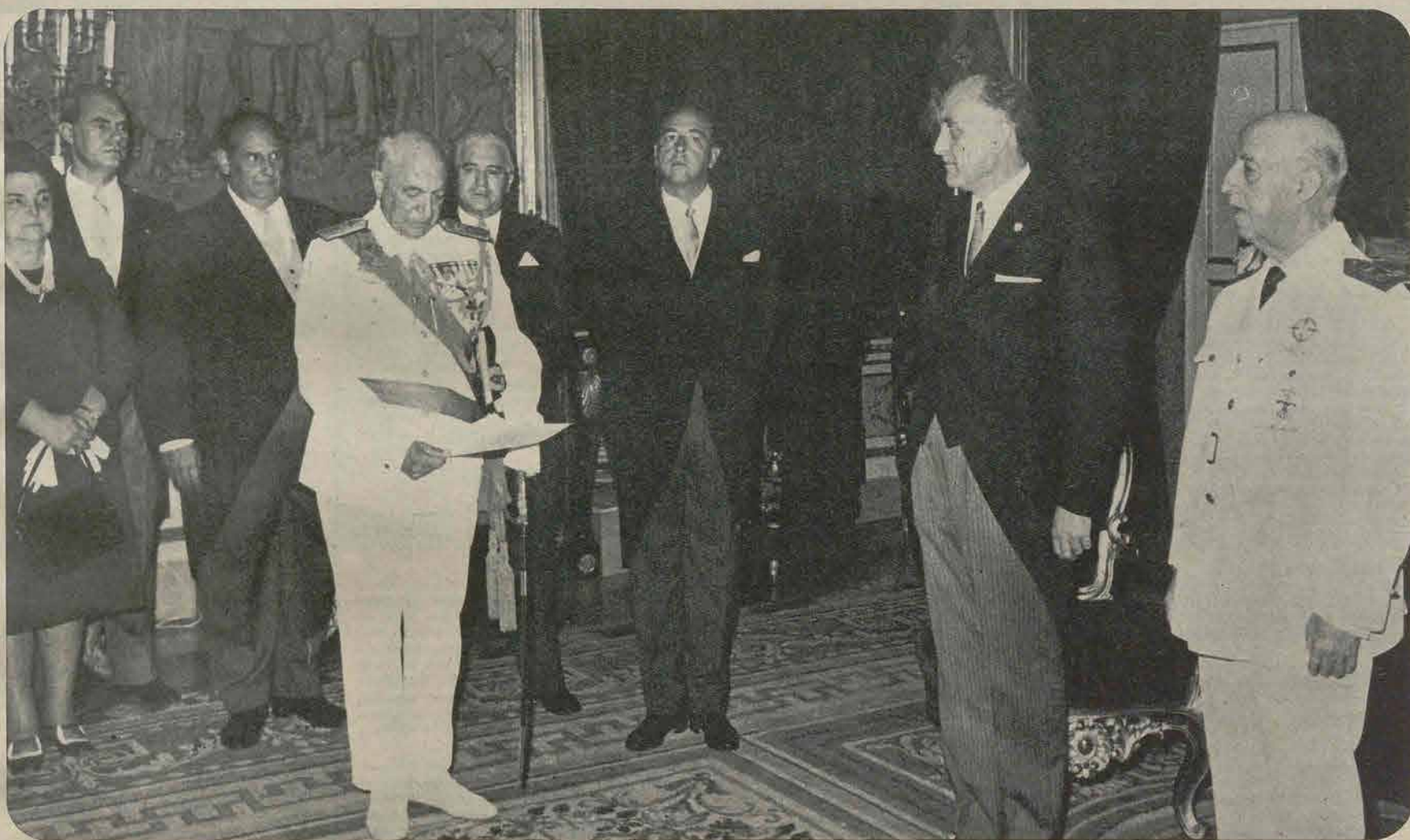


Los marinos y pescadores embarcados en buques extranjeros se beneficiarán de las pensiones establecidas en el Régimen especial de la Seguridad Social del Mar, y sus familias de la asistencia sanitaria.

## El Consejo General del Instituto Social de la Marina recibido en audiencia por S. E. el Jefe del Estado



El día 7 del pasado mes de julio, S. E. el Jefe del Estado recibió en audiencia a los miembros del Consejo General del Instituto Social de la Marina, presididos por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM y del referido Consejo, y acompañados por el ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, y por el subsecretario del Departamento, señor Utrera Molina.

El día anterior, y bajo la presidencia del ministro de Trabajo, se había constituido el Consejo General, culminándose así la etapa de reestructuración orgánica y administrativa a nivel central del Instituto Social de la Marina, que se inició con la aprobación de la Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

De ambos actos ofrecemos amplia información en este número.

# NAUTICAL

Iuis arbulu, s. l.

INSTRUMENTOS NAUTICOS Y ACCESORIOS DE NAVEGACION  
CARTAS NAUTICAS  
LIBRERIA NAUTICA

CONCESIONARIOS PARA CANARIAS Y A. O. E.  
DE EQUIPOS ELECTRONICOS MARINOS  
CON ALTO FUNCIONAMIENTO

PRESIDENTE ALVEAR, 49  
TELEFONO 26 18 24  
TELEGRAMAS: NAUTICAL

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

## "El banco de pesca atlántico en peligro por los crecientes intereses de determinados países" (Dr. García Cabrera)

Tomar conciencia del creciente peligro de agotamiento del banco de pesca atlántico, y estudiar las posibles medidas que puedan evitarlo fue el objeto principal de las sesiones de estudio del Comité de la Organización de la Pesca para el Atlántico Central y Este (C. O. P. A. C. E.), que tuvieron lugar en Casablanca.

En dichas reuniones nuestro país estuvo representado por varios expertos en estas materias, pues es obvio señalar la importancia de dichas reuniones para un país que, como España, es pesquero por naturaleza, y con muchas y amplias costas lindantes con el Atlántico, fundamentalmente el banco pesquero canario-sahariano. La importancia para Canarias de las reuniones del citado Comité vienen enmarcadas con las 200.000 toneladas anuales de pescado que esta región española sustrae al Atlántico Central Este.

Tomando como motivo la reunión de Casablanca, el diario "La tarde", de Santa Cruz de Tenerife, publicó una interesante entrevista con don Carmelo García Cabrera, representante español en el C. O. P. A. C. E., y director del Instituto Oceanográfico de Tenerife, que a continuación reproducimos en sus puntos más fundamentales:

### LAS FUNCIONES DEL COMITE

—Las principales funciones del Comité de la Organización de la Pesca para el Atlántico Central y Este son la coordinación de los trabajos de todos los países que pertenecen a la FAO, para una mejor explotación y defensa de los seres vivos de la plataforma continental del Atlántico del Este.

—¿En qué han consistido las reuniones de Casablanca?

—La primera fue una reunión técnica del CINECA. En ésta se trataron asuntos de investigación; relaciones oceanográficas; cartas sinópticas, etcétera. Como dato interesante se presentaron las posibilidades del estudio de la superficie del mar a través de los satélites artificiales. La segunda de estas reuniones fue dirigida por España, contando con la intervención de veintinueve países. Estas fueron sesiones de consulta en las que se acuerdan recomendaciones en defensa de los intereses de todos los países participantes en las deliberaciones. Luego, si estas deliberaciones tienen mucha importancia, se ponen en trámite de ejecución por vía legal de las Naciones Unidas.

—En esta sesión se despertaron grandes polémicas en torno a cuestiones como la transformación industrial en harina de cierta cantidad de pescado para su utilización como alimento humano. Pero lo más importante fue el problema creado por la Unión Soviética y África del Sur, que en este último año de mil novecientos sesenta han hecho crecer en forma alarmante la cantidad de pescado capturado por sus flotas, que han despertado

la alarma sobre la posibilidad de la desaparición del banco de pesca atlántico.

—¿En qué consiste verdaderamente este problema?

—En que las aguas internacionales están abiertas a todos los países, sin ninguna medida, pero estos dos países han aumentado la industrialización de sus flotas en tal forma que las toneladas de pesca capturada son extraordinarias. Refiriéndonos a cifras concretas se puede citar que en mil novecientos sesenta y tres la Unión Soviética pescó ciento cuarenta y siete mil toneladas, siguiendo en orden ascendente hasta llegar a la alarmante cantidad de seiscientos mil toneladas en mil novecientos sesenta. Por su parte, África del Sur consiguió, en mil novecientos sesenta y nueve, cuarenta y ocho mil toneladas (antes nunca había llegado a estas aguas) y en mil novecientos sesenta subió hasta trescientas cincuenta mil toneladas.

—¿Qué tipo y qué clases de pescados son los que en esta zona se capturan?

—Los espáridos, como el sargo, el besugo, el diente. Y los pulpos, la merluza, los calamares, los chocos, los túnidos, etcétera.

—¿Cuánto captura España?

—España es problema aparte, porque está representada en gran parte por la flota canaria: en mil novecientos sesenta y cuatro se capturaron ciento cincuenta y cinco mil toneladas; en mil novecientos sesenta y nueve, ciento setenta y ocho mil, y en mil novecientos sesenta, unas doscientas mil.

### SOLUCIONES PARCIALES

—El problema necesita soluciones drásticas, en evitación del posible derrumbe de este importante sector pesquero: ¿Cuáles son las soluciones aportadas?

—Se habló de no aumentar la flota actual. Se dispusieron recomendaciones en torno al tamaño de las mallas; se trató de reglamentar unos topes de pesca, pero muchas de estas propuestas fueron rechazadas, debido, claro está, a los intereses crecientes que hay en la zona.

—España presentó la creación de una veda en determinadas zonas, lo cual fue aceptado, ya que se vio la necesidad de evitar en lo posible la pérdida por completo de algunas especies, creando reservas naturales.

—¿Cómo se evitará, pues, la posible destrucción del banco pesquero por los países en avance de capturas?

—Por ahora, la cuestión ha quedado enmar-

cada en la realización de unos estudios rápidos y certeros de las posibilidades biológicas y reales de la zona. Se ha creado una comisión de estudio, formada por Francia, España, Marruecos, Alemania, Estados Unidos e Inglaterra, que tratará de comprobar los recursos de los bancos de pesca del Atlántico Central Este. Según los resultados de este estudio se tomarán medidas oportunas, como la reglamentación por especies, utilización de mallas adecuadas, cantidad de pesca a capturar, etcétera.

### SITUACION CANARIA

—¿Hasta qué punto perjudica a Canarias la superexplotación del banco atlántico?

—Como al resto de los países litorales, es indudable que en gran manera. La posibilidad de una desaparición por agotamiento de las especies que ahora surten la industria pesquera canaria cerraría un gran campo de posibilidades económicas y sociales.

—¿Benefician a la región canaria estas sesiones científicas dedicadas al estudio de problemas pesqueros?

—Efectivamente, nos benefician en mucho. Ordenan en gran forma la anarquía reinante en la industria pesquera. Un montaje de doscientas mil toneladas necesita mucha mayor estructuración de la que ahora tenemos.

## "La isla de Gran Canaria debe jugar papel principal en el banco pesquero sahariano" (Dr. BAS)

Durante su visita a Las Palmas de Gran Canaria, con motivo de dictar una serie de conferencias sobre el mar y su mundo biológico en la Universidad Internacional de Canarias, el prestigioso profesor del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona doctor don Carlos Bas hizo unas manifestaciones sobre el banco pesquero sahariano al diario "La Provincia", de esta capital, de indudable interés.

Conviene resaltar que el profesor Bas realiza en estos momentos un trabajo para el Cabildo Insular de Gran Canaria sobre la importancia de la isla en cuanto al banco pesquero sahariano se refiere, lo que avala

por sí solo el interés que para el sector pesquero del país tienen sus manifestaciones.

Refiriéndose a la crisis del banco pesquero sahariano, indica el profesor Bas que tras una época de esplendor, cuando la pesca de la corvina, merluza, etc., y precisamente por la dedicación única a estas capturas, el banco sufrió casi un colapso, que pudo ser superado gracias al esfuerzo y tesón de los pescadores, que abrieron nuevas posibilidades pescando el pulpo, choco y calamar de forma tan considerable, que hoy la explotación de éstos es la fundamental de la que el banco se nutre.

—Para reavivar la pesca de las primeras especies citadas se requiere la adopción de medidas drásticas que permitan una recuperación cuya explotación sea rentable —opina el investigador, que a continuación añade—: Pero por lo que se refiere a los cefalópodos, el pulpo, por ejemplo, no muestra ningún síntoma de decrecimiento.

Se refiere después a lo que pescan en la zona los distintos países que allí tienen base, y explica:

—Los rusos y daneses tocan diversas especies de superficie; el choco se va en gran medida al Japón, y el calamar se consume casi íntegramente en nuestro país; la Unión Soviética pesca también en gran cantidad el chicharro y la caballa. Entre Gibraltar y el río Congo se pescaron el año pasado unos dos millones de toneladas de chicharro. Casi la cuarta parte la pescaron los rusos, siendo la aportación española de unas doscientas mil toneladas.

En cuanto a la investigación de las posibilidades del banco pesquero dice:

—Precisamente en julio y agosto habrá una campaña nacional de investigación oceanográfica y pesca para conocer mejor el banco sahariano y sus enormes posibilidades pesqueras. No sólo consiste en saber lo que hay, sino los mecanismos que posibilitan su recuperación.

El profesor Bas será el jefe de esta misión, que irá a bordo de un nuevo barco oceanográfico español, el «Cornide de Saavedra», que entre otros modernísimos aparatos cuenta con un ordenador electrónico. En él irán, además del profesor Bas, 21 científicos, la mayoría españoles y algunos extranjeros, y el objetivo será conocer las características físico-químicas de las aguas y la cantidad de peces.

### LAS ENORMES POSIBILIDADES PESQUERAS DE LA ISLA

Refiriéndose a su estudio sobre las posibilidades pesqueras de la isla, el investigador explica:

—Yo pretendo demostrar que esta provincia, y fundamentalmente esta isla de Las Palmas, es el bastión fundamental para el mantenimiento y desarrollo de la pesca en el litoral africano. Las posibilidades las resumo en tres puntos: debe ser el centro de explotación del banco sahariano; centro de explotación de atún, bonito, etcétera, en alta mar; explotación del camarón. Asimismo, opino que debe cambiar el sentido de la organización del problema pesquero de la zona: ha de verse desde la perspectiva de que la isla debe jugar el papel principal frente al banco pesquero sahariano.

## 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. 16.510-1963

Distribuye:

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

# *S. E. el Jefe del Estado recibió en audiencia al nuevo Consejo General del Instituto Social de la Marina, presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé*



El día 7 de julio Su Excelencia el Jefe del Estado, Generalísimo Franco, recibió en audiencia civil en el palacio de El Pardo al Consejo General del Instituto Social de la Marina, que se había constituido el día anterior. Presidía el Consejo su presidente, almirante don Jesús Fontán Lobé, y le acompañaban el ministro de Trabajo, don Licinio de La Fuente, y el subsecretario del Departamento, don José Utrera Molina.

El Jefe del Estado saludó a todos los miembros del Consejo, y a continuación, el almirante Fontán Lobé pronunció el siguiente discurso:

## **PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL ISM**

"Excelencia:

"Tengo el honor de presentaros a los miembros del Consejo General del Instituto Social de la Marina, que me honro

en presidir. En su nombre, y en el mío propio, os agradezco la bondad que habéis tenido al recibirnos en audiencia justo al día siguiente de ser constituido por nuestro querido ministro de Trabajo.

"Movidos por un irrenunciable afán de justicia social, aquí están, señor, auténticas representaciones de los trabajadores y empresarios de la mar, elegidos libremente a través de su Organización Sindical. Ello es, por tanto, una garantía de que los hombres de la mar, a quienes siempre distinguisteis con vuestro cariño, van a tener voz y voto, con carácter real y permanente, en el supremo órgano de gobierno del Instituto Social de la Marina.

"Se inicia ahora, señor, una nueva singladura, una etapa que quiere ser la más fructífera de toda la historia de este organismo. La Ley de Seguridad Social del Mar y las disposiciones que la desarrollan han puesto en nuestras manos

el instrumento idóneo para continuar esta labor, iniciada por el marqués de Valterra, cumpliendo órdenes de Vuestra Excelencia, y que tuvo su punto de origen en la Ley Fundacional del organismo del año mil novecientos cuarenta y uno. La política social que alentáis y dirigís con mano firme, y de la que tanto se beneficia el pueblo de España, va a tener adecuado cauce en el Instituto Social de la Marina, por lo que respecta a los trabajadores del mar.

"Ellos, señor, son conscientes de esta labor, y una vez más, por medio de sus representantes, os manifiestan su cariño y su más firme adhesión. Los trabajadores de la mar de España, Excelencia, siguen en primera línea, inamovibles, como aquel dieciocho de julio, a vuestras órdenes, y su deseo, en el día de hoy, no es otro que patentizaros su gratitud, su lealtad y su afán de servicio para la prosperidad de la Patria.

Finalizada la intervención del presidente del ISM, el Caudillo pronunció las siguientes palabras:

## **HABLA EL JEFE DEL ESTADO**

"Os agradezco esas palabras y muestras de adhesión que me hacéis, a las que correspondo gustosamente. Gracias por vuestro trabajo y desvelos puestos al servicio de los trabajadores del mar para lograr que todos sus afiliados gocen de la justicia social posible.

"Reitero mi agradecimiento por vuestra valiosa colaboración, con la cual se lograrán todos los fines perseguidos.

Finalmente, Su Excelencia el Jefe del Estado se reunió con todos los consejeros, con quienes posó para la fotografía de recuerdo que publicamos en estas páginas.



## CONSTITUCION DEL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

# EL ACTO FUE PRESIDIDO POR EL MINISTRO DE TRABAJO, A QUIEN ACOMPAÑABAN EL SUBSECRETARIO Y SECRETARIO GENERAL TECNICO DEL DEPARTAMENTO, DIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL Y PRESIDENTE DEL ISM

MADRID.—El pasado día 6 de julio se celebró, en el salón de actos del Instituto Social de la Marina, el solemne acto de constitución del Consejo General del organismo, presidido por el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente. Le acompañaban el subsecretario del Departamento, don José Utrera Molina; director general de la Seguridad Social, don Enrique de la Mata Gorostizaga; presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, y secretario general técnico del Ministerio, don Antonio Chozas Bermúdez.

Abierta la sesión, el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barrera, dio lectura a la orden de constitución del Consejo. Seguidamente, el ministro cedió la palabra al presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, quien pronunció el siguiente discurso:

### INTERVENCION DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

«Mis primeras palabras, evidentemente, tienen que ser de agradecimiento al señor ministro por haber tenido la atención de venir personalmente a esta casa a constituir el Consejo General del Instituto Social de la Marina. Nuestro agradecimiento aún es mayor porque esta es la primera vez que un ministro de Trabajo nos hace este honor, y, naturalmente, todos los miembros del Consejo y todos los funcionarios de esta casa se lo tenemos que agradecer de un modo especial.

«Sabe perfectamente el señor ministro —y esto lo digo en mi nombre y en el de todos los presentes— que nuestro sentimiento hacia él no es otro que un gran afecto, un gran cariño y admiración, y que estamos constantemente a su disposición y a su servicio.

«Efectivamente, ministro, tenemos una gran alegría al tenerle entre nosotros.

«Veo aquí, entre nosotros, muchas caras conocidas que formaban parte del antiguo

Consejo. Esto me produce una gran satisfacción, y voy a aprovechar la oportunidad para subrayar que su labor fue muy fructífera y que gracias a la etapa del Consejo anterior hemos podido llegar a esta situación de hoy, en la que iniciamos una nueva singladura con toda ilusión y con muchas esperanzas.

«Nuestro saludo de bienvenida y nuestro agradecimiento a todos los que van a empezar a colaborar en este nuevo Consejo. Ellos van a ser, efectivamente, la voz de la costa, los que van a traernos las necesidades de la costa, para exigirnos cada vez más, para que llevemos hasta el límite nuestro esfuerzo, a fin de que logremos dar a nuestros trabajadores del mar todas las satisfacciones a sus necesidades. Que son muchas, como decía antes el ministro; que este es un sector laboral al que hay que atender con verdadero cariño, casi con artesanía.

«Quiero también dedicar un saludo especial a la única mujer miembro del Consejo, a doña Mercedes Sanz Bachiller, que representa una verdadera experiencia de hacer bien y mirar con cariño a los demás. Es una verdadera satisfacción para nosotros tenerla aquí, porque sabemos que nos va a servir de apoyo en muchos momentos en los que se trate de los problemas que afectan a las esposas e hijas de los trabajadores del mar. Yo espero, en fin, que doña Mercedes Sanz Bachiller sea una buena madrina de la gente de mar.

«Voy a aprovechar esta ocasión, en que tenemos aquí al ministro, para darle las gracias, porque todas nuestras iniciativas salen adelante con una facilidad extraordinaria. Tenemos ahora pendiente, como sabe el señor ministro, la orden ministerial reconociendo la Seguridad Social del Mar a todos estos navegantes que están en buques extranjeros y que no se beneficiaban de los convenios de reciprocidad en materia de Seguridad Social entre nuestro país y aquellos a los que pertenecen los buques. Esta orden, ministro, ha

sido precisamente llevada por ti, porque desde el primer momento nos decías que estos navegantes eran prácticamente emigrados. Y entonces surgió nuestra propuesta, en la que con tanto afecto colaboró el Instituto Español de Emigración, poniéndose en marcha una orden de tu Departamento, por ti firmada, que muy en breve va a ser publicada. Puede ser que nos la guardes para el día de la Virgen del Carmen, que es el día de las sorpresas marineras, por aquello de ser nuestra patrona. Efectivamente, todos los años tenemos una concesión muy especial este día: el año pasado fue la revalorización de pensiones para los afiliados al antiguo Montepío Marítimo Nacional; el antepasado fue el ministro de Hacienda, que nos concedió las cartillas de ahorro-pesquero. Este año, posiblemente sea la extensión de la Seguridad Social a nuestros marinos que navegan en buques de bandera extranjera.

«Pero nosotros vamos a pedirte algo más: La Ley de Seguridad Social del Mar prevé, en el artículo cuarenta y cuatro, la posibilidad de disfrute de prestaciones de desempleo cuando éste se deba a casos de naufragio. Por otra parte, el artículo cuarenta y cinco, y como complemento de las prestaciones estrictamente legales, sentó la promesa de establecer, en favor de los trabajadores del mar y sus familias, servicios sociales en atención a situaciones especiales. Muy concretamente se refiere el artículo cuarenta y cinco a los beneficios de la acción formativa, a las indemnizaciones por naufragio, a los Hogares del Marino y del Pescador, a las Casas del Mar y a los colegios para huérfanos e hijos de pescadores, así como a los que se derivan de la asistencia social.

«En consecuencia, nosotros quisiéramos autorización para prepararte un proyecto de Orden Ministerial, con la que se alcanzarían logros eminentemente sociales, y que estoy seguro te produciría una verdadera satisfacción firmar.

«Y nada más. Agradecerte, ministro, otra vez más, tu presencia aquí, y que sepas que todos, absolutamente todos, estamos a tus órdenes para llevar a cabo la labor de esa nueva singladura que emprende hoy el Instituto Social de la Marina, con muchos deseos de acertar y de seguirte en tu camino social, que es verdaderamente asombroso».

Terminada la intervención del almirante Fontán, que fue rubricada con calurosos aplausos, el ministro de Trabajo pronunció el discurso cuyo texto íntegro ofrecemos a continuación:

### PALABRAS DEL MINISTRO DE TRABAJO

«He tenido especial interés en presidir este acto de constitución del Consejo General del Instituto, y ello por una serie de motivos. Y he querido, además, hacerlo aquí, en la propia casa del Instituto. Hay, si se quiere, una razón institucional, que decía yo antes en mi reunión con los funcionarios. Y es que yo creo, de verdad, en la administración institucional, y creo que es importante darle a las corporaciones y a las instituciones el rango que les corresponde, y que no sólo el Instituto tiene que ir a ver al ministro de Trabajo; el ministro de Trabajo tiene que venir también al Instituto, que tiene su propia personalidad, su propia autonomía y su propia significación.

«Pero si da, además, la casualidad que el Instituto Social de la Marina tiene su domicilio social en la casa donde nació José Antonio, entonces podrías comprender que, con independencia de que yo sea ahora ministro de Trabajo, para Licinio de la Fuente esto era un motivo muy especial, un motivo fundamental, porque, aparte la vinculación personal con la ideología joseantoniana, que yo siempre he confesado, es que creo profundamente que realizaciones como las del Instituto Social de la



veíamos al dar lectura a la Orden de Constitución. La Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar establece, de forma bien elocuente, que este Consejo será el órgano supremo en el Gobierno del Instituto, por eso al daros la bienvenida a quienes, procedentes del sindicalismo —trabajadores y empresarios— y procedentes de los distintos órganos y servicios de la Administración, venís a incorporaros a la rectoría de un quehacer tan apasionante y de tanta responsabilidad, quiero que compartáis conmigo la preocupación y la ansiedad con que la España marinera espera nuestras realizaciones y nuestras gestiones. La Ley de Seguridad Social del Mar representa, sin duda, un enorme paso hacia adelante en la aspiración de los trabajadores del sector de equipararse con los del Régimen General de la Seguridad Social, y en este proceso de equiparación hay que seguir avanzando, para saldar así la deuda que la sociedad española tiene contraída con unos hombres que prestan un servicio esencial a la comunidad en condiciones tantas veces penosas y singularmente difíciles. La mejora de los servicios y el aumento de las prestaciones tienen que ser las notas distintivas de la actividad del Instituto Social de la Marina a partir de ahora, como lo ha sido también antes, pero, si cabe, con un proceso más acelerado y más intenso bajo vuestra dirección y debido a vuestro celo y a vuestra diligente preocupación por la tarea que se os confía. En vuestras manos está la posibilidad de ensanchar tanto su quehacer como su eficacia, de llegar con



En momentos del acto: el ministro dando su discurso, y el secretario general del ISM dando lectura al acta de constitución del Consejo.

Marina —en general toda la política social que ha hecho el Régimen en estos grandísimos treinta y tantos años— tienen sus raíces en la doctrina de la Falange, en la doctrina de las JONS, es decir, es realmente ir convirtiendo en realidad aquellos objetivos de política social que los fundadores nos marcaron; por tanto, encontrar la oportunidad de entroncar las nuevas singladuras, las nuevas etapas, los nuevos objetivos con lo que, de verdad, son las raíces y el origen de nuestro nacimiento y de nuestra acción, creo que siempre es importante. Y ello, no porque nos ate de algún modo, sino por todo lo contrario, porque nos ha de dar nuevo impulso y nueva fuerza; no porque el mirar hacia atrás suponga para nosotros una especie de limitaciones en lo que tengamos que seguir hacia adelante, sino todo lo contrario; sencillamente, porque mirando hacia esas raíces, hacia esas ilusiones y hacia esos postulados nosotros encontraremos la forma de que nuestros avances en materia de justicia social sean efectivamente, cada día, más importantes, y si se puede, querido almirante —y tienes razón—, cada día más acelerados.

«De todas maneras, también, de alguna manera, quería resaltar con mi presencia un acto evidentemente sencillo en la forma, pero significativamente en el fondo, porque es un acto que viene a coronar el proceso de desarrollo de la Ley de Seguridad Social del Mar y supone en lo orgánico lo que la Ley supuso en lo normativo. Es, efectivamente, una nueva andadura en la historia de la institución.

«También quería expresaros, con mi presencia y mi participación, lo profundamente entrañado que estoy con las tareas del Instituto y lo unido que me encuentro a vosotros en la empresa de mejorar la protección y condiciones de vida de los trabajadores del mar.

«La constitución del Instituto Social de la Marina es, sin duda, un alto ejemplo representativo de la Seguridad Social; lo

vuestra acción a los últimos rincones de nuestras costas, allí donde haya una familia de pescadores, y de hacerlo con una extensión cualificada de las ayudas que podéis dar a cada uno de los ciento sesenta mil trabajadores del mar, a los quince mil trabajadores portuarios y a los ochocientos mil beneficiarios comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la nueva Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Por tanto, dentro de la actividad de vuestra gestión, el Ministerio de Trabajo tiene depositada una gran esperanza en vosotros y en la potenciación de las realizaciones sociales del Instituto Social de la Marina. Para ello, y como muy pronto vais a comprobar y los reelegidos ya lo conocéis, y lo habéis comprobado, dispondréis de un equipo de hombres entusiastas; hombres llamados por una vocación de servicio y de entrega a la justicia social y con una competencia y preparación que bajo vuestras directrices habrán de dar cumplida muestra de todas sus posibilidades. Tanto el equipo humano como el instrumento administrativo están, por tanto, en perfectas condiciones para cumplir los fines que la Ley les señala.

