamente liberarme de él y descender todavía más, pero que se las arregló para hacerme dar la vuelta y enviarme a la superficie».

Kathy se recuperó del «éxtasis», y se encontraba a

(Sigue en la pág. siguiente)



sucumben a él pueden ser destruidos.

Kathy Trout se sumergió en este mundo submarino de fantasía y estuvo a punto de morir. Sucedió durante su intento, realizado en 1965, para batir la marca mundial de inmersión, de la que tanto hablaron los periódicos.

Kathy, que tenía entonces sólo dieciséis años, llegó a los noventa y seis metros, seis metros más que la anterior marca femenina. Pero su marca no fue reconocida nunca oficialmente.

Kathy necesitó ayuda exterior, no para llegar a esa profundidad, sino para volver a la superficie.

«La verdadera historia de esa inmersión no se ha contado nunca —dijo Kathy—. En aquella época estaba preocupada de que si mis padres se enteraban tendrían tal miedo que no me dejarían volver a zambullirme».

«El intento comenzó muy bien, y los pies parecían deslizarse mientras descendía cabeza abajo por la cuerda que servía de guía hacia el fondo. Wally Reynolds, un destacado submarinista, estaba a mi lado durante todo el trayecto».

«Cuando el agua se oscureció y la presión se hizo mayor, él se acercó a mí para darme confianza. Luego, cuando nos acercamos a la marca de los noventa metros, sucedió algo extraño. Empecé a sentirme feliz y un poco atolondrada».

S. A. CABO DE PEÑAS

FABRICA DE CONSERVAS Y
SALAZONES DE PESCADO

Teléfonos
núms. 2 y 69

LUANCO
(Oviedo)

BAR GUERNICA

En Luanco no deje de visitar el Bar Guernica con sus especialidades en:

CALDERETA DE MARISCOS,
LUBINA Y MERO A LA PLANCHA,
y el plato especial de la Casa titulado
"CACHOPO AL GUERNICA"

Y su especial característica: su elegante
comedor con vista al mar.

(Viene de la pág. anterior)
treinta metros de la superficie cuando se produjo un accidente. Estuvo a punto de costarle a ella y a Wally Reynolds la vida.

Wally estaba unido a la superficie por una cuerda de seguridad, y Kathy unida a él por otra cuerda. Había también una cuerda guía hasta el fondo y el ancla del bote. En realidad había demasiadas cuerdas en aquella fuerte corriente.

«Me había adelantado unos quince metros a Wally cuando, de pronto, mi cuerda de seguridad se puso tensa —dijo Kathy—. Miré hacia abajo y en la semipenumbra y sólo pude ver una figura en sombras que luchaba.

«Más tarde descubrí que Wally había quedado enredado en todas aquellas cuerdas. Pero en aquellos momentos sólo podía pensar en llegar cuanto antes a la superficie.

«Me agité y luché desesperadamente con la cuerda hasta que no pude nadar por agotamiento. Quedé allí atascada, a treinta metros de profundidad, un par de minutos, que se me antojaron horas.

«Afortunadamente, uno de los compañeros del bote estaba observando el indicador de profundidad y advirtió que nos habíamos detenido. Rápidamente, un par de ellos se lanzaron al agua y descendieron hasta donde estábamos para liberarnos.

«Durante todo el tiempo que estuve allí pensaba: "¡Dios mío! ¿Qué dirán mamá y papá?"

«Después nos pusimos de acuerdo para no hablar del incidente».

Kathy, actriz y nadadora submarinista de Sydney, vive en dos mundos distintos. Sus días se dividen entre el drama artificial de la televisión y la aventura de la vida real en un mundo submarino.

Otro incidente que casi puso fin a la carrera de inmersión de Kathy ocurrió hace dos años en la Barrera de Arrecifes.

Ella y otra joven, Lorraine Lei, protagonizaban una película submarina de Ben Cropp.

«La escena exigía que Lorraine y yo nadáramos con algunas serpientes marinas venenosas. Ben capturó a las serpientes por la mañana y, con ayuda de un experto, les arrancó los colmillos venenosos.

«Lo que no sabíamos es que les quedaba otra serie de colmillos después de la extracción.

«Las serpientes nos persiguieron por todo el océano mostrando sus colmillos. Cuando, finalmente, escapamos de ellas, las dos juramos no volver al agua hasta encontrarnos fuera de aquella zona de serpientes».

Kathy adopta una actitud un tanto atrevida respecto a los tiburones:

«Nunca me han parecido muy aterradores —dijo—. En general, se han mantenido alejados de mí y han huido apenas he avanzado hacia ellos».

Irónicamente, Kathy se encontraba nadando en Manly, Sydney, un lugar considerado «segu-

ro» por los nadadores, cuando recibió su único «susto».

Ella misma nos lo cuenta: «Estaba sustituyendo a una actriz en un fragmento de una serie para la televisión australiana: **Skippy**. La escena exigía que fuera yo arrojada a la piscina llena de estos tiburones comedores de hombres. Había dos tiburones balleneros y varias "enfermeras grises" en el tanque en ese momento, pero no me inquietaban lo más mínimo.

«Los hombres ranas entran y salen en aquel tanque todos los días y ninguno ha sido atacado.

«Todo salió bien. Me arrojaron al agua, nadé en derredor y subí las escaleras.

«Cuando llegué a lo alto de las escaleras pude ver que los encargados de las cámaras estaban pálidos y algunos se estremecían.

«Uno de ellos corrió hacia mí y gritó:

«—¡El tiburón, el tiburón ha estado a punto de alcanzarte!

«Cuando se calmó me explicó que uno de los tiburones balleneros había lanzado un bocado a mis pies de rana apenas alcancé el agua.

«Me alegro de no haber visto al tiburón. Tal vez el susto me habría alejado de la natación submarina».

EL RECHINAR DE DIENTES DE LOS TIBURONES ASESINOS

John Harding ha matado, probablemente, más tiburones que ningún otro hombre rana del mundo. Durante cinco años lo hizo para ganarse la vida como hombre rana «estrella» en las películas submarinas de Ron Taylor.

Harding lleva catorce de sus veintiséis años sumergido bajo las aguas. Todos los años su trabajo le obliga a recorrer miles de millas de la costa australiana.

Sus sorprendentes fotografías submarinas han aparecido en muchos periódicos y revistas.

Detrás de cada fotografía hay una historia. Y detrás de cada incidente donde las fotografías faltan hay una historia todavía más increíble.

Como la ocasión en que Harding se convirtió en el primer hombre rana del mundo, que mató un **pointer blanco**, la terrible «muerte blanca».

«Mi padre y yo estábamos nadando en Wooli, al Norte de Puerto Coffs, cerca de Sydney, cuando se presentó este tiburón **pointer blanco**, nos dijo.

«Lo vi primero como una sombra gris que se deslizaba rápidamente por el fondo, en un lugar en que la pro-

fundidad del agua era de unos veinticuatro metros. Había visto otros tiburones por allí, pero este era algo distinto.

«Cargué un arpón con cabeza explosiva en mi fusil submarino. Mirando al fondo oscuro, descubrí algunos destellos del animal, que se movía de un lado a otro.

«Era un **pointer blanco**. Estos animales habían mordido a algunos de mis compañeros.

«Quedé quieto en la superficie, moviéndome lo menos posible. El **pointer** maniobró para colocarse directamente debajo de mí.

«Después de permanecer unos momentos rodando por allí y mirándome se lanzó en espiral hacia arriba. Esperé hasta que sus mandíbulas abiertas se encontraban apenas a dos metros del extremo de mi fusil antes de disparar.

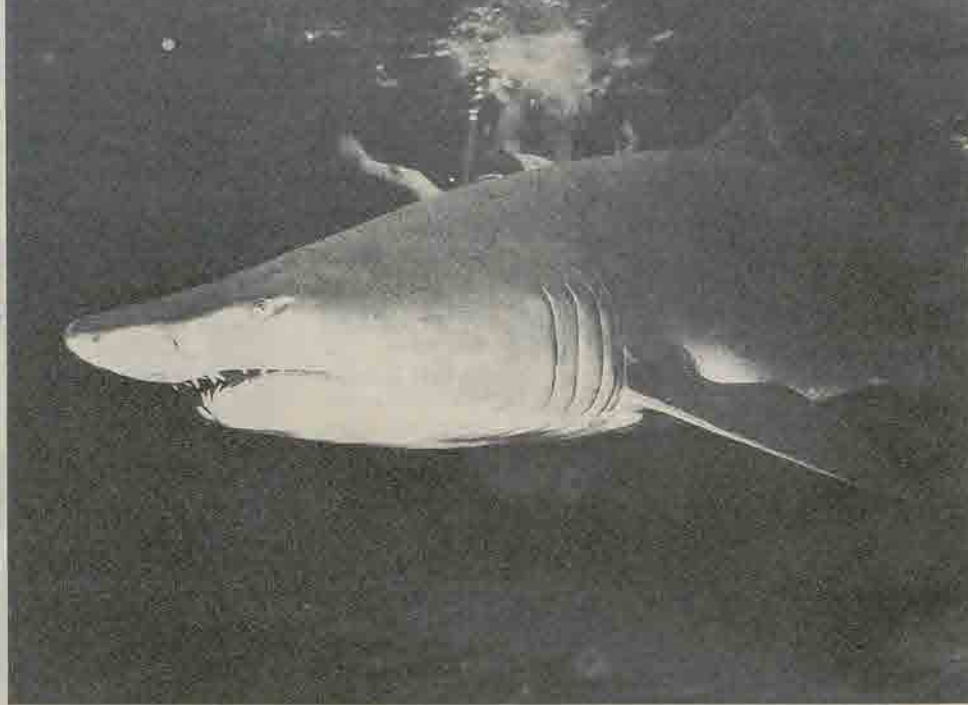
«Mi padre estaba sentado en nuestro bote, a cincuenta yardas de distancia. Vió al **pointer** saltar fuera del agua después de ser alcanzado por la bala.

