

hoja del mar

Números 71-72 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Septb.-Octb. 1971



LA CASA DEL MAR DE SAN SEBASTIAN,
INAUGURADA POR EL MINISTRO DE TRABAJO

También inauguró un grupo de viviendas para pescadores de altura

NAUTICAL

luis 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

ASTILLEROS DE TARRAGONA

DE

JUAN BTA. GARCIA

Proyectos, construcciones y reparaciones navales de buques de acero y madera.

VARADEROS.—Carros para buque hasta 900 tons. de peso.

Teléfs. 20 70 21 y 20 70 22

TARRAGONA (Puerto)

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**

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

«Hoja del Mar» se remite directamente a sus domicilios a más de quince mil suscriptores y se distribuye en las Casas del Mar, empresas navieras, armadores de buques de pesca, cooperativas, uniones y federaciones de armadores, Cofradías de Pescadores, escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Orientación Marítima, consignatarios, astilleros, industriales, delegaciones del ISM, organismos y entidades relacionados con la mar, etcétera.

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. 10.510-1963**

Distribuye:

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

«Hoja del Mar», que va dirigida a todos los marinos y pescadores y, en general, a todos los trabajadores del mar, se remite también por vía aérea, a Terranova, a Walvis Bay, a Villa Cisneros y Port Etienne, para su distribución a los tripulantes de nuestras flotas que operan en el extranjero. Asimismo, en las Casas del Mar y del Marino, preferentemente en las de Las Palmas, Cádiz, Vigo y San Sebastián, se distribuye entre tripulantes de flotas extranjeras. «Hoja del Mar» es una publicación gratuita.

El ministro y el subsecretario de Trabajo presidieron en San Sebastián la inauguración de importantes realizaciones del Instituto Social de la Marina



INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR

INAUGURACION DE UN GRUPO DE VIVIENDAS PARA PESCADORES EN BIDEBIETA

CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL ISM



TAMBIEN SE CELEBRO EN SAN SEBASTIAN UNA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DEL ORGANISMO

En la fotografía: Don Licio de la Fuente, ministro de Trabajo, durante su discurso en el acto de inauguración de la Casa del Mar.

(Amplia información en páginas siguientes)



ACTO DE INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR DE SAN SEBASTIAN

RESUMEN GRAFICO

JUNTO a una vista parcial de la Casa y del detalle escultórico que adorna su fachada, llegada del ministro, don Licinio de la Fuente; bendición; el ministro saluda a unos pescadores que asistieron al acto; acompañado por el almirante Fontán, recorre las instalaciones del edificio y finalmente visita a la policlínica (consulta de pediatría), acompañado por el presidente del ISM; secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda; vicesecretario general, don Gerardo Harguindey Banet; inspector general de los Servicios Sanitarios, don Jaime Pérez Santa-Marta; arquitecto autor del proyecto, don Alfredo Mateos, y autoridades provinciales y locales.

La Casa del Mar de San Sebastián se encuentra enclavada en el barrio de Trincherpe, de Pasajes, enfrente de la Escuela de Náutica de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y es contigua al grupo de 200 viviendas para pescadores que construyó el ISM.

Amplia información en páginas siguientes de este acto y de los correspondientes a la inauguración de viviendas para pescadores, constitución del Consejo Provincial del ISM en Guipúzcoa y sesión de la Comisión Permanente del organismo.



El ministro de Trabajo inauguró la Casa del Mar de San Sebastián

- Es una realización de ámbito nacional y alberga todos los servicios administrativos, asistenciales, culturales, recreativos y de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

El día 14 de septiembre se inauguró oficialmente la Casa del Mar de San Sebastián, en acto presidido por el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente.

Esta Casa del Mar está catalogada como de ámbito nacional, dentro de las que construye el Instituto Social de la Marina, y reúne, por tanto, todos los servicios administrativos, asistenciales, culturales, recreativos y de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

El Instituto Social de la Marina tiene en funcionamiento, actualmente, las siguientes Casas del Mar de ámbito nacional: Las Palmas de Gran Canaria, Arrecife de Lanzarote, Almería, Cádiz, Barcelona y Vigo. Y en construcción las de La Línea de la Concepción, Cartagena y La Coruña. La Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife, ya concluida, se espera que será inaugurada en los últimos días de octubre.