«La reciente reforma orgánica del Instituto precisamente se ha inspirado en la necesidad de subrayar los servicios sociales, agilizándolos las estructuras, ampliando y especializando sus cometidos, incorporándoles las nuevas acciones de necesaria realización. La humanización de la gestión, la descentralización funcional, el contacto íntimo y entrañable con los hombres que nutren las filas del mundo del trabajo marítimo, requieren que sepáis intervenir, en cada caso, con un claro sentido de la perspectiva, con perfecta conciencia de que en vuestras manos está depositada una parte importante del bienestar y la seguridad de muchas familias españolas, y que ello nos exige una interpretación progresiva y dinámica del espíritu de la Ley y, sobre todo, una eficacia y una generosidad y sentido de responsabilidad

«Yo creo en la administración institucional, y creo que es importante darle a las corporaciones y a las instituciones el rango que les corresponde, y que no sólo el Instituto tiene que ir a ver al ministro de Trabajo; el ministro tiene que venir también al Instituto que tiene su propia personalidad, su propia autonomía y su propia significación».

«Este acto viene a coronar el proceso de desarrollo de la Ley de Seguridad Social del Mar, y supone en lo orgánico lo que la Ley supuso en lo normativo».

(Del discurso del ministro)

suficiente para impedir que los proyectos se embarranquen, o que por falta de diligencia no llegue, en el debido momento, la prestación a su destinatario. Parte esencial de esta actividad habrá de discurrir por caminos y deslindados y en los que se han conseguido logros importantes, pero a los que habrá que apuntar con mayor imaginación aún, con mayores recursos y con un sentido más coherente de la planificación y de la atención de las necesidades de la población escogida. A lo largo de mil novecientos setenta hemos ido haciendo efectiva la mejora de prestaciones que la Ley preveía, hemos incrementado las pensiones y la ayuda familiar y hemos mejorado la asistencia y las atenciones de distintos tipos. A veces, las cifras son más elocuentes que las palabras: la acción del Instituto, que supuso un millón trescientas cuarenta y ocho mil pesetas en mil novecientos sesenta y nueve, ha supuesto dos millones ochocientos mil cinco pesetas, es decir, más del doble, en mil novecientos setenta, y suponemos que va a pasar de los tres millones quinientos mil pesetas en mil novecientos setenta y uno. Es, evidentemente, una indicación de la progresión en la atención social a este sector laboral, que, sin embargo, y como decía al principio, todavía le queda camino por andar y metas que conseguir para equipararse totalmente a los demás trabajadores españoles.

«Estas cifras que decía son indicación de una acción cada día más dinámica y completa, como lo son las Casas del Mar: la de Vigo, por ejemplo, inaugurada por el Jefe del Estado en una jornada auténticamente memorable. No sé los que aquí la vivieron, pero encuentro que difícilmente podrá ser superada en ninguna otra ocasión, porque fue un día auténticamente emocionante, donde los pescadores gallegos, en torno al «Azor», acompañaron al Caudillo desde Cangas a Vigo, y el pueblo de Vigo, luego todo allí, en aquella explanada frente a la Casa. Realmente, yo —incluso con personas que acompañen al Caudillo, porque mi experiencia relativamente todavía es corta— puedo decir que fue el acto más bonito, indudablemente, de todos los que he tenido como ministro de Trabajo. Realmente hace poco tiempo que soy ministro de Trabajo, pero personas que acompañan con frecuencia al Caudillo, y que le acompañaban mucho tiempo —gentes de su Casa Militar—, me decían que no recordaban otro acto marinero del sabor, del efecto, de la explosión de entusiasmo que había tenido aquél, no obstante haberlos habido, como es lógico, muy buenos y muy importantes.

«En fin, Casas del Pescador en Miño, en Pasajes de San Pedro; tenemos a punto la Casa de Tenerife; en La Coruña la estamos comenzando; la de Cartagena, ya en marcha, o bien grupos de viviendas, como los de Santurce, San Sebastián, Villajuan, Arguineguín y Garrucha, ya terminadas o a punto de terminarse, o las de Ribadeo y Bayona, que ya están adjudicadas, y otra serie de ellas que están en proyecto en el Instituto, o la acción formativa, que en el curso mil novecientos setenta mil novecientos setenta y uno va a beneficiar a dieciséis mil hombres del mar o hijos suyos, o la acción de Fomento de la Cooperación, que está permitiendo a tantos pescadores no sólo mejorar sus instrumentos de trabajo y poder ir a pescar donde esto sea más rentable, sino hacerles también incluso dueños de sus propios instrumentos de trabajo.

«Pero la tarea debe seguir, cada día, con renovados afanes y hacia objetivos más ambiciosos. El Instituto tiene que estar en disposición de atender, como lo ha hecho, a situaciones especiales de grave dificultad, como ha ocurrido este año en Barbate o en las costas gallegas; hemos de potenciar los servicios sociales, de acción formativa, del bienestar del marino —con las Casas del Mar y del Pescador—, la asistencia a naufragos y el desarrollo de la asistencia social, instrumento para suplir, en muchos casos, la ausencia del padre de familia o los siniestros de la vida laboral, y también la formación profesional, por supuesto, comprometiéndonos con una recalificación —especialidades productivas— que permita ir hacia una verdadera industrialización de la actividad pesquera, mucho más allá de las situaciones de peonaje y artesanía en que se venía desarrollando y se viene desarrollando todavía en muchos casos. La acción cooperativa debe permitir mayor autonomía a tantos pescadores que ven agotarse los bancos de pesca, y los olgo hablar de ello muchas veces,

y se quedan así sin trabajo y sin sustento. Hay que intensificar también la construcción de viviendas para pescadores y marinos mercantes, porque pienso que si siempre resulta grave que quien presta su aportación al desarrollo del país no tenga un bien tan primario y esencial, como es el derecho a una vivienda digna, lo es en mucha mayor medida cuando este trabajador debe alejarse del hogar para producir una riqueza necesaria, y con ello ganar su sustento, y vive la permanente inquietud por una familia que no tiene habitación, que no tiene hogar adecuado.

«Todo este capítulo de proyectos, acciones y esperanzas ha de ser desplegado con la mirada puesta en el bienestar de los trabajadores, cuya voz debéis de representar. El Ministerio de Trabajo estará con vosotros, compartiendo vuestras ilusiones y vuestras responsabilidades y ayudando a encontrar los caminos para que los problemas se conviertan en soluciones. Tomo buena nota de esta petición de vuestro presidente en relación con la reglamentación de los servicios sociales; vamos a trabajar en ello, haced vosotros los anteproyectos oportunos, poneros en relación con la Dirección General de la Seguridad Social y haremos todo lo posible para que pueda ser, efectivamente, una realidad cuanto antes.

«También vuestro presidente ha hablado de otra Orden Ministerial, que esa sí que está más avanzada y que, efectivamente, en relación con ella, sí que podemos comprometernos a que sea una publicación que se realice en torno a esa festividad marinera de la Virgen del Carmen. Me refiero a la asistencia a los marinos que realizan sus actividades en buques extranjeros. Era, evidentemente, verdadera justicia conseguirlo, pero, ciertamente, es una realidad muy compleja; vamos a encontrar, ya lo hemos discutido, el camino para una solución que, en cierto modo, les anticipo de los criterios que están implícitos en ese proyecto de Ley de Emigración —que yo creo que puede ser Ley antes de la terminación de estas sesiones de las Cortes—, y en la cual, la protección de los trabajadores en el extranjero ha de encontrar motivos de ampliación y de solución a muchos de estos problemas. Estos quince mil trabajadores del mar y las setenta y cinco mil personas de sus familias que se estiman más o menos que se encuentran en esta situación, confío que, por la vía de esta nueva normativa, van a encontrar la posibilidad de tener una Seguridad Social y una protección que ahora no tienen, y vamos a hacer todo lo posible para que, efectivamente, la publicación de la Orden pueda coincidir con esta fecha, para vosotros y para todos, tan señalada, como es la Virgen del Carmen.

«Y, en fin, de muchas más cosas podríamos hablar, pero vamos a dejar de hablar y vamos a empezar a trabajar. A trabajar, aunque esto, en definitiva, sea ya también —en cierto modo lo hayamos convertido—, y yo quería que lo fuera, de una pura sesión protocolaria en una verdadera sesión de trabajo, que ya nos planteáramos un poco la problemática y los horizontes de nuestro quehacer cuando empezéis vuestra andadura en este nuevo Consejo. La etapa que hoy comenzamos se anuncia óptima en posibilidades y tiene que ser fecunda en realizaciones. La historia del Instituto Social de la Marina nos obliga a mucho, se ha hecho mucho en todos estos años; tenemos la obligación de superarlo y sabemos que no es fácil, pero, justamente, la dificultad de las obras y de los objetivos debe ser siempre un estímulo más que otra cosa cuando se tiene la seguridad de que se está sirviendo a una causa justa. Nos traéis una inquietud; vuestra representación es, efectivamente, también la representación de una inquietud real, y agradecemos y estimulamos la necesidad y el espíritu de compañerismo con que la hacéis llegar, y la haréis llegar en lo sucesivo, hasta ser siempre fieles a ella, a esa representación, porque siéndolo aquí, seréis fieles a España y a la justicia social.

«Nada más. Muchas gracias. Quedáis posesionados de vuestros cargos».

Con este discurso del ministro de Trabajo, finalizó la solemne sesión constitutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

El mismo día 6, por la tarde, celebró el Consejo su primera reunión de trabajo, y al día siguiente, según hemos informado ya en esas páginas, fue recibido en audiencia por S. E. el Jefe del Estado.

# El ministro recibió a los funcionarios del ISM

Antes de iniciarse el acto de constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina, el ministro de Trabajo recibió, en el despacho oficial del presidente del ISM, a los funcionarios del organismo. En representación de todos ellos, el oficial mayor, don Fernando Catalán de Ocón y Arnauda, pronunció las siguientes palabras:

«Por el cargo que desempeño, como oficial mayor del Instituto Social de la Marina, me cabe el alto honor de dirigir unas palabras a Vuestra Excelencia, tanto en nombre propio como en el de mis compañeros, los funcionarios del Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Trabajo, y vinculados por completo a la tan sufrida y abnegada clase trabajadora del mar.

«Sólo dos palabras, señor ministro, de sincera gratitud, en nombre de todos los

funcionarios de este organismo, que han visto plasmada en el estatuto de personal su "carta magna", tan ilusionadamente esperada, porque todos hemos visto en él su "status" jurídico con la máxima complacencia, al comprobar que en el citado estatuto se han recogido todas las aspiraciones e ilusiones, sea cual fuere la escala a la que pertenecen los funcionarios.

«Con estas palabras sólo quiero reiterar a Vuestra Excelencia nuestra sincera gratitud, cosa que ya hice el pasado mes de abril en carta dirigida a su secretario de despacho, y renovar nuevamente nuestra inquebrantable adhesión a Su Excelencia el Jefe del Estado y a nuestro príncipe de España. Y a usted, señor ministro, decirle una vez más que siempre e incondicionalmente tendrá a todos los funcionarios del Instituto Social de la Marina a sus órdenes».



Don Fernando Catalán, oficial mayor del ISM, dirige unas palabras al ministro de Trabajo, en representación de los funcionarios del organismo.

## COMPOSICION DEL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

### PRESIDENTE

Almirante don Jesús Fontán Lobé.

### MIEMBROS REPRESENTATIVOS

**TRABAJADORES** elegidos en el seno de la Organización Sindical, encuadrados en el Sindicato de la Pesca:

Don Ramón Varela Rodal (La Coruña).  
Don Eugenio Cid García (Pasajes de San Juan).  
Don Gregorio Villaumbrales García (Madrid).  
Don José María Fernández Figueredo (Vigo).  
Don Aniceto Elósegui Gorostegui (Pasajes de San Juan).  
Don Juan Betancort Dévora (Las Palmas).  
Don Laurentino Amoedo Sanmiguel (Huelva).  
Don José Raynau Bolo (Grao-Gandía).  
Don Antonio Ayala Torres (Barcelona).  
Don Benito Flores Millán (Tarifa).  
Don José María Maiz y de Zulueta (Bilbao).  
Don José Navarrete Bueno (Málaga).

**EMPRESARIOS** elegidos en el seno de la Organización Sindical, encuadrados en el Sindicato de la Pesca:

Don Antonio Serrats Urquiza (San Sebastián).  
Don Manuel Veiga Costas (Cádiz).

Don Tomás Buades Ruso (Santa Pola).  
Don Luis Losada Lago (Villagarcía de Arosa).

**TRABAJADORES** elegidos en el seno de la Organización Sindical, encuadrados en el Sindicato de la Marina Mercante:

Don Antonio Maqueda Noé (Madrid).  
Don Lisardo González Llerena (Las Palmas).  
Don Francisco Cernada Veloso (Valencia).  
Don Nicolás Padrón Brito (Las Palmas).  
Don Fernando Bruguera Masriera (Barcelona).  
Don Mario Abad Botella (Barcelona).  
Don Manuel Ramos Fernández (Barcelona).  
Don Rafael Camps Darder (Valencia).  
Don Juan Gonell Rafat (Barcelona).

**EMPRESARIOS** elegidos en el seno de la Organización Sindical, encuadrados en el Sindicato de la Marina Mercante:

Don Joaquín Fernández López (Madrid).  
Don Agustín Martín Ruiz (Madrid).  
Don José María García Coso (Barcelona).

**Representante del Consejo de Administración del Instituto Nacional de Previsión:**

Don Luis Álvarez Molina.

**Representante de la Asamblea General de Mutualidades Laborales:**

Don Eduardo Urgorri Casado.

**Representante de los funcionarios del Instituto Social de la Marina:**

Don Servando G. Aller de la Vallina.

### MIEMBROS NATOS

**Por la Organización Sindical:**

Doña Mercedes Sanz Bachiller, jefe de la Obra Sindical Previsión Social.  
Don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca.  
Don José Luis de Azcárraga y Bustamante, presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

**Por el Ministerio de Trabajo:**

Don Enrique de la Mata Gorostizaga, director general de la Seguridad Social.  
Don Antonio Chozas Bermúdez, secretario general técnico.  
Don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina.

**Por el Ministerio de Hacienda:**

Don José Luis de Juan Peñagolosa, de la Secretaría General Técnica.

**Por el Ministerio de Comercio:**

Don José Vera Kirchner, de la Dirección General de Pesca Marítima.

### MIEMBROS DE LIBRE DESIGNACION

Don José Ramón González López, vicealmirante, segundo jefe del Estado Mayor de la Armada.

Don Vicente Doreste Medina, procurador en Cortes.

Don Guillermo de Reyna Medina, director de la Mutua de Riesgo Marítimo.

Don Francisco Javier Angoloti y de Cárdenas, delegado general de la Organización de Trabajadores Portuarios.

Don Vicente Rodríguez Casado, presidente del Crédito Social Pesquero.

Don Francisco Hidalgo Peñalver, secretario general del Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

**Secretario de Actas del Consejo General y de la Comisión Permanente del ISM:**

Don Ernesto Martínez Peral.

### ASESORES TECNICOS

Don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del ISM.

Don Pedro Jiménez Poyato, vicesecretario técnico del ISM.

Don Hermenegildo Baylos Corroza, jefe de la Asesoría Jurídica del ISM.

## COMPOSICION DE LA COMISION PERMANENTE

### PRESIDENTE

Don Jesús Fontán Lobé.

### VICEPRESIDENTE

Don Manuel Veiga Costas.  
Don Antonio Maqueda Noé.

### SECRETARIO GENERAL DEL ISM

Don Manuel Pérez de la Barreda.

### VOCALES

Don Antonio Chozas Bermúdez, por el Ministerio de Trabajo.

Don José Vera Kirchner, por el Ministerio de Trabajo.

### Consejeros trabajadores:

Don Eugenio del Cid García.  
Don Gregorio Villaumbrales García.  
Don Laurentino Amoedo Sanmiguel.  
Don Antonio Ayala Torres.  
Don José María Maiz y de Zulueta.  
Don Manuel Ramos Fernández.  
Don Francisco Cernada Veloso.

Don Rafael Camps Darder.  
Don Juan Gonell Rafat.

### Consejeros empresarios:

Don Antonio Serrats Urquiza.  
Don Tomás Buades Ruso.  
Don Joaquín Fernández López.

### Consejeros de libre designación:

Don José Ramos González López.  
Don Francisco Javier Angoloti y de Cárdenas.  
Don Francisco Hidalgo Peñalver.

### ASESORES TECNICOS

Don Gerardo Harguindey Banet (vicesecretario general).

Don Pedro Jiménez Poyato (vicesecretario técnico).

Don Guillermo de Reyna Medina (director de la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo).

Don Hermenegildo Baylos Corroza (jefe de la Asesoría Jurídica del Instituto).

### SECRETARIO DE ACTAS

Don Ernesto Martínez Peral.

# EL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA LA CASA DEL MAR DE PASAJES DE SAN PEDRO, PROXIMA A INAUGURARSE

SAN SEBASTIAN.—El pasado día 11 de junio, don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina, acompañado del jefe del Servicio de Pensiones del organismo, don Alvaro García Ormaechea, giró una breve visita a esta provincia de Guipúzcoa para conocer las instalaciones de la Casa del Mar, próxima a inaugurar en Pasajes de San Pedro.

Primeramente visitó las oficinas de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, saludando a todos sus funcionarios, con quienes mantuvo un amplio cambio de impresiones, verdadero diálogo, del que éstos salieron muy complacidos dada la cordialidad y cariño con que el señor Pérez de la Barreda acogió los diversos problemas que le fueron con toda sinceridad planteados.

A continuación, en la misma mañana

● Durante su viaje a Guipúzcoa estuvo en los puertos de Fuenterrabía y Guetaria, visitó al gobernador civil de la provincia y celebró una reunión para tratar de los actuales problemas de la flota de bajura.

del día 11, el secretario general se desplazó, en unión del delegado provincial, a Pasajes de San Pedro, donde efectuó una detenida visita a las futuras instalaciones de la Casa del Mar. Por la tarde visitó los puertos de Fuenterrabía y Guetaria, departiendo en este último con el presidente de la Cofradía de Pescadores, don Eutimio Alberdi, quien le explicó con detenimiento el funcionamiento de los dis-

tintos servicios de la Cofradía, agradeciéndole, por otra parte, los desvelos e interés demostrados por el Instituto Social de la Marina para llevar a buen término ante los organismos competentes la posibilidad de la instalación de una fábrica de hielo en el puerto.

El día 12, el señor Pérez de la Barreda en unión del delegado de Trabajo, señor Prados Torriente, y del

delegado provincial, fue recibido por el gobernador civil de la provincia, a quien expuso los beneficios que ha de reportar para los trabajadores del mar la próxima inauguración de la Casa del Mar, hallando en la citada autoridad la mejor disposición para resolver cualquier problema que pueda plantearse. Entre otros asuntos, trataron de la instalación de una estación radiotelegráfica para enlace con la flota bacaladera, que será instalada en la propia Casa del Mar.

Asimismo, el día 12 se reunió con el presidente de la Federación Sindical de Cofradías de Guipúzcoa y delegados locales del Instituto, con quienes sostuvo larga conversación relativa a los diversos problemas que tiene planteados actualmente la flota de bajura, singularmente en lo que se refiere a las vedas implantadas para las capturas de anchoa y atún.

## Sesiones científicas en la Policlínica de la Casa del Mar de Vigo

VIGO.—En el salón de actos de la Casa del Mar se celebró la sesión inaugural de las sesiones científicas que con carácter periódico ha organizado la Policlínica del Instituto Social de la Marina.

Ocupaban la presidencia el jefe de la Inspección de los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, doctor Jaime Pérez L. Santamarta; señor Gómez-Aller de la Vallina, delegado provincial del ISM; doctor Domínguez Rodríguez, presidente del Colegio Oficial de Médicos de esta provincia; doctor Lojo Ambrojo, director de la Policlínica de la Casa del Mar; doctor Alonso Astudillo, director de la Residencia Sanitaria Almirante Vierna; doctor Adrio Mateo, presidente de la Academia Médico-Quirúrgica de Vigo, y los inspectores de Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina en esta provincia, doctores De la Riva Valdés y Cadarso Ladrón de Guevara.

Abrió el acto el doctor Pérez L. Santamarta, quien declaró inauguradas las sesiones científicas de la Po-

liclínica de la Casa del Mar de Vigo.

A continuación, el doctor Lojo Ambrojo hizo la presentación de los conferenciantes, doctores Francisco González García, José Luis Ferreiro Seoane y Antonio Sierra Calvo, que trataron el tema «Criterios básicos para el enjuiciamiento clínico y profiláctico de la fiebre reumática», actuando como moderador el doctor Sierra Calvo.

Expuso el doctor Francisco González García la etiopatogenia de la fiebre reumática, enumerando la evolución conceptual habida en los últimos años y los esfuerzos de la Sanidad Nacional por realizar estudios pormenorizados que lleven a programar una lucha eficaz, especialmente en su aspecto preventivo.

El doctor José Luis Ferreiro Seoane hizo resaltar la importancia fundamental que la valoración de las pruebas biológicas tiene en el diagnóstico y evolución de la fiebre reumática.

En segundo lugar centró la atención en los más concretos y valorables «tests» específicos, con ex-

● Al finalizar el acto le fue dedicado un homenaje al primer director de la Policlínica, doctor Pérez L. Santamarta, por su nombramiento como jefe de la Inspección de los Servicios Sanitarios del ISM.

haustivo estudio de las antistreptolisinas 0.

Finalmente concretó lo que podría considerarse unos postulados muy útiles y sumamente orientadores para enjuiciar pruebas biológicas en consonancia con los diferentes cuadros clínicos.

El doctor Antonio Sierra Calvo hizo notar que ningún concepto epidemiológico, ninguna de las pruebas biológicas estudiadas y ningún signo clínico, de por sí, son patognomónicos de una fiebre reumática y sí que lo único orientador es la asociación de varios de ellos, que el clínico ha de buscar afanosa y lucidamente; por ello, la clínica es la de los criterios básicos fundamentales para llegar al diagnóstico, y de

ahí al efectivo tratamiento.

Tras un breve comentario crítico sobre la ablación de las amígdalas, resumió los criterios terapéuticos en relación al estado evolutivo de la fiebre reumática y las medidas profilácticas y de prevención de los brotes para su inactivación vitalicia.

Al final de la sesión se entabló un animado coloquio entre los asistentes, interviniendo los doctores Adrio, Chamorro, Loureiro Pazos, Rey Montero, Novo Porto y Álvarez Gándara.

Terminado el acto científico, se procedió a la entrega de una placa conmemorativa al doctor Pérez L. Santamarta, primer director que fue de la Policlínica de esta Casa del Mar. Otra placa similar



quedará en la Policlínica como recuerdo de su actuación profesional durante su permanencia en Vigo.

El señor Gómez-Aller de la Vallina, delegado provincial del Instituto Social de la Marina, después de expresar la enorme satisfacción que sentía porque la Casa del Mar de Vigo marque la pauta en cuanto a actividades científicas se refiere, entregó la placa al doctor Jaime Pérez L. Santamarta, agradeciéndole la dedicación prestada durante sus diez años de estancia en Vigo, y significando que dicha placa tiene una doble vertiente: de un lado, como expresión del homenaje que se le brinda y de otro para que sirva de recuerdo, ejemplo y estímulo a todos los directores que en el futuro le sucedan. Al mismo tiempo deseó al doctor Pérez L. Santamarta los mejores éxitos en su nuevo destino como jefe de la Inspección de los Servicios Sanitarios del ISM.

Cerró el acto el doctor Pérez L. Santamarta con las siguientes palabras:

«Gracias, muchas gracias por esta manifestación y por estas palabras de homenaje y afecto, inmerecidas por mí, pero que acepto gustoso en nombre de un equipo de trabajo que nunca regateó el esfuerzo cuando se trataba de servir a las gentes del mar.

»Antes de nada, quisiera dedicar un recuerdo emocionado a los compañeros

que nos precedieron, verdaderos pioneros de los Servicios Sanitarios del Instituto en esta provincia, algunos de los cuales no pueden encontrarse ya entre nosotros.

«A mí, durante los diez años de permanencia en esta ciudad, me ha correspondido vivir una etapa de evolución de los Servicios Sanitarios Provinciales del Instituto Social de la Marina, y en estos momentos, a la hora de mi marcha, me siento verdaderamente satisfecho, al comprobar que quedan puestos los pilares sobre los que asentará el edificio de la nueva ordenación de nuestros Servicios Sanitarios.

«Quiero reconocer sinceramente vuestra decidida colaboración en todo momento. Al delegado provincial y funcionarios de esta Delegación, a mis compañeros, los inspectores médicos y del cuadro facultativo; al personal auxiliar y subalterno de la Policlínica, al personal administrativo y subalterno de la Casa del Mar. A todos, muchas gracias.

«Y gracias también por esta delicadeza al decidir que el recuerdo de mi actuación perdure en esta casa, donde desde su fecha inaugural viví mi ilusión y mi esfuerzo.

«Sólo me resta, en fin, ofrecerme una vez más desde mi nuevo puesto de servicio, para todo cuanto redunde en pro de una Medicina social cada día mejor y más justa».

## Almacenes EL CASTILLO

### EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

### GENERAL SHIP'S STORES & IRONMOGERS, RIGS & BARGES SUPPLIERS

Juan Rejón, 61 - Teléfono 26 48 68 :-: Gordillo, 11 - Teléfono 26 27 31

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO

2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

## Actividades de la Inspección de Servicios Sanitarios del ISM

Dentro de las actividades que lleva a cabo el jefe de la Inspección de Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, doctor don Jaime Pérez L. Santamarta, se encuentran sus desplazamientos a la costa para efectuar visitas relacionadas con su cargo. En día 24 de junio estuvo en San Sebastián al objeto de comprobar las instalaciones, ya terminadas, de la clínica de la Casa del Mar de Pasajes de San Pedro, que abrirá sus puertas para los enfermos el día 5 de julio. La Casa del Mar de Pasajes será inaugurada oficialmente en los

primeros días del próximo mes de septiembre.

El 8 de julio el señor Pérez L. Santamarta estuvo en Alicante para conocer los proyectos de la instalación de la Policlínica del Instituto Social de la Marina en aquella ciudad. También se desplazó a Santa Pola para tratar de la instalación de la clínica del Instituto Social de la Marina en aquella localidad.

Asimismo estuvo en Valencia para estudiar las necesidades de asistencia sanitaria y reorganización de los servicios sanitarios de la provincia.

## Actividades del Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina

### VISITAS A VILLAJOSYOSA, TORREVIEJA, SANTA POLA Y ALICANTE

Además de asistir al acto de clausura del curso de patrones de litoral celebrado en Villajoyosa, el jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina, don Gregorio Ramos Charro, visitó Torrevieja acompañado por el delegado y subdelegado provincial del organismo. En este puerto se interesó por el urgente envío de material sanitario con destino al ambulatorio local y visitó la Casa del Mar, donde trató de la posibilidad de dedicar a actividades culturales uno de los locales que la misma posee. Asimismo visitó la Escuela de Orientación Marítima.

Seguidamente, el señor Ramos se

trasladó a Santa Pola, donde el patrón mayor le expresó la necesidad de crear dos grados más de educación general básica dentro de las Escuelas de Orientación Marítima y el envío de material sanitario para el ambulatorio.

En el mismo día regresó a Alicante, y en compañía del arquitecto, visitó las obras de la Casa del Mar de esta capital, donde existe el proyecto de instalar las dependencias de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina y la clínica dedicada a los Servicios Sanitarios de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

### SE VAN A SOLICITAR NUEVE PARCELAS EN EL POLIGONO DE ELVIÑA (LA CORUÑA), PARA CONSTRUCCION DE VIVIENDAS

El día 3 del pasado mes de junio, el jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina se trasladó a Vigo, donde mantuvo un cambio de impresiones con el delegado provincial del organismo sobre la situación de las viviendas que se encuentran en proyecto o construcción dentro de la provincia.

Asimismo realizó gestiones con la persona que se encargará de los Servicios de Formación Profesional y Acción Formativa en la Delegación.

Seguidamente visitó las obras del grupo de viviendas que se encuentran en construcción en Villajuan, siguiendo posteriormente viaje a La Coruña.