«Lo seguí hasta que quedó rígido y se hundió. Más tarde recogí el cuerpo. Media dos cincuenta y cinco metros de longitud.

«De regreso en la playa, con la piel del tiburón amarilleando al sol, comprendí por vez primera cuán cerca había estado del fin».

El segundo susto se produjo después de una sesión matando tiburones para una película de Taylor.

«Estaba con el equipo cinematográfico de Ron Taylor, en el arrecife Sama-



rez, a trescientas millas de Queensland, dijo.

«La película se titulaba adecuadamente **Matanza en Samauez**. El buceador de Sydney, Bob Grounds y yo pagábamos nuestro pasaje en el bote alquilado cazando peces para el propietario, Wally Muller.

«Matamos docenas de truchas de coral y otros peces comestibles en aquellos arrecifes vírgenes. Su sangre atrajo a cierto número de pequeños tiburones balleneros.

«Ron Taylor quería filmar la matanza de algunos tiburones, por lo que cogí una cabeza explosiva para mi arpón y un puñado de cartuchos. Los balleneros no habían visto nunca hombres

ranas antes, y los matamos con facilidad.

«Me zambullí una y otra vez, pero el número de tiburones no disminuía. Los cadáveres sangrantes atraían cada vez mayor número de ellos.

«Hubo momentos en que veinte o treinta tiburones balleneros y un par de tiburones tigres se movían en nuestro derredor.

«Bob Grounds abandonó el agua y realmente tuve miedo.

«Dominado casi por el pánico nadé hacia el bote, dejando el fondo cubierto de tiburones muertos o moribundos.

«Aquella noche en el bote fue una pesadilla. Me senté todo lo lejos posible de la borda, temblando de miedo.

«Ahora parece ridículo, pero aquella noche me imaginaba que los tiburones iban a saltar a bordo para vengar el terrible crimen cometido contra ellos aquel día. Desde entonces me he mostrado reacio a matar tiburones», nos dijo.

En ese mismo viaje, Harding tuvo otro encuentro próximo con los tiburones.

«Estaba cazando en un pequeño arrecife tranquilo, con Wally Muller y la esposa de Ron Taylor, Valerie, cuando descubrí una gran trucha coralífera.

«Mi disparo fue malo y el animal nadó hasta introducirse en una cueva de coral, con mi arpón todavía clavado en el centro de su cuerpo. Le seguí para no perder el pez ni el arpón.

«En la cueva se nos unió a la trucha y a mí un tiburón ballenero, de dos diez metros. Wally vio como el tiburón seguía a la cueva y se zambulló para unirse a nosotros.

«La cueva media tan sólo tres metros de longitud por metro y medio de altura. Con nosotros cuatro allí, estaba verdaderamente abarrotada.

«Todos permanecimos quietos preguntándonos quién haría el primer movimiento. Por fin, el tiburón, aparentemente nervioso en aquel espacio limitado, empezó a agitarse.

«La trucha coralífera, un animal de doce kilos, se asustó e intentó escapar a través del arrecife de coral. «Valerie, que nos obser-

vaba desde la superficie, dice que fue aquello lo más divertido que había visto nunca. Supone que la cueva estalló como una bomba. El pez, el tiburón y los buceadores salieron despedidos en todas las direcciones».

En otro viaje a la «Barrera Coralífera», Harding encontró una serpiente marina venenosa. Había leído en algún sitio que los indígenas de la isla Jueves combaten a las serpientes marinas con tijeras de jardinería.

Cuando las serpientes se acercan, sencillamente les cortan la cabeza.

«Creo que la teoría es buena si las tijeras son nuevas... pero las mías estaban oxidadas y bastante flojas, dijo Harding.

«Cuando cogí la serpiente marina, que en aquellos momentos se preocupaba sólo de sus cosas, las tijeras se torcieron. La serpiente quedó sujeta, pero sólo ligeramente atontada.

«Sosteniendo las tijeras y la serpiente lejos de mí, empecé a nadar, dando golpes con los pies para acercarme al bote.

«Pero Ron Taylor se negó a dejarme entrar hasta que me librara de la serpiente.

«Para entonces, la serpiente casi se había soltado de las tijeras. Nadé unos pocos metros, lo arrojé todo al agua y volví rápidamente al bote.

«La serpiente parecía enloquecida. Me siguió y comenzó a golpear su cabeza contra el bote.

«Siguió golpeando hasta que Ron, apoyándose por la borda, le cortó la cabeza con un cuchillo de partir pescado.

«Desde entonces no bromeo con las serpientes».

Pese a sus experiencias, Harding dice que «respeto más bien que teme» a las terribles criaturas del mar. Pero en cambio siente terror ante la idea de volar.

Prefiere viajar tres mil kilómetros en un autobús en el verano cálido de Queensland en lugar de pasar unas pocas horas en avión.

«Me parece que se estreñan con frecuencia», dice.

MIKE PERRY
(Un reportaje de
AGENCIA ZARDOYA
exclusivo para
HOJA DEL MAR)

MUEBLES GUINEA

El más amplio surtido en muebles.

En precios el mejor.

El servicio esmerado.

En Avilés: El Pozón, 155

En Luanco: Gijón, 13. Teléf. 537

BAR RESTAURANTE CAMPANAL

Especialidad en:

Mariscos.

Caldereta de pescados y mariscos.

Langosta con "verdura".

Pescados a la plancha.

LUANCO (Asturias).

Teléfono 282

EXPLORACION Y EXPLOTACION DE LA PLATAFORMA SUBMARINA, Y CONTAMINACION DEL MAR

«Dado el descubrimiento de indicios de petróleo y gas a consecuencia de los sondeos realizados en la plataforma continental a lo largo de la costa de Tarragona, el peligro de contaminación está lejos de ser sólo una hipótesis. El problema existe en todo caso y merece ser planteado».

EL artículo 24 del Convenio de Ginebra sobre la alta mar, adoptado en esta ciudad el 29 de abril de 1958, establece: «Todo Estado está obligado a adoptar las disposiciones tendientes a evitar la contaminación de los mares por los hidrocarburos vertidos desde los buques o desde los oleoductos o resultante de la explotación o exploración del suelo o subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones convencionales existentes en la materia». Esta referencia a «la explotación o exploración del suelo o subsuelo submarinos» se corresponde con la disposición contenida en el artículo 5, párrafo 1, del Convenio sobre la plataforma continental: «La explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos no deben causar un entorpecimiento injustificado de... la conservación de los recursos biológicos del mar...», imponiéndose al Estado ribereño la obligación de adoptar «todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos» (párrafo 7 del mismo artículo). Es decir, el Convenio se limita a establecer un principio general, remitiéndose a la legislación interna de los Estados en lo referente al establecimiento de las medidas más adecuadas para garantizar el respeto del principio.

Nuestro país nunca ha ratificado ningún Convenio de los adoptados en Ginebra en 1958, ni ha llegado a ser parte en los mismos por adhesión o aceptación. No es objeto de nuestro estudio dilucidar si el principio indicado que impone la obligación de evitar la contaminación del mar por los hidrocarburos podría imponerse por otro título diferente del convencional, pero lo que es evidente es el hecho de que, dado el descubrimiento de indicios de petróleo y gas a consecuencia de los sondeos realizados en la plataforma continental a lo largo de la costa de Tarragona, el peligro de tal contaminación está lejos de ser sólo una hipótesis. El problema, pues, existe en todo caso y merece ser planteado.

En nuestro país no existe disposición alguna sobre el problema. En los países industrialmente más avanzados existe una legislación coherente y unitaria que trata de hacerle frente adecuadamente. Baste citar: en Estados Unidos, la Submerged Lands Act de 1953 y la Outer Continental Shelf Lands Act de 1954; en Francia, la Ley de 30 de diciembre de 1968, relativa a la explotación de la plataforma continental y a la explotación de sus recursos, y en Gran Bretaña, la Continental Shelf Act, promulgada el 15 de abril de 1964.

El artículo 2 del Convenio de Ginebra sobre la plataforma continental, establece:

1. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

2. Los derechos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo son exclusivos en el sentido de que si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades

o reivindicar la plataforma continental sin consentimiento de dicho Estado.

3. Los derechos del Estado sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa».

Es decir, tal como ha sido reconocido por el Tribunal Internacional de Justicia en la sentencia sobre el asunto de la plataforma continental del mar del Norte, «los derechos del Estado sobre la plataforma continental existen "ipso facto" y "ab initio", en virtud de la soberanía del Estado sobre su territorio, del que la plataforma continental constituye la prolongación submarina» (1). El mismo Tribunal añadió: «Esta plataforma submarina puede ser considerada como formando, efectivamente, parte del territorio sobre el que el Estado ribereño ejerce su autoridad» (2).

Los derechos del Estado sobre la plataforma continental adyacente a sus costas existen, como es lógico, independientemente del hecho de que se haya o no aceptado el Convenio que la recoge. Se trata de un derecho de formación consuetudinaria, del que el Convenio no es más que su consagración formal (3).

Sin embargo, en todo caso, se hace necesario determinar la naturaleza y las modalidades de ejercicio de las competencias reconocidas al Estado sobre esta zona por el derecho internacional. En nuestro país, aunque no existe declaración expresa en este sentido, podemos tratar de deducir algunas afirmaciones a través de disposiciones concretas referentes a otras materias. Así, en el artículo 1.º de la Ley de 26 de diciembre de 1958 de Régimen Jurídico de la Investigación y Explotación de los Hidrocarburos («Boletín Oficial del Estado» de 29 de diciembre de 1958), se dice:

«Es objeto de la presente Ley el régimen jurídico de la investigación y explotación de los hidrocarburos líquidos y gaseosos, cuyos yacimientos en territorios nacionales constituyen patrimonio inalienable e imprescriptible de la nación...»

Procediendo seguidamente a dividir, a los efectos de la Ley, el territorio nacional en tres zonas, especificando que en todas ellas se incluyen «... las correspondientes aguas jurisdiccionales y la plataforma submarina». Es decir, la plataforma continental es declarada parte integrante del territorio español.