LA CASA DEL MAR DE SAN SEBASTIAN

La Casa del Mar de San Sebastián se encuentra enclavada en el barrio de Trincherpe, de Pasajes de San Pedro. Es un edificio de dos bloques, con cinco plantas y sótano, y alberga los siguientes servicios:

Sótano: Servicios auxiliares.

Planta baja: Club y bar-restaurante.

Principal: Aulas que se dedicarán a extensión cultural y promoción de la mujer, salón de actos, asistencia social, biblioteca y comedor de la residencia.

Primera: Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina y clínica local, conteniendo medicina asistencial, medicina general, odontología y centro de reconocimiento médico.

Segunda: Residencia de estudiantes, con capacidad para

cuarenta camas. Esta residencia será utilizada por los alumnos de la Escuela de Náutica de la Subsecretaría de la Marina Mercante, cuyo edificio se encuentra muy cercano a la Casa del Mar.

Tercera: Servicios complementarios y viviendas del conserje de la Casa y de administración de la residencia.

INAUGURACION

Tras inaugurar el grupo de viviendas para pescadores de altura en Bidebieta (de cuyo acto damos cuenta en otro lugar de este número), el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, acompañado por el subsecretario y el secretario general del Departamento, señores

Utrera Molina y Chozas Bermúdez, se trasladó a Pasajes de San Pedro para inaugurar la Casa del Mar. En la puerta principal del edificio fue recibido por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé; secretario general del organismo, don Manuel Pérez de la Barreda; vicesecretario general, don Gerardo Harguindey Banet, y vicesecretario técnico, don Pedro Jiménez Poyato.

También se encontraban presentes los gobernadores civil y militar de la provincia, alcalde de la ciudad, subsecretario de la Marina Mercante, director general de Pesca y otras autoridades y representaciones nacionales y provinciales.

Tras la bendición del edificio, el ministro y acompañantes vi-

sitaron detenidamente todas las dependencias de la Casa, mostrando especial interés por las instalaciones asistenciales y sanitarias.

Seguidamente se trasladaron al salón de actos, donde se celebró el solemne acto de inauguración de la Casa del Mar. Abierto el acto por el ministro, pronunció unas palabras el presidente del Instituto Social de la Marina, y a continuación lo hizo don Licinio de la Fuente. Los textos íntegros de ambos discursos se publican en estas mismas páginas.

Por último, se procedió a la entrega de los títulos de propiedad a los beneficiarios de las viviendas, que habían sido inauguradas en el polígono de La Paz del barrio donostiarra de Bidebieta.



CASAS DEL MAR Y DEL MARINO DE AMBITO NACIONAL del Instituto Social de la Marina

PUERTO	DELEGACIÓN I. S. M.	CLUB BIBLIOTECA	BAR RESTAURANTE	HOSPEDERÍA	ESQUELA FORMACIÓN PROFESIONAL	POLICLINICO	CLINICA DE INTERVENCION
LAS PALMAS (Inaugurada en 1964)	•	•	•	•	•	•	•
ALMERIA (Inaugurada en 1966)	•	•	•	•	•	•	•
CADIZ (Inaugurada en 1968)	•	•	•	•	•	•	•
ARRECIFE (Inaugurada en 1969)	•	•	•	•	•	•	•
VIGO (Inaugurada en 1970)	•	•	•	•	•	•	•
SAN SEBASTIAN (Inauguración en 1971)	•	•	•	•	•	•	•
SANTA CRUZ DE TENERIFE (Inauguración en 1971)	•	•	•	•	•	•	•

EN CONSTRUCCION

LA LINEA DE LA CONCEPCION (Inauguración en 1971)	•	•	•	•	•	•	•
CARTAGENA (Inauguración en 1972)	•	•	•	•	•	•	•
LA CORUÑA (Inauguración en 1972)	•	•	•	•	•	•	•

PRESENCIA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN GUIPUZCOA

La puesta en funcionamiento de la Casa del Mar no supondrá solamente la realización de los servicios que alberga el edificio, sino que influirá positivamente en toda la labor que el Instituto Social de la Marina realiza en el litoral guipuzcoano, aumentando y perfeccionando la labor de asistencia social, promoción de la mujer, construcción de viviendas para trabajadores del mar, etcétera.

Cuatrocientas noventa y nueve empresas, 524 embarcaciones y 8.203 trabajadores del mar reciben directamente en Guipúzcoa la acción del Instituto Social de la Marina, pudiendo calcularse que los beneficiarios de su obra suponen la cifra de 30.000 personas.