En esta ciudad celebró una entrevista con el secretario de la Cofradía de Pescadores, concretándose en ella que por el Servicio se hará la petición de nueve parcelas del polígono de El-

viña al Ministerio de la Vivienda, puesto que ya se han presentado instancias de pescadores solicitando viviendas, habiéndose comprometido a hacer las correspondientes aportaciones iniciales.

Al día siguiente, acompañado por el arquitecto-jefe del Instituto Social de la Marina, don Manuel Bastarache, visitó el colegio de El Mosteirón. Terminada la visita, y en compañía del subdelegado provincial del Instituto de la Marina en La Coruña, se trasladó a Noya para visitar las obras de la Escuela de Formación Profesional que está levantando la Cofradía de Pescadores, y para la que se ha solicitado una subvención al Instituto Social de la Marina de cerca de medio millón de pesetas. Las obras están muy avanzadas y se espera su inmediata terminación.

## CLAUSURA DE CURSO EN LAS ESCUELAS

### Más de un 80 por 100 de los Escuela de Formación Profesional

El día 19 de junio pasado se clausuraron los cursos de formación profesional Náutico-Pesquera en la escuela reconocida de Gijón, del Instituto Social de la Marina.

El acto de clausura estuvo presidido por el gobernador militar de Asturias, general Crespo del Castillo; jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto, señor Ramos Charro; delegado de Trabajo en Asturias, señor Subirats Figueras; comandante en funciones de Marina; delegado del Instituto Social de la Marina, señor López Miñano, y otras autoridades locales.

Se inició el acto de clausura con la lección de final de curso a cargo del profesor de la escuela, don José Rivas Rodero. Recalcó, a través de toda la disertación, la importancia de la formación integral del trabajador del mar y de la formación permanente.

Dijo textualmente: «Los problemas más profundos, a la par que urgentes, se plantean, precisamente, a nivel de cada hombre; tales como los de la realización personal y la posibilidad de una convivencia justa y pacífica con los otros. Pues bien, la posibilidad de que estos problemas se resuelvan está en función directa de las actitudes, destrezas, conocimientos e imaginación creadora de los hombres que tengan que afrontarlos. Dicho en otras palabras, de la calidad de la educación con que se cuente». Y terminó su lección sobre la esperanza de los hombres del mar, así: «Es la hora de cosechar frutos. Quienes habéis permanecido uno o varios años en estas aulas sabéis bien que lo importante de verdad es la fidelidad con vosotros mismos. Esta paz con uno mismo, fruto de la lucha por vivir con arrojo los propios ideales, os capacitará para las más nobles aventuras, y en el caso concreto que nos ocupa podría resumirse en los siguientes aspectos:

—No abandonar la formación profesional adquirida, mejorarla y tenerla siempre viva y al día. Si es posible, buscar el modo de volver a la escuela, que os dará toda clase de

facilidades para poder iniciaros en otra titulación superior.

—Que sepáis que la escuela de Gijón y, en definitiva, el Instituto

El gobernador militar de Asturias pronuncia unas palabras en el acto de clausura.



Social de la Marina estarán siempre a vuestro lado. Esperamos que pronto podamos ofrecerlos como realidad el proyecto de asociación de antiguos alumnos de la escuela.

—Poner de manifiesto, materializándolo en hechos cotidianos, los valores humanos que van germinando dentro de vosotros; dando ejemplo de solidaridad, de bien hacer el trabajo, de mando y obediencia; en una palabra de sentido de responsabilidad, que si siempre es necesario ahora es imprescindible al hombre del mar».

A continuación hizo uso de la palabra el jefe del Servicio de Fomento Social, señor Ramos Charro, rector de las dos escuelas hasta el pasado mes de abril. En primer lugar transmitió a los alumnos, claus-

## Los alumnos matriculados en la Escuela de Gijón, obtuvo titulaciones

- El acto de clausura de curso fue presidido por el gobernador militar de Asturias.



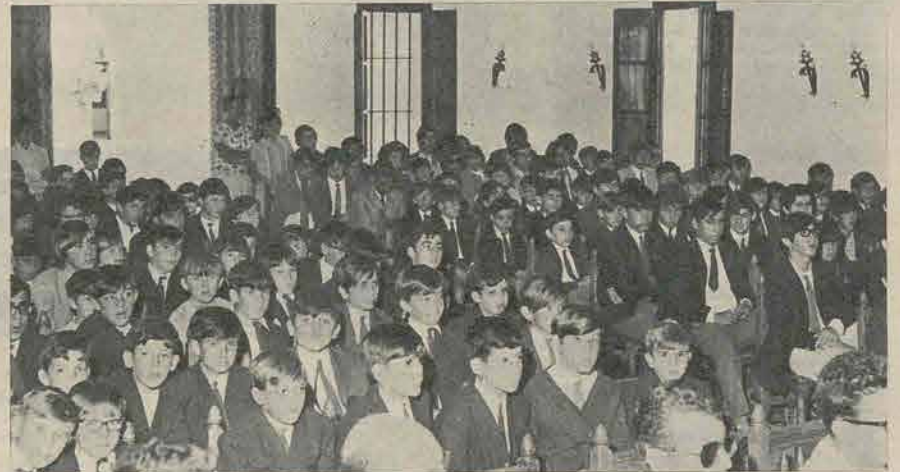
tro y asistentes al acto, el saludo del presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, a quien le había sido materialmente imposible presidir la clausura. Recordó, a continuación, su paso por la escuela, durante el cual se consiguió el arraigo definitivo de la escuela de formación profesional Náutico-Pesquera, trasladándola a los actuales locales, y el reconocimiento de la escuela de náutica. Puso de manifiesto que si recordaba esto, no era por un afán de triunfalismo, sino por dejar sentado que las dos escuelas han sido obra de la sociedad asturiana, del claustro y el equipo de dirección, así como de los alumnos, y que la vida próspera de la misma estaba asegurada siempre y cuando existiera este sentido de solidaridad y trabajo en equipo, que hasta el momento la caracterizaba.

Felicitó a los alumnos que habían superado con éxito los exámenes y conseguido su titulación de mecánicos o patronos, haciéndoles patente que el Instituto Social de la Marina estaría a su lado para llevar adelante, de manera permanente, la formación y el perfeccionamiento que su trabajo profesional a bordo necesitara.

Intervino, a continuación, el delegado provincial de Trabajo, señor Subirats, quien felicitó al Instituto por la labor de formación profesional que realiza a través de las escuelas, siguiendo la directriz de promoción profesional del Ministerio de Trabajo, a través de la ayuda de los fondos de protección al trabajo.

Cerró el acto y declaró clausurados los cursos el gobernador militar,

## En el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda



El pasado día 26 del mes de junio, presidido por el rector del colegio y delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Felipe Peña Vázquez, se clausuró en Sanlúcar de Barrameda el curso académico 1970-1971.

Le acompañaban en la presidencia, el alcalde de la ciudad, don Juan A. Garat Ojeda; el ayudante militar de Marina, y otras autoridades y representaciones.

Se inició el acto con unas palabras del alumno señor Traba, haciendo uso de la palabra a continuación, el vicerrector del colegio y el señor alcalde de la ciudad.

El acto finalizó con una lección del señor Peña Vázquez, en la que expuso el tema «La juventud ante los problemas de la sociedad actual».

Con posterioridad se celebraron competiciones deportivas y una fiesta de despedida a los alumnos del actual curso académico, a la que asistieron el claustro de profesores y el personal del colegio.

general Crespo del Castillo, de modo expresivo y muy cordial. Recordó su viejo cariño a las profesiones náutico-pesqueras, e hizo hincapié en la responsabilidad que iban a contraer como hombres a quienes, forzosamente, se les iba a encomendar funciones de mando. A este respecto señaló, como ley a seguir, la ecuanimidad, la exigencia al máximo con uno mismo y la comprensión y tolerancia con los demás.

Terminadas las intervenciones se procedió a la entrega de títulos a los alumnos que terminaron el curso superando las pruebas finales.

Los resultados han sido plenamente satisfactorios, pues se ha superado el porcentaje de aprobados al 80 por 100 del censo de matriculación.

Consiguieron los primeros números de su promoción, los siguientes alumnos:

Mecánico naval mayor: don Juan Manuel Álvarez Rodríguez.

Mecánico naval de primera: don José Manuel Fernández Martínez.

Mecánico naval de segunda: don Ruperto Cabarcos Pardo.

Patrones: don Francisco J. Álvarez Rodríguez y don José García Díez.

Por su compañerismo y virtudes humanas, se concedió una mención especial a don Manuel Rodríguez Bouzas.



Entrega de títulos en la escuela de Gijón. Junto al gobernador militar, el jefe del Servicio de Fomento Social del ISM, señor Ramos Charro.

### TITULACIONES CONSEGUIDAS EN EL CURSO ACADEMICO 1971

Motoristas navales ... ..	129
Mecánicos navales de 2.ª ... ..	60
Mecánicos navales de 1.ª ... ..	21
Mecánicos navales mayores ... ..	16

#### Sección de Puente:

Patrones de Litoral de 2.ª ... ..	45
Patrones de Litoral de 1.ª ... ..	23
Patrones de Cabotaje ... ..	25
Patrones de Altura ... ..	8

#### Especialidad de radio:

Radiotelefonistas navales restringidos ... ..	22
---	----

#### Competencia del marinero:

Certificados obtenidos ... ..	96
-------------------------------	----



Un momento de la demostración gimnástica celebrada en el colegio de Mosteiron.

## EN EL COLEGIO DE MOSTEIRON SE CELEBRO UNA ANIMADA FIESTA DE FIN DE CURSO Y SE PROGRAMARON EXCURSIONES A SANTIAGO, MADRID Y SUS ALREDEDORES HISTORICOS

El pasado día 22 de junio han tenido lugar diversos actos en el Colegio-Residencia «Carmen Polo de Franco», con motivo de la terminación del presente curso escolar.

La clausura del curso estuvo presidida por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, acompañado por las autoridades locales, delegada provincial de la Sección Femenina e inspectora de Enseñanza Primaria de la zona.

En uno de los salones del colegio las autoridades e invitados a los actos de clausura, pudieron contemplar una primorosa exposición de labores y trabajos manuales ejecutados por las niñas del colegio a lo largo de todo el curso.

A continuación, tuvo lugar, en el patio del colegio una demostración gimnástica con aparatos, otra de gimnasia rítmica y la interpretación de varias danzas. Las demostraciones resultaron de gran vistosidad y fueron muy aplaudidas. Finalmente, la rondalla de alumnas, cerró los actos colegiales interpretando un variado repertorio que

mereció, como la demostración deportiva, la complacencia de todos los asistentes.

### RESULTADOS FINALES DEL CURSO

En la actual convocatoria han obtenido el título de Bachillerato Elemental ocho alumnas, y dieciocho en el Técnico.

Las alumnas que ahora han terminado el Bachillerato Elemental han tenido una orientación tanto para poder seguir estudio de Bachillerato Superior, como para encaminarse por una actividad de formación profesional.

### Se anuncian importantes innovaciones en este colegio para el próximo curso académico.

#### PEREGRINACION A SANTIAGO Y EXCURSION DE FIN DE CURSO

Una vez clausurado el curso, la totalidad de las alumnas de la residencia, acompañadas de sus profesores, se trasladaron a Santiago de Compostela para ganar el jubileo del Año Santo.

Las alumnas de cuarto curso de Bachillerato Unificado y las de quinto de Bachillerato Técnico, con ocasión de haber terminado sus estudios en el colegio, realizaron una excursión de fin de curso a Madrid, donde pudieron visitar los centros de más interés de nuestra capital, así como El Escorial, Valle de los Caídos, Toledo y Aranjuez.

Con estas actividades, de tipo cultural-recreativo, el Mosteiron ha dado

por terminado la vida colegial hasta el próximo curso académico.

#### HACIA UNA REFORMA DEL COLEGIO DE ACUERDO CON LA LEY GENERAL DE EDUCACION

En el pasado mes de mayo, con el fin de reformar, en lo posible, la distribución de las distintas dependencias del colegio, y el sistema educativo del mismo, visitaron el colegio «Carmen Polo de Franco» el secretario general del Instituto Social de la Marina, señor Pérez de la Barreda; el vicepresidente general, señor Harguindey Baret, y el jefe del servicio de Fomento Social, señor Ramos Charro.

Se mantuvo un cambio de impresiones con el profesorado y las religiosas que han atendido el centro, de los cuales se espera que salgan innovaciones de vital interés para nuestro colegio.

A esta visita han seguido otras del arquitecto-jefe del Instituto, señor Bastarache, el jefe del servicio de Fomento Social y el vicesecretario General de este organismo.

Esperemos que el nuevo curso académico vea renovado el colegio en todos los aspectos.

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

## COLONIAS DE VERANO EN EL TIEM-BLO PARA HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

Por primera vez, este año, el Instituto Social de la Marina ha montado en El Tiemblo (Avila), en un tranquilo y pintoresco paraje de la sierra, unas colonias infantiles de verano, donde pudieran pasar unos días, cambiando de ambiente y clima, niños y niñas hijos de pescadores y marineros.

Al ser las primeras colonias infantiles que el Instituto ha montado, el número de niños asistentes a las mismas ha sido limitado. Sesenta, en total. Procedían de aquellas delegaciones del Instituto en las que funciona el Gabinete de Asistentes Sociales, ya que la edad de los niños ha oscilado entre los ocho y los doce años, y se precisaba alguien que, con cariño y atenciones de madre, les acompañara en los viajes y permaneciera con ellos en la colonia. Así, de La Coruña vino la asistente social señorita Fuentes Blanco, con ocho niños y siete niñas; de San Sebastián, la señorita María Jesús Mancisidor Errandonea, con nueve niños y seis niñas; de Cádiz, la señorita Rosario Rodríguez Romero, con nueve niños y seis niñas, y, finalmente, de Huelva, la señorita María José Belmonte, con nueve niños y seis niñas.

Han sido veinte días en pleno contacto con

la Naturaleza, donde los monitores, programando el tiempo de los niños, les han puesto en condiciones de descubrir toda esa serie de maravillas que la Naturaleza pone al alcance de nuestros ojos y que, normalmente, nos pasan inadvertidas. Al mismo tiempo, se han combinado las diversiones, el baño y las excursiones por la sierra, con actividades de tipo cultural, tales como trabajos manuales, dibujo, modelado con plastilina y otras ocupaciones similares.

Aunque nuestras buenas asistentes sociales han trabajado con los niños hasta quedar exhaustas, sabemos que lo han hecho con mucha alegría y mucho cariño, porque las colonias, pese a esas pequeñas dificultades de integración y de convivencia que siempre se dan entre la grey infantil, han resultado muy agradables para los niños, y esto es lo que, en definitiva, cuenta para ellas.

Esperamos que la experiencia iniciada este año sea el primer paso para un amplio plan de colonias de verano, donde en un clima seco y de montaña, distinto del suyo habitual, puedan pasar unos días los hijos de los trabajadores del mar, sobre quienes ejerce su acción tutelar el Instituto Social de la Marina.

#### OTRAS CLAUSURAS

En el próximo número de "Hoja del Mar" publicaremos la información relativa a los actos de fin de curso en las restantes Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina.

# BANCO HISPANO AMERICANO

**Setenta años  
de intensa labor  
al servicio  
de nuestros clientes**

**Nos acreditan como una  
sólida y efectiva organización  
bancaria, cuyos servicios  
llegan hasta usted a través  
de una amplia y completa red  
de oficinas en España y  
representaciones en el dilatado  
mundo Hispanoamericano.**

## BANCO HISPANO AMERICANO

**TRADICION Y EFICACIA**

## PLAN DE REESTRUCTURA- CION DE LA FLOTA PES- QUERA DE BARBATE

- **Créditos para la construc-  
ción de 25 buques de hasta  
250 T. R. B. en cinco años.**

Con el fin de solucionar la situación laboral y económica del pueblo de Barbate de Franco, y entre otras medidas, la Orden de 11 de julio del actual prevé como uno de los principales instrumentos un plan de renovación y reestructuración de la flota pesquera, con la consiguiente reconversión del excedente de personal, a realizar en un plazo de cinco años.

La finalidad de la disposición publicada es la de sustituir embarcaciones no rentables por otras de mayor tonelaje intensamente mecanizadas que permitan faenar en caladeros más apartados.

La Orden Ministerial, dictada por la Presidencia del Gobierno a propuesta de los ministros de Hacienda, Trabajo, Industria y Comercio, comprende la renovación de los buques con artes de cerco comprendidos entre las 25 y 125 toneladas de registro bruto.

Se pretende construir durante el plan quinquenal regulado veinticinco buques pesqueros, a razón de cinco por año, y con un tonelaje unitario oscilante entre las 125 a 250 toneladas. El crédito para tales buques se financiará a través del Crédito Social Pesquero.

Los beneficios concedidos son:

a) **Créditos del 70 por 100 para arrastreros y del 80 por 100 para superficie del valor del buque a construir, una vez deducida la prima y la desgravación fiscal que pudieran corresponderles —y que son compatibles con estas ayudas especiales—, valor que será determinado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.**

b) **Prima especial del 10 por ciento del valor del buque. Será requisito necesario para solicitar créditos al amparo de esta disposición una oferta mínima de**

**desguace constituida por dos barcos cuyos tonelajes estén comprendidos entre las 25 y 125 toneladas.**

Tendrá la misma consideración que la oferta de baja por desguace los buques naufragados con posterioridad al 1 de enero de 1970 y los exportados a raíz de la publicación de la presente Orden.

En todos los casos, las embarcaciones ofrecidas en baja habrán de estar destinadas habitualmente a la pesca de cerco, tener licencia de pesca para ejercer su actividad en aguas jurisdiccionales de otro país antes del 1 de noviembre de 1970 y tener su base en Barbate de Franco antes de dicha fecha.

La disposición que comentamos crea, asimismo, una comisión local para la admisión e información de las solicitudes que se presenten, que serán elevadas a la Subsecretaría de la Marina Mercante, la cual remitirá al Crédito Social Pesquero las que informe favorablemente para la resolución que proceda.

La ayuda que prevé esta Orden es compatible con todas aquellas que por cualquier otra circunstancia pudiera conceder el Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

Los trabajadores que como consecuencia de la renovación y reestructuración de la flota queden en situación de desempleo involuntario recibirán las enseñanzas precisas mediante cursos de formación profesional al objeto de potenciar al máximo sus capacidades, adaptándoles a nuevas profesiones.

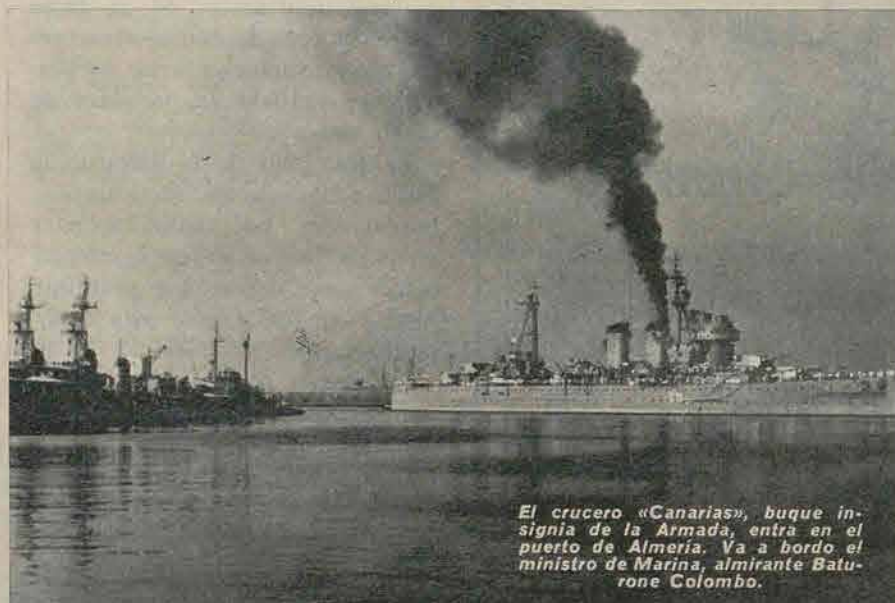
Si al término del presente plan regulador no se hubiera completado el desarrollo pesquero de esta localidad, podrá ampliarse el mismo por otro período análogo.

# BRILLANTE C DE LA SEMAN MAR DE ALBO

**Las últimas jorna  
didas por los prin  
acompañados por  
y varios ministr**

Los príncipes de España, momentos antes de iniciar su visita al «Juan Sebastián Elcano», responden a los saludos de bienvenida.

**Maniobras militares, desfiles, jornadas de confraternización, visitas a los buques, demostraciones navales, y el extremado espíritu militar, afabilidad y cortesía de los marinos, han dejado en la población almeriense un imborrable recuerdo de esta Semana Naval.**



El crucero «Canarias», buque insignia de la Armada, entra en el puerto de Almería. Va a bordo el ministro de Marina, almirante Baturo Colombo.

ALMERIA (De nuestro corresponsal). Durante siete días, Almería y todos los españoles y extranjeros que llegaron a nuestra ciudad han presenciado una magnífica demostración de la potencia humana y física de la Armada española.

Si importante ha sido la demostración técnica, la puesta a punto de todas las unidades, la excelente disciplina del personal, el perfecto funcionamiento de todos los medios mecánicos, mucho más lo ha sido la entrañable convivencia que se ha desarrollado entre las tripulaciones de los barcos y toda la población civil de Almería.

Las continuas visitas a las horas en que los buques estaban en puerto, la exquisita cortesía, que iba más allá de una mera fórmula para transformarse en auténtica hospitalidad, con que eran recibidos los que subían a bordo, la afabilidad y complacencia con que se les daban explicaciones sobre todo aquello que preguntaban, la extraordinaria vigilancia que se ejercía para evitar cualquier pe-



En el transcurso de la visita de una comisión de las unidades de la Flota a la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, el almirante Fontán, presidente de este organismo, entrega al almirante Gener Cuadrado una placa recuerdo como prueba de la amistad que une a la marina pesquera con la Armada.



# CELEBRACION A NAVAL DEL DIA

**Las fueron preside-  
cipes de España,  
el vicepresidente  
os del Gobierno**

ligro de los inesperados visitantes, han sido la base de que al cabo de muchos días se siga hablando en Almería de esta magnífica Semana.

## EL «DEDALO»

Desde el sábado día 3 de julio hasta últimas horas del domingo, fueron entrando las diversas unidades de la Flota. Despertaron la atención, principalmente, el crucero «Canarias» y el portahelicópteros «Dédalo». Aquél, por la enorme carga de historia que lleva en

cada una de sus planchas y hasta de sus tornillos. No se puede olvidar la gesta de este hermoso barco durante nuestra Guerra de Liberación. Fue el verdadero dueño de todos los mares de España y el que con su magnífica actuación logró el bloqueo absoluto de las costas que estaban en poder del Gobierno rojo.

El «Dédalo» es un buque cuyas características lo hacen tan diferente a los demás, que ha de llamar necesariamente la atención por donde quiera que vaya. Sus once plantas, sus ascensores enormes para elevar y bajar los helicópteros, su gran cantidad de armas anti-aéreas, la amplitud de su cubierta de aterrizaje y el hecho, que pronto corrió por toda Almería, de que había recibido a bordo, siendo buque de la Marina americana, el impacto de la bomba lanzada por un «kamikaze» japonés, hecho que se recuerda con una placa colocada en el lugar por donde penetró el proyectil, hicieron que fuera el barco más visitado durante todo el tiempo que permaneció en el puerto.

## DEMOSTRACION ANFIBIA

El martes día 6 se realizó una demostración anfibia en la plaza del Zapico, presenciada por una ingente masa de



Ante el ministro de Marina, el alcalde de Almería, don Francisco Gómez Angulo, pronuncia unas palabras en el acto de inauguración del monumento que la ciudad dedica a los Hombres del Mar.

espectadores y en la que intervinieron lanchas de desembarco, helicópteros, etcétera. Los tanques, «jeeps» y demás medios desembarcados, así como las fuerzas que tomaron parte en la demostración, marcharon después en columna hacia el Campamento Álvarez de Sotomayor, atravesando una gran parte de la ciudad. Este desfile fue presenciado por numerosísimo público, que aplaudió entusiastamente a los que desfilaban.

El miércoles día 7 se desplazaron a la isla de Alborán algunas unidades de la Flota para participar en un homenaje al primer marqués de Alborán, almirante de la Flota nacional durante nuestra Guerra de Liberación.

El jueves día 8, en el puerto, se celebraron diversas demostraciones por buceadores de combate, helicópteros, servicio contra incendios y otros medios navales. El numerosísimo público que presenciaba estas exhibiciones aplaudió calurosamente la demostración de pericia, valor y eficacia de todos los que intervinieron.

El viernes día 9 fue de descanso para las tripulaciones. Durante la mañana, comisiones de diversos sectores almerienses visitaron los barcos y comisiones de los barcos visitaron centros locales.

## PRESENCIA DE LOS PRINCES DE ESPAÑA

Por la tarde de este día llegaron Sus Altezas los príncipes de España y varios ministros del Gobierno, presididos por el vicepresidente del Gobierno. Sus Altezas Reales se trasladaron al «Juan Sebastián Elcano», que había entrado en esa mañana, y revisaron a los alumnos que acababan de rendir viaje y al resto de la tripulación. Durante el tiempo que permanecieron a bordo les fueron rendidos los correspondientes honores, a la vez, por las tripulaciones de todos los buques surtos en puerto.

El sábado día 10 tuvieron lugar los actos más solemnes de toda la Semana Naval: Misa de campaña con jura de la bandera por los caballeros aspirantes de la promoción Almería y entrega de despacho de oficial a los que, en ese día, terminaban sus estudios. A continuación desfilaron todas las fuerzas asistentes ante las autoridades.

En la gran explanada del muelle, al pie de la escala real, formaron un cuadro los caballeros alumnos, los que iban a recibir sus despachos, dotaciones de los buques, Infantería de Marina y una Compañía de Honores del Ejército de Tierra.

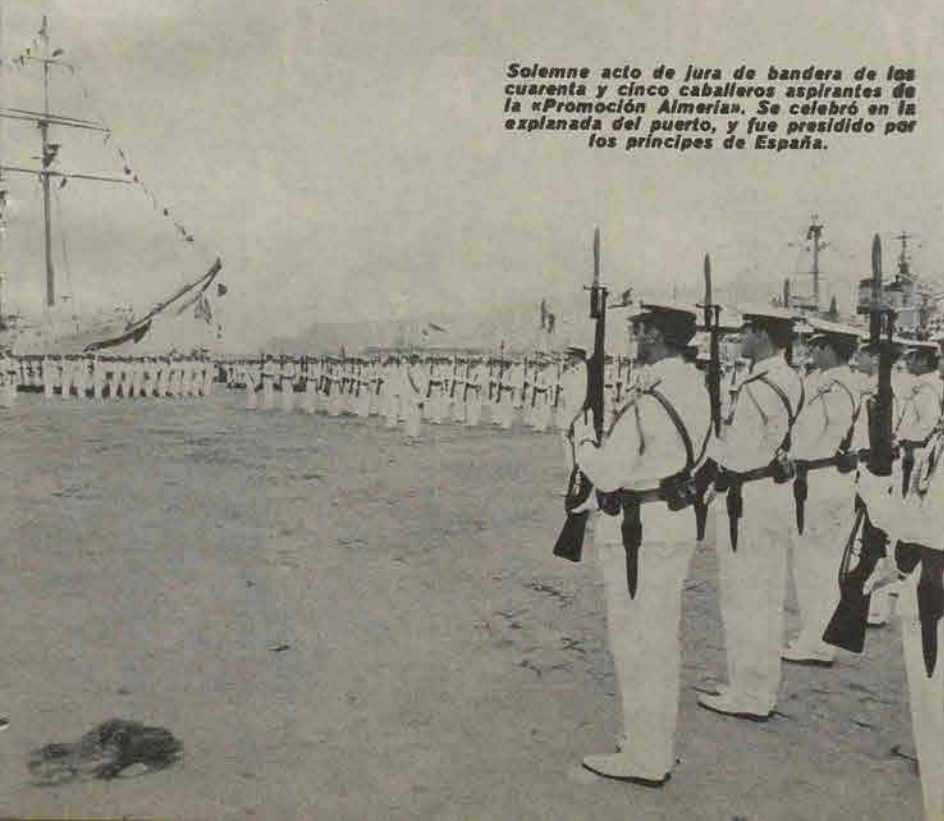
A la llegada de Sus Altezas Reales se tributaron los honores de ordenanza, y don Juan Carlos pasó revista a las fuerzas que formaban. Terminada la Misa se procedió a la jura de la bandera y a la entrega de despachos. Las tribunas que se habían instalado estaban abarrotadas de público, y la gran cantidad de espectadores asistentes hizo que fueran insuficientes y se agolparan en cualquier hueco para poder presenciar todos los actos. Los aplausos y los vivas a España, al Caudillo y al príncipe resonaron continuamente.