En cuanto a su naturaleza jurídica, el artículo 1.º de la Ley de Costas de 26 de abril de 1969 («B. O. del E.» de 28 de junio de 1969) proclama:

«Son bienes de dominio público... 4. El lecho y el subsuelo del mar territorial y el adyacente al mismo hasta donde sea posible la explotación de sus recursos naturales».

Es decir, de los dos criterios utilizados en la definición convencional de esta zona (4), la distancia del fondo del mar en relación a la superficie (criterio batimétrico) y el de la posibilidad

Por MARIA VICENTA CASTILLO DAUDI

Profesor ayudante de Derecho Internacional en la Facultad de Derecho de la Universidad de Valencia.

Diplomada de l'Institut des Hautes Etudes Internationales de l'Université de Paris.

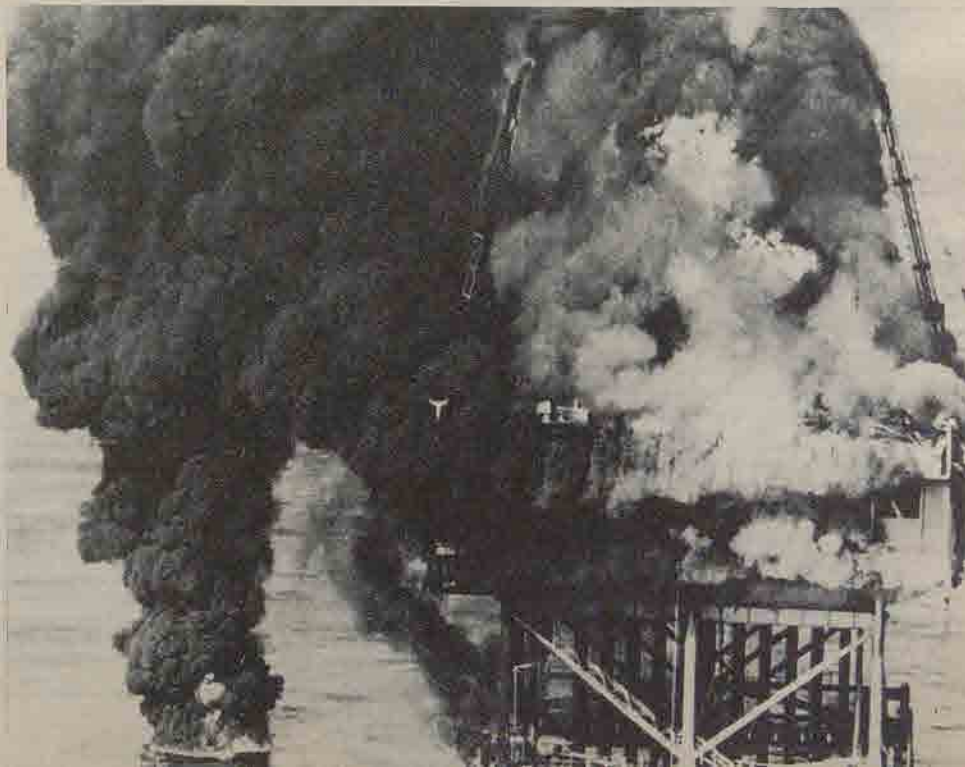
de explotación (criterio de la explotabilidad), la Ley de Costas se pronuncia por el segundo.

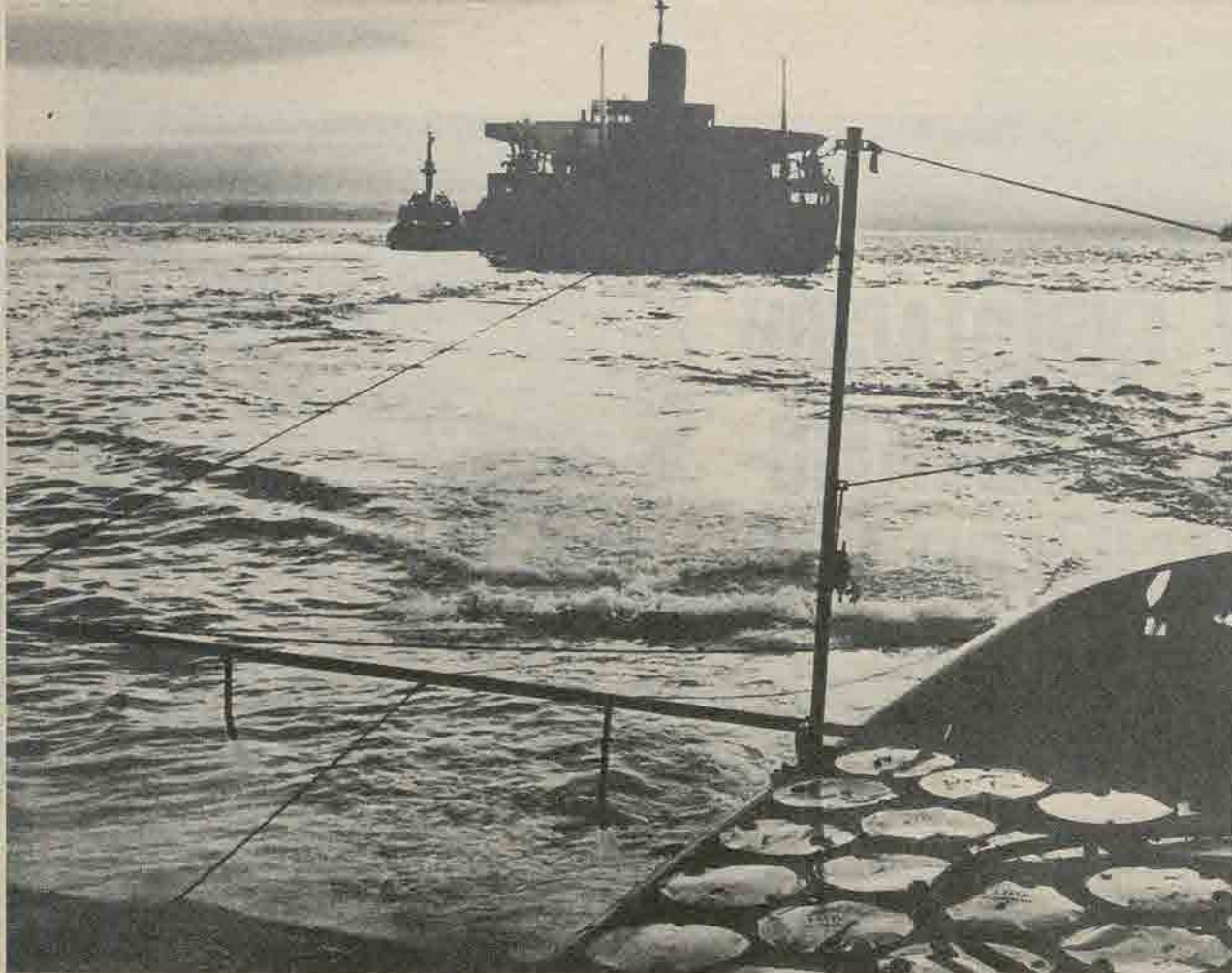
Por otra parte, la pertenencia al Estado de la plataforma continental determina que las normas jurídicas aplicables a las operaciones de explotación y exploración estén condicionadas por el hecho de que se efectúan sobre el suelo y en el subsuelo del mar, considerado como una prolongación natural del territorio del Estado ribereño, independientemente de la circunstancia de que tales instalaciones estén situadas en aguas internacionales. Ahora bien, ¿quiere esto decir que la plataforma continental debe ser asimilada al territorio nacional en todo lo referente a la explotación y exploración de sus recursos naturales? En particular, ¿podría resultar aplicable la legislación minera a las operaciones de investigación, de explotación y de transporte por canalización de las sustancias minerales y orgánicas contenidas en el subsuelo de la plataforma continental o existentes en su superficie? No hay duda en lo que se refiere a la legislación en materia de hidrocarburos, en virtud del artículo 1.º anteriormente indicado. Así será necesario la solicitud de permisos de investigación (artículo 11 de la Ley) y la de concesiones de explotación (artículo 25). Pero la Ley de Hidrocarburos no contiene disposición alguna en materia de contaminación, ni siquiera se señala la posibilidad de que se impuesta al titular de tales permisos obligación alguna al respecto. Tal posibilidad cabe inferirse, sin embargo, si no

de la propia Ley de Hidrocarburos, del Decreto del Ministerio de Industria, número 2.829/66 de 27 de octubre, el cual, después de reconocer en la exposición de motivos la importancia que han adquirido los yacimientos de hidrocarburos líquidos o gaseosos situados en subsuelo del fondo del mar, tanto en áreas del mar territorial como en la plataforma continental, y por razones de defensa de la riqueza pesquera, establece en su artículo 2 la competencia del Ministerio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, del Ministerio de Comercio, para que emitan sendos informes y señalen las condiciones que el Ministerio de Industria habrá de recoger en las autorizaciones de investigación o las concesiones que en su caso otorgue (5). Pero en todo caso se tratará de obligaciones específicas, a señalar en cada caso concreto, con todos los inconvenientes que en la falta de unidad de régimen supone (y ello contando con que, efectivamente, se señalen obligaciones en esta materia). La seguridad jurídica resultaría mejor respetada si todas las empresas o particulares interesados ejercieran su actividad dentro de un mismo marco jurídico; además, siempre sería posible prever la posibilidad de derogaciones al régimen jurídico uniforme, a fin de adaptar la legislación a las condiciones económicas y geográficas particulares de alguna zona o parte de ella.

En lo referente a una posible ampliación del ámbito de aplicación de la legislación minera general a los yacimientos situados en la plataforma continental, no parece demasiado improbable si se tiene en cuenta el tenor literal del artículo 1.º de la Ley de Minas de 19 de julio de 1944 («Boletín Oficial del Estado» de 22 de julio de 1944):

Continúa en la página siguiente





Canal de la Mancha. Un remolcador combate la marea negra, arrojando detergente para eliminar el petróleo. Esta vez, el agente contaminador ha sido un petrolero. Otras veces, puede ser una plataforma de prospección.