La presencia del Instituto Social de la Marina en la provincia se manifiesta, asimismo, en las siguientes realizaciones:

Fuenterrabía: Dos escuelas de Orientación Marítima.

Motrico: Dos grupos con un total de 28 viviendas para trabajadores del mar y una escuela de Orientación Marítima.

Guetaria: Dos grupos con un total de 54 viviendas y una clínica local.

Pasajes de San Juan: Una escuela de Orientación Marítima.

Pasajes de San Pedro: Cuatro escuelas de Orientación Marítima.

Orio: Una escuela de Orientación Marítima.

San Sebastián: Dos grupos con un total de 48 viviendas.

Asimismo, y durante el tiempo que ha sido preciso, el Instituto Social de la Marina ha venido celebrando cursos de formación profesional para pescadores de bajura, a fin de que pudieran obtener las distintas titulaciones profesionales.

Hay que tener presente también el alto porcentaje de mandos y marineros guipuzcoanos que forman parte de las tripulaciones de nuestra flota bacaladera. El Instituto Social de la Marina les dedica, asimismo, atención preferente, y presta asistencia sanitaria mediante un dispensario instalado en Saint-Pierre et Miquelon (Terranova), a cuyo frente se encuentra un médico del propio Instituto. Como complemento de esta labor, el Instituto Social de la Marina tiene en proyecto instalar en la Casa del Mar de San Sebastián una emisora que servirá preferentemente para el intercambio de mensajes entre los tripulantes de la flota bacaladera y sus familias.



Los momentos de la visita del ministro a la Casa del Mar.

PALABRAS DEL

"Excelentísimo señor ministro de Trabajo, excelentísimos señores, señores:

"Sean mis primeras palabras de saludo y agradecimiento por vuestra presencia en este acto y para expresar la gran satisfacción que para el Instituto Social de la Marina supone la presidencia del acto por nuestro querido ministro de Trabajo, que, una vez más, quiere patentizar la atención preferente al sector marítimo pesquero.



PRESIDENTE DEL ISM, EN LA INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR

"Dos son realmente los actos que se unen en éste que estamos celebrando: uno, la entrega de títulos de propiedad a los beneficiarios de las cuarenta y ocho viviendas que hemos visitado en el Polígono de La Paz; otro, la inauguración de la Casa del Mar. Ambos representan dos de las líneas maestras por las que se encauza la labor preferente que está llevando a cabo el Instituto Social de la Marina. Responden a dos de nuestras más importantes metas: la am-

bición por conseguir una vivienda digna para nuestros marinos y pescadores, y la de lograr una Casa del Mar que sirva de impulso a nuestra labor en cada provincia marítima.

"Y es que, en definitiva, las Casas del Mar no se concretan solamente en un edificio de moderna factura, en una serie de servicios importantes —hospedería, bar-restaurante, policlínica, club-biblioteca, asistencia social, etcétera— que se imparten, con toda la eficacia que se

precise, dentro del propio recinto. Las Casas del Mar deben influir en el perfeccionamiento de las realizaciones del Organismo en toda el área provincial marítimo-pesquera a las que pertenecen. Esta es la experiencia que tenemos de las Casas del Mar hasta ahora construidas por el Instituto en Las Palmas, en Arrecife, en Almería, en Cádiz, en Barcelona, en Vigo. Y así ocurrirá, por supuesto, con esta Casa del Mar de San Sebastián, cuya puesta en servicio

va a mejorar el servicio de asistencia sanitaria en toda la provincia; incrementará la formación profesional y la promoción de la mujer, ampliará la extensión cultural, impulsará aún más la acción de nuestras asistentes sociales, etcétera. He de destacar asimismo que en esta Casa del Mar, a cuya construcción ha aportado su ayuda el subsecretario de la Marina Mercante, se facilitará alojamiento a cuarenta alumnos de la Escuela de Formación Profesional

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL ISM

(Viene de la página anterior)

Náutico-Pesquera, deseando, por tanto, contribuir a su formación integral y humana.