El domingo día 11, numerosos invitados embarcaron en buques anfitriones, entre los que estaba el «Vicente Puchol», de la Transmediterránea, y en el que venía el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Bordo.

Escalonadamente se hicieron los barcos a la mar para realizar las últimas demostraciones, entre ellas, unas salvas de fuego real y presenciar el desfile de todas las fuerzas navales que habían intervenido a lo largo de los buques anfitriones, en los que fueron atendidos con exquisita cordialidad todos los que en ellos habían embarcado.

(Concluye en pág. 26)

Solemne acto de jura de bandera de los cuarenta y cinco caballeros aspirantes de la «Promoción Almería». Se celebró en la explanada del puerto, y fue presidido por los príncipes de España.



Un aspecto del desembarco en la isla de Alborán, durante las maniobras navales que realizaron unidades de la Marina, desembarco de material y tropas.



# SE INFORMO DE LA NUEVA ESTRUCTURA DEL OR ESTUDIO LA REORGANIZACION DE LAS DELEGACIO MAYOR EFICACIA DE LAS FUNCIONES QUE TIENEN

***Según comunicábamos en nuestro anterior número, se celebró en Madrid una reunión de delegados provinciales del Instituto Social de la Marina. Aplazada entonces la correspondiente información por haberse adelantado el cierre de la edición, ofrecemos aquí el trabajo que sobre la referida reunión ha preparado el jefe de Delegaciones Provinciales y Locales del ISM, don José María García Casillas.***

La convocatoria de delegados provinciales tenía un doble objetivo: en primer lugar, informar a los representantes del Instituto en la costa la nueva estructura de la entidad gestora con motivo de las Ordenes de 2 de enero de 1971, que regulan la composición, competencia y funciones de los órganos de gobierno del Instituto Social de la Marina, siguiendo los principios de unidad de gestión y servicio establecidos por la Ley y Reglamento de la Seguridad Social de Trabajadores del Mar. Por otro lado se trataba de tener un amplio cambio de impresiones con los delegados, a fin de lograr la mejor organización de las Delegaciones Provinciales y la más perfecta prestación de las funciones encomendadas.

Estos objetivos fueron planteados en la sección de apertura por el secretario general del organismo,

don Manuel Pérez de la Barreda, quien apremió a los presentes a dedicar la máxima atención y diligencia en el desarrollo del temario bajo principio de que el Instituto debe estar presente en todos los puntos de la costa y en todos los casos, ya se trate de pescadores o de marinos mercantes, siguiendo las directrices marcadas por el Ministerio de Trabajo.

Al siguiente día, en una jornada intensa de trabajo que duró desde las diez de la mañana hasta las nueve de la noche, se expusieron por los vicesecretarios general y técnico, señores Haguindey Bernet y Jiménez Poyato, y por los distintos jefes de los servicios del Instituto Social de la Marina, las atribuciones, competencia y organización de cada uno de los servicios y secciones.

Después de cada intervención tuvo lugar un ani-

mado coloquio en el que se plantearon temas de máximo interés, tales como el control de cotización de las empresas; la ordenación mecánica de la recaudación, que evitará fraudes por parte de los sujetos obligados al pago; la asistencia sanitaria en sus aspectos de personal y de instalaciones sanitarias propias; las prestaciones de protección familiar, etc., etc. Merece destacarse especialmente el estudio del pago de anticipos de pensiones, que hoy es ya una realidad; lo que se pretende es que el trabajador que cause baja perciba su pensión aproximada en el mes siguiente, de forma que lo exista discontinuidad entre la percepción del salario y su pensión. Se trató también el tema de las revalorizaciones que se encuentran en estudio respecto a los perceptores de subsidios S.O.V.I. y a los pensionistas comunes que no tuvieron aumento en las últimas revalorizaciones.

Fue también muy interesante la exposición sobre el nuevo servicio de Fomento Social, en sus distintos campos de Orientación Marítima, Formación Profesional, Acción Formativa, Viviendas y Asistencia Social, sectores todos en los que se espera un impulso importante por parte del Instituto.

También informó el director de la Mutua de Riesgo Marítimo, don Guillermo Reyna Medina, sobre los nuevos Estatutos que se están redactando y sobre la nueva política de actuación que preten-



# ORGANISMO Y SERVICIOS, PARA UNA ENCOMENDADAS

de hacer de la Mutua una entidad dinámica de primer orden en el ramo de los seguros, ampliando su ámbito a la cobertura del riesgo de barcos de recreo y estableciendo nuevos métodos con disminución de primas en la cobertura del riesgo de barcos de hierro.

La jornada siguiente se centró sobre la organización de las Delegaciones Provinciales como oficinas operativas supeditadas al mejor servicio y atención de los pescadores y marinos mercantes. Se habló así del establecimiento del horario de trabajo más amplio y la necesidad de que todos los funcionarios cumplieren estrictamente la jornada establecida, procurando que sus actividades al margen del Instituto fueran totalmente compatibles con el servicio en el mismo.

El secretario general expuso los criterios básicos que deben regir la organización de las Delegaciones en cuanto a tipos de delegación, según las circunstancias administrativas de cada una de ellas, y la diferenciación entre los distintos negociados, cuyos jefes serían directamente responsables ante el delegado y los órganos de gobierno del Instituto Social de la Marina.

El último día de reunión se dedicó íntegramente a la organización de las Delegaciones Locales del Instituto, cuya importancia resaltó especialmente el vicesecretario general por considerarlas imprescindibles para la buena marcha del Instituto. Se expusieron los criterios básicos que deben regirlas sobre unidad de gestión, estructuración futura de las mismas y Estatutos de su personal, que por el momento no ha quedado regulado por el vigente Estatuto de Funcionarios del Instituto Social de la Marina. No obstante, se resaltó que la disposición adicional de dicho Estatuto establece la futura aprobación de normas por la que se regirá el personal no funcionario que presta sus servicios continuados en centros de aquél o colaboran bajo su dependencia en la realización de los fines que tiene legalmente atribuidos.

A última hora de la mañana se efectuó una visita al Ministerio de Trabajo, de la que dimos noticia en la pasada edición de «Hoja del Mar».

## Don Manuel Pérez de la Barreda, Cruz del Mérito Militar

Con motivo de la conmemoración del 18 de Julio, el ministro del Ejército, a propuesta del capitán general de Canarias, ha concedido a don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina, la Cruz de la Orden del Mérito Militar, con distintivo blanco, de 1.ª clase.

## VIAJE A BARCELONA DEL PRESIDENTE DEL ISM

# El almirante Fontán impuso la Medalla de Plata del Trabajo a don José Macáu Roig

- También visitó las obras que se llevan a cabo en la Casa del Marino y en el ambulatorio Nuestra Señora del Carmen.

El presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, llegó por vía aérea a Barcelona para presidir diversos actos del organismo. Fue cumplimentado en el aeropuerto del Prat por el delegado provincial de Trabajo, don Jorge Royo Segarra; delegado del Instituto Social de la Marina en la provincia marítima de Barcelona, don Francisco González Zamudio; subdelegado provincial, don Enrique Serra Navarro, y otras personalidades. El almirante Fontán Lobé venía acompañado por el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Banet y por el jefe del Gabinete de Información y Publicaciones, don Joaquín Vidal Vizcarro.

Seguidamente, el almirante Fontán Lobé se trasladó a la sede provincial del Instituto Social de la Marina, donde visitó las nuevas obras que se llevan a cabo en la Casa del Marino, sita en el muelle del Rebaix, de la Barceloneta. Posteriormente, recorrió el ambulatorio Nuestra Señora del Carmen, donde se han efectuado últimamente obras de reforma y ampliación. El ambulatorio entrará en funcionamiento durante el mes de julio y atenderá a 12.000 afiliados de la Seguridad Social y a unos 25.000 beneficiarios.



**IMPOSICION DE LA MEDALLA DEL TRABAJO A DON JOSE MACAU ROIG**

Concluida la anterior visita, el presidente del Instituto Social de la Marina se trasladó al domicilio particular de don José Macáu Roig para imponerle la Medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata, en un acto emotivo al que asistieron la esposa e hijos del galardonado. El almirante Fontán resaltó las cualidades que han distinguido a don José Macáu Roig

a lo largo de su vida laboral, habiendo sido delegado provincial del Instituto Social de la Marina, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, jefe de la Unión Territorial de Cooperativas del Mar y presidente de la Federación de Pósitos de Pescadores de Cataluña, además de otros cargos relacionados con la vida marítima.

El almirante Fontán hizo cálidos elogios del homenajeado, que cuenta actualmente ochenta años de edad, y siempre se ha dedicado a actividades rela-

cionadas con la vida del mar, desde su juventud como pescador hasta ocupar los distintos cargos anteriormente reseñados, habiendo contribuido al fomento y desarrollo de las instituciones marítimas.

Finalmente, el presidente del Instituto Social de la Marina, en nombre del ministro de Trabajo, impuso la Medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata, a don José Macáu Roig, quien, por su delicado de salud, guarda cama. El presidente hizo votos por la pronta recuperación física del señor Macáu, quien, visiblemente emocionado, dio las gracias por la distinción de que ha sido objeto. Seguidamente, el almirante Fontán y el señor Macáu departieron durante varios minutos, cambiando impresiones sobre la promoción social de los trabajadores del mar.



**En las fotografías:**  
Tras imponerle la Medalla al Mérito en el Trabajo (arriba), el almirante Fontán conversa con el señor Macáu Roig, en presencia del vicesecretario general del ISM, señor Harguindey Banet, y del delegado de Trabajo de Barcelona, señor Royo Segarra.

## SE ACERCA EL SEGURO OBLIGATORIO PARA LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS

El 12 de junio ha sido una fecha importante para el deporte náutico italiano, puesto que en dicha fecha entró en vigor la Ley número 990, de fecha 24 de diciembre de 1969, que impone el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada de la circulación de vehículos y de naves a motor.

¿Qué es lo que ello significa en la práctica? Que nuestro país, mientras se acopla a lo que en el exterior se exige desde hace años para los automóviles, se pone a la cabeza para una práctica más civil de la náutica deportiva. Al usuario desprovisto le podrá parecer que el hecho se resolverá mediante un enardecimiento de las numerosas formalidades que debe soportar el que viaja por mar; efectivamente, se trata de una provisión destinada a dar a dicho ambiente una mayor confianza y responsabilidad. Italia es, efectivamente, y por cuanto de esto se desprende, la primera nación del mundo en que se hace obligatorio el Seguro de Responsabilidad Civil náutico. Francia, Alemania y otros países siguen muy de cerca el experimento italiano, porque, a causa de la notable densidad de la motorización en sus aguas, que ha dado lugar, efectivamente, a muy graves accidentes, aplicarán a la misma la Ley sobre la base de nuestra experiencia.

¿Cuáles son las ventajas que la Ley ofrece al viajero náutico? Las principales son: 1.º El recurso directo del damnificado contra la compañía aseguradora. 2.º La ejecución provisional, esto es, el derecho de demanda, en caso de siniestro grave, del resarcimiento provisional a la espera del juicio definitivo. 3.º La constitución de un fondo para resarcir a las víctimas de los navegantes desconocidos, procedimiento que viene a proteger, especialmente, a los bañistas y a los buceadores contra las eventuales lesiones de que fueran víctimas mientras se encuentran en el agua.

La Ley presenta aún una importante laguna. Efectivamente, se ha omitido el Seguro Obligatorio para las naves provistas de motores de potencia inferior a los tres caballos fiscales, mientras que, como es bien sabido, con la actual compresión de los fuera borda los tres caballos fiscales pueden corresponder incluso a nueve caballos efectivos. Un barco liso o de goma, que tenga alrededor de los tres metros, con un motor de tal potencia, alcanza velocidades extremas, y es, por tanto, muy peligroso, porque el timón puede empujarlo incluso un chiquillo de catorce años.

Estadísticamente, se ha comprobado que la mayor parte de los siniestros ocurridos en el agua vienen determinados, en general, por causa de pequeñas naves que invaden las playas llenas de bañistas. La exclusión de este tipo de barcos debe ser considerada como un error, además, puesto que las primas a pagar para los motores de poca potencia son muy bajas y absolutamente irrisorias si se comparan con el valor conjunto lancha-motor, mientras que la falta de seguro expone a riesgos de resarcimiento que, por el contrario, son enormes. En la Ley se hablaba de seguros de embarcaciones, pero con el reglamento ha sido posible el seguro de los motores amovibles, que pueden ser, por consecuencia, montados sobre varias embarcaciones y, por tanto, estar dentro de la nueva Ley sobre la navegación deportiva, que no contempla la matriculación y que, por tanto, no ofrece elementos de identificación para las embarcaciones inferiores a cinco metros de largo y a veinticinco toneladas de desplazamiento bruto.

En Italia se ha establecido el Seguro Obligatorio para las embarcaciones deportivas, poniendo a éste y su utilización a nivel de los automóviles. El precedente de Italia parece ser que va a servir a los restantes países —España entre ellos— para adoptar medidas similares, dado el auge que va teniendo la navegación deportiva. Correspondiendo al interés del tema, transcribimos el artículo publicado en la revista italiana «Náutica» acerca de la implantación del seguro y sus características.

res a cinco metros de largo y a veinticinco toneladas de desplazamiento bruto. De esta forma, el propietario de un motor fuera borda estará siempre cubierto por el seguro, incluso si monta alternativamente su motor en diversas naves. De cualquier forma, se deja facultad al usuario para optar entre asegurar el motor únicamente o la lancha, esto es, se puede proveer a la compañía aseguradora con los elementos de identificación del motor o bien de la lancha. Si la lancha dispone de dos motores fuera borda, a los efectos de la tarifa convendrá, ciertamente, asegurar la lancha, puesto que, de otro modo, al pagar dos seguros distintos, uno por cada motor, el usuario deberá afrontar un gasto decididamente mayor en relación con el que le corresponde por la potencia conjunta de los dos motores instalados en la misma embarcación.

La Ley no ha previsto el seguro por daños a propiedades de terceros. Siendo este el primer experimento sobre el mercado internacional, el legislador no ha querido gravar al usuario con esta obligatoriedad, porque tales daños se reducen, en general, a cifras limitadas.

El punto fundamental de toda la legislación es éste: se ha tratado de llenar una laguna, representada por la falta de resarcimiento de daños a las personas. Conviene recordar, en este punto, que las características del siniestro náutico son totalmente distintas a las del siniestro automovilístico. Con el automóvil, el choque de frente es el que produce más víctimas y daños; con el buque, el choque frontal no sólo es difícil, sino casi imposible. Falta, por otra parte, el pequeño detalle de los daños ligeros a las personas. Los daños mayores han sido considerados como el choque entre dos naves, en el que una, al golpear a otra, ha golpeado, además, a una o a más personas que se encontraban a bordo, o bien el abordaje y la causa de heridas con la hélice a personas que se encontraban en el agua. Este es, seguramente, el riesgo más importante, por cuanto la hélice produce heridas gravísimas y, con mucha frecuencia, mortales. Por todo ello, se puede afirmar que el que se produzcan siniestros en el mar es muy difícil, pero que cuando éstos se producen son, por lo general, muy graves.

He aquí, pues, que con el tiempo podrá demostrarse la necesidad de requerir un ulterior acoplamiento de la Ley, la de extenderla a la obligatoriedad hacia los transportados. Según nuestra opinión, se trata de un seguro que todos deberíamos aceptar como cosa obligatoria unido al arribo expuesto. Desde luego, es un incremento de casi el 25 por 100 con respecto a la tarifa del Seguro Obligatorio, pero creemos que, para una mayor tranquilidad, vale la pena, considerando que, por lo general, en una lancha no se suele viajar solo.

Y ahora respondamos a la pregunta que quizá se haga más de uno: «¿Cómo se hace el seguro?». Es muy sencillo; basta con recurrir a una compañía de seguros llevando los datos de identificación y de registro de la nave, según establece el artículo 10 del Reglamento. La compañía de seguros emitirá los siguientes documentos, que, en caso de control por parte de las autoridades marítimas, el asegurado tiene la obligación de exhibir: el primero es el certificado de seguro; el segundo es la tarjeta, de iguales características que la del seguro automovilístico, que según lo que establece el artículo 12 del T.U. sobre las leyes para los impuestos automovilísticos, deberá ser expuesta de forma bien visible sobre la rueda del timón de la nave.

¿En los motores fuera borda, la lanza del timón será la barra de dirección del propio motor? Este es un punto que debe ser oportunamente aclarado, porque dará lugar a problemas y será causa de la destrucción o desperfecto de la propia tarjeta, con las consiguientes molestias para el usuario, por cuanto la obtención de un duplicado presentará no pocas dificultades.

El artículo 18, por lo que respecta a los duplicados del seguro (certificación) y de la tarjeta, prescribe: «En el caso de que el certificado y la tarjeta resulten deteriorados o lleguen a faltar por causas justificadas, la empresa con la que se haya estipulado el contrato deberá emitir los duplicados correspondientes, a petición y por cuenta del asegurado». Si la pérdida del certificado y de la contraseña se deben a sustracción o a extravío —que es el caso más frecuente—, el asegurado debe dar pruebas de haber denunciado el hecho a las autoridades competentes. La emisión de un duplicado deberá ser anotada en el ejemplar del certificado de seguros que obra en poder de la compañía aseguradora. En el certificado y en la tarjeta, deberá estamparse, con caracteres en color rojo, la indicación «duplicado». Para hacer la petición del duplicado, los asegurados deberán, por tanto, enviar a la sociedad aseguradora la copia de la denuncia, indispensable para obtener dicho duplicado. Si el extravío o el robo se producen durante el período estival, muchos usuarios correrán el riesgo, por la propia prolongación de las prácticas que hay que llevar a cabo, de encontrarse en la imposibilidad de utilizar el motor. Efectivamente; el usuario deberá dirigirse a la agencia que le haya emitido el contrato, la agencia emisora deberá dirigirse a sus oficinas centrales, y ello constituirá toda una serie de pasos que requieren tiempo.

Lamentamos que el espacio de que disponemos nos impida continuar con el examen de todos los nuevos problemas que nacen con este seguro o que son resueltos positivamente por la nueva Ley. Publicamos, sin embargo, las nuevas tarifas acordadas por las compañías de seguros en forma asociativa y que han sido presentadas al Ministerio de Industria y Comercio, que están inspiradas en los conceptos informativos de la Ley que les hemos expuesto. Dichas tarifas son provisionales, y sólo después de uno o dos años de su aplicación, gracias a los datos estadísticos que facilite el Instituto Nacional del Seguro, el importe de las primas podrá corresponder efectivamente a los riesgos. ■ LUCIO PETRONE.

## Los marinos ques extra Seguridad

ORDEN de 13 de julio de 1971 sobre aplicación de beneficios de la Seguridad Social a los trabajadores españoles emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena.

Ilustrísimos señores:

La preocupación del Ministerio de Trabajo en favor de los españoles que, en uso de su derecho, emigran para trabajar en otras naciones, se viene manifestando en la promoción de convenios bilaterales y multilaterales de emigración y para aplicación de la Seguridad Social que aseguren a aquellos trabajadores los beneficios de la legislación interna de los países de empleo y especialmente la conservación de derechos de Seguridad Social en curso de adquisición y el pago a prorrata de las prestaciones causadas.

Con igual finalidad se han dictado en la legislación interna las disposiciones conducentes a completar aquel cuadro de protección; debiendo destacarse entre tales disposiciones el Decreto 1.075/1970, de 9 de abril, sobre la asistencia sanitaria a los trabajadores españoles emigrantes y a los familiares de los mismos residentes en territorio nacional, y la Orden de 10 de junio de 1970, que dió normas para su aplicación y desarrollo, así como la Orden de 6 de febrero de 1971, que modificó la de 24 de septiembre de 1968, reguladora del convenio especial con las Mutualidades Laborales del Régimen General, para adaptarlas a las circunstancias concurrentes en los trabajadores emigrantes que desearan conservar, mediante tal sistema, una situación asimilada a la de alta en dicho Régimen.

Las condiciones de trabajo en la actividad marítimo-pesquera han motivado tradicionalmente una regulación específica de la misma, tanto en el ámbito de la legislación emigratoria como en el de la propia Seguridad Social, así como la exclusión o no aplicación de algunos convenios internacionales a la gente de mar; así se ha puesto de manifiesto en la excepción contenida en el convenio número 97 de la Organización Internacional de Trabajo, ratificado por el Estado español, y en el establecimiento y regulación de un Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

La Ley 116/1969, de 20 de diciembre, reguladora del mencionado Régimen

EXTRACTO de la Ley de 24-12-1969, núm. 990. Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de naves.

Artículo 2.—Los buques a motor y las embarcaciones con desplazamiento bruto no mayor de 25 toneladas, provistos de motor dentro o fuera de borda de potencia superior a los 3 CV., no podrán ser puestos en servicio de navegación si no están cubiertos por el seguro de responsabilidad civil hacia terceros, por los daños producidos a las personas.

Artículo 32.—Todo aquel que ponga en circulación vehículos o naves para los cuales es norma la presente Ley, está obligado a tenerlos asegurados, y si consiente a la circulación de los mismos sin haber sido cubiertos por el seguro, será castigado con una multa de hasta 300.000 liras y con un arresto de hasta tres meses.

El conductor de un vehículo o piloto de una nave para la cual sea obligatorio el seguro, que circule sin haber sido provisto del certificado del seguro o sin tener expuesta la tarjeta de forma bien visible en el lugar prescrito, será castigado con una sanción administrativa de 1.000 hasta diez mil liras.

SECTOR I. BUQUES A MOTOR Y EMBARCACIONES HASTA 25 TONELADAS DE REGISTRO BRUTO DE USO PRIVADO O DEDICADAS A LA NAVEGACION DE RECREO (excluido el flete)

Potencia en caballos fiscales	Cilindros del motor	GARANTIA MAXIMA
		Transportados
Desde	Desde	Excluidos comprendidos
Hasta	Hasta	a) Por siniestro.
		b) Por persona.
		c) Por daños a cosas y animales.

Prima conjunta por actividad náutica.

NOTA 1.—Las naves con potencia inferior a los 3 CV. no son objeto de Seguro Obligatorio.

NOTA 2.—Para las naves que naveguen por los lagos Mayor y Lugano, y para aquellas cuyo registro bruto no esté indicado en los documentos de la nave, se tendrá en cuenta el desplazamiento, considerando sustituido el límite de 25 toneladas de registro bruto por el de 25 toneladas de desplazamiento.

# s y pescadores españoles que trabajan en bu- njeros tendrán derecho a las pensiones de la Social, y sus familias a la asistencia sanitaria

En el acto de constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina, el ministro de Trabajo anunció que, muy en breve, se publicaría la Orden Ministerial por la que se extienden los beneficios de la Seguridad Social a los marinos y pescadores que navegan en buques extranjeros. Efectivamente, el día de la Virgen del Carmen, patrona marinera, apareció la Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Se considera a estos tripulantes —según consta en la Ley de Emigración aprobada en Cortes— como emigrantes, porque, efectivamente, su trabajo en la mar, por cuenta de otro país, tiene todas las características propias del que efectúan los trabajadores de tierra en el extranjero.

Las mejoras contenidas en la referida Orden Ministerial, que, por otra parte, satisfacen una antigua aspiración de nuestros trabajadores del mar, son importantes, y esta es la razón de que transcribamos, íntegro, en estas páginas, el texto legal publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

men Especial, en su disposición final cuarta, autoriza a este Ministerio para dictar las disposiciones necesarias relativas a la situación de los marinos españoles que presten servicio en buques extranjeros y el Reglamento General de dicha Ley, aprobado por Decreto 1867/1970, de 9 de julio, en el párrafo segundo del artículo 1.º, dispone la aplicación supletoria de las normas del Régimen General, y en el artículo 60 considera situaciones asimiladas a la de alta las previstas en el citado Régimen General.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social y teniendo en cuenta lo solicitado por los Institutos Españoles de Emigración y Social de la Marina, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Los trabajadores españoles emigrantes, asistidos por el Instituto Español de Emigración, que se hallen dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena a bordo de buques abanderados en países con los que no exista Convenio de reciprocidad en materia de asistencia sanitaria de la Seguridad Social, o cuando en virtud del mismo esta asistencia no sea aplicable a sus familiares residentes en España, gozarán, para sí y sus familiares, en los desplazamientos temporales a España, así como para sus familiares o asimilados residentes en ella, de la asistencia sanitaria por enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, en las condiciones establecidas en el Decreto 1.075/1970, de 9 de abril, y en la Orden para su aplicación y desarrollo, de 10 de junio siguiente, con las particularidades que a continuación se señalan:

Primera.—Las referencias al Instituto Nacional de Previsión se entenderán hechas al Instituto Social de la Marina.

Segunda.—Las referencias al Régimen General de la Seguridad Social se entenderán efectuadas al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Tercera.—La base de cotización aplicable será la mínima de la Tarifa de Bases de Cotización que corresponda, en cada momento, a los trabajadores adultos incluidos en el primer grupo de los establecidos en el artículo 33 del Reglamento General aprobado por Decreto 1.867/1970, de 9 de julio.

Cuarta.—En las liquidaciones que el Instituto Español de Emigración ha de efectuar al Instituto Social de la Marina, se tendrán en cuenta el número de trabajadores que hayan estado protegidos de acuerdo con lo previsto en el presente artículo y los períodos de tiempo que comprenda dicha situación, computando siempre, a tal efecto, meses naturales completos.

Quinta.—El Instituto Español de Emigración efectuará el ingreso de las cuotas procedentes, integradas por la aportación empresarial y la de los trabajadores, por anualidades vencidas, en el primer trimestre del año siguiente a la anualidad de que se trate y de forma centralizada.

Artículo 2.º Los trabajadores españoles a que se refiere el artículo precedente podrán disfrutar de una situación asimilada a la de alta, mediante la suscripción del Convenio Especial que se regula en la Orden de 24 de septiembre de 1968 y en la de 6 de febrero de 1971, que adaptó dicha regulación a las circunstancias concurrentes en los trabajadores

emigrantes, con las particularidades que a continuación se indican:

Primera.—Las referencias a las Mutualidades Laborales se entenderán efectuadas al Instituto Social de la Marina.

Segunda.—Las referencias al Régimen General de la Seguridad Social se entenderán hechas al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Tercera.—Las cuotas a satisfacer deberán corresponder, en cualquier caso, al primer grupo de los establecidos en el artículo 33 del Reglamento General, aprobado por Decreto 1.867/1970, de 9 de julio.

## Artículo 3.º:

1. Los trabajadores que deseen acogerse a lo dispuesto en los artículos 1.º o 2.º de la presente Orden deberán solicitarlo así, ateniéndose a las siguientes normas:

Primera.—Las solicitudes irán dirigidas al Instituto Social de la Marina y se presentarán en las Delegaciones Provinciales del Instituto Español de Emigración.

Segunda.—Dichas solicitudes se formularán por triplicado en los impresos oficiales que serán facilitados a los interesados por el Instituto Español de Emigración.

Tercera.—Las solicitudes se formularán conjuntamente cuando los interesados deseen acogerse simultáneamente a las dos modalidades de protección.

2. De igual forma deberán comunicar los trabajadores interesados aquellas circunstancias que hayan de dar lugar al cese de las modalidades de protección a que la presente Orden se refiere.

3. El Instituto Español de Emigración cursará al Instituto Social de la Marina, debidamente informadas, las comunicaciones previstas en este artículo y podrá proponer al mismo el cese de cualquiera de ambas modalidades de protección, cuando hayan dejado de concurrir con alcance individual o colectivo los requisitos condicionantes de la modalidad de que se trate.

4. Las decisiones del Instituto Social de la Marina sobre las materias a que esta Orden se refiere serán comunicadas a los trabajadores interesados y, en su caso, a sus familiares beneficiarios residentes en España, utilizando para ello, respecto a los primeros, el mismo conducto que haya servido para cursar la consiguiente solicitud.

## DISPOSICION FINAL

1. Se faculta a la Dirección General de la Seguridad Social para resolver las cuestiones que puedan plantearse en la aplicación de la presente Orden, que entrará en vigor el día 1 del mes natural siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Los Institutos Español de Emigración y Social de la Marina, a través de sus servicios propios, las Agencias Consulares españolas y las Agencias Laborales en el extranjero, procurarán dar la mayor difusión posible a lo dispuesto en la presente Orden y adoptarán las medidas necesarias para facilitar la protección prevista en los artículos 1.º y 2.º de la misma a los trabajadores del sector marítimo-pesquero que inicien su trabajo en las condiciones señaladas en dichos preceptos.