MANUEL SILVA

TALLER MECANICO
REPARACION DE BUQUES

EL MUSEL - GIJON

TELEFONO 32 18 91

La Ley de Hidrocarburos no contiene disposición alguna en materia de contaminación, ni señala la posibilidad de que le sea impuesta al titular de permisos de investigación y explotación, obligación alguna al respecto.

Teniendo en cuenta el carácter retrasado de nuestro derecho positivo en lo referente a las actividades que se ejercen sobre la plataforma continental y la trascendencia del problema (podrían perjudicar la pesca, la conservación de los recursos biológicos y la navegación), podrían atribuirse competencias especiales a la Comisión Nacional creada para evitar la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

NOTAS

(1) «Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances», de la C. I. J., 1969, p. 22.

(2) Ibid., p. 31.

(3) C. I. J.: «Affaires du plateau continental de la mer du Nord, arrêts», 20-II-1969, párrafos 61 y 62.

(4) Para los efectos de estos artículos, la expresión «plataforma continental» designa: a) el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros, o más allá de este límite hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas. b) El lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas adyacentes a las costas de islas.

(5) Aranzadi: «Repertorio de Legislación», 1966, núm. 2.036.

(6) Según el artículo 1.º del Reglamento General para el Régimen de la Minería de 9 de agosto de 1946 («B. O. del E.» de 8 de septiembre de 1946): «Se entiende necesaria la aplicación de la técnica minera en los trabajos que a continuación se enumeran, cuando éstos tengan por finalidad la investigación y explotación de todas las sustancias orgánicas e inorgánicas del reino mineral. 4.º Los que requieran el empleo de cualquier clase de maquinaria para su extracción o aprovechamiento «in situ» o transporte mecánico en el lugar de su extracción, preparación para concentración de riqueza, depuración o clasificación...».

(7) Así, por ejemplo, podemos citar entre las más representativas el Reglamento sobre Enturbiamiento e Infección de Aguas Públicas de 16-XI-1900 («Gaceta» de 18-XI-1900), el Reglamento de Policía Minera y Metalúrgica de 23-VIII-1934 («Boletín Oficial del Estado» de 29-VIII-1934) y el Reglamento General para el Régimen de la Minería de 9-VIII-1946 («Boletín Oficial del Estado» de 8-IX-1946).

(8) «Boletín-Gaceta» de 6-VI-1963, Aranzadi/63: «Rep. Legislación», núm. 1.137.

(9) Ibid., Aranzadi/63: «Rep. Legislación», número 1.138.

(10) La toma en consideración de cualquiera de los dos supuestos requeriría, evidentemente, un esfuerzo de interpretación analógica para tratar de salvar las distancias terminológicas, lo que no siempre será posible.

(11) Véase el desarrollo de este problema en el excelente estudio de J. Rubio: «Algunos comentarios al artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil», en «Revista Crítica de Derecho Inmobiliario», 1966, p. 593.

(12) El artículo 1.902 del Código Civil establece el principio general en materia de responsabilidad contractual: «El que por acción u omisión cause daño a otro, está obligado a reparar el daño causado».

(13) Artículo 5, apartado 4 del Convenio de Ginebra sobre la plataforma continental.

Viene de la página anterior

«Son objeto de la presente Ley todas las sustancias orgánicas e inorgánicas, cualesquiera que sea su estado físico, su origen y la forma del yacimiento, cuya explotación requiera la práctica de trabajos con arreglo a la técnica minera...» (6).

Pero esta asimilación tampoco daría lugar a mayores consecuencias en cuanto a la posible aplicación de las disposiciones que en materia de contaminación vienen impuestas a los concesionarios de minas, ya que las mismas están condicionadas por el hecho de que las explotaciones se lleven a cabo en tierra firme, y además se refieren a operaciones concretas (de concentración y de lavado de minerales, por ejemplo) (7).

Respecto de la posibilidad de aplicar las dictadas en materia de hidrocarburos, la mayor parte de ellas se refieren a la obligación de instalar dispositivos en los puertos y astilleros para recoger los residuos de los buques que contengan hidrocarburos (Orden de la Presidencia del Gobierno de 1-VI-1963) (8) o determinando las instalaciones de que deben ser provistos los buques para evitar la contaminación del mar (Orden de la Presidencia del Gobierno de 6-VI-1963) (9). Ello, no obstante, conviene resaltar la existencia de una disposición —la Orden del Ministerio de Marina de 24-III-1933 («Gaceta» de 29-III-1933)— que, si bien su ámbito de aplicación territorial está limitado a las aguas jurisdiccionales españolas —y, por tanto, quedan excluidas las acti-

vidades que se realicen en la plataforma continental—, impone una obligación general de evitar la contaminación por el petróleo de las aguas jurisdiccionales, sin especificar el tipo de actividad que pueda ocasionarla, con lo que, en principio, puede aplicarse a las actividades de prospección y de transporte por oleoductos que se lleven a cabo en el mar territorial, con lo que en teoría queda protegida una zona marítima no despreciable. Sin embargo, se trata de una disposición antigua y es de temer que el tenor excesivamente general de sus enunciados vaya en detrimento de su efectividad.

El problema jurídico fundamental que puede plantearse es el del régimen de la responsabilidad aplicable en caso de ruptura de un conducto de prospección o de un oleoducto. Las más de las veces se tratará de un problema de reparación de los daños resultantes de una contaminación accidental (difícilmente puede imaginarse una contaminación deliberada, que sería contraria a los propios intereses de los «buscadores de oro negro»).

La solución de este problema dependerá de la de una cuestión previa: si la exploración o explotación de la plataforma continental se realiza desde una instalación flotante (en el caso de que se trate de una plataforma fija este problema no se plantearía), ¿tal instalación podrá ser asimilada a un buque?

Por una parte, parece que tal asimilación es posible en derecho español, a tenor del artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil, el cual dispone:

«Se reputarán buques a los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación... sino también... cualquier aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial».

Es decir, basta que el ingenio o artefacto sea capaz de flotar para que deba ser reputado buque. Y si puede ser considerado como buque podría serle de aplicación la limitación de responsabilidad del naviero en caso de abordaje que diera lugar a contaminación, prevista en los artículos 837 y 838 del Código de Comercio, o por actos culposos del capitán o de la tripulación (10), prevista en el artículo 586 del Código de Comercio. Sin embargo, hay que decir que tan generalísima acepción pugne, evidentemente, con los conceptos del tráfico: los dispositivos flotantes no tienen la consideración de buques, ni para la acepción técnica marítima, ni para la legislación y jurisprudencia comparadas. Lo esencial de la noción de buque es la capacidad para navegar (11). Ello quiere decir que, aunque determinadas disposiciones dictadas para los buques les sean aplicables —así las reglas de señalización marítima—, tales instalaciones no constituyen auténticos buques y tal limitación de responsabilidad no cabría.

Por tanto, dada la absoluta falta de regulación legal de la materia que nos ocupa, en caso de contaminación accidental para solucionar los problemas de responsabilidad se aplicarán las normas de derecho común (12). Y ello porque las instalaciones y dispositivos que funcionan sobre la plataforma continental están plenamente sometidos a la jurisdicción del Estado ribereño (13), lo cual le permitirá a su vez, caso de que la contaminación llegara a producirse, adoptar las medidas que estime más convenientes con plena libertad.

Finalmente, para terminar, no queda más que decir que, dado el carácter retrasado de nuestro derecho positivo en lo referente a las actividades que se ejercen sobre la plataforma continental y la trascendencia del problema —tales actividades son susceptibles de perjudicar a los intereses de la pesca, de la navegación y de la conservación de los recursos biológicos—, podría elaborarse una solución transitoria hasta que se determinara el adecuado tratamiento del problema. Tal solución podría ser la de atribuir competencias especiales a la Comisión Nacional para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, creada por Orden de la Presidencia del Gobierno de 13-VI-1962 («B. O. del E.» de 19-VI-1962) y que, hasta el momento, ha ido elaborando diversas disposiciones sobre las medidas tendientes a evitar la contaminación, sobre distintas prohibiciones de vertido al mar de productos petrolíferos y sobre la provisión de medios mecánicos de aspiración o recogida de hidrocarburos. ■ M. V. C. D.



**Bajo el patrocinio
del Museo Marítimo de Asturias,
que radica en Luanco,
se ha organizado la Primera Semana
de la Mar, de Asturias, que se celebrará
durante los días 11 al 18 de julio.**

La Primera Semana de la Mar, en Luanco, pretende, con modestia, atraer la atención de todos hacia nuestros problemas marinos en una forma indirecta y especialmente fomentar las aficiones náuticas de todo tipo. Con tal motivo se llevarán a efecto, durante la semana del 11 al 18 de julio, por caer en ella la festividad de Nuestra Señora del Carmen, una serie de actos y competiciones deportivas. Están previstos los siguientes:

- Exposición en local adecuado de diversos tipos de embarcaciones deportivas, motores náuticos o marinos, aparejos, etcétera.
- Regata interprovincial de bateles.
- Regata nocturna de bateles.
- Diversas pruebas de motonáutica.
- Regatas de balandros de Gijón a Luanco.
- Prueba provincial de piraguas.
- Exhibiciones de esquí náutico y cursillo de lo mismo.
- Concurso de pesca con caña.
- Concurso de pesca a la cacea.
- Concurso de pesca submarina.
- Pruebas de habilidad marinera en el muelle (confección de aparejos, reparación de mallas, nudos, etc., etc.).
- Cursillo de socorrismo para marineros y gentes que van a la mar.
- Todo tipo de cucañas, suelta del pato y cerdo, pruebas de tinajas, etc., etc. Aspecto alegre de fiesta que no puede faltar.
- Quema de fuegos artificiales en la mar.



**1ª Semana de la Mar
en Asturias.
Luanco**

11 - 18
de
julio

REMOLQUES- AGUADAS Y SALVA- MENTOS, S. A.