## DISPOSICION TRANSITORIA

Los trabajadores españoles que reúnan las condiciones exigidas en los artículos 1.º y 2.º de la presente Orden y en las disposiciones del Régimen General a que se remiten dichos preceptos, y que se encuentran actualmente trabajando fuera del territorio nacional, podrán acogerse a lo establecido en esta Orden, siempre que lo soliciten, en plazo máximo de un año, contado a partir de su entrada en vigor, del Instituto Social de la Marina, en la forma señalada en el artículo 3.º de aquella y a través de las Delegaciones del Instituto Español de Emigración en el extranjero o, de no existir éstas, de las representaciones consulares españolas.

# Los mariscadores de Santander han acordado crear una cooperativa, como consecuencia de los problemas suscitados en la zona Sur de la bahía, donde el marisqueo se efectúa desde tiempo inmemorial

- Al suscribirse contrato de explotación de la zona, entre el Instituto Español de Oceanografía y una empresa privada, ésta la acotó, prohibiendo el paso a su interior.

SANTANDER (especial para HOJA DEL MAR).—Con motivo del contrato suscrito entre el Instituto Español de Oceanografía y una empresa privada de otra provincia sobre la explotación comercial marisquera en una zona al Sur de la bahía santanderina, sobre la cual el citado organismo disfrutaba de una concesión desde 1933, han surgido protestas entre los mariscadores de los pueblos ribereños, Pedreña, Pontejos, Pedrosa, Nueva Montaña y otros, que han originado que la autoridad de Marina de Santander convocase varias reuniones para tratar de llegar a un acuerdo entre todas las partes afectadas en el asunto y en caso contrario, como así ha sucedido, elevar a la Administración los acuerdos o aspiraciones presentados en estas reuniones para que ella arbitre la solución más justa.

Los mariscadores de estos pueblos se dedican a la recogida de mariscos, almejas, berberechos, murgueras, etcétera, desde tiempo inmemorial, toda vez que la zona, que ha sido objeto de este contrato, es rica en todas estas especies marisqueras y se dedican a ello sin otra limitación que la natural veda que exige por la autoridad competente a estas especies en determinadas épocas del año.

Al suscribir el contrato de explotación entre el Instituto Español de Oceanografía y la empresa privada, en la cual no entran a formar parte ninguno de los mariscadores que se consideran afectados, el día 22 de enero de 1971, esta empresa acotó la zona en cuestión, señalizándola con indicadores que prohibían el paso a su interior, lo cual sorprendió a los mariscadores antes citados, dando lugar a que una comisión de ellos se presentase en la Comandancia de Marina de este puerto a mostrar su disconformidad y obtener una solución favorable de esta situación.

Por todo ello y con objeto de obtener una información directa y objetiva de este problema y tratar de llegar a un acuerdo, se convocó una reunión general bajo la presidencia del comandante militar de Marina, en la que tomaron parte los mariscadores afectados, la empresa privada y representantes de la Junta del puerto e Instituto Español de Oceanografía, no sin antes haber celebrado reuniones particulares con cada uno de los sectores afectados en el caso.

Después de varias reuniones generales se ha logrado clarificar un tanto la situación y poder conocer, al menos de una forma concreta, las pretensiones de todos ellos:

1.º La empresa beneficiada del contrato se compromete, toda vez que se considera legítimamente en posesión de esta zona amparada por el citado contrato, a emplear en sus trabajos de recogida de marisco y de repoblación marisquera a los vecinos ribereños que lo deseen.

2.º Los mariscadores, a la vista de la situación, han acordado crear una cooperativa entre todos ellos, para que por su medio les sea otorgada una extensa zona al Sur de la bahía, dentro de la cual se encuentra la zona en litigio, ya que ellos se consideran con mayor derecho por ser vecinos de la zona costera de

aquel lugar y dedicarse desde siempre a esa actividad.

3.º El director de la Junta del puerto presenta un informe jurídico del plano en el que constan los proyectos que tiene la Junta del puerto sobre el desarrollo portuario en aquellos parajes.

A la vista de todo ello, por la autoridad de Marina se ha remitido al Ministerio de Comercio este conjunto de conclusiones para su sanción definitiva, sanción que se espera en breve y de la cual les tendremos informados.

FRANCISCO JAVIER JAUREGUI

## La dispersión de la anchoa y la irregularidad de su tamaño y calidad han producido una costera inestable, que ha resultado más rentable que la del pasado año

BERMEO (de nuestro corresponsal).—Se inició la costera en los primeros días del mes de abril con muy escasas capturas en su primera quincena.

El temor a las posibles sanciones de las autoridades marítimas francesas, caso de encontrarse la anchoa en aguas del vecino país, y la desmoralización originada entre los pescadores por estas escasísimas capturas de los primeros días, hizo que un grupo de embarcaciones se decidiese a abandonar esta costera y lanzarse a una campaña en África para la pesca de listado y atún.

Este hecho se daba por primera vez en la historia de Bermeo: que los pescadores estimasen preferible la campaña en África, lejos de sus hogares y con grandes riesgos y gastos, a una campaña tradicional en estas fechas y siempre productiva—hasta ahora—cual es la de la anchoa, y que constituye de por sí, una de las bases fundamentales de su economía anual, juntamente con el bonito.

En total, fueron veinte las embarcaciones que se animaron a efectuar este «experimento».

### DESARROLLO DE LA COSTERA

En el curso del mes de abril las embarcaciones realizaron considerables esfuerzos para localizar los bancos de anchoa, y en sus cada vez más largas «exploraciones» llegaron hasta el Noroeste francés, próximos a las calas del Grand Sol, frecuentadas por los barcos de arrastre, donde localizaron algunos bancos de anchoa muy pequeña e impropia de la época.

El desplazamiento a esta zona les suponía una travesía de diez a doce horas, y dada la baja calidad de la pesca, por su tamaño demasiado pequeño, y el mal estado en que llegaba a puerto después de tantas horas de viaje, el precio obtenido resultaba tan bajo (de siete a quince pesetas) que, en muchos casos, ni siquiera compensaba los gastos de combustible empleado.

A finales de este mes de abril y sobre todo a principios de mayo, se localizaron nuevos bancos de anchoa, más próximos a la costa cantábrica,

- Veinte embarcaciones bermeanas, ante la desmoralización ocasionada por las escasas capturas de los primeros días, se trasladaron al banco africano.

con peces de buen tamaño y con mayor abundancia. Las capturas subieron sensiblemente, destacándose el día 4 de mayo en que se subastaron en Bermeo cerca de 500.000 kilos de anchoa en una sola mañana. El precio se hizo más remunerador, estimulado por la mejor calidad de la pesca.

No obstante, el resto del mes de mayo decayó nuevamente la producción. Los pescadores se hallaban desorientados por cuanto que parecía que en el mar había pesca, pero en cambio no resultaba fácil su captura por razones que ellos mismos no sabían explicar con exactitud.

Los bancos de anchoa se mantenían fuera del límite de seis millas de la costa francesa, lo cual suponía un gran alivio para el pescador.

La costera, en términos generales, arrastraba un déficit considerable con respecto a lo capturado por las mismas fechas del año 1970, si bien, hacia finales del mes de mayo, se registró la «sorpresa» de otro día—el 29—en que nuevamente se vendieron más de 400.000 kilos de anchoa en un mismo día, por lo que la estadística empezó a reflejar cifras más parecidas al pasado año.

A pesar de ello, reinaba el nerviosismo entre los pescadores ya que la anchoa se hallaba muy dispersa en la mar y se capturaba en muy variadas zonas, siendo también muy irregular el tamaño y calidad de las partidas, por lo que también los precios «bailaban» desde un mínimo de once pesetas hasta un máximo de cuarenta y nueve pesetas. Todo ello hacía pensar en que la costera no duraría mucho.

### LARGO FINAL

Sin embargo, no fue así. La anchoa siguió pescándose en el mes de junio, si bien con una tónica muy baja. Pero ello es atribuible también a la inestabilidad del tiempo, impropio

de una primavera que se precie de serlo.

La cuestión es que, a fines de junio aún se seguía pescando algo de anchoa, en zonas muy próximas a la costa vizcaína, y que los precios hacían rentable el esfuerzo del pescador aun cuando la cantidad capturada no fuese muy grande.

De este modo, el 30 de junio se dio fin «oficialmente» a la costera de anchoa, con un total de 5.300.000 kilos vendidos, es decir, 500.000 kilos más que el pasado año. Con la particularidad de que la flota pesquera que efectuó esta campaña se hallaba reducida en las 20 unidades que a principios de abril prefirieron arriesgarlo todo y desplazarse a las Islas Canarias.

Como aspectos positivos de esta costera debe destacarse que el curso seguido por la anchoa, la mantuvo alejada del límite de las aguas francesas, por lo que no se registró ningún incidente entre nuestras embarcaciones y los guardacostas o «vedettes» francesas.

En segundo lugar está el hecho de que se han efectuado capturas hasta los últimos días de junio, lo cual no se había registrado en los últimos años.

### LA CAMPAÑA EN AFRICA

Respecto a la veintena de embarcaciones «fugadas» a la costa africana, hay que decir que no han tenido una campaña muy buena, debido a los malos tiempos que también por aquellas latitudes han encontrado, pero aun así, han compensado sus gastos y obtenido un beneficio equiparable a las embarcaciones «fieles» a la tradicional costera de anchoa.

Es probable que el año próximo se repita la experiencia, pero iniciando el cambio de base a las Islas Canarias con mayor antelación (mes de enero o febrero). ■ A. PEREZ BILBAO.

# EN EL GOBIERNO CIVIL SE PRESENTO EL PLAN DE ACTUACION PARA SATISFACER LAS NECESIDADES EDUCATIVAS DE LA PROVINCIA

ALICANTE (De nuestro corresponsal).— El gobernador civil de la provincia, don Mariano Nicolás García, convocó en el palacio de la Diputación Provincial —entidad patrocinadora de la publicación de estos trabajos— a cuantos han colaborado en la elaboración del Plan de Actuación, con arreglo a las necesidades educativas previstas para el próximo cuatrienio y que ha sido realizado bajo la dirección del señor delegado provincial del Ministerio de Educación y Ciencia. La reunión tenía por objeto la presentación del voluminoso libro en que se recogen los trabajos de las diversas ponencias: Educación Preescolar y General Básica, Bachillerato Unificado y Polivalente, Formación Profesional de I y II grado, Curso de Orientación Universitaria, Educación Universitaria, Idiomas, Educación Permanente, Educación Física y Deportes, Archivos y Bibliotecas y Bellas Artes.

Partiendo de una concreta exposición de las características de esta provincia alicantina, en sus aspectos geográficos, de comarcalización, demográficos, económicos y sociológicos, se llega a una clasificación de la población activa en los distintos sectores del trabajo, con índices estadísticos de crecimiento y distribución por edades de los escolares.

Con estas premisas, las distintas ponencias, una vez consignado el esquema de los centros actualmente en funcionamiento, prevé la creación o transformación de los que son precisos para el desenvolvimiento futuro de las necesidades educativas en todos los niveles.

Ciñéndonos —por no alargar demasiado este comentario— al sector marítimo-pesquero y a su formación profesional, el libro no olvida que la provincia alicantina cuenta con la primera flota del Mediterráneo, si bien considera que con la escuela oficial de formación profesio-

sional Náutico-Pesquera de la subsecretaría de la Marina Mercante, de reciente creación, y las filiales que el Instituto Social de la Marina tiene en funcionamiento en los puertos de Santa Pola, Calpe, Altea y Villajoyosa, más la de Denia, junto con las escuelas

para designar sus representantes en los nuevos Consejos Locales del Instituto Social de la Marina.

Por último, dejemos aquí constancia de la satisfacción con que los pescadores de la provincia conocieron la designación del presidente

- En lo que respecta al sector marítimo-pesquero, las necesidades quedan suficientemente atendidas con la Escuela de la Subsecretaría de la Marina Mercante y los cursos de formación profesional y Escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina.

- Se celebraron festivales de fin de curso en las Escuelas de Orientación Marítima de Campello y Santa Pola.



Dos alumnos de la Escuela de O. M. de Santa Pola, en la interpretación de un entremés de los hermanos Álvarez Quintero.

de Orientación Marítima de este organismo, con veintiuna unidades escolares de niños y ocho de niñas, repartidas a lo largo de nuestro litoral, quedan suficientemente atendidas las necesidades durante el periodo 1972-1975.

## EL VOTO DE LOS PESCADORES

Sobre un 80 por 100 del censo pesquero ha participado en las elecciones sindicales en su primera fase. En todas las Cofradías de la provincia han depositado sus votos cuantos pudieron hacerlo personalmente por encontrarse en tierra. Y a bordo de las embarcaciones que se hallaban en alta mar, con igual entusiasmo y civismo, ejercieron el derecho y el deber de elegir los que estaban navegando, transmitiendo por radio y telegrama sus decisiones. Ha sido un ejemplo, muy destacado por la prensa, el de estos trabajadores del mar.

El mismo interés habían demostrado antes

del Sindicato y patrón mayor de la Cofradía de Santa Pola, don Tomás Buades Ruso, como consejero nacional del Instituto Social de la Marina.

**EMILIO ANDREU GILABERT, PATRON MAYOR DE CABOTAJE**

Número uno de su promoción, ha recibido su despacho de patrón

mayor de Cabotaje, en la Escuela Oficial Náutico-Pesquera, el antiguo alumno de la escuela filial de Santa Pola, del Instituto Social de la Marina, don Emilio Andréu Gilabert, muy vinculado a la profesión vocacionalmente, y por tradición familiar, ya que es hijo del patrón mayor de la Cofradía de Guardamar del Segura.

Para nosotros es una

satisfacción este resultado de uno de los más aventajados discípulos que tuvimos en nuestro centro de Santa Pola, en aquella etapa cubierta con tesón y entusiasmo, mientras se decidía si la escuela oficial se construía en Alicante. Emilio Andréu, en los cursos F. I. P., logró la aptitud para los títulos de patrón de pesca Litoral de segunda clase, de primera y de Cabotaje. Cimientos sólidos que ha sabido aprovechar para seguir la trayectoria de promoción social que él mismo se ha propuesto.

Con nuestra cordial enhorabuena, el deseo de que continúe consiguiendo nuevos triunfos y sirva de modelo para que, en su afán de superación, sus compañeros emulen su voluntad y su empeño.

## FESTIVALES INFANTILES

Junio, comienzo de vacaciones, abre un paréntesis en las actividades escolares. Los Colegios de Orientación Marítima del Instituto Social

de la Marina han querido cerrar sus aulas con exposiciones de trabajos realizados y con festivales, en que colaboraron con los maestros las Asociaciones de Padres de Alumnos.

Hemos asistido, especialmente invitados, a los de Campello y Santa Pola. Los temas marinos estaban plasmados en los murales en que se exhibían los trabajos manuales realizados durante el curso. Los hijos de los pescadores campelleros, con banderas, hicieron una demostración de sus habilidades con el abecedario y construcción de frases de saludo para los asistentes.

El programa de Santa Pola fue amplio y colorista: desde la representación de un entremés de los Hermanos Quintero, hasta danzas típicas, canciones modernas y parodias de la "tele". Un éxito para los chicos que actuaron y para los profesores que, a lo largo de estos meses, realizaron una magnífica labor pedagógica de orientación marítima. ■ **ANTONIO DIEZ MARTINEZ.**

## GUILLERMO OLSEN & CO. LTD.

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

FLETAMENTOS - CONTRATISTAS DE CARGA

SEGUROS MARITIMOS

Las Palmas de Gran Canaria  
Albareda, 48  
Telegramas: OLCOM  
Teléfono: 26 33 62  
Telex: 95.014

Santa Cruz de Tenerife  
Castillo, 78  
Telegramas: OLCOM  
Teléfono: 24 17 93  
Telex: 92.014

# CONSULTORIO DEL MARINO MERCANTE

## FESTIVIDAD DE LA VIRGEN DEL CARMEN Y... ENFERMEDADES PROFESIONALES (TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS)

**Don GINES ANGOSTO OJEDA.** Cartagena (Murcia).

### CONSULTA

Desea saber qué enfermedades se consideran como profesionales en su actividad (tráfico interior de puertos), e igualmente el carácter que tiene la festividad de la Virgen del Carmen.

### INFORME

Todo lo relativo a las enfermedades profesionales está comprendido dentro del texto articulado 1.º de la Ley de Seguridad Social y Disposiciones Complementarias, y, naturalmente, también en la Ley Especial de los trabajadores del mar.

Pero para poder contestarle más concretamente, es preciso que nos facilite una mayor información sobre la clase o tipo de enfermedad a la que se refiere.

\* \* \*

Su Ordenanza de Trabajo no especifica cuál es su fiesta patronal. No obstante, al estar encuadrado en el Sindicato de la Marina Mercante y tratarse de actividad que se desarrolla sobre un buque, se le aplica el calendario de fiestas de la Marina Mercante, en el que se considera la festividad de Nuestra Señora del Carmen como fiesta no recuperable.

## PENSION Y EDAD DE JUBILACION

**Don JUAN VAZQUEZ MARTINEZ.** Fontán (La Coruña).

### CONSULTA

Ruega se le informe sobre la pensión de jubilación que puede corresponderle, y a qué edad puede jubilarse.

### INFORME

Para jubilarse a los sesenta años es preciso acreditar un número determinado de años en las actividades que reseña el decreto 2.309/1970, de 23 de julio.

Si sólo ha trabajado en embarcaciones menores de cincuenta toneladas y mayores de diez se le aplica un coeficiente reductor de 0,10.

[Por ejemplo, si ha trabajado en estos barcos treinta años se le bonifican  $30 \times 0,10 = 3$ , y entonces puede jubilarse a los sesenta y dos años, o sea, tres años antes de los de la edad mínima de sesenta y cinco años.

En cuanto a la cantidad que por jubilación le corresponde, es preciso saber por qué embarcaciones cotizó y por qué base de tarifa.

Es imprescindible, por tanto, conocer los años que en cada tipo de embarcación ha prestado servicios.

## HORAS EXTRAORDINARIAS DE GUARDIA

**Don EVARISTO LOPEZ GARCIA.** Bilbao.

### CONSULTA

Desea se le informe si el capitán que monta guardia y realiza jornada de ocho horas han de abonarse con carácter extraordinario.

## INFORME

La actual Ordenanza no regula esta materia, que ya lo estaba en la anterior, en el sentido de que tratándose de buques que por exigencias del cuadro indicador vengán obligados a realizar horas de guardia, ordinaria o normal, los cargos de mando y jefatura.

Se entiende, por tanto, que los cargos que ostenten el mando del buque y tengan que montar horas de guardia, a tenor de las disposiciones vigentes, las horas normales que correspondan por esta obligación no pueden considerarse como extraordinarias por su naturaleza, ya que son consecuencia obligada de las características del buque, tonelaje, etcétera, y el cargo que desempeñen en el mismo.

Sólo tendrán consideración de extraordinarias las que excedan de la jornada normal, en las mismas circunstancias en que las presta cualquier otro tripulante que esté sujeto a régimen de jornada. Pero, naturalmente, no pueden considerarse como tales las que realizan los capitanes, pilotos y patronos o jefes del departamento de máquinas que sean consecuencia del desempeño de su cargo en el buque. O sea, que el capitán, piloto o patrón de cabotaje tienen derecho a percibir las horas extraordinarias que efectúen en aquellas circunstancias en que estos cargos no vengán obligados a montar guardia, como anteriormente decíamos, por exigencias de disposiciones que le sean de aplicación, dictadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

El hecho de que el valor de las horas extraordinarias figure en el cuadro que estableció la Orden de 10 de diciembre de 1971, precisamente previendo las circunstancias en que

procede el abono de horas extraordinarias.

## BAJA POR ENFERMEDAD DURANTE EL SERVICIO COMO INTERINO

**Don JOSE LUIS PINE-DA.** Bilbao.

### CONSULTA

¿Cuál es la situación de un marino que presta servicio como interino y causa baja por enfermedad?

### INFORME

La Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, en su artículo 171, establece que el desembarco por enfermedad del personal interino y eventual es causa válida de extinción de la relación jurídicolaboral transcurrido el plazo de un mes, a partir de la fecha de la baja por enfermedad, y, por consiguiente, del desembarco.

# CONSULTORIO DEL PESCADOR

## PESCA DE CERCO. DEDUCCIONES DEL MONTE MAYOR PARA LA SEGURIDAD SOCIAL

**J. V. S. Sada** (La Coruña).

### CONSULTAS

Ruega se le informe sobre diversos aspectos de la ayuda familiar.

### INFORME

Con respecto a su consulta sobre deducciones del Monte Mayor para la Seguridad Social, conviene que, en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de La Coruña, formule sus dudas, para que, a la vista de la documentación que presente, resuelvan en consecuencia.

Con los datos que facilita no podemos contestarle más explícitamente.

## ACCIDENTE DE TRABAJO. CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

**Don PASCUAL EZQUERDO SUCHOZO.** Puerto de Santa María (Cádiz).

### CONSULTA

Desea saber qué conceptos retributivos se toman en cuenta a efectos de indemnización por accidente de trabajo.

### INFORME

La base para la determinación de las indemnizaciones o prestaciones como consecuencia de accidentes de trabajo es la que le corresponda, de acuerdo con las normas que se establecen por la Seguridad Social del Mar y las de carácter general sobre esta materia.

Quiero significarle que para la determinación de la base que ha de servir para fijar las prestaciones e indemnizaciones se toman en cuenta las retribuciones realmente percibidas por el trabajador.

## ENTREGA DE DOS MILLONES DOSCIENTAS CINCUENTA MIL PESETAS A LOS PESCADORES DE ARGUINEGUIN

En el Hogar del Pescador de Arguineguín ha tenido lugar la entrega de la subvención concedida por el Ministerio de Trabajo a los adjudicatarios de las ciento cincuenta viviendas que el Instituto Social de la Marina construye para pescadores en la península de El Perchell.

Presidieron el acto el delegado provincial de Trabajo, don Ciríaco de Vicente, y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort; les acompañaban el alcalde de Mogán, jefe provincial de Fomento Social del Instituto Social de la Marina, señor Sánchez Riera, y asistente social del Instituto Social de la Marina, señorita Yusty Bastarrache.

En sentidas y emocionadas palabras, dio las gracias en nombre de los pescadores de Arguineguín el presidente de la Asociación de Cabezas de Familia, don Juan Navarro Montesdeoca, que agradeció al ministro de Trabajo la importante ayuda recibida, que ha permitido aliviar el costo de las viviendas, y asimismo agradeció las gestiones que en su día realizó el secretario general del

Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda.

Seguidamente hizo uso de la palabra el señor Betancort, en su primer acto oficial como delegado del Instituto Social de la Marina en Arguineguín, a cuyos pescadores dijo que igual que en la etapa en que el señor Pérez de la Barreda fue delegado provincial, en ésta, la Delegación Provincial del Instituto luchará por mejorar las condiciones de vida de los hombres del mar en todos los aspectos posibles.

Cerró el acto el delegado de Trabajo, señalando que venía a entregar una ayuda que el ministro de Trabajo había concedido a los hombres de Arguineguín porque lo necesitaban y había conocido en el terreno sus precarias condiciones, y porque habían sabido pedirlo. Hizo el señor De Vicente un elogio del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, que por unir a su condición de canario una visión universitaria había de dar grandes frutos al frente de la Delegación Provincial.

## MANUEL TOLEDO Y CIA., S. L.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

"EDIFICIO PUERTO"  
Plaza I. M. Becerra, 1.º piso  
Teléfono 26 06 08 \*

Telegramas: TOLEDOCIA  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

# LOS NUEVOS PROBLEMAS INTER- NACIONALES DE LA EXPLOTACION DEL MAR

*Los océanos han sido considerados durante largo tiempo como una simple vía de comunicación, tan inhóspita que su tránsito implicaba el correr mil aventuras, y tan peligrosa que la idea de su ocupación y explotación jamás se había imaginado. Los Estados subordinaban su dominio marítimo a la movilidad e importancia de su flota; en los fondos marinos se pensaba que sólo existían restos de naufragios. Hoy en día, cuando la explotación del mundo terrestre está prácticamente concluida y sus recursos explotados, el hombre ha vuelto su mirada hacia dos elementos que había relegado al olvido: el cielo y el fondo del mar. Las investigaciones espaciales han conducido a resultados sorprendentes, pero los problemas marítimos revisten en la actualidad una importancia extraordinaria.*

## 1. LOS LIMITES DE SOBERANIA MARITIMA.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar adoptó en Ginebra, el 29 de abril de 1968, cuatro convenciones internacionales sobre los siguientes temas: el alta mar; el mar territorial y la zona contigua; la pesca y la conservación de los recursos vivos del alta mar, y, por último, la plataforma continental.

En la referida Conferencia no pudo llegarse a un acuerdo sobre la cuestión fundamental de la expansión del mar territorial sometido a la soberanía del Estado ribereño, dada la disparidad de criterios que se mantuvieron por los representantes de los distintos países que a ella concurren. Así, mientras Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Japón mantuvieron la regla tradicional de las tres millas, hubo algunos países sudamericanos —Perú, Costa Rica, Chile y El Salvador— que defendieron una extensión que llegaba a las 200 millas, manteniéndose posturas intermedias, de seis a doce millas, por algunos otros, como México, Grecia y Canadá.

Las apuntadas discrepancias han cobrado actualidad cuando los países de América Central y del Sur, con el fin de salvaguardar su riqueza pesquera de las depredaciones de los colosos americano y ruso, se reunieron en Montevideo y Lima en mayo y agosto de 1970, respectivamente, para reafirmar el derecho inherente de cada Estado ribereño a explotar y explorar los recursos naturales del mar adyacentes a sus costas, así como el lecho del mar y el subsuelo marino en interés de su economía con el fin de elevar el nivel de vida de su población, procediendo en consecuencia

a extender sus aguas jurisdiccionales a doscientas millas.

En lo que se refiere a España, ya la Real Cédula de 17 de diciembre de 1760 y posteriormente las Ordenanzas de Aduanas y los Reglamentos de la derogada Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 —tanto el provisional de 17 de mayo de 1910, como el definitivo, de 13 de octubre de 1913—, así como otras disposiciones administrativas fijaron la extensión del mar territorial patrio en **seis millas**, criterio que reiteró recientemente la Ley de 24 de diciembre de 1962 sobre sanciones a embarcaciones extranjeras por infracciones en materia de pesca en aguas españolas, si bien últimamente, y al igual que han hecho numerosos países —bien referido solamente a ciertas materias o bien como consecuencia de la extensión unilateral de su mar territorial a todos los efectos—, la ley de 8 de abril de 1967 elevó a la jurisdicción marítima nacional en materia de pesca a **doce millas** en defensa de los intereses pesqueros españoles, si bien reconociendo los derechos históricos de los países cuyos pescadores hayan venido ejerciendo habitualmente su industria en las zonas objeto de la extensión. También a efectos aduaneros se han elevado a doce millas las aguas jurisdiccionales españolas, según Decreto de 26 de diciembre de 1968,

que dio una nueva redacción al artículo 33 de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas.

Como tránsito del mar territorial al alta mar, aparece una zona marítima intermedia, conocida con la expresión de **zona contigua**, cuyo origen se encuentra en las famosas **Hovering acts**, leyes inglesas que pudiéramos titular de «Vagabundeo marítimo» y que tendían a evitar precisamente las incursiones de los buques contrabandistas. Sobre esta zona, que según la citada Conferencia de Ginebra no se extendería a más de doce millas de la costa, el Estado ribereño no ejerce su soberanía, pero sí el control necesario para prevenir o reprimir las contravenciones a sus intereses aduaneros, fiscales, sanitarios y de emigración. No obstante, por parte de los Estados Unidos, en virtud de la Anti-Smuggling Act se autorizó al Presidente norteamericano, bajo ciertas condiciones, a delimitar zonas de alta mar más allá de doce millas de la costa, y la Customs Enforcement Area Act permitió al Presidente fijar

(Continúa en la pág. siguiente)



(Viene de la pág. anterior)

tal zona en dirección de la alta mar a cincuenta millas desde las doce de la costa, y en las direcciones laterales, a cien millas de cada lado; por lo tanto, a 200 millas en torno al foco de la actividad delictiva señalada.