REMOLCADORES:

**ADELANTADO
ARAÑÓN
EZARO
JAUREGUIZAR**

APARTADO NUMERO 14
TELEFONO 56 41 43

AVILES

La tradición marinera de Luanco de la I Semana de la

LA villa de Luanco, situada al levante del cabo de Peñas, en su propio dominio territorial, guarda y mantiene una tradición y vocación marineras poco común en este tiempo en que se han acentuado de manera vertiginosa tantas «seducciones» terrenas que incitan al hombre de mar a fijar definitivamente sobre tierra firme sus pies. Y no es porque le haya faltado buenas oportunidades de incorporación casi masiva a otro estilo de profesión que, sin duda, hubiera influido, cambiando totalmente su ambiente de hoy, tranquilo y sosegado, continuación del de siempre, que favorece su estar veraniego de primera clase.

Por ejemplo, su censo marinero y pescador apenas se ha visto disminuido pese a la tentación natural que los innumerables puestos de trabajo, sin exigencia de especialización alguna, ha brindado en su momento, y aún continúa aunque bastante reducida la oferta, el gran complejo industrial ubicado en las proximidades de su término municipal e incluso adentrado en él. Por lo visto, en este plano, la mar sigue ejerciendo mayor atracción que ese trabajo a tiempo exacto, anónimo o identificado bajo control de número y fichas, pero que tiene como contrapartida una remuneración segura. Esta, que en la mar es aleatoria, es decir, en la pesca a la parte en «compaña» y autónomos, que son mayoría, está, sin embargo, respaldada por su competencia y eficacia bien probadas.

Por otra parte tenemos que si bien hace muchos años que ha desaparecido aquella Escuela Náutica, magnífica institución con proyección benéfica para propios y colindantes en su época, que aportó a su censo una larga lista de expertos y prestigiosos capitanes y pilotos, la relación de estos nautas continúa sin interrupción.

Complemento fundamental de las virtudes singulares señaladas es la construcción naval, constante y perfecta, en la que tienen rango de maestros, que no carpinteros de ribera. Esta artesanía da por sí misma renombre especial a este laborioso pueblo, reforzado este prestigio, si cabe, con el otro artesanado que de forma individual se dedica al modelado de barcos.

No puede por menos, al citarse el trabajo artesano, aludir el que corresponde a la mujer en las labores de

GALERIAS

El comercio más surtido

Teléfono 279

LUANCO



Luanco: Iglesia de Santa María

Luanco, funda- Mar en Asturias



tejido de malla, bordados y encajes que por su fina calidad y perfección ha abierto mercado hasta en ultramar.

Ahora, como deseando ofrecer el exponente de una acrisolada raigambre marinera, organizan la que titulan I Semana de la Mar que tendrá lugar del 11 al 18 de julio próximo. El programa es variado, extenso y muy interesante, pero todo dentro de aquello que es el fundamento de su organización, la divulgación de las grandes posibilidades que ofrece la mar. Para ello, aparte su propia personalidad bien acusada, ofrecen en contemplación permanente su Museo Marítimo, único en Asturias, que recoge y exhibe verdaderas joyas y reliquias del arte naval, en el que son profundos conocedores, en todas sus facetas, y facsímiles, documentos históricos, grabados, cartas náuticas, portulanos y otros muchos e interesantes objetos reunidos pacientemente y que no dejan hueco libre en las amplias salas que antaño fueron aulas de la desaparecida Escuela Náutica. Motivos marineros de todo orden, de navegación y pesca en sus distintas variedades, incluso la deportiva; instrumentos, máquinas, etcétera, amén de conferencias, documentales y películas, sin faltar las pruebas deportivas náuticas, completan el amplio programa que, sin duda alguna, cubrirá el objeto de los entusiastas organizadores: fomentar todo aquello que sirva para revalorizar la mar y sus cosas. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

LA COFRADIA DE PESCADORES DE LUANCO

● *Marineros pescadores que la componen: doscientos cincuenta.*

● *Embarcaciones de todos los tipos: setenta.*

● *Ventas efectuadas durante el año mil novecientos setenta: dieciocho millones de pesetas.*

De esta cifra, en la lonja de Luanco, propiedad de la cofradía, se subastaron dos millones, y el resto, hasta su total, en las lonjas de Avilés, Gijón y otras.

● *La acción social es limitada, como limitados son los recursos disponibles. A los pescadores ancianos, cuando cumplen sesenta y siete años, se les asigna una pensión mensual de ciento cincuenta pesetas y tres o cuatro gratificaciones al año de quinientas pesetas cada una. Actualmente son cuarenta y tres los viejos pescadores que disfrutan de estas prestaciones por cuenta de la cofradía, y que son complemento de las jubilaciones o pensiones reglamentarias que perciben del Instituto Social de la Marina.*

● *Al frente de la patronía de esta veterana Cofradía está,*

desde largos años, rio de la misma don don Angel Lázaro Alfredo Viña González. ■

ASTILLEROS ARTIME

Construcción de embarcaciones de pesca y recreo

Teléfs. 20 y 232

LUANCO (Asturias)

Carnicería ROBERTO MUÑIZ

ROXIN

Suárez Inclán

LUANCO

HELADERIA HELIO HERMANOS

Toda clase de especialidades

En Candás: calle Generalísimo

En Luanco: calle Conde Real Agrado

LIBRERIA

ATLAS

Textos de náutica y náutico-pesquero

Corrida, 41

Teléf. 34 64 17

GIJON

LIBRERIA-PAPELERIA

COSTALES

Plaza de Europa, 15

GIJON





EL MUSEO DEL MAR

DE LUANCO



El Museo del Mar ha sido honrado por el Patronato Nuestra Señora del Carmen con el primer premio. No se ha concedido a una obra ya realizada, sino al esfuerzo y entusiasmo que Luanco ha puesto en esta institución. En 1948 se pensó en formar una sala donde fuesen recogidos todos aquellos recuerdos marineros que andaban dispersos y condenados a desaparecer. El pueblo y el Ayuntamiento de Luanco se percataron que aquella iniciativa tenía un futuro más brillante y una función educativa necesaria. Amorosamente se recogieron cartas náuticas, aparatos de precisión, cuadros, antiguos cuadernos de bitácora, libros, grabados, exvotos... Viejos recuerdos de aquellos marinos y pescadores tan expertos y tan audaces.

Ellos dieron nombre a Luanco por su pericia marinera y por sus honradas vidas. Al lado de tan entrañables recuerdos están, con alegres notas de color, los modelos de barco —veleros airosos y elegantes— que han realizado obreros jóvenes. Modelos bellísimos que nos hablan de la poesía recia del cambiante mar —cuando vela y corazón dominaban su poder y su gracia—.

En nuestras salas, los jóvenes marinos aprenden una lección maravillosa: la de que España enseñó a navegar al mundo, cuando las singladuras eran interminables y no había refugio posible. Así, Pedro de Medina, con su «Arte de navegar», Sevilla, 1545, dio reglas y consejos a todos los marinos europeos. Volver a enlazar nuestra tradición mari-

nera con el presente es el principal fin de nuestra obra.

No pretendemos sólo entusiasmar a los marinos jóvenes de Luanco con la contemplación de los bellos barcos; queremos —con ambición modesta— formar obreros hábiles y eficaces. Para ello, haciendo un esfuerzo extraordinario, se ha abierto una escuela de aprendices dependiente del Museo del Mar. Escuela que ha funcionado en el curso 1949-1950 y ha empezado su tarea con el mayor entusiasmo y con la mayor ejemplaridad.

En los años sucesivos desde entonces se ha venido realizando sin pausa el programa propuesto en su principio y se dispone, en una continuidad, de artesanos que tienen un conocimiento sencillo y eficiente de

sus oficios, lo cual redunda en beneficio de la obra y en la calidad del trabajo, siendo así que se desarrolla una industria local productiva y de extraordinario encanto.

Al invitaros a visitar nuestro Museo del Mar lo hacemos con modestia: es una obra llevada a cabo por un pueblo culto y amante de sus viejas costumbres; no esperéis un deslumbrador conjunto de piezas. Lo que vais a contemplar, más que nada, es la voluntad de Luanco de ennoblecer a su pueblo, educándolo en el gusto de la obra perfecta y bella.

Paladines esforzados e incansables de este museo marítimo son el presidente del Patronato y cofundador del mismo, don Ramón Vega Gutiérrez, ex alcalde de Luanco y director del museo, y el también cofundador don Eulogio Varela.

EL ANCORA S. L.

Suárez Morís, Alonso y Ojeda

EFFECTOS NAVALES

GIJON Y MUSEL

ELECTRODOMESTICOS MORAN

Representante de la Casa PHILIPS

Avda. Calvo Sotelo, s/n.
Teléfono 31

LUANCO (Asturias)

JOSE BLANCO

JOYERO

Jovellanos, 10 - GIJON

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE
DE TROFEOS DEPORTIVOS

En un futuro inmediato, los puertos de Gijón y Avilés habrán rebasado en tráfico de buques los trece millones de toneladas

- Grandes y modernos buques salidos de los astilleros asturianos navegan por todos los mares.
- La flota pesquera de Asturias continúa renovándose.

GIJON (De nuestro corresponsal).—La Primera Semana de la Mar en Asturias, que va a celebrarse en la primera quincena de julio en la típica villa de Luanco, por propia iniciativa de sus naturales, anima los deseos de significar, a través de esta revista precisamente, lo trascendental de la mar para la fuerza económica de Asturias. Ahí están si no esas cifras que resumen el movimiento de mercancías en los puertos de Gijón y Avilés el pasado año 1970. Entre ambos, casi por mitad, trece millones de toneladas supuso su tráfico en entrada y salida a bordo de más de seis mil buques.

Las previsiones para un futuro inmediato son las de alcanzar mayor tonelaje. Para Gijón, por ejemplo, se hace el cálculo de rebasar ampliamente los nueve millones de toneladas en el próximo año 1972. Este puerto no tendrá "techo", y su calado es lo suficientemente capaz para recibir y albergar los buques actuales de máximo tonelaje ahora mismo. Avilés no se quedará atrás en esa línea de expansión, admisión y movimiento portuario. Se está haciendo lo necesario para atender en su momento, y según se vayan cumpliendo las etapas calculadas en sus realizaciones portuarias, el tráfico que la irresistible expansión de la industria asturiana ha de alcanzar. En las zonas de influencia de ambos estratégicos puertos existen dos siderúrgicas, hoy objeto de polémica verbal y epistolar por la imposición de límites a su desarrollo y producción, que, según estadísticas, está, sin embargo, necesitado el país. Pero piensa uno que no debe haber temor: el genio y coraje de la región, como en las grandes decisiones históricas puestos de manifiesto, podrá con todo. Habrá retrasos, pero ello no obstará para llegar a la meta propuesta. Pero estos son... otros "lópeces".

Al compás del crecimiento de los puertos citados, de la industria pesada, está el de los astilleros gijoneses, a pleno rendimiento. Su cartera actual de pedidos de construcción naval está asegurada hasta el año 1974. Es un detalle. Los armadores asturianos han participado decididamente en el plan de la modernización de la flota mercante. Grandes y modernos buques salidos de estas factorías navegan todos los mares exhibiendo la matrícula de Asturias.

Y sus dotaciones alcanzan un alto grado de preparación, gracias a la labor de las Escuelas de Formación Profesional y Náutica del Instituto Social de la Marina.

La flota pesquera, pese a lo que se ha comentado no ha mucho sobre el particular, también se ha renovado y se renueva. Apenas tres barcos de vapor (eso sí, "consumiendo" fuel-oil) quedan de aquellos viejos y anticuados pesqueros de arrastre, pero sentenciados a próximo desquace para su sustitución por otras unidades a tono con las exigencias técnicas actuales.

El descenso de la producción pesquera, muy acusado en las especies básicas para la industria conservera, no se debe a la supuesta carencia de buenos barcos, modernos y con los elementos precisos para una rentabilidad aceptable. Las costeras básicas, como son la de la anchoa o bocarte y la del bonito, no fallan porque no existen elementos adecuados —barcos rápidos, amplio radio de acción, capacidad y artes de pesca—. Sucede que los túnidos y las anchoas hay que ir a "buscarlos" fuera de nuestro mar litoral. Y sus capturas, por razones obvias, son entradas en los puertos más próximos a las zonas de faena.

Hablando o escribiendo de la mar no puede quedar sin alusión ese cuidado, ese atender a los puertos pesqueros, que en su aparente escasa economía en el concierto general están necesitados, unos, de un simple dragado; otros, de reforzar sus diques y muelles, mejorar instalaciones, etcétera. De ello ya, desde estas mismas columnas, se ha hecho comentario. Hoy, una vez más. Porque son una realidad, el pueblo asentado en base a ellos participa en las formas social y económica tal decantada. Y serán rentables en la medida que se hagan las cosas a su tiempo y debidamente. Si "techo" parece haberse impuesto a nuestra gran industria, otros "tendejones" parecen cubrir estas pequeñas localidades, que son vivero de marineros y pescadores. Si por esos "cubrecabezas" la emigración empieza a registrarse en estos puertos, el capítulo de importaciones de alimentos habrá de incrementarse para cubrir el déficit de nuestra producción.

No puede faltar a este comentario sobre la mar la participación del hombre, del hombre vinculado a la mar a través de sus empresas, de sus riesgos económicos y, sobre todo, el hombre de la mar en intervención directa en los riesgos físicos, en los esfuerzos y en las incomodidades naturales que entraña la profesión, haciendo patria cada día para sí y para los demás, quizá no pensando nada más que en

si mismo, pero la verdad es que la hace. Y para que ello pueda realizarlo con mejor afán, capacidad y, cómo no, con sabiduría, las Escuelas del Instituto Social de la Marina de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Náutica, a su pleno rendimiento, vienen preparando, promocionando a incontables pescadores y marineros y no poca gente de "tierra adentro", que a través del mejor saber acceden a puestos de responsabilidad. Son en realidad la base de la resolución de las plazas necesarias en las renovadas flotas mercante y pesquera; planes de desarrollo que quedarían bien menguados sin su participación a través de la promoción que brindan aquellos centros, otorgándoles también la consecución de unas metas que les hacen amar aún más a su profesión de marineros y a la mar.

RAIMUNDO R. MORAN

EUFEMIANO FUENTES



FAVORITA
FABRICA DE TABACOS

Condal



Vencedor



Son los cigarrillos que acompañan al hombre del mar.

- * LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Apartado 100. Teléf. 22 08 05
- * SANTA CRUZ DE TENERIFE
Apartado 587. Teléf. 22 09 25
- * ARRECIFE DE LANZAROTE
Pérez Galdós, 22. Teléf. 508

GRAFICAS MARTIN

IMPRESOS - REVISTAS
FOLLETOS - PROPAGANDA

San Rafael, 4
Teléf. 34 74 44

GIJON

UN MAR PARA EL CONSUMO



José Ortega y Gasset escribía que las grandes variaciones pictóricas se rigen por una ley de simplicidad inquietante: Primero se pintan cosas, luego sensaciones, por último ideas. Este principio puede valer para explicar parte de la pintura occidental europea desde el «quattrocento» italiano hasta el cubismo. Sin embargo es discutible que pueda situarse como ley absoluta del proceso histórico del arte. Los críticos discrepan en considerar si son más antiguas las fórmulas naturalistas e imitativas, es decir, el reflejar gráficamente cosas o las representaciones estrictamente formales que estilizan e idealizan la vida.

Pero desde luego parece claro que la pintura marítima no se desarrolla según esta regla cronológica. En los capítulos precedentes hemos visto la mar mítica, religiosa y heroica; la mar histórica y la mar social, es decir, siempre la idea de un mar que actúa como sujeto determinante de la vida del hombre.

Pero, ¿cuándo la mar es pintada como cosa, como objeto bello para ser palpado y gozado



sensorialmente? Pues no precisamente al principio de una cultura, sino en momentos distintos de su proceso histórico, respondiendo a sus circunstancias diversas.

Yo destacaría tres épocas lejanas entre sí en el tiempo, pero muy cercanas en otros aspectos:

la pintura cretense de los años 1500 a 2000 antes de Cristo; la holandesa de los siglos XVI y XVII y la impresionista del siglo XIX y XX. Las tres presentan rasgos de «arte industrial» reproductor de objetos bellos (aunque la impresionista tardara en hacerse popular y no adquiere el carácter de «serie» al menos en sus protagonistas principales) de gran producción para el consumo de frescos, vasos y cuadros confortantes hechos expresamente para el halago de los sentidos de una sociedad hedonista. En Creta, la alegría y libertad de los temas, la luminosidad de los colores acuosos nos ofrecen un mundo marino de exportación, de reclamo turístico de primer orden. Su pintura, muy prodigada, se ha comparado a las decoraciones de los modernos barcos de lujo. Ya dijimos que Holanda fue la «inventora» de las marinas en tonos grises, dorados y verdes oleaginosos muy objetivos, que reproducían exactamente paisajes escogidos. Era un arte burgués, fabricado para el reposo conformista, la tranquilidad de conciencia y el arrobo de su contemplación en la intimidad del hogar. Posiblemente en ninguna otra época se han pintado y comprado tantos cuadros, hasta el punto de

que la producción en masa, con el consiguiente abaratamiento del mercado, hizo que los pintores holandeses viviesen en su mayor parte en situación angustiosa.

Los impresionistas tienen otro modo de mirar, naturalmente, eliminar resonancias táctiles y corpóreas y aparentemente se distancian de la realidad; pero no creo que en modo alguno pinten ideas, sino que por el contrario pintan las cosas en su estructura casi física y química, en su existencia real y cambiante que no es por cierto la que nos aparece fijada convencionalmente en nuestra mente. Por ejemplo, el cuadro de Edouard Manet, «En barca», pudo parecer chocante en su época porque la intensidad de la luz, el color emanando de cada átomo de agua, casi llegaban a poner en movimiento la escena. Hoy la cámara cinematográfica en color nos ha acostumbrado a este tipo de pintura; ya sabemos que son reales.

Se ha dicho que el impresionismo es un arte ciudadano por excelencia; pero esto no sólo porque descubre la ciudad como paisaje, sino porque ve el mundo con ojos de ciudadano nervioso, dinámico, fugaz, anhelante de aire, de sol, de Naturaleza.

El agua con sus reflejos y el mar son un tema constante en Boudin, en Claude Monet, en Edouard Manet, en Maillol, Lacombe, Seurat, Gauguin, etc., y en una innumerable corte de imitadores. Desde un punto de vista estético nadie ha pintado mejor el mar que los artistas impresionistas, como imagen dinámica de un devenir en constante, mágica, iluminada transformación.

Lástima que la mayoría de los espectadores, cuando observan una de sus muestras, se limitan a exclamar... ¡qué bonito! Y no aclaran a comprender que la mar es inmensamente más que una bella estampa. ■ J. C.

Fin de la serie.

En los grabados, de arriba abajo:

- "Pescadora al sol poniente", de Sorolla.
- "Barcas y regatas en Argenteuil", de Claude Monet.
- "Pescadores en línea", de Raoul Dufy.



EL SECTOR PESCA EN 1970

Hasta 1968 inclusive, el signo de las pesquerías marítimas en España, era de expansión sin pausas. Fue precisamente en 1968 cuando se conquistó la cota más elevada de producción física: 1.503.000 toneladas; en 1970 se han capturado un 5 por 100 menos del total de pescado.