Por último, el principio tradicional de la libertad de tránsito en alta mar está consagrado en la citada convención ginebrina con la reserva del ejercicio de determinados derechos de Policía para reprimir la trata de esclavos y la piratería, por ejemplo. No obstante, algunos Estados, con fines de defensa, han establecido unilateralmente unas zonas de identificación de defensa (A. D. I. Z.), «zona aérea contigua», sobre el alta mar en una extensión variable —65 millas para Canadá, 70 millas para Francia a lo largo de Argelia durante el pasado conflicto, de 100 y 200 millas para Estados Unidos—, que constituyen verdaderas restricciones a la libertad de vuelo sobre alta mar. Sin embargo, y aparte las excepciones que representan las citadas «zonas aéreas contiguas», la libertad de tránsito se ve en ocasiones limitada en razón de la densidad del tráfico marítimo en ciertos lugares estrechos del globo. Así, la Organización Consultiva Marítima Internacional (I. M. C. O.), organismo especializado de las Naciones Unidas, ha recomendado evitar ciertas zonas a los grandes transportes de petróleo y el establecimiento de un control de la navegación fijando direcciones únicas en determinados lugares. No será, pues, extraño que con el tiempo la arribada de los buques a puerto quede sometida a las directrices de una «torre

de control», al igual que los aviones. Concretamente, y en lo que se refiere al canal de la Mancha, el Comité de Seguridad Marítima de la I. M. C. O. propuso que las rutas «recomendadas» para la zona de tráfico convergente fuesen publicadas obligatoriamente. Por su parte, en Inglaterra algunos diputados han expuesto ante la Cámara de los Comunes su deseo de que el tránsito por el canal de la Mancha sea objeto de una reglamentación conjunta por el Reino Unido, Francia, Bélgica y los Países Bajos, con el fin de hacer obligatorias en su paso el pilotaje, la utilización de modernos medios de navegación y de previsión de abordajes, así como de establecer una rigida inspección de los títulos de los capitanes, especialmente cuando se trate de buques petroleros libaneses (Oil in Navigable Waters Bill, 8 de abril de 1971). El Gobierno británico anunció que había emprendido negociaciones en tal sentido con los países citados, habiéndose celebrado del 12 al 14 de mayo pasado una conferencia preliminar para tratar de garantizar la seguridad marítima en el canal de la Mancha.

## 2. EL REGIMEN JURIDICO DE LAS INSTALACIONES Y OBRAS EN ALTA MAR.

Del principio dominante de la libertad de mares, con un uso comunitario para todos los Estados, se han deducido paradójicamente utilidades privativas o particularistas en alta mar. Podemos citar como claros exponentes de las mismas las instalaciones destinadas a la utilización

de la energía de mar «hulla azul», la creación de túneles tubulares reposando sobre el suelo del alta mar o dejándolos sumergidos a distancias más o menos considerables del fondo marino, la creación de puentes sobre un brazo de mar..., etcétera. Por otro lado, el problema de las llamadas «islas artificiales» ha cobrado gran actualidad, debido a que junto a emisoras de radio y televisión en alta mar —tildadas de «piratas»— existen instalaciones científicas de recogida de datos meteorológicos, químicos y biológicos; puestos de socorro o de seguimiento de cohetes y proyectiles siderales. El mar se puebla así de artefactos ante las incesantes exigencias de la ciencia en continuo progreso.

Lo que importa en esta situación es averiguar si dichas utilidades pueden considerarse legítimas y compatibles con el principio de libertad de alta mar. Es evidente que las mencionadas instalaciones requerirán el acuerdo entre Estados y que no se entorpezca o dañe la navegación ni los demás derechos de los Estados.

## 3. LA EXPLOTACION DEL FONDO MARINO.

Según el artículo 2.º del Convenio sobre la plataforma continental de 1958, el Estado ribereño ejerce derecho de soberanía sobre la misma que comprende «el lecho del mar y subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero retiradas fuera del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros o más allá de este límite, hasta donde la profundi-

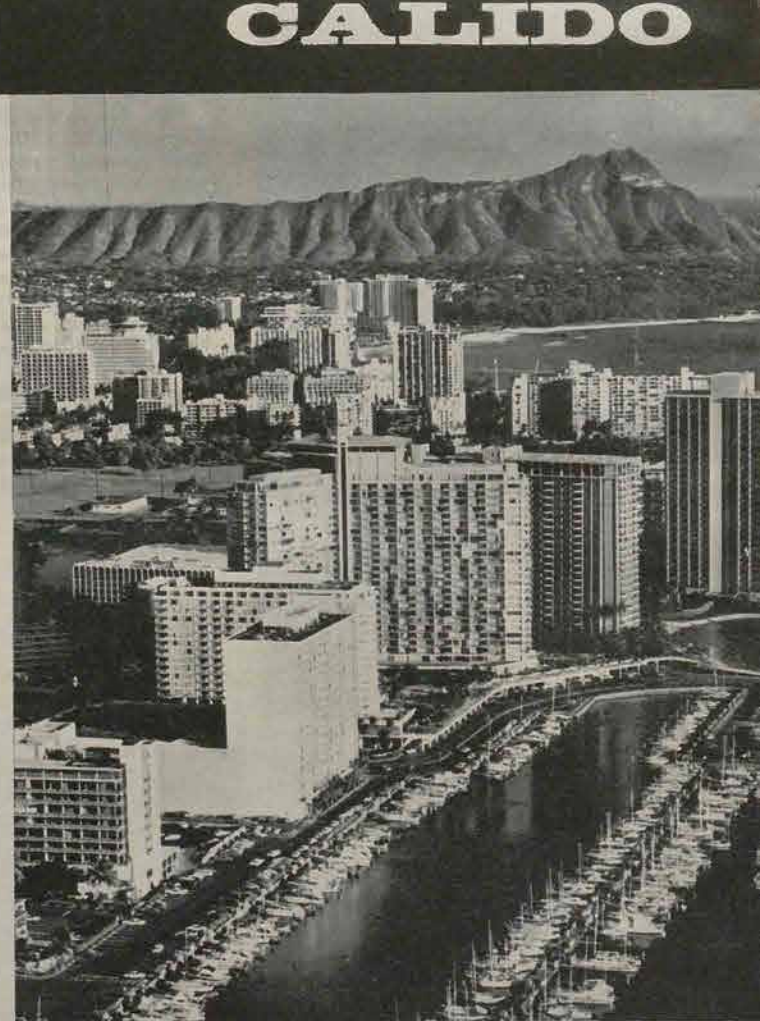
dad de las aguas subyacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas».

El ejercicio de los derechos sobre este espacio reviste trascendental importancia cuando se trata de explotar yacimientos petrolíferos. Ahora bien, los avances de la técnica han permitido el establecimiento de instalaciones de prospección y explotación del petróleo submarino: «Texas Towers» —más allá de los límites señalados.

Por otro lado, los buques han iniciado la extracción en los fondos de alta mar de minerales y otras materias, como por ejemplo los nódulos polimetálicos, comúnmente llamados nódulos de manganeso, que contienen en realidad proporciones importantes de numerosos materiales, de los que se han extraído en enero del presente año ingentes cantidades a 100 metros de profundidad.

Surge ahora la urgente necesidad de concretar por quién y en provecho de quién ha de ser explotado el lecho del alta mar; de precisar hasta dónde se extiende sobre él la plataforma continental.

A diferencia de los países latinoamericanos, que basándose en el principio de la explotabilidad extienden los límites de la plataforma continental conforme lo permiten los avances de la técnica, el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, con ocasión del litigio sobre la plataforma continental del mar del Norte, declaró en 1969 que «un punto de la plataforma continental situado a 100 millas de una costa determinada no debe considerarse como adyacente». Con arreglo a dicho fallo, la noción de «adyacentes» no permite extender indefinidamente los límites de la plataforma continental



Verano 71. Esta (izquierda) puede ser una estampa clásica: el sol se retira, dejando la tierra quemada, el agua caliente, los cuerpos esperando una brisa que no llega. Pero esta imagen es de Honolulu, el sueño de los soñadores, el sueño de quienes quisieran estar en continuo veraneo.

Nuevamente Honolulu en imagen (arriba). Sol, mar en calma, invitación al deporte desde que amaneca. Y la invitación es aceptada: ahí está ese puerto deportivo, cuajado de barcos, cuya amplitud para sí quisieran muchos puertos pesqueros de muchas partes del mundo.

hasta el extremo de identificarla con los grandes fondos submarinos.

En julio de 1970, una conferencia preparada por una organización privada americana, el Centro para el Estudio de las Instituciones Democráticas, bajo el patrocinio de Malta, procedió al examen de una propuesta formulada por el Presidente norteamericano, Richard Nixon. Consistía la misma en la renuncia de los Estados a toda reivindicación fuera de los límites de la isobara de los 200 metros de profundidad, preconizada por la Convención de 1958. La zona exterior a dicho límite sería considerada «patrimonio común de la Humanidad» y objeto de regulación internacional. Sin embargo, con el fin de garantizar los derechos de los Estados ribereños, se establecería una zona intermedia situada entre los 200 metros y el pie del talud continental en la que los Estados actuarían como «mandatarios» de la comunidad internacional, siendo responsables de las exploraciones y explotaciones que se llevaran a cabo. En estas condiciones, el Estado ribereño fijaría, según su propia legislación, las condiciones y duración de las concesiones de explotación y sancionaría las posibles infracciones. Se proponía asimismo la creación de un organismo internacional, cuyo estatuto estaría inspirado en el de la organización de la Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), de carácter especializado, dependiente de las Naciones Unidas, encargado de la atribución de los permisos de explotación a los Estados, que serían responsables de las concesiones otorgadas y que habrían de abonar los cánones correspondientes a las mismas, de los que se beneficiarían los Estados del Tercer Mun-

do. Este programa encontró abierta oposición de los intereses petroleros americanos, representados por el Consejo Nacional de Petroleros, que intentan extender la soberanía del Estado ribereño hasta el pie del talud continental.

En la Conferencia de las Naciones Unidas, que tuvo lugar en Ginebra en agosto de 1970 sobre la «utilización pacífica de los océanos», Francia se opuso a la creación de un organismo internacional, proponiendo que un Comité Permanente y una Conferencia de Plenipotenciarios dividiesen el lecho del alta mar entre los diferentes países, cada uno de los cuales ejercería sus derechos soberanos sobre la parte asignada.

El Gobierno inglés, por su parte, presentó un proyecto análogo en un documento de trabajo que fue objeto de duras críticas en los debates sobre su aprobación, en 25 de noviembre de 1970 en la Cámara de los Lores.

A escala internacional, las Naciones Unidas se han hecho eco de este problema, y así la resolución 2.171 de la Asamblea General estableció las bases de un programa de investigación, y el Consejo Económico y Social hizo otro tanto en 7 de mayo de 1966. Por la resolución 2.340, la referida Asamblea General, en 18 de diciembre de 1967, creó un comité especial encargado de estudiar la utilización pacífica del lecho de los mares y de los océanos fuera de los límites de la jurisdicción nacional. El Comité celebró su primera reunión en 1968, y por una resolución (2.467 A), de 21 de diciembre de 1968, la Asamblea General lo transformó en Comité Permanente, cuya primera sesión anual tuvo lugar el pasado 12 de marzo (sobre las

conclusiones adoptadas, ver nuestro artículo en «Hoja del Mar», número 68). Cualesquiera que sean los puntos de vista adoptados, las propuestas de Estados Unidos, Francia e Inglaterra tienen un denominador común: la división de los fondos marinos en bloques o parcelas, que serían objeto de concesión a la manera en que lo fueron en tiempos pasados los territorios de China en favor de las grandes potencias. Pero la realización práctica de esta idea encierra indudables dificultades. En primer lugar, los Estados, al recibir su «parcela submarina», se encontrarían con que la misma se halla lejos de sus costas, lo que impediría una explotación conjunta de sus intereses y exigiría en cambio una cuidadosa y costosa vigilancia sobre aquella para evitar la posible contaminación. Pero es que, además, los Estados no dudarían en otorgar subconcesiones a las grandes empresas industriales, de constituir ello una operación rentable, despreciándose de que las mismas, en su afán de lucro, pudiesen contaminar la zona con las desastrosas consecuencias sobre la flora y la fauna submarina.

Parece aconsejable pues, ante esta situación, que las referidas concesiones a las empresas industriales sean otorgadas directamente por un organismo supranacional, dependiente de las Naciones Unidas, a semejanza de la O. A. C. I. y de la I. M. C. O., que cuentan con el suficiente y acreditado prestigio para inspirar la creación del organismo propuesto, al que se confíe la explotación del fondo del mar con el exclusivo fin del bienestar de la Humanidad.

Pero la explotación de los fondos marinos se ha orientado también con fines

militares: así, Rusia y Estados Unidos proyectan establecer bases de lanzamiento de «missiles» en el lecho submarino, y la Conferencia de Ginebra sobre el desarme, celebrada en septiembre de 1970, abordó el tema de la desmilitarización de los fondos marinos y particularmente su «desnuclearización», propugnándose la creación de un convenio internacional que prohiba el establecimiento de armas nucleares y de destrucción masiva en el fondo del mar, fuera del límite de las doce millas. Sometida a la deliberación de la Asamblea General, dicha propuesta fue aprobada el 7 de diciembre de 1970, encontrándose pendiente de alcanzar el «quórum» necesario de ratificaciones para su efectiva vigencia.

#### 4. LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR.

El incesante desenvolvimiento del transporte de productos petrolíferos ha dado origen al grave problema de la impurificación o contaminación del mar, que ha sido objeto de numerosos acuerdos internacionales, cuya eficacia, sin embargo, ha dejado mucho que desear. La convención de 26 de julio de 1956, celebrada en Londres y revisada en 1962, para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos Persistentes —petróleo crudo, fuel-oil, aceite diesel pesado o lubricantes—, prohibió su descarga en el mar a todos los buques-cisterna de más de 20.000 toneladas de registro bruto construidos después de mayo de 1967. Nuevas enmiendas basadas

(Continúa en la pág. 24)

## VERANO '71



A la izquierda, nuestro más caracterizado deportista náutico, el príncipe de España, que se proclamó campeón de España de baidros de la clase «Dragón» con su yate «Fortuna» en las pruebas celebradas en Barcelona.

En todas partes el verano es también alegría y fiesta. También en Seul, donde se celebra el Día de los Niños, con una fastuosa cabalgata. Las carrozas suelen ser de inspiración marinera. La de la foto es una réplica del navío que comandaba el almirante Yi Shun-Shin cuando derrotó a los invasores japoneses en el siglo XVI.



Y otros —desde luego no menos listos— se lo toman con más calma. Estos viejos pescadores de Bermeo prefieren del Sol su caricia, y de las horas del día la paz, y ahí están, junto a los buques, seguramente recordando horas de trabajo y singladuras no tan apacibles.

El deporte en la mar es emoción, dinamismo, peripecia. La imagen de abajo es de las Bermudas, donde los tripulantes hacen contrapeso en el baidro.



# PROBLEMAS INTERNACIONALES DE LA EXPLOTACION DEL MAR

(Viene de la pág. anterior)

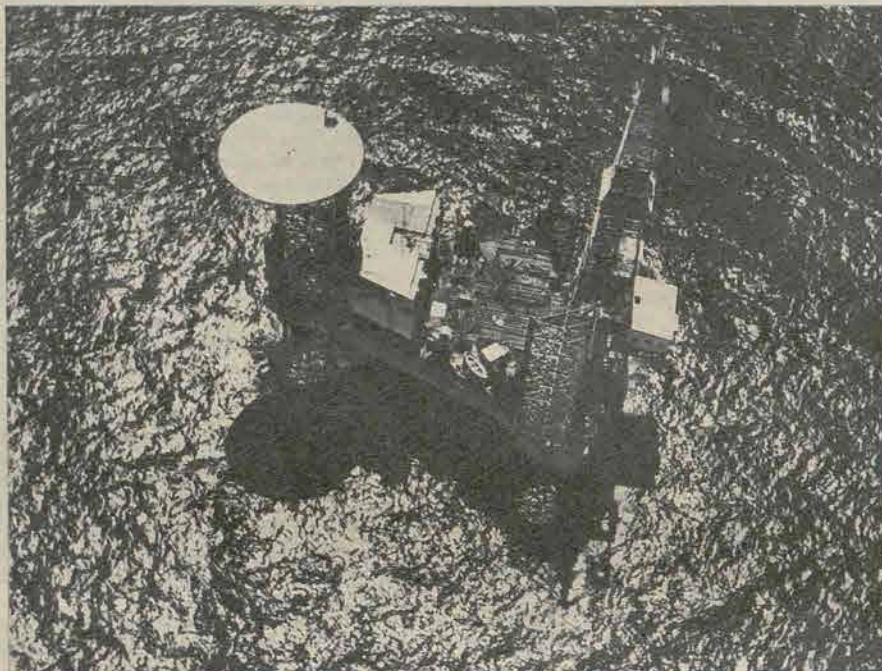
en el principio de la prohibición general de descarga fueron objeto de ratificación en 1969. Sin embargo, el hecho de que sea únicamente competente para perseguir y sancionar las infracciones el Estado cuyo pabellón ostenta el buque, y la dificultad de probar que la contaminación es imputable a un determinado Estado, son las causas esenciales de la ineficacia de tales disposiciones.

Por su parte, la I. M. C. O. se ha preocupado de adoptar al respecto medidas de carácter preventivo, proponiendo una limitación en el tonelaje de los buques-cisterna y de los riesgos en caso de siniestro, aceptándose por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación criterios análogos.

Sin embargo, preciso es reconocer que quizá la contaminación proveniente de buques petroleros no sea la más peligrosa, sino que lo sea la debida a la explotación del subsuelo marino la que revista los caracteres más alarmantes. El proyecto del Presidente Nixon sobre la internacionalización de los fondos marinos, presentado en las Naciones Unidas el 3 de agosto de 1970, se hizo eco de tal problema propugnando la creación de una organización internacional a la que competiese la fiscalización de la contaminación marítima y la supervisión de la explotación y explotación de los fondos marinos.

En el campo de las materias radiactivas —recuérdense a este respecto las víctimas del pesquero japonés «Fukuryo Maru» como consecuencia de las experiencias nucleares en el Pacífico— el tratado constitutivo de la Comunidad Atómica Europea (EURATOM) prevé la recíproca comunicación entre los Estados miembros de las soluciones adoptadas para prevenir las catastróficas consecuencias de un siniestro de tal naturaleza, y la posibilidad de imponer determinadas medidas, en caso de peligro, al Estado afectado.

Sobre la trascendental cuestión de la reparación de los daños causados existen dos convenios firmados en Bruselas el



29 de noviembre de 1969 aún no ratificados. El primero, relativo a la «intervención en alta mar en caso de accidente que entrañe o pueda entrañar peligro de contaminación por hidrocarburos», faculta a los Estados signatarios a tomar las medidas que consideren convenientes e incluso en caso de necesidad a hundir los buques extranjeros situados en alta mar que a consecuencia de un accidente puedan dañar sus costas. La otra convención, de igual fecha, sobre «la responsabilidad civil por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos», establece una presunción de responsabilidad sobre el transportista y la obligación de establecer el correspondiente seguro sobre la carga de tal naturaleza. La responsabilidad del transportista queda limitada a la cantidad de 2.000 francos oro Poincaré por Tn. de registro hasta un máximo de 210 millones. Una conferencia prevista para el presente año tendrá por finalidad de crea-

**SEAMAN'S HOUSE**

**CASA DEL MARINO**

**RESTAURANT**

**INTERNATIONAL MEALS**

**COMIDAS INTERNACIONALES**

**SIMON BOLIVAR, 15, 2.º PISO  
TELÉFONO 26 10 44**

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

ción de un Fondo de Indemnización Internacional que asuma el importe de los daños excedentes del límite establecido. Por su parte, las grandes compañías petrolíferas, agrupadas en la organización denominada T. O. V. A. L. O. P., garantizan a los Estados ribereños, en caso de siniestro, una indemnización cuyo límite máximo se eleva a diez millones de dólares (véase nuestro artículo en «Hoja del Mar», núm. 66). Por último, en lo que se refiere a la responsabilidad civil derivada del transporte de materias radiactivas, existe una convención firmada en Viena el 22 de mayo de 1963, en el seno de la Agencia Internacional de la Energía Atómica, y otra celebrada en París el 29 de julio de 1969 por los Estados miembros de la O. C. D. E.

El problema de la contaminación marina ha sido ampliamente tratado en la legislación interna de los países, como vamos a ver a continuación.

En 1970, Canadá, mediante la promulgación de las disposiciones legales correspondientes, estableció que la contaminación provocada por cualquier buque o persona en las aguas árticas hasta el límite de cien millas de las costas canadienses, sería sancionada severamente con elevadas multas, así como con la confiscación del buque y de su carga. La contaminación a que se hace referencia no es sólo la que proviene de las descargas de los buques, sino a la que se deriva de la explotación y explotación de la «plataforma continental».

Por su parte, los Estados Unidos, en la lucha contra la contaminación, promulgaron en abril de 1970 una ley sobre «mejora de la calidad del agua», extendiendo la aplicación de las medidas

adoptadas al respecto hasta el límite de la «zona contigua». Se hace necesario recordar aquí la ley inglesa (V. Supra) confiriendo al Gobierno el derecho de intervención, incluso en alta mar, no sólo respecto a los buques nacionales sino extranjeros que amenacen el territorio o las aguas jurisdiccionales del Reino Unido con una descarga accidental de hidrocarburos. La actuación estatal tendrá lugar cuando el siniestro sobrevenga a un buque y, a juicio del secretario de Estado, la carga transportada, salvo intervención urgente de los poderes públicos, sea susceptible de contaminar a gran escala las aguas del Reino Unido. En tal supuesto, se faculta al secretario de Estado para dar las órdenes oportunas al capitán, armador o salvador del buque, disponer su desplazamiento en determinada dirección o lugar, disponer la descarga y realizar las operaciones de salvamento que estime convenientes. De resultar inoperantes tales medidas, podrá ordenar la destrucción del buque, o tomarlo bajo su control, delegando sus facultades en personal adecuado.

Las infracciones a las órdenes dictadas por el Gobierno serán sancionadas con multas que pueden llegar al límite de las 50.000 libras y aun en casos especiales quedará sin efecto tal limitación. El referido texto, por otro lado, permite intervenir al Gobierno cuando el buque o su salvador rehúsen, sin fundamento, recibir la ayuda que se le ofrece por los remolcadores públicos o privados. La vigencia de esta importante ley se justifica por el hecho de que el 60 por 100 de los abordajes en el mundo tienen lugar alrededor de las costas de Inglaterra.

Por lo que se refiere a nuestro país, han sido numerosas las disposiciones dictadas para combatir esta nueva plaga que amenaza con extinguir las grandes reservas marinas. El Decreto de 27 de octubre de 1966 reguló la explotación e investigación realizada en las aguas jurisdiccionales y en la plataforma continental; por Orden de 27 de mayo de 1967 se establece la prohibición de verter al mar productos petrolíferos o residuos contaminados, y recientemente, en 27 de mayo pasado, se creó la Comisión Nacional para evitar la contaminación.

Si la comunidad de los Estados no se decide rápidamente a sacrificar sus intereses egoístas y retrógrados, el mar, tanto en su superficie como en sus profundidades, será objeto de despojo por los Estados más poderosos en detrimento de los que carecen de litoral o de medios de explotación. ■ **EUGENIO SANCHEZ GUZMAN.**

## ANDRES PERDOMO TORRES

**CONSIGNATARIO DE BUQUES**

Edificio central J. O. de Puerto  
Explanada Tomás Quevedo, 4.ª planta, Dpto. 413  
Telés.: 26 32 63 - 26 38 75  
Particular: 26 42 76

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

# En todo el litoral español se celebró la festividad de la Virgen del Carmen, patrona del mar

*Como siempre, la España marinera honró a su patrona el día de su festividad, 16 de julio.*

*Traemos a estas páginas tres muestras: la celebración en Barcelona, con el paso de la Virgen, llevada en andas por la marinería, ante el monumento a Colón;*

*la procesión marinera de Santurce, tan tradicional, a punto de iniciarse, con las embarcaciones engalanadas y un numeroso gentío llegado de Bilbao y pueblos de la provincia, y la fiesta en Palamós, también con procesión marítima,*

*en la que la Virgen del Carmen fue portada a bordo del dragaminas "Eo".*

*Y como siempre, también, el día de la Virgen del Carmen hubo regalo. Ya va siendo una magnífica costumbre.*

*El año 1969 fue el establecimiento de las cuentas ahorro-pesquero; en 1970 la revalorización de pensiones para los afiliados al Montepío Marítimo Nacional.*

*Y este año, la extensión de la Seguridad Social a los trabajadores del mar emigrantes.*

*El "Boletín Oficial del Estado" es el mensajero de estos regalos, en su edición de 16 de julio de los últimos años. ¡Que siga la costumbre!*



## MARIANO MORALES

SHIP CHANDLER  
IMPORT - EXPORT

- COOL STORES
- SERVICE DAY & NIGHT

Avda. Espigón del Castillo, 12  
Teléfonos: 26 01 58-62-66  
Teléfonos: MORATELL  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

# Semana Naval del Mar de Alborán

Viene de la pág. 13

Esto es cuanto a la reseña sucinta de lo que han sido los actos de la Semana Naval. No hace falta decir que durante todos estos días ha habido bailes, fiestas de gala, verbenas, corridas de toros, etcétera, etcétera, que han organizado el Ayuntamiento y la Diputación Provincial de Almería, en honor de los ilustres huéspedes, así como la inauguración de un monumento al Marino Desconocido que la ciudad de Almería dedica a los hombres de la mar.

## VISITA A LA CASA DEL MAR

En cuanto al Instituto Social de la Marina, revistió especial importancia la llegada del presidente, almirante Fontán, el jueves por la tarde, y la visita que el viernes, a las diez y media de la mañana, realizó una comisión, presidida por el almirante Gener Cuadrado, de todas las unidades de la Flota a la Casa del Mar.

El almirante Fontán tuvo la delicadeza de encargar al delegado del Instituto en Almería que dirigiera los actos de la visita. A la entrada de la Casa del Mar dio la bienvenida a los visitantes y les rogó que se consideraran en su casa y que esperaba quedaran satisfechos de lo que iban a ver y sirviera para estrechar, si esto fuera posible, los lazos que unen al Instituto Social de la Marina con la Armada española.

A continuación recorrieron detenidamente todas las instalaciones, conversando con los pescadores, funcionarios, internados en la residencia que en ella se encontraban, y al final pasaron al salón de actos, donde, a requerimiento del almirante Fontán, el delegado del Instituto hizo una sucinta exposición de los medios y fines con que cuenta el organismo, extendiéndose en todo lo referente a la formación profesional y humana de los trabajadores de la mar, y mostró una colección de gráficos expresivos de las realizaciones que ha llevado a cabo el ISM.

El presidente del Instituto hizo entrega al almirante Gener, para que la hiciera llegar a manos del capitán general de la Zona del Estrecho, de una placa en la que iba grabado el emblema del Instituto como recuerdo de la visita efectuada.

Seguidamente se sirvió una copa de vino. Este final, al que asistieron un grupo de jubilados y algunos pescadores en activo que acompañaron en la visita a la comisión, transcurrió en medio de un grato ambiente.

Por la tarde, los funcionarios del Instituto Social de la Marina y sus familiares fueron invitados a visitar el "Dédalo". Recibidos por el comandante y el segundo del barco, presenciaron la toma de cubierta de varios helicópteros, visitaron gran parte de las dependencias e instalaciones y fueron obsequiados con una merienda. En nombre de todos los que tuvimos el honor de asistir a esta visita, quiero hacer constar mi agradecimiento a los mandos del buque y a su tripulación por todas las atenciones que de ellos recibimos y por la amabilidad y paciencia con que dieron cumplida contestación a las innumerables preguntas que les hicimos. ■ JOSE EGUIZABAL.

## Cómo se constituyó una cooperativa de pescadores en Filipinas

Desde hace años, "Hoja del Mar" llega a Filipinas. Allí, mes a mes, la recibe —entre otros— el misionero padre Eugenio Pérez. Según nos ha dicho, sus informaciones le sirvieron de orientación para algunos de sus cometidos de promoción de los pescadores a quienes atiende. El padre Eugenio ha venido ahora a España. Sólo por una corta temporada. Viene, sobre todo, para gestionar ayuda con que sufragar el costo de un barco, que le ha diseñado la FAO, y que es el apropiado para la pesca en el poblado de su misión. Una de sus primeras visitas en España —nos ha dicho— ha sido precisamente a la Redacción de "Hoja del Mar". Nos ha causado una gran satisfacción conocer a un lector de tan lejanas tierras. En su visita, el padre Eugenio nos habló de la labor que ha realizado en Filipinas, del estado social de aquel país y de sus planes en orden a la potenciación de la cooperativa que ha constituido. Nos pareció que todas estas cosas no debían quedar reducidas a las cuatro paredes de un despacho. Y le pedimos que nos preparara el trabajo que publicamos en estas páginas. Ciertamente, el pescador español observará que los problemas y los planteamientos que se dan en la pesca en Filipinas son muy distintos a los nuestros. Pero seguramente obtendrá consecuencias muy aleccionadoras por el ejemplo de voluntad y unión que unos pescadores de muy bajo nivel económico han puesto en práctica para mejorar su medio de vida.