PRODUCCION PESQUERA

AÑO	PESCA CAPTURADA (Miles de Tm.)	PESCA DESEMBARC. (Miles de Tm.)	VALOR DE LA PESCA (Miles de ptas.)
1966	1.363	1.127,7	15.334.782,—
1967	1.435,7	1.159,3	19.841.185,—
1968	1.503,1	1.194,2	21.730.917,—
1969	1.481	1.124,2	22.330.381,—
1970	1.460	1.193,6	24.640.440,—

F. L.—Banco Exterior de España; Hechos y cifras de la Economía Española, 1970.

Subsecretaría de la Marina Mercante, Estadísticas de Pesca

La pesca desembarcada es menor que la capturada porque se eliminan las mermas por desecación, decapitación, evisceración, fileteado a bordo, tallas desechables, etc. Aunque se hayan extraído del mar 20.000 toneladas menos en 1970 que en 1969, se han aprovechado mejor, puesto que la pesca desembarcada a aumentado en 1970 en 69.000 toneladas.

Ha sido el aumento de precios lo que ha hecho que la renta monetaria del sector, aumente en gran medida. De 1966 a 1970, los precios medios por kilogramo desembarcado han aumentado en un 17 por 100, correspondiendo a 1969 un aumento del 11 por 100 y a 1970 del 6 por 100. Promediando los dos años, el aumento ha sido del 7,5 por 100, muy semejante al aumento del coste de vida, que en 1970 fue del 8 por 100.

Si del volumen de la producción pasamos al análisis de sus componentes, parece necesario comenzar separando del conjunto a los subsectores de gran altura. Con relación a la pesquería del bacalao se han pescado, en 1970, 23.000 toneladas menos que en 1969, y han aumentado los ingresos en 429 millones de pesetas; ello es debido, además del aumento de precios en el sector, a la mejor clase del pescado desembarcado.

Para la flota de buques congeladores, el año de 1970 ha sido un año de reactivación. Esta flota, que tiene menos de diez años de vida, venía soportando, especialmente desde 1967, una crisis de los precios al por mayor, que no comenzó a remitir hasta los últimos meses de 1969. De 251.891,7 toneladas en 1969 se han elevado las capturas a 262.449,3 en 1970, habiendo aumentado los ingresos por este concepto en 1.242 millones de pesetas (se ha pasado de 5.500 millones de pesetas en 1969 a 6.700 millones en 1970). El 95 por 100 de la pesca desembarcada corresponde a la merluza congelada, que supone el 80 por 100 de la que se descarga en puertos españoles.

La pesca de litoral y altura ha disminuido de 1969 a 1970, en 19.000 toneladas, es decir, las descargas han disminuido en 1970 en 2,3 por 100, aunque los peces, que es la partida más importante, hayan disminuido en un 2,5 por 100.

La flota pesquera al 31-XII-1969, según las publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, es la siguiente:

FLOTA PESQUERA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1969 Y PARA 1970

TIPO DE FLOTA	Número de buques	Toneladas de registro bruto	Potencia	Tripulantes
Costera (0-75 T. R. B.)	11.988	145.657	536.645	69.775
Altura (75-250 T. R. B.)	1.772	252.585	675.358	28.254
Gran altura (250-3.000 T. R. B.)	400	243.819	489.731	11.536
TOTAL	14.160	642.061	1.701.734	109.565
Menores de 20 T. R. B.	9.824	49.859	213.131	40.961
Total flota de 20-3.000 T. R. B. (1969)	4.336	592.202	1.488.604	68.604
* Total flota de 20-3.000 T. R. B. (1970)	4.368	600.000	—	69.059

INCREMENTOS DE LA FLOTA DURANTE 1970

Número de buques	32
T. R. B.	7.798
Número de tripulantes	455

* Este dato es proporcionado por la publicación del Banco Exterior de España anteriormente mencionada; dicho Banco cita como fuentes de información de sus cifras a la Subsecretaría de la Marina Mercante y a la Dirección General de Pesca.

Los datos publicados por la Subsecretaría de la Marina Mercante se refieren a incrementos netos de la flota, es decir, a los botados menos los que han sido dados de baja.

Según las estadísticas publicadas por el sector naval, los buques botados han sido los siguientes:

BUQUES BOTADOS (pesqueros)

	Para armadores nacionales	Para armadores extranjeros	Totales
Número	52	31	83
T. R. B.	12.830	14.845	27.675
T. P. M.	11.130	16.072	27.202

Con relación a los buques entregados, y refiriéndonos a pesqueros, totalizaron 58 unidades, de las que 45 (13.059 T. R. B.) correspondían a armadores nacionales y los 13 restantes (9.831 T. R. B.) a los armadores extranjeros.

Si comparamos estos datos con los créditos concedidos por el Crédito Social Pesquero, para nuevas construcciones, deducimos que en los últimos dos años ha sido el Crédito Social Pesquero el que ha contribuido a la renovación de la flota pesquera.

AÑOS	Concesiones de crédito para nueva construcción	Importe total del crédito
1969	51	210.199.392
1970	29	224.463.165

Hemos de tener en cuenta que los efectos del crédito son retardados porque después de la concesión hay que formalizarlos y pagarlos.

Con relación al comercio exterior, analizamos los productos comprendidos en el capítulo tercero del Arancel de Aduanas, esto es, los pescados, crustáceos y moluscos, no en conservas, sino frescos, refrigerados o salados.

Durante 1970 los envíos de pescados realizados por España a los distintos países extranjeros, al totalizar 126.916 toneladas, se han valorado en 4.186,49 millones de pesetas, cifra que da un valor medio por tonelada enviada de 32.986 pesetas.

EXPORTACIONES DE PESCA

AÑOS	Millones de pesetas	Toneladas	Precio medio ptas. Tn.
1967	2.272,77	75.593	31.308
1968	2.187,23	71.190	30.724
1969	2.881,56	96.503	29.858
1970	4.186,49	126.916	32.986

Como puede deducirse de las cifras recogidas, el valor de nuestras ventas ha experimentado un crecimiento del 84,20 por 100 en el cuatrienio 1967-1970, aumento que se ha debido, principalmente, al que se produjo en el último año con el 45,29 por 100 y al de 1969, con el 31,73 por 100, ya que en 1968 se dio un descenso del 3,77 por 100.

Si consideramos las exportaciones de conservas, las cifras se han movido de la siguiente manera:

AÑOS	Exportaciones de pesca (millones de pesetas)	Exportaciones de conserva (millones de pesetas)	TOTAL (millones de pesetas)
1969	2.881,56	1.786,65	4.668,21
1970	4.186,49	2.407,08	6.593,57

Esto nos revela la gran capacidad exportadora de nuestro sector. En 1970, el valor conjunto de los envíos al Mercado Común, EFTA, ALALC y Estados Unidos, ha supuesto el 74,86 por 100 de nuestra exportación total, mientras que estas ventas en 1969 representaban el 85,87 por 100 del total, con lo que se han aumentado considerablemente las ventas a áreas diferentes de las citadas.

Con relación a las importaciones, han disminuido de 194.114 toneladas a 173.665 toneladas de 1969 a 1970.

IMPORTACIONES

AÑOS	HARINAS DE PESCO		TOTALES	
	Toneladas	Miles de pesetas	Toneladas	Miles de pesetas
1969	141.425	1.462.748	194.114	2.891.918
1970	117.179	1.506.058	173.665	3.266.094

La importación de harina de pescado supuso, para 1969, el 72 por 100 de las importaciones y para 1970 el 68 por 100.

El valor añadido es el conjunto de valores nuevos que una mercancía adquiere al pasar por las diversas fases económicas, desde la producción a la comercialización.

En el año 1969, el valor añadido del sector fue de 15.786,8 millones de pesetas, que supone el 71 por 100 del valor total de las capturas.

Después de una crisis tan aguda como la que ha vivido la explotación pesquera española desde 1967 a los meses últimos de 1969, la economía del sector ha conocido un año de equilibrio. Dos factores de impulsión merecen mencionarse: el aumento considerable de la calidad de los productos y el incremento de las exportaciones. Se hace necesario racionalizar más el consumo, pues éste está desigualmente repartido: hay zonas que consumen nueve kgs. de pescado «per cápita» al año y otras 30; la media está en 21 kgs. año por habitante.

En 1970, con la firma del acuerdo con el Mercado Común, puede entrar este sector en una nueva fase de aceleración en sus exportaciones. En 1970, las autoridades comunitarias han sentado las bases de una nueva política de la producción y el mercado de la pesca. Las dos Reglamentaciones, a tales fines dictadas, no pueden dejar influir en la política económica que al mismo sector debe aplicarse en España si queremos mantener el rango de la posición adquirida. ■ P. VALDES

AL CIERRE DE LA EDICION

1 El presente número de HOJA DEL MAR consta de dos cuader-nillos: uno, que corresponde al número normal, de veinticuatro páginas y otro titulado «Páginas Especiales», dedicado a la Semana Naval del Mar de Alborán. En el ejemplar normal también se dedican varias páginas a la Semana del Mar de Asturias, que organiza Luanco.

HOJA DEL MAR no podía dejar de sumarse a estos acontecimientos y participa en ellos de la única forma que le es posible: facilitando a sus lectores la información correspondiente. Nos congratulamos de que estas «Semanas del Mar» se celebren, porque son un toque de atención, una llamada a todos los compatriotas, recordándoles que España es uno de los países con más línea litoral—si nos atenemos a los valores proporcionales—y que por la mar, precisamente, es por donde siempre nos vino y por donde nos podrá llegar en el futuro, nuestra prosperidad y nuestra grandeza.

Finalmente diremos que este suplemento «Páginas Especiales» no es nuevo en HOJA DEL MAR. El primero se realizó con motivo de la visita a Candás del ministro de Trabajo, en el verano de 1970; el segundo con ocasión de la solemne inauguración por el Caudillo de la Casa del Mar, de Vigo, en septiembre del mismo año. El correspondiente a la Semana Naval del Mar de Alborán es el tercero, y esperamos que le seguirán otros de interés, siempre al hilo de la actualidad; ocasiones no han de faltar.

2 La edición de julio 1971, que compone un número con un total de cuarenta páginas, que además debe ser distribuido en los últimos días del mes de junio, ha obligado a adelantar el cierre en muchas fechas. Como consecuencia, acontecimientos de cierta importancia no han podido ser recogidos en estas páginas o solamente se ha podido hacer de ellos una referencia. Este

es el caso de la reunión de delegados provinciales del Instituto Social de la Marina, sobre la que volveremos en la edición correspondiente al mes de agosto. Ha sido una reunión importante, porque en ella se han aunado criterios y se han estudiado las singularidades de cada provincia, en orden a la aplicación de la seguridad social de los trabajadores del mar.