**D**ECIA, si mal no recuerdo, el gran orador francés padre Lacordaire, que los guapos no necesitan presentador; con sólo su presencia tenían ya hecho el exordio del discurso. A falta de esa hermosa cualidad con que Dios adorna a tantos seres humanos y viniendo poco menos que del otro mundo, es decir, de Extremo Oriente, de ese mundo tan distinto del nuestro en su modo de ser y de pensar, no creo que estén de más unas cuantas palabras que, a falta de introductor, sirvan, a la vez, de presentación, ya que es la primera vez, y ésta, accediendo a la delicadeza del director de HOJA DEL MAR, que mi nombre va a aparecer en esa revista, donde, con letras de oro, debería quedar grabada la vida dura y llena de sacrificios de esa clase digna de todo aprecio y de todo respeto, que llamamos pescadores. Dicen del gran filósofo Rousseau que cuando veía a uno de esos pescadores se quitaba el sombrero y le saludaba con todo respeto, porque, para él, el pescador era el símbolo del sacrificio.

El que suscribe también es pescador y por profesión, pero no de peces. Soy sacerdote misionero, un sacerdote misionero que ha gastado toda su vida en misiones ayudando a los pobres. Actualmente, después de haber sido expulsado de China, donde estuve veinte años, dos con los comunistas, me encuentro en Filipinas al frente de una parroquia cuyos habitantes son en su mayor parte pescadores en el sentido estricto de la palabra. A mí, personalmente, me encanta el mar: no es de extrañar que sienta tanto cariño por los pescadores y que al pensar en cómo podría ayudarles, creí que nada sería mejor que establecer entre ellos una cooperativa de pescadores, ya que, por otra parte, según mi modo de pensar, las cooperativas son el mejor modo de elevar el nivel material de las familias, y a la vez la mejor arma contra el comunismo, tan amenazante en todas partes y sobre todo en Filipinas la única nación católica en todo el Oriente. Actualmente, no una, son dos las cooperativas que tengo en mi parroquia: la de consumo

y la de pescadores, ya que las dos son inseparables, pues mientras los hombres trabajan, las familias necesitan comer; y con la de consumo, además los pescadores no tienen por qué preocuparse de la familia. ¿De dónde acá, dirá alguno de mis lectores, esa mi afición por las cooperativas?

## UN POCO DE HISTORIA

Aparte de las razones poco aducidas, cuando hace quince años vine de vacaciones a España me di cuenta del movimiento mundial en pro de las cooperativas; movimiento exigido por la competencia del mismo mercado mundial, concentrado, por decirlo así, en el Mercado Común Europeo, donde tantas naciones tenían puestos los ojos, pero a donde no era tan fácil llegar, entre otras razones, por no poder competir cualitativamente en cuestión de productos, objetivo que se consigue perfectamente con las cooperativas, porque en ellas no sólo se



Esperando el momento de lanzar la red.



Foto recuerdo en un día de la Virgen del Carmen, en el rancho. El primero de la derecha es el padre Eugenio Pérez, y a su lado un técnico de pesca japonés, que aquel día fue bautizado por él.



# PÉREZ, MISIONERO ESPAÑOL, LLEVO A FILIPINAS COOPERATIVISTA, Y NUMEROSOS PESCADORES DEL BARAJA SE BENEFICIAN DE SUS RESULTADOS



## ● Ahora necesita ayuda para adquirir un barco apropiado a las necesidades de aquel litoral.

va a poder? Afortunadamente no fui el único que me di cuenta de este movimiento. A nuestra vuelta sería cuestión de lanzarse decididamente a ponerlo por obra. Los principios fueron difíciles, duros, pues yo, y algo parecido les pasó a los demás, tropecé con gente muy egoísta e ignorante en cuestión de cooperativismo y muy difícil de convencer de que había algo mejor que el anzuelo y el pequeño bote para pescar.

Los intentos y los fracasos se fueron sucediendo, pero en mi casa los fracasos no cuentan: un fracaso es el principio del paso siguiente. Fiel al principio inglés que dice: «Try and try until you succeed» («Prueba una y otra vez hasta que tengas éxito»). Probé, pues, de nuevo y... resultó.

### EL PORQUE DE LOS FRACASOS

Me parece muy lógico que el hombre, por ser hombre, quiera saber el porqué de las cosas. El entusiasmo es, muchas veces, causa de muchos disparates. Este es mi caso. Por causa de él, olvidé o no puse tanta atención en cosas que constituyen la base de toda cooperativa, es decir, la educación de los miembros en sentido cooperativista, que en buen castellano quiere decir que empecé la casa al estilo chino, por el tejado. Hoy pienso de muy distinto modo de lo que pensaba hace quince años y estoy cien por cien con el padre Brugarola cuando dice que «ya puede una cooperativa empezar con millones de pesetas, si los miembros no están educados en sentido cooperativista, esa cooperativa fracasará». Por falta de esa preparación de los miembros me encontré al poco tiempo que allí todos querían ser «Capitanes», con C mayúscula, y ninguno marinero. El resultado ya lo pueden ustedes adivinar.

Otro tanto les pasó a mis compañeros y a otros que nos quisieron imitar en sus respectivas cooperativas. Por dejarse llevar del entusiasmo y de la novedad, confundieron, como suele decirse, la velocidad con el tino, estableciendo cooperativas donde no había ninguna necesidad de ellas, o poniendo, por ejemplo, la de pescadores en lugares donde la mayoría eran labradores, y así de ceteris... y así de lo demás. Y no es que ignorasen aquel otro principio básico en las cooperativas, que dice: «La cooperativa no se hace, sino que la necesidad es la

que crea la cooperativa, porque muchas veces en nuestras tertullas comentamos el hecho que cuenta el señor Ruiz Jimeno en su librito sobre cooperativas de mar de aquel padre que envió a su hijo a molar una carga de trigo al molino en un rucio, rostrituerto por más señas. Conociendo aquel las costumbres del animal y previendo que en el primer montón de arena que encontrase en el camino lanzaría el saco para darse un buen baño, le dijo a su hijo: «Mira, hijo mío: si te pasa algo en el camino y no lo puedes remediar, grita y llama con todas tus fuerzas a doña Necesidad, que ella vendrá a ayudarte». Dicho y hecho: ¡m! que el padre hubiera sido profeta! Tan pronto como llegaron al primer montón de arena, «Esta es la mía», debió decir el rucio; y, antes que se piensa, el rucio sacudió la carga, se tumbó y... vuelta para aquí, vuelta para allá, hasta que plenamente satisfecho se levantó, sacudió su cuerpo, miró al muchacho y... «A tu disposición, Juan» —que así se llamaba el hijo—. Y aquí vinieron los apuros de Juan. ¿Quién carga el saco? Viendo que por sí solo no podía hacerlo, empezó a llamar a gritos a doña Necesidad, pero, ¡que si quiere!, ni que le hubieran puesto parches en los oídos. Entonces Juan, arrastrando el saco, logró ponerlo en uno de los altos del lado del camino, colocó al rucio del mejor modo que pudo y con la mayor facilidad puso el saco sobre sus espaldas. Satisfecho, Juan se dirigió al molino y al volver a casa le contó a su padre todo lo sucedido, incluso cómo había llamado a gritos a doña Necesidad y cómo ésta no había acudido. Entonces el padre le dijo: «Doña Necesidad estaba allí, si no que tú no la viste. ¿Quién fue, sino ella, la que te inspiró y enseñó el modo de cargar el saco?».

Pues bien, este hecho tan sencillo, tan lleno de filosofía y tan instructivo, su olvido o falta de estima fue suficiente para dar al traste con bastantes cooperativas.

### Y VA LA VENCIDA

Aleccionados por los fracasos de unos y otros, pronto nos dimos cuenta de que había que proceder muy despacio. Por lo que a mí toca, la experiencia con los «Capitanes» me hizo pensar en que sin una intensa instrucción a fondo de los miembros, nada se podría conseguir. Por eso, el tratar de es-

tablecer la última cooperativa, les puse como condición, «sine qua non», el que todos los miembros habían de acudir a las instrucciones que se tendrían todos los domingos en el salón del convento.

Gracias a Dios fueron muy felices, y después de un año, durante el cual ellos mismos se habían encargado de hacer las redes y los botes, comenzábamos en serio la cooperativa de pescadores.

### COMO FUNCIONA LA COOPERATIVA

El establecimiento de nuestra cooperativa tal vez a algunos les parezca un poco extraño, pero en cuestión de métodos no hay nada infalible. En primer lugar hay que tener en cuenta que nuestros pescadores filipinos son en extremo pobres; apenas si cuentan con una casa pobrísima en la cual viven todos en parva, un anzuelo y un pequeño cayuco. Querer que ellos aporten dinero a la cooperativa es pedir peras al olmo. El remedio está en que los que tienen dinero lo pongan para que los que quieren trabajar se vean beneficiados. Así empezamos nosotros. La parroquia puso trescientas mil pesetas, éstos eran todos mis ahorros. Las trescientas mil pesetas se repartieron en acciones entre los ciento veinte socios, correspondiéndoles a dos mil quinientas pesetas a cada uno. La parroquia sólo se ha quedado con una acción y así la repartición de los beneficios va a partes iguales, descontando a cada miembro un tanto por ciento hasta que haya devuelto las dos mil quinientas pesetas, con lo cual queda dueño de todo lo que tiene la cooperativa, y, como consecuencia, tenemos ya un hombre que cuenta con dinero para ir mejorando el nivel material de su familia. Nada de regalos: el pescador pone su trabajo y hasta es remunerado con un plus según su especialidad, ya que son ellos los que hacen los cayucos y las redes. Los oficiales trabajan completamente gratis.

No sé si a todos mis lectores les parecerá esto muy justo y asequible, pero a nosotros, que hemos sido muy criticados por el método, nos ha dado un resultado maravilloso. Después de los muchos sacrificios que llevan consigo los principios, los pescadores están muy contentos. La cooperativa marcha despacio, pero bien. Los peritos en cooperativas saben que las dificultades vienen con el progreso; esto es justamente lo que nos está pasando a nosotros. Mi deseo sería admitir a todos los más posibles, ya que se trata de beneficiar a la clase de pescadores, que, como les he dicho, es la que más abunda en mi parroquia, pero nuestros botes son demasiado pequeños y no nos podemos aventurar a salir a pescar a más de dos millas de la playa. Necesitamos un barquito y unas redes más grandes, pero para su construcción necesitamos un poco de ayuda. Este es precisamente uno de los fines de mi venida a España. Filipinas está pasando ahora por una crisis de miedo. La economía está por los suelos, el precio de las cosas por las nubes, la vida se está poniendo imposible. Ante el peligro inminente del comunismo por apoderarse de Filipinas (hay quienes dicen que, de no poner remedio, antes de tres años se habrá apoderado de ella), la Iglesia se ha volcado completamente de parte del pobre por medio de las obras sociales. En mi parroquia, además de las dos cooperativas ya mencionadas, quise establecer la Caja de Ahorros que tan hermosos resultados está dando en España, pero no me la aprobaron porque dicen que no se conocen en Filipinas.

Respecto del barquito de que les he hablado más arriba, lo tenemos ya dibujado por los mismos técnicos de la F.A.O. Es un barquito de 36 pies de largo, 11 de ancho y seis de alto. Según los mismos técnicos nos costará unos 80.000 pesos, que en pesetas equivaldrían a unas 950.000. Como ven ustedes contamos ya con la cooperación de los técnicos de la F.A.O., lo demás irá viniendo. Yo tengo toda mi confianza en la generosidad del pueblo español.

No quiero terminar estas líneas sin enviar un cariñoso saludo a todos los lectores de HOJA DEL MAR, a su digno director, al presidente del Instituto Social de la Marina, al ministro de Trabajo y a cuantos trabajan por el bienestar de esta clase tan sacrificada de los pescadores por quienes yo siento tanto cariño.

P. EUGENIO PEREZ, c. m. f.

El cocinero de la cooperativa.

A la derecha, las especies que capturan estos pescadores.



**E**STAMOS a mitad del año y muchas parejas han arrancado para España.

La pesca no fue muy abundante en este primer trimestre, aunque los precios compensan a los armadores y a aquellos marineros que han venido al por cien.

Muchas parejas partirán directas a Groenlandia. En la época en que los deshielos permiten con facilidad, aunque con riesgo, explotar aquellas aguas la mayor parte del año vírgenes. Unas suben para hacer toda la marea en aquellas latitudes. Otras, con menos suerte, bajarán a completar en los generosos bancos de Saint Pierre sus últimas toneladas.

Groenlandia es la palabra que más suena en esta época. "Hasta el año, pues la próxima marea subiremos derechos a Groenlandia". Suena como algo desconocido, extraño, como a una aventura. Como aquel voy a las Américas de nuestros antepasados emigrantes.

Esta serie de reportajes los voy a dedicar a dar a conocer a los lectores de HOJA DEL MAR este país, lugar de cita de muchos pesqueros españoles dedicados a la pesca del bacalao.

## GROENLANDIA, UN RETO

Si vais preguntando: ¿Qué conoce usted de Groenlandia? En países de habla inglesa, los niños saben que Groenlandia es el país de Santa Claus, a quien mandan miles y miles de cartas por Navidades, como nosotros, los de habla hispana, lo hacemos el día de Reyes. A una esposa de un pescador de bacalao le sonarán los nombres de Godthaab, Feringehaven, Holsteingborg, a donde ha dirigido muchas cartas a su esposo. Pero aparte de ello, pocas personas saben nada de Groenlandia, sino que es tierra de nieves y hielos, y acaso la mayor isla del mundo.

Es cierto, Groenlandia es todo eso, pero mucho más, y en muchos aspectos es algo único. El largo de Groenlandia es igual a la distancia entre Escandinavia y las costas del Norte de África. Tan sólo una estrecha franja de tierra está libre de hielos, pero, en cambio, la misma presenta un paisaje montañoso sin igual en otros lugares de la tierra, y que va desde los montes pelados de la Epoca Glacial, que entornan soñadores valles árticos, a alpinos picos azotados por el viento que han subsistido desde el principio de la creación.

Después de la segunda guerra mundial se ha desarrollado un cambio continuado, sano y pacífico, que ha transformado esta antigua colonia en una provincia del reino de Dinamarca.

Erling Hoegh, pastor protestante y político groenlandés, primer presidente electo del Consejo Regional de Groenlandia, nos aclara ciertos puntos.

"Es comprensible que Groenlandia se enfrente hoy —poco después de su transformación de colonia en provincia— con muy serios problemas de evolución.

"La economía groenlandesa se enfrenta con dificultades que no sólo provienen de su subdesarrollo técnico, que se está remediando, sino también de la dura competencia que se hace sentir en el mercado mundial y las duras condiciones climáticas de la región.

"Bien sabido es que la industria

pesquera, en general, muestra, en muchos países, un desarrollo explosivo, al tiempo que lucha con grandes dificultades, y la pesca es la principal industria groenlandesa.

"Creemos que los productos groenlandeses proporcionados por la flota pesquera en formación y las fábricas, que son ya una realidad en la mayoría de las ciudades, podrán competir bien en el mercado internacional, gracias a su alta calidad, puesto que las aguas polares aseguran materias primas de altísima calidad. Además, las investigaciones geológicas, muy amplias, han revelado la existencia en Groenlandia de vetas de valiosos minerales, por lo que podemos creer que dentro de un tiempo prudencial se podrán montar minas en distintos puntos.

"La magnífica situación geográfica de Groenlandia, la excepcional belleza de su naturaleza y las inéditas posibilidades de desarrollo proporcionan a los groenlandeses bastante en qué pensar y no poco en qué trabajar".

Con valentía miran al futuro, y ello es a causa de la confianza que tienen en el apoyo desinteresado de sus compatriotas daneses, y también en los conocimientos tenidos respecto a las facultades que sus antepasados esquimales mostraron al luchar y vencer los obstáculos naturales más intimidantes.

"No queremos que nuestros antepasados se avergüencen de nosotros, ya que nuestro sino es el mismo que el de ellos: vivir en la zona más inhóspita de la tierra, dando constantemente la cara a una mar amenazadora, y con los eternos hielos del interior a la espalda, teniendo el Polo Norte y el océano Glacial Ártico como nuestros más próximos vecinos".

## DEL KAYAK AL PESQUERO DE ARRASTRE

Christian hoy es capitán de un pesquero. Durante diez años ha pescado en aguas de Groenlandia. Actualmente estudia en la Escuela de Navegación en Godthaab. Llegó a Groenlandia para trabajar como minero, pero se decidió por la pesca cuando pensó quedarse a vivir en Groenlandia.

"Estos diez años que he pasado en la mar han sido duros para mí y mi gente, pero satisfactorios. Creo que ya no me sería posible abandonar esta naturaleza y la caza y la pesca de aquí".

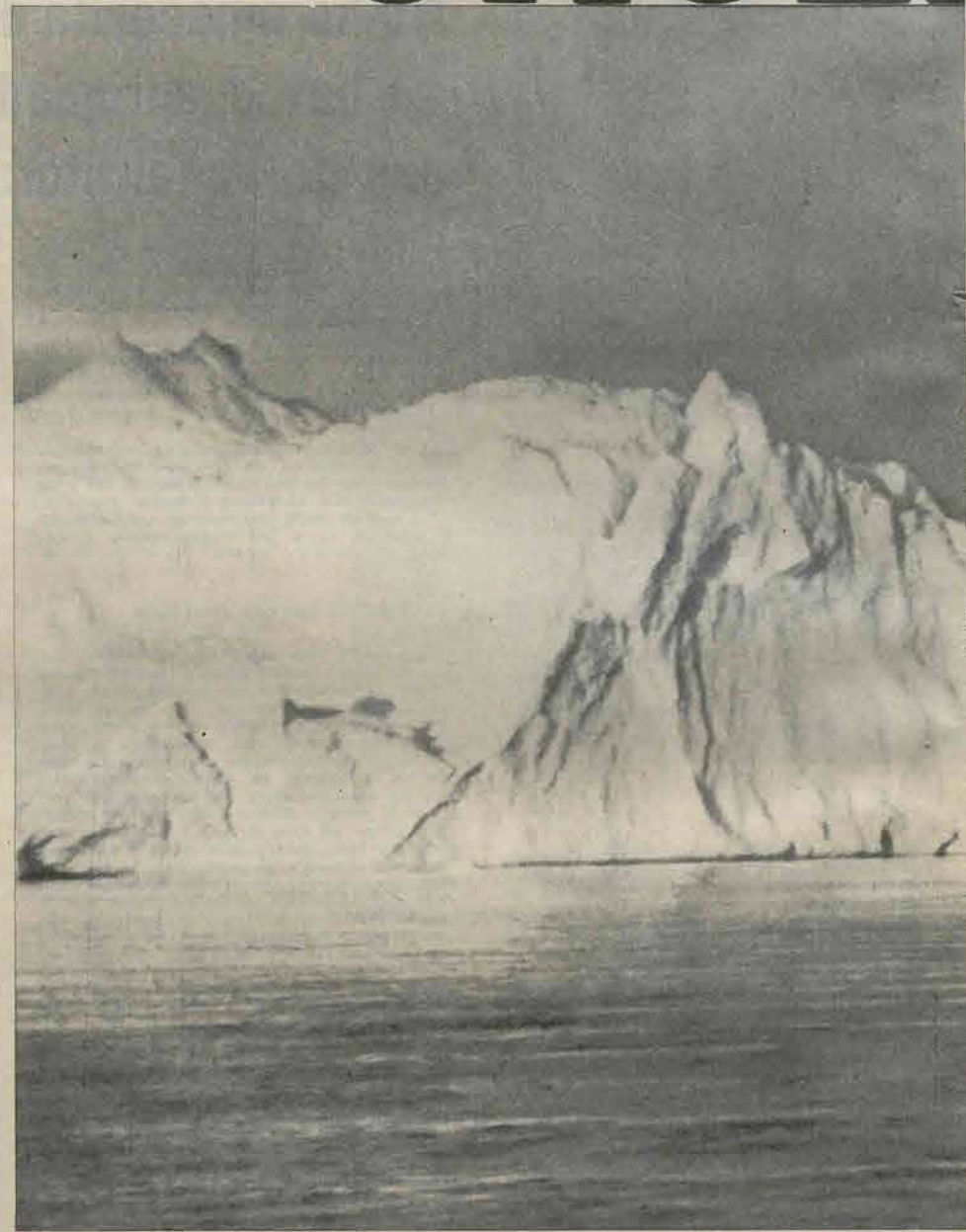
Este es nuestro personaje, y a través de sus palabras vamos a conocer un poco de la historia de la pesca y caza en Groenlandia.

"Desde los tiempos más antiguos, la vida económica de Groenlandia se ha basado, principalmente, en la caza de la foca, en la cual los groenlandeses llegaron a desarrollar una técnica admirable.

"Lo mismo que en Canadá, Alaska y el Norte de Siberia, la foca se cazaba en Groenlandia desde kayaks, excepto en invierno, en que se hacía en el mismo hielo. La piel, carne, grasa de la foca eran la base de la existencia del groenlandés: con las pieles se vestía, con la carne obtenía alimentos y con la grasa luz y calefacción. Esta caza era individual, propio de cada hombre, puesto que su posición y la de su familia dependía de su habilidad como cazador. En cambio, la pesca era algo que únicamente se hacía cuando fallaba la caza, y hasta bien entrado el siglo XX era la pesca algo casi despreciable, una

## tierra de nieves y hielos

# GROENLANDIA



## Un nombre y un país, fa

ocupación para mujeres y no para hombres".

—En estas condiciones, ¿cómo ha sido posible al hombre vivir aquí durante milenios?

—Tan sólo ha podido hacerlo mediante una existencia frugal, tozuda lucha contra los elementos y desarrollando una muy excepcional técnica de caza. E incluso entonces lo único que alcanzaba era un nivel mínimo de vida.

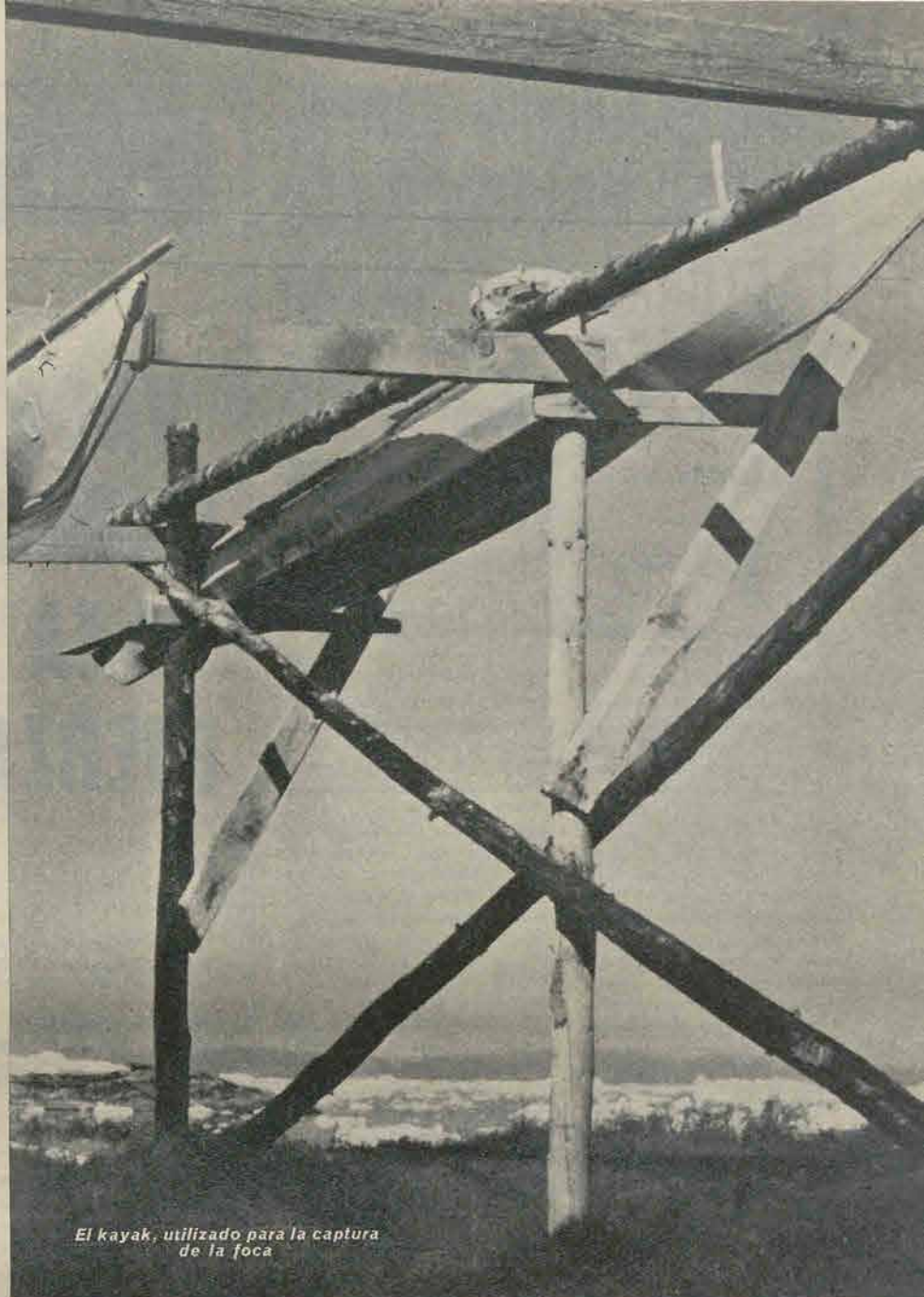
—La pesca es hoy día uno de los principales medios económicos. Por otra parte, usted indicaba que la pesca, en un principio, era conside-

rada como algo bajo. ¿Cuándo comenzó a desarrollarse esta industria?

—Desde mediados del siglo diecinueve empezó a disminuir el número de focas, al tiempo que crecía la población. Ello dio lugar a una baja mayor en el nivel de vida de esta población, que siguió en aumento hasta mediados de los años veinte de este siglo, en que comenzó a observarse en la costa occidental de la región, y en sus fiordos, grandes bancos de pescado. Este descubrimiento atrajo el interés de la pesca en aguas groenlandesas,

*Este es el internacionalmente conocido glacier de Jakobshavn, en la parte central del Oeste de Groenlandia.*

Este es el internacionalismo conocido, gracias  
de Jacobshavn, en la parte central del Oeste de  
Groenlandia.



**El kayak, utilizado para la captura de la foca**

**La pesca del bacalao ha disminuido  
últimamente en los fiordos  
y bancos cercanos a la costa,  
a causa de la actividad  
de las flotas extranjeras.**

especialmente en el estrecho de Davi.

—A mi juicio tiene que condicionar mucho las fluctuaciones meteorológicas, ¿no es así?

—Efectivamente, el groenlandés dedicado únicamente a la caza y a la pesca tiene que estar preparado a hacer frente a continuas fluctuaciones de temporada a temporada y de año a año. Las rigurosidades climáticas y los hielos flotantes constituyen factores determinantes en todo momento. Los hielos les impiden salir a la pesca y también producen daños a embarcaciones

—Efectivamente, el groenlandés dedicado únicamente a la caza y a la pesca tiene que estar preparado a hacer frente a continuas fluctuaciones de temporada a temporada y de año a año. Las rigurosidades climáticas y los hielos flotantes constituyen factores determinantes en todo momento. Los hielos les impiden salir a la pesca y también producen daños a embarcaciones y

—En cierto modo sí, pues los pescadores extranjeros usan barcos fábrica que ubican junto a los bancos del estrecho de David y quizá sea esta la causa de que la pesca del bacalao en fiordos y en aguas más

Dejaremos para un próximo reportaje otras preguntas de interés, que nos irán dando un conocimiento más amplio y real de este país de los eternos hielos. ■ **P. DOMINGO CAMESELLE DASCO**, Capellán del Apostolado del Mar en Saint Pierre et Miquelon.



# FINALIZANDO LA CAMPAÑA HAN MEJORADO LAS CAPTURAS DE BACALAO



## Barcos de Pescanova empiezan a trabajar en Terranova

SAINT PIERRE ET MIQUELON, América del Norte (de nuestro corresponsal).—Se acerca el verano por estas tierras y mares de Terranova, y con el aumento de las temperaturas comienzan las nieblas. Durante el pasado mes de mayo hemos sufrido hasta períodos de doce días continuos bloqueados por tan molesto visitante. El tráfico aéreo totalmente paralizado, y como consecuencia ninguna noticia del exterior en forma de correspondencia. Este año, según comentarios de los veteranos de Terranova, los hielos han descendido antes, al haber sido rotos de sus inmensas bancadas por los frecuentes temporales que han sacudido durante la primavera las aguas del Atlántico Noroeste, Groenlandia y Labrador. El descenso anticipado de estos hielos ha enfriado aún más las aguas de Terranova, lo que, sumado al aumento de la temperatura ambiental, es causa de la formación de estas pertinentes nieblas.

### SAINT PIERRE, TUMBA DE BARCOS

En todo el mundo es conocida la triste fama de las hostiles costas del archipiélago: cientos de naufragios son fiel testigo de tan merecida fama.

Desde que en 1520 el gran navegante francés Jacques Cartier reconoce oficialmente el archipiélago (que, como señalaba en mi primer artículo, ya había sido visitado en el siglo XI por los escandinavos y en el XIV por los vascos) hasta 1816 Saint Pierre es víctima propiciatoria de las discrepancias franco-británicas, pasando alternativamente de manos francesas a inglesas. Tantas peripecias e inestabilidad política impiden que se efectúe un censo de los naufragios acacidos en los dos primeros siglos de su historia. A partir de 1816 el territorio minúsculo que Francia recibiera a cambio de un imperio (el Canadá), según el Tratado de París de 1763, conoce una época continua de tranquilidad y prosperidad, ligadas, naturalmente, a los avatares de la pesca del bacalao. Pues bien, desde la susodicha fecha de 1816 hasta nuestros días se han censado rigurosamente 678 naufragios. El último ha sucedido durante la última racha de nieblas pertinaces antes señalada. Un magnífico barco alemán (se-

mejante a la M/N «Guadalupe», de la Compañía Transatlántica Española) que con pasaje y carga iba de Montreal a Hamburgo embarrancó en la costa de Saint Pierre (adonde se dirigía para reparar su radar). El «Transpacifique», de la Poseidon Lines, ya no cruzará más el Atlántico Norte, y todos los amantes del mar contemplaremos con tristeza y durante meses su lenta agonia al ir siendo destruido contra los acantilados.

Los pescadores de Saint Pierre son los que se han beneficiado de este naufragio, pues al ser abandonado el buque por su tripulación y por la compañía aseguradora fue tomado poco menos que al abordaje y totalmente desvalijado en pocas horas. Flotillas enteras de Doris (la típica lancha de Terranova) iban y venían entre la espesa niebla cargadas hasta la borda de los artículos más dispares. Hoy en cientos de hogares de Saint Pierre se cuenta con una segadora de césped autopropulsada... Por desgracia, en Saint Pierre no hay césped, pero se rumorea que ya que hay segadoras habrá que promocionar el desarrollo del mismo, pues de lo contrario los centenares de estas máquinas tan sólo servirán para competir en una carrera de kartings durante los festejos del 14 de julio...

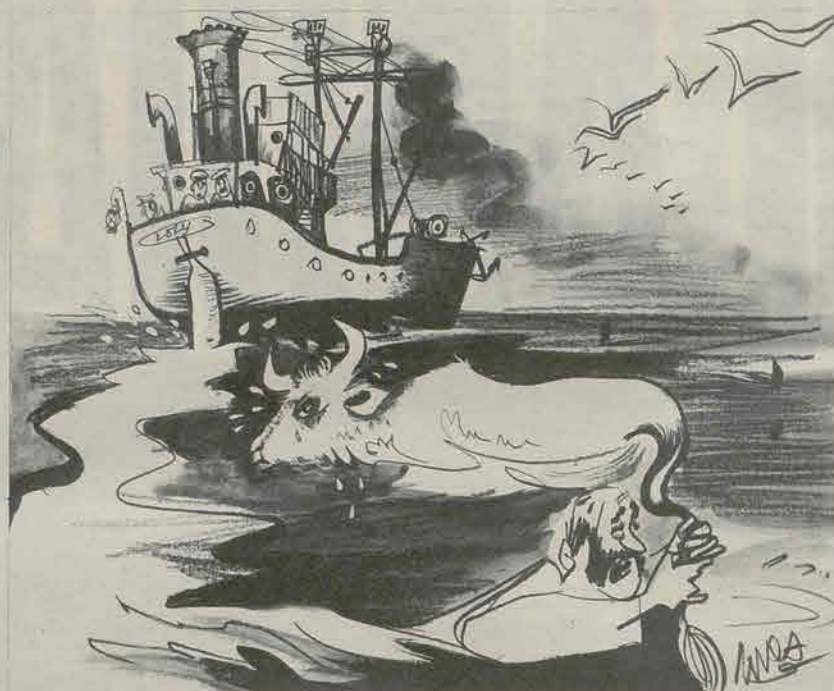
### MAREA NEGRA EN SAINT PIERRE

En relación con el embarrancamiento del «Transpacifique» se temía que una vez fuera destruido contra las rocas sus cuatrocientos mil litros de combustible inundasen el litoral del archipiélago, con los consiguientes perjuicios para los pescadores de «bajura». Con los escasos medios de que Saint Pierre dispone no pudo optarse más que por la solución de incendiar el combustible dentro del mismo barco. Para ello se trajo a un buceador especialista en demoliciones, el cual hizo explotar los tanques en el interior del barco, procediendo a continuación a su combustión, la cual duró tres días consecutivos.

### LAS CAPTURAS DEL BACALAO AUMENTAN A PARTIR DE MEDIADOS DE MAYO

La mala racha parece que se está rompiendo las últimas semanas, sobre todo en el

## VACA MARINA, A LA FUERZA



Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto al que le gustaba llamar al pan, pan, y al timón, timón, y escribía en mi Diario de navegación TODOS los acacimientos, porque cualquier cosa que sucede en alta mar es marinera, diga lo que diga el "viejo".

Buque: «Piturri». Viaje: De Hamburgo a Bilbao. Singladura número: 1. Día 24 de septiembre de 1955.

### ACAECIMIENTOS

8,35. Con un cargamento completo de sulfato amónico de 1.850 toneladas, dotación completa (menos el marmitón, que se ha quedado en St Pauli mirando todavía los escaparates de la vida alegre hamburguesa, que, por cierto, viene a salir a tres marcos el kilo de carne de señora rubia), documentación en regla y prácticos a bordo, iniciamos, medio dormidos, la maniobra de salida largando cabos del muelle y dándolos a un remolcador por la proa.

8,40. Firme el remolque. Abrimos.

8,50. Avante poca. En el muelle aparece un alemán alto, muy fuerte y congestionado, que da gritos en dirección a nuestro barco, con los puños en alto y muy apretados. El agregado se lleva a los prácticos al cuarto de derrota y los distrae enseñándoles el botiquín y dándoles una copita de ácido cítrico, según reza en la etiqueta de la botella, o rico jerez, según contradice su contenido.

9,10. En el río Elba. Largamos remolque. Todavía se oyen las voces del alemán, que sigue al barco por la orilla derecha. Afortunadamente, a bordo nadie sabe una palabra de alemán, excepto los prácticos, pero ambos están muy entretenidos con el ácido cítrico. Avante, claro.

9,20. Dejan de oírse los gritos del alemán por popa.

9,25. El práctico de puerto cae al Elba al desembarcar, tras beberse entera una de las botellas de ácido cítrico fino. Los de la lancha le recogen con un bichero, muy sonriente y cantando «El barbero de Sevilla», que es lo único español que conoce (en su immodesta opinión).

18,45. Entre los buques-faro «Elbe 1» y «Elbe 2» desembarca el práctico de río, atado con un cabo y totalmente amarillo, porque se ha tomado otra botella más de ácido cítrico, conteniendo la segunda ácido cítrico y no jerez.

19,17. Buque-faro «Elbe 1», al través.

21,30. Buque-faro «Wesser» al E/v. Distancia: 0,5.

22,57. Buque «JE-11», al costado. Continuamos navegando entre boyas JE.

23,00. Se oyen unos extraños sonidos, como mugidos. Imposible que sean señales de niebla porque hay cielo despejado, visibilidad total por luna llena y mar en calma.

23,05. Vaca al W/v. No en el horizonte, sino en la mismísima proa. El capitán (que estaba extrañadísimo de la afición de los prácticos por el ácido cítrico) se frota ahora los ojos en el puente y decide retirarse a su camarote porque supone que está mareado, por primera vez en cuarenta años de navegar, y ve visiones.

23,10. La vaca cornea al contramaestre que se ha acercado a comprobar las angustias del capitán.

23,15. El agregado intenta volver a meter la vaca en su camarote, pero la muy bestia huye por cubierta y entra en el rancho de popa. Conmoción general a bordo.

23,30. Cazada la vaca con un as de guía e izada en el aire con el puntal de carga, llevando al agregado sobre los lomos, éste confiesa: 1.º Que ha liberado a la vaca de la esclavitud la noche anterior porque adora a las vacas. 2.º Que no tiene orígenes hindúes, sino de Gárgoles de Arriba (Guadalajara). 3.º Que su adoración se debe a que las vacas son estables y sólidas, símbolo eterno del verde valle y la alta montaña, tierras firmes y quietas, y no como el mar, que no para nunca. 4.º Que la vaca le recuerda a su madre. 5.º Que no se trata de ningún parecido físico, sino porque ella está en el pueblo, con las vacas. Y 6.º, que también él se pregunta por qué se hizo marino.

23,50. Puesto al día el Diario de navegación y con la cartilla y la maleta en regla, la vaca y el agregado son desenrolados automáticamente por la borda y dejados caer al mar con media docena de salvavidas por si la vaca no supiera nadar.

24,00. Finalizamos (la vaca y yo, agarrado a los cuernos), navegando con buen tiempo y mar llana, en demanda de la costa.

En la mar (dentro), a 24 de septiembre de 1955.

EL AGREGADO VITINOWSKY

«Gran Banco» y «Georges Banc», bancos en los que parece haber buen pescado, pero que, por desgracia, desaparece con frecuencia, siendo las capturas muy irregulares. De todos modos, los rezagados y ya casi desesperados van recobrándose, y es de esperar que salven más o menos la «marea».

En la actualidad se puede

considerar que el 30 por 100 de la flota ha puesto ya rumbo a la patria y que por lo menos un 60 por 100 lo hará en el transcurso del mes de junio. En campañas anteriores casi el 90 por 100 por estas fechas de primeros de junio ya habían marchado y un 30 por 100 estaban incluso de retorno en los bancos.

### PESCANOVA EMPIEZA A MOVERSE POR TERRANOVA

Es una de las novedades de este año: varias unidades de la empresa española Pescanova comienzan a tentar estos caladeros (ya hace tiempo que lo venían haciendo en este lado del Atlántico, pero algo más al Sur, en las costas de Nueva York y Boston,

dedicándose mucho al marisco) y toman Saint Pierre como su puerto base. Suponemos que la empresa quiere probar, y es de esperar que si las cosas les salen bien en breve veamos aumentado en gran número el contingente de la flota bacaladera en Terranova. A los veteranos de siempre y a los nuevos que llegan mucha suerte. ■ JOSÉ LUIS ALARCOS.

# La ayuda a la pesca en los países subdesarrollados

A diferencia de los países desarrollados, donde la ayuda financiera estatal ha sido introducida en una etapa relativamente avanzada del desarrollo económico (para hacer frente a una repentina y, es de esperar, transitoria crisis) de la economía pesquera, las políticas de ayuda financiera en los países en desarrollo han desempeñado un papel esencial en la planificación económica. En la mayor parte de estos países, el aumento de producción alimentaria no ha sido paralelo al crecimiento demográfico. Allí donde la necesidad de incrementar los suministros de proteínas animales para mejorar las dietas es más pronunciada, la producción ha quedado a menudo particularmente a la zaga.

Los obstáculos que impiden el rápido y efectivo desarrollo de la pesca en estos países son formidables. En primer lugar, existe una grave carencia de conocimientos biológicos y económicos acerca de muchas de las pesquerías; estas son en la actualidad principalmente costeras. Además, la investigación, en particular en el aspecto biológico, es por necesidad lenta en suministrar información exacta y este retraso no es fácilmente aceptable para los Gobiernos interesados.

En segundo lugar, las artes y aparejos de pesca utilizados en la actualidad son a menudo primitivos, exigen mucha mano de obra y tienen alcance limitado. Aunque lo que se necesita esencialmente es mecanizar las embarcaciones y mejorar los aparejos, con frecuencia las embarcaciones actuales no son adecuadas para la mecanización. Un tercer problema, relacionado con el de la mecanización y la introducción de métodos nuevos, es el de la falta de capacitación y conocimientos técnicos de la gran mayoría de los pescadores. En estos países, la pesca es tradicionalmente una ocupación de las clases inferiores; además, los pescadores se dejan llevar a menudo por la superstición, la rutina y los prejuicios. El convertir una pesca de subsistencia en pesca mecanizada para abastecer mercados mucho más amplios, no es sólo cuestión de suministrar el número necesario de motores fuera borda o de otros medios de propulsión y artes de pesca eficaces; es un serio problema de educación y capacitación que requiere tiempo.

Otro problema que lleva consigo el desarrollo rápido de la pesca se debe a lo inadecuado y primitivo de la comercialización y de los métodos de distribución que persisten en muchos de los países en desarrollo. La comercialización está con frecuencia en manos de intermediarios que ejercen casi un monopolio y a quienes, si bien cumplen una función económica, se suele considerar que la realizan con perjuicio general de los pescadores. La comercialización exige cambios de organización que tienen por fuerza que realizarse por el Gobierno. En estos países se da mucho el intermediario especulativo, que sin aportar nada al proceso de producción o transformación del pescado, manipulan con los precios, gravando considerablemente el coste de comercialización y por lo tanto el coste del producto, perjudicando con ello a pescadores y consumidores.

En resumen, las necesidades y objetivos de la pesca en los países en desarrollo son:

- Llevar a cabo un rápido incremento de la producción con el fin de mejorar el suministro de proteínas animales.
- Obtener mejoras paralelas en la comercialización y distribución, estableciendo los servicios auxiliares apropiados para lograr las finalidades indicadas, tales como: astilleros, mejoramiento de muelles y servicios portuarios, almacenes frigoríficos en producción y consumo, instalaciones de elaboración del pescado y subproductos, industria conservera complementaria, carreteras, transporte frigorífico y viviendas.

Para satisfacer estas necesidades, la mayor dificultad con que se enfrentan los Gobiernos es la falta de capital. A la escasez general de capitales viene a sumarse la fuerte demanda competitiva de otros sectores de la economía, muchos de los cuales, sean auxiliares del desarrollo de la pesca o no, tienen igual o mayor prioridad en los planes nacionales de desarrollo.

La razón principal de la escasez de los recursos nacionales

de capital en los países en desarrollo estriba en que los ingresos por persona son muy reducidos. En consecuencia, el índice de ahorro es demasiado bajo para permitir la acumulación de capital, así como la distribución correcta de éste entre los sectores que se lo disputan. Como en muchos sectores de la economía la producción es sólo de subsistencia, no existen estructuras crediticias debidamente organizadas. Una gran parte del crédito, por tanto, es estática, en el sentido de que representa capital de explotación para las operaciones corrientes en que se utilizan las técnicas habituales, a menudo suministrado por intermediarios de carácter monopolístico que consideran esa labor una de sus muchas funciones.

Los objetivos económicos, que se deben alcanzar con la ayuda financiera a la pesca, son:

- Incrementar la productividad.
- Reducir el costo de las operaciones en todos los sectores de la industria.

Los objetivos sociales y políticos son particularmente relevantes no sólo por lo que se refiere a la salvaguardia del bienestar social y económico de las comunidades de pescadores, sino para aumentar los ingresos y mejorar el nivel de vida de éstos muy por encima de los bajos niveles actuales y, además, elevar el nivel de nutrición de la comunidad entera, proporcionando suministros suplementarios de proteínas animales. El esfuerzo para liberar a los pescadores de las cargas de deudas verdaderamente opresivas que los actuales sistemas financieros y de comercialización hacen pesar sobre la mayoría, tendrá que ser una parte de todo programa, por lo menos durante la primera fase de su aplicación.

La asistencia financiera a la industria pesquera en los países en desarrollo debe armonizarse con las políticas de desarrollo económico en general. Los escasos recursos de capital, una proporción considerable de los cuales se obtienen actualmente del extranjero, tienen que ser canalizados directa o indirectamente hacia los tipos de inversión preconizados por el Gobierno. La ayuda asignada al desarrollo de la pesca se dirige con frecuencia a los pequeños pescadores independientes y tiende a cobrar carácter permanente más bien que temporal. Un programa de desarrollo de la industria pesquera a largo plazo, en el que la ayuda crediticia desempeña un papel vital, supone lo siguiente:

1. Introducción de embarcaciones y métodos mejorados y el estudio del potencial pesquero y de la posibilidad de su ampliación y desarrollo.
2. Adiestramiento de los pescadores en el manejo de nuevas embarcaciones, métodos y aparejos.
3. Mejoramiento del transporte del pescado por mar y tierra.
4. Establecimiento en tierra de servicios de elaboración, refrigeración y almacenamiento en frío.
5. Mejoramiento de la comercialización, estimulando el espíritu cooperativo, con la finalidad, entre otras, de eliminar el peso agobiante de las deudas y de combatir los métodos de compra con carácter monopolístico. Este punto se refiere a las cooperativas de armadores. La mejora de los puertos y de los servicios de muelles, los transportes por carretera y ferrocarril, y de la vivienda, que son el aspecto más general de la infraestructura, es también vital para el éxito de un programa de desarrollo pesquero.

F. Benham, de la Universidad de Oxford, en su libro sobre ayuda económica al desarrollo, dice que del índice del progreso depende también el carácter y habilidad de las personas interesadas, especialmente de su capacidad para aprender y aplicar métodos perfeccionados; de la agudeza de los industriales, de la creación de alicientes adecuados que estimulen el esfuerzo y la inversión de los capitales, de la política general económica y social, incluida la arancelaria; de la habilidad e integridad de los funcionarios. Todos estos factores revisten también importancia en el sector más limitado de las industrias pesqueras y no deben pasarse por alto al considerar los problemas más especializados de los planes de crédito.

## AL CIERRE DE LA EDICION

**1** Habrá observado el lector que esta es una de las ediciones de HOJA

DEL MAR de mayor número de páginas. No quiere esto decir que la revista ha aumentado definitivamente su paginación. Tampoco que 32 es el número de páginas que nos hemos fijado como meta.

Como ya habíamos anunciado hace unos meses en esta misma sección, estamos efectuando los estudios y los ensayos que son precisos para conseguir una revista que recoja tan amplio número de informaciones que todo aquel que de alguna forma —por profesión, por vocación, por afición— se relacione con la mar pueda encontrar aquí el tema que le interese. Ya puede imaginarse que esto requiere un montaje de redacción y de confección de cierta envergadura. Y más número de páginas. Poco a poco, pero a ello vamos.

**2** De otro lado, los acontecimientos del mes de julio y segunda quincena de junio hubieran obligado, de todas formas, a ampliar este número de la revista. Hay noticias importantes para los trabajadores del mar: ahí está la relativa a la renovación de la flota pesquera de Barbate; la extensión de la Seguridad Social a nuestros hombres de mar emigrantes. Y también los actos de la Semana Naval; ese gran reportaje de Eugenio Sánchez Guzmán sobre los problemas internacionales de la explotación del mar, respondiendo a

una invitación que le hicimos en estas mismas columnas en la edición de junio (gracias, Eugenio); el consultorio, que vuelve a ponerse en marcha para servicio de nuestros lectores; la iniciada serie sobre Groenlandia, que tanto afecta a los pescadores del bacalao. Y humor también. Hemos invitado a que colaboren con nosotros un humorista de la pluma y un humorista del pincel, los dos más famosos. Y han aceptado, como se habrá visto.

**3** Pero sobre todas las informaciones destacan por su trascendencia la constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina y la audiencia del Caudillo al referido Consejo. Un proceso de estructuración a nivel central del ISM se ha coronado con la puesta en marcha de este Consejo, que, por otra parte, ha recibido el definitivo espaldarazo con la presidencia del ministro de Trabajo en el acto de su constitución y la ya referida audiencia del Jefe del Estado.

**4** Finalmente, dejemos constancia de nuestra gratitud a cuantos nos han ayudado para realizar el suplemento especial dedicado a la Semana Naval del Mar de Alborán, que se editó el pasado mes de julio, y a cuantos nos han dedicado palabras muy cariñosas y de aliento por su realización. Este es el mejor estímulo que hubiéramos podido recibir. ■ EL DIRECTOR.

SU. CO. NA. S. L.  
EFECTOS NAVALES  
CONSIGNATARIOS

CENTRAL:

CEUTA  
MUELLE DIQUE PONIENTE  
TELEF. 51 37 04 - 49 43 88

SUCURSALES:

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
CALLE TAURO, 106  
TELEFONOS 26 11 10-26 95 63

ARRECIFE DE LANZAROTE  
AVENIDA GENERAL FRANCO, 11  
TELEFONO 346



## VI. El mar y su problemática social

LOS problemas humanos, sociológicos y sociales de las gentes que, de un modo o de otro, se hallan en contacto con el mar han sido tratados por el cine con escasa fortuna. Sabido es que estos mismos aspectos, en otras parcelas de la vida de los hombres, han sido vistos por las cámaras con más o menos fidelidad, pero casi siempre con dignidad y acierto y se han obtenido grandes películas, que no es ocasión de citar ahora. Pero la problemática social del pescador, del marinero, del hombre que vive en lucha diaria con las olas ha sido tratada con resultados muy poco satisfactorios desde el punto de vista cinematográfico, y si alguna vez se ha obtenido alguna cinta destacada en este terreno ha sido más en el campo del cine documental que en el de ficción.

No obstante, aunque hayan sido muy contadas veces, cuando el cine se ha ocupado de esta faceta con algún acierto ha obtenido siempre resultados de gran calidad. Ya hemos citado en esta serie la película «Capitanes intrépidos», una de las mejores películas sobre el mar en muchos aspectos y en el que el contenido sociológico y ambiental de la vida del marinero está tratado con perfiles tal vez un tanto ingenuos y ternuristas, pero tampoco era la finalidad de la cinta cargar las tintas en otras vertientes del tema. En esta misma línea merece ser citada una película de Ladislao Vajda: «María, matricula de Bilbao», interpretada por Javier Asín, Charles Vanel y Alberto Closas, y cuyo tema, con ecos notorios de la ejemplar «Capitanes intrépidos», era la iniciación a la dura realidad de la vida, ejemplarizado por el respeto a la mar, de un niño: «Luiso», que, como el personaje de la película de Víctor Fleming, se hace hombre junto a los marineros.

No es posible dejar de mencionar un film que, aunque no es propiamente muy marinero, porque el líquido elemento no aparece en ningún momento, sí se ha ocupado de unos hombres que, de un modo indirecto, están relacionados con el mar. Me refiero a la película de Elia Kazan, «On the waterfront», que fue estrenada en España con el título de «La ley del silencio». Se trata de un cinta de gran calidad y cuenta con una gran interpretación, dentro de la línea del método del «Actor's Studio», del actor Marlon Brando. Pero en ella se aprecia visiblemente la postura política de su realizador, claramente contraria a los sindicatos portuarios de Nueva York. El problema que en él se exhibe existía realmente, y por ello es de sumo interés por el conocimiento que nos da de los «gangs» sindicales y del trato que daban a los estibadores que rompían las reglas del silencio impuestas. La tesis de la película, como decimos, es clara y no es otra que el triunfo del individualismo, de uno solo, frente a las fuerzas contrarias agrupadas y conjuntadas en su acción, aunque su intención política quizá va mucho más lejos, si se tiene en cuenta que fue rodada en plena época maccarthysta.

Pero, a nuestro juicio, el film que puede ostentar el número uno dentro de los dedicados a esta materia es «Tiburoneros». Realizada en Méjico por el madrileño Luis Alcoriza, antiguo guionista y aventajado discípulo de Luis Buñuel. En esta cinta se recoge, con un tratamiento agresivo, violento, primitivo y audaz, el tema del enfrentamiento de los dos mundos en que siempre se debate todo hombre de mar: el trágico y duro del océano y el plácido y tranquilo de tierra firme, con su entorno de amores, familia, etcétera. En la cinta, Aurelio, el protagonista, ha dejado en

la ciudad a su mujer y a sus hijos para dedicarse a la peligrosa profesión de tiburonero. En esta actividad gana excelentes amigos e incluso conquista el amor de una joven medio salvaje. Atraído por la nostalgia regresa con los suyos a la ciudad. Pero esa vida no se ha hecho para él y al final vuelve a la costa para reunirse con sus amigos y

con la muchacha, a cuyo lado se siente más auténticamente hombre, más sinceramente él.

El problema humano de Aurelio está tratado con gran sensibilidad, pese a que su solución rompe con las reglas de la moral. «Tiburoneros» cuenta como virtudes la franqueza del relato y de su planteamiento, la sinceridad de si-

tuaciones y caracteres y la indudable veracidad documental de sus escenas de la vida y actividades de los pescadores de escualos. En el fondo, es un canto al triunfo del mar, de la lucha con el tiburón y de todo el mundo auténtico del pescador sobre el conformismo y la falta de relieve de la vida en tierra. ■ LUIS MARTINEZ MORCILLO.



En «Tiburoneros», film realizado en Méjico por Luis Alcoriza, se narra el conflicto que a todo hombre de mar plantea la elección entre la aventura del océano y la seguridad de tierra firme. Al mismo tiempo, la película tiene un gran valor documental, como se aprecia en esta escena.

### CONTESTACION A UN LECTOR

## NO SE TRATA DE UN CATALOGO

Don R. Bartlett, de Barcelona, ha dirigido una carta a nuestro director en la que, sin ánimo de polémica —como él mismo indica—, hace unas observaciones sobre algunos puntos publicados en esta serie «La mar en el cine». Omitimos la transcripción de esta carta exclusivamente por razones de espacio, y teniendo en cuenta que lo fundamental de la misma se sobrentiende en la contestación de nuestro colaborador Luis Martínez Morcillo, que publicamos a continuación:

He leído con agrado e interés la carta que el señor Bartlett ha dirigido al director de HOJA DEL MAR. Con agrado, por lo que supone de halagüeño para nosotros el comprobar que se nos lee con detenimiento y aún. Y con interés, porque siempre llama la atención el hecho de que los temas de cine encuentren eco en los lectores de esta revista.

Nos indica el señor Bartlett, en su carta, que entre las películas con tema dedicado a la guerra en el mar demos omitido dos que él juzga interesantes y dignas de mención: «San Demetrio, London» y «Puente de mando». En primer lugar, hemos de decir a nuestro amable lector que dado el espacio de que disponemos y lo corto de la serie prevista no es posible ocuparse de todas las películas que se han hecho sobre un tema, lo que, además, daría a la serie un monótono aire de catálogo o fichero de filmoteca. Por eso, desde el primer momento, sólo hemos mencionado los films que a nuestro juicio (que puede ser discutido, claro está) eran los de mayor calidad cinematográfica y recogían el tema del mar con

más fidelidad. Desde este punto de vista, estamos de acuerdo con nuestro comunicante en que «San Demetrio, London» es una gran película que pudo ser igualmente citada en su día en el capítulo correspondiente de esta serie. Se trata de una excelente realización de Charles Frend, que narra en imágenes la historia real de un petrolero inglés que los alemanes torpedearon e incendiaron. Y que, como nuestro lector bien señala, era abandonado en el Atlántico y recuperado después por su propia tripulación. Además, Frend es uno de los mejores directores de películas sobre el mar, su auténtica especialidad.

No ocurre lo mismo con «Puente de mando», película de escasa calidad y que, en nuestra opinión, es una más de las muchas películas que ha hecho el cine norteamericano sobre barcos y submarinos y de las que podríamos citar «Torpedo», «Tiburones de acero», etcétera. Estas cintas, por su insinceridad y falta de rigor documental, nada han aportado a la historia del cine, y creo que están bien silenciadas en nuestros comentarios. ■ L. M. M.