3 Debemos llamar la atención sobre el trabajo, de verdadera altura científica, que ha escrito en exclusiva para HOJA DEL MAR la señorita Castillo Daudí. Es un estudio jurídico de mucha enjundia en el que, a la postre, lo que pone sobre el tapete es el peligro de contaminación a causa de las prospecciones petrolíferas en aguas de San Carlos de la Rápita y Vinaroz, y las posibles responsabilidades a que aquella podría dar lugar, de producirse (y ya se ve, por lo que dice la articulista, que en este caso no está todo muy claro). Ciertamente, personalidades autorizadas han dicho que no existe ningún peligro de contaminación. Pero otras también autorizadas por sus conocimientos y su especialización, nos han manifestado, a instancia nuestra y a nivel de consulta privada, que sí existe.

4 Falta en este número la crónica de Terranova. No por carencia de espacio, pues esta crónica tiene siempre primacía, sino porque en el momento de cerrar la edición nos había sido imposible establecer contacto con nuestro correspondiente en Saint Pierre. Mucho nos tememos que nuestros cables, solicitando con carácter de urgencia la crónica, no hayan llegado a su destino. Es de esperar que para el próximo número se habrá solucionado el problema. Sabemos que son muchos los lectores de la sección «Hoja del Mar en Terranova», a quienes muy especialmente pedimos disculpas por esta anomalía. ■ EL DIRECTOR

MANUEL TOLEDO Y CIA. S. L.
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

"EDIFICIO PUERTO"
Pza. I. M. Becerra, 1.º Piso
Teléfono 26 06 08*

Telegramas: TOLEDOCIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



V. "El acorazado Potemkin"

NO deja de resultar alentador que la película más grande de la historia del cine tenga como fondo y escenario el mar. El film soviético de S. M. Eisenstein, realizado en 1925, posee valores cinematográficos que todavía hoy encierran enorme vigencia, y aunque por su tema e intención no encaja de modo muy exacto entre las cintas inspiradas en el mar, merece ser comentado con alguna extensión en esta serie, dados sus indudables méritos.

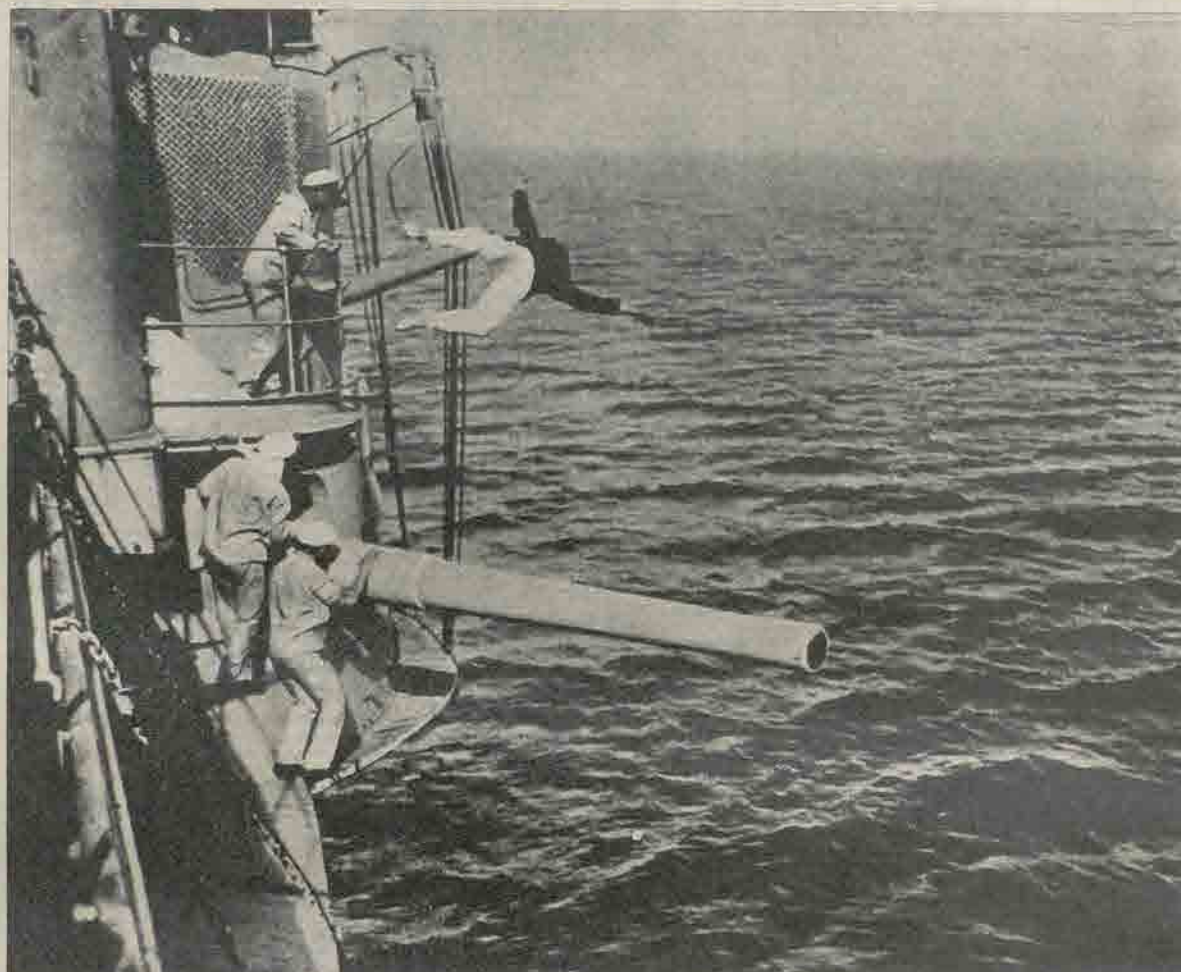
«El acorazado Potemkin» es, antes que nada, un film de notoria intencionalidad política. A raíz de los sucesos revolucionarios de 1905, tras la derrota de la guerra ruso-japonesa, fueron realizadas ocho películas, por encargo oficial, con la finalidad de conmemorar aquellos acontecimientos. De aquellas ocho películas sólo se conservan hoy «La madre», de Pudovkin, y la de Eisenstein.

El impacto que produce esta cinta obedece a una serie de elementos coincidentes que producen el resultado de una increíble perfección. Su ritmo cinematográfico posee un «crescendo» interior que culmina en el final de cada secuencia, para, a su vez, encadenar con el inicio de la siguiente y alcanzar la cúspide en el final de la película. Se inicia el relato con el germen de la rebelión de los marinos del acorazado motivada por las ínfimas condiciones de la alimentación y lo corrompido de los víveres. Los mandos de la tripulación, para abortar el motín, deciden fusilar a un grupo de marineros, colocados bajo una lona, momento que da ocasión para iniciar el ritmo trepidante de la película, conseguido con un montaje de planos muy cortos, que producen en el público espectador una reacción de arrebató casi física. A partir de estas escenas, la película se eleva a cimas inenarrables con las secuencias del estallido del motín, el traslado del marinero muerto a Odessa, el desfile de la población ante el cadáver y, sobre todo, el ataque de los soldados a la multitud, con los famosos planos de la escalera, en los que el montaje por conflictos de imágenes, idea de Eisenstein, se muestra en toda su plenitud.

El efecto de la película se produce, pues, por el montaje propugnado por su creador, fundado en tomas de breve duración, montadas las unas en conflicto con las otras, en una auténtica dialéctica de raíz revolucionaria que produce una distorsión del tiempo y el espacio reales, de gran efecto estético y emocional. Con la composición de esta cinta se crea un auténtico lenguaje cinematográfico, en el que el resultado artístico se produce por medio de los elementos visuales y sonoros.

El final de la película, con el acorazado alejándose sobre las aguas mientras le escoltan los saludos del resto de la escuadra, constituye el momento más marino del relato. Pero al mismo tiempo su significado es de neta simbología política, ya que en esta secuencia del paso a través de la escuadra, con los navíos que ceden ante el barco sublevado y le permiten buscar refugio en Rumania, se ha querido reflejar el mito visual de la revolución triunfante.

El mar, en esta película, apenas aparece y apenas ha sido tenido en cuenta por su director para llevarla a cabo. No es en ningún momento el motivo inspirador del film, pero su inevitable presencia se aprecia en algunas escenas, como en las del lanzamiento a las olas del cadáver del oficial muerto por la tripulación y, sobre todo, en los espléndidos planos finales, del paso ante el resto de los buques, en los que el mar adquiere un contenido de trágica emoción política, pues parece sugerirse que sus aguas transportan heroicamente al acorazado triunfador, germen de la revolución social que nació en sus entrañas de acero y que le permiten dar el impulso definitivo hacia el pórtico de la Historia futura. Es difícil prever que la intención de Eisenstein fuese la de dar al mar un significado de cuna de la revolución, pero no cabe duda de que el hecho accidental y fortuito de que los sucesos de Odessa se incubaron a bordo de un navío de guerra y sobre las alas marinas ha sido aprovechado por los planos finales de la cinta de modo tan genial, que ha pasado a la historia del cine. ■ LUIS MARTÍNEZ MORCILLO.



La carga política que lleva consigo «El acorazado Potemkin», frecuentemente distorsionando la realidad, cargando las tintas y pulsando resortes simplistas para provocar la reacción en un público poco cultivado, supera, con mucho, lo que pueda tener de contenido marino. No obstante, en algunos momentos, como el que recoge la escena del grabado superior, se muestra el mar unido a los acontecimientos que la película relata. La famosa secuencia de la escalinata de Odessa (foto de abajo), con su admirable montaje, no ha sido superada todavía por ningún realizador. «El acorazado Potemkin» es, no cabe duda, un film construido con admirable maestría.