"Pero bien sabemos que el ámbito de nuestra acción no se circunscribe al área física de los límites de esta provincia ni de los límites de nuestro país. Por eso no olvidamos a nuestros abnegados hombres que se encuentran embarcados en buques cuyas singladuras se efectúan lejos de nuestras costas. Esta es otra de las atenciones preferentes del Instituto Social de la Marina, como lo es del Ministerio de Trabajo. Todos sabéis en qué realidades se ha ido plasmando esa atención. La última de todas, el reconocimiento de la asistencia sanitaria para los familiares de nuestros marinos-emigrantes, y el derecho de éstos a percibir las pensiones de la Seguridad Social. Y quiero aprovechar la concurrencia en este acto de tan alta representación de nuestros trabajadores del mar, para en nombre de todos dar las gracias a nuestro querido ministro de Trabajo por la publicación de esta orden, por el cariño con que la estudió y la celeridad con que la aprobó, cuando se la propusimos, y también por el afecto demostrado a la gente marinera y la extraordinaria delicadeza, al disponer que se publicara precisamente el día de la celebración de nuestra Patrona, la Virgen del Carmen. Gracias, señor ministro, por este bonito regalo.

"Precisamente aquí, en Guipúzcoa, hay muchos marinos que navegan por mares muy alejados y que pasan muchas semanas, incluso meses, apartados del hogar. Hay muchos hombres, sobre todo, enrolados en nuestras flotas bacaladeras, que faenan en aguas de Terranova y Groenlandia. Tanto a ellos como a sus familias no sólo les duele el distanciamiento físico, sino la incertidumbre que produce la casi total imposibilidad de intercambiarse noticias. Por ello, el Instituto Social de la Marina pretende instalar en esta Casa una emisora que estará destinada preferen-

temente a llenar este vacío, a servir de mensajera entre los tripulantes de estas flotas lejanas y sus familiares.

"Bien es verdad que para llevar a cabo esto vamos a necesitar ayuda, pero sabemos ciertamente que el ministro nos la va a conceder hasta el límite de sus posibilidades. Buena prueba de ello está en la respuesta favorable que ha venido teniendo del Ministerio de Trabajo el Instituto Social de la Marina en su esfuerzo por poner al día sus instalaciones dedicadas a la enseñanza y su organización docente, adecuándolas a la Ley de Educación. Concretamente, el remozamiento de edificaciones, material y enseñanzas en sus colegios de Mosteirón-Sada y 'El Picacho', en Sanlúcar de Barrameda, les ha convertido en unos centros docentes nuevos, que muy en breve van a ser reinaugurados. Nos encantaría, señor ministro, que fueráis a verlos; nos ilusiona la idea de que presidiáis los actos de inauguración. Yo os puedo anticipar que quedaríais contento al comprobar que lo que se ha hecho allí no ha sido otra cosa que seguir una línea de formación integral e individualizada, ni más ni menos que la línea que nos habéis marcado.

"Os reitero nuestro agradecimiento, señor ministro, por haber venido a inaugurar esta Casa. Y os reitero nuestra promesa de que no nos vamos a detener aquí. Ahí está nuestra impaciencia porque las prestaciones de nuestro régimen especial se equiparen en todo con las del régimen general. Pero a ello vamos. Si, ciertamente, detenerse es en política social retroceder, nosotros podemos prometeros solemnemente que en el Instituto Social de la Marina no se va a dar jamás ni el más leve atisbo de retroceso. Porque hay una fuerza poderosa que nos empuja: la fuerza del trabajo, la fuerza de la nobleza y la fuerza de las ansias de promoción: he aquí tres de las más definidas características de nuestros hombres del mar".

«Se ha potenciado al Instituto de representación y y estamos recogiendo ya lo

DISCURSO

«Mi general, señor subsecretario de la Marina Mercante, señor gobernador, señor presidente, miembros y funcionarios del Instituto, señoras y señores, queridos amigos todos:

«Unas palabras antes de proceder a la entrega de los títulos de las nuevas viviendas; palabras que tienen que ser de gratitud y de felicitación, de gratitud y felicitación al almirante Fontán por la preocupación y el sentido social que se refleja en las suyas, y de gratitud y felicitación, sobre todo, al Instituto Social de la Marina que ha hecho posibles estas instalaciones que hoy inauguramos. De felicitación también hacia quienes van a ser los beneficiarios de estas obras y servicios; de gratitud a todas las autoridades que han querido acompañarnos en este acto. Pero a unos y otros, de todos modos, quisiera decirles que la espléndida realidad de hoy no nos sirve de meta, sino de punto de partida, porque ante cada realización, ante cada conquista debemos redoblar nuestro entusiasmo y nuestra fe para ofrecer nuevas conquistas de política social a los trabajadores del mar. Con la Ley de Seguridad Social del Mar hemos dado ya un primer paso importante, del que todas estas obras son, a la vez, fruto y ejercicio. Hemos roto los diques de la desigualdad y sentado las bases para la equiparación de los distintos sectores laborales en materia de seguridad social. La Ley ha sido el gran instrumento de solidaridad hacia la población marítimo-pesquera; hemos mejorado las prestaciones y hemos trazado una ancha vía por la que debemos alcanzar, profundizando en ella, un futuro cada día más justo. Se ha potenciado al Instituto Social de la Marina como avanzada social e instrumento de representación y gestión de las aspiraciones de los hombres del mar y estamos recogiendo ya los primeros frutos de este espectacular avance sobre las insuficiencias y condicionamientos de la vida.

«Decimos que el avance ha sido espectacular, y no queremos poner en la frase un acento de triunfalismo o de vanidad; pero

tampoco debemos silenciar una realidad que está siendo mejorada con vuestro esfuerzo. Las cifras y los hechos tienen, sin duda, el realismo más elocuente: las prestaciones concedidas por el Instituto Social de la Marina han llegado ya, en mil novecientos setenta, a más de dos mil ochocientos millones de pesetas, lo que supone duplicar las que se consedieron en mil novecientos sesenta y nueve, y para mil novecientos setenta y uno, esperamos aumentar las de mil nove-



uto Social de la Marina como avanzada social e instrucción de las aspiraciones de los hombres del mar, los primeros frutos de este espectacular y gran avance».

DEL MINISTRO DE TRABAJO

cientos setenta en casi un cuarenta por ciento y sobrepasar los tres mil quinientos millones de pesetas. Estos porcentajes tienen la misma validez si se aplican a las cifras correspondientes a esta provincia de Guipúzcoa, y son índices de una acción cada día más dinámica y completa, como lo es esta Casa del Mar o las que recordaba antes el almirante, de Vigo, de Villa Cisneros o de Tenerife, o las que se están construyendo en distintos lugares de España; o la acción formativa

que, en el curso mil novecientos setenta-setenta y uno que ha terminado, ha beneficiado 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 a donde esto sea más rentable, sino hacerles dueños de sus propios barcos. Pero no nos damos, por supuesto, ni mucho menos por satisfechos, nunca podremos sentir una plena tranquilidad de

conciencia hasta que saldemos la deuda que la sociedad española tiene contraída con las gentes del mar; no descansaremos hasta que la penosidad y la dificultad de sus condiciones de trabajo sean objetos de un reconocimiento especial que esté a la altura del sacrificio y la aportación que los hombres del mar realizan a la comunidad.

»Como recordaba el almirante Fontán, las especiales condiciones de trabajo de los marinos emigrantes; podéis tener la segu-

ridad de que al ministro de Trabajo le resulta realmente imposible asomarse al ancho horizonte de la mar sin que surja en su memoria el recuerdo de aquellos compatriotas nuestros que están trabajando muy lejos de nuestras costas y fronteras. En este sentido, la extensión a dichos emigrantes de los beneficios de la Seguridad Social es de estricta aplicación del principio de que dondequiera que haya unos trabajadores españoles, España tiene que estar con ellos. Y es deber de todos, de todos nosotros, ser consecuentes con esta parte de la realidad española que se hace presente por su abnegación y por su sacrificio. Por ello teníamos que ser sensibles a las peticiones de una Seguridad Social para estos trabajadores, y la Orden del 16 de julio pasado se la ha concedido. Del mismo modo, al ministro de Trabajo le resulta imposible olvidar aquí, en Pasajes, a las tripulaciones de la flota bacaladera y dejar de poner de relieve, una vez más, el compromiso que con ellos hemos contraído. Esta impaciencia en la equiparación total de las prestaciones que señalaba el almirante, que tantas veces nos hacen llegar los representantes sindicales, que a todos nos embarga, se hace más urgente y radical en el caso de aquellos que durante una gran parte del año se ven obligados a abandonar sus hogares y vivir en

(Sigue en la página siguiente)



«Nos debemos a nuestros trabajadores, a sus familiares, y estamos en la obligación de extremar las posibilidades de que su función activa se preste en las máximas condiciones de idoneidad... Y el camino más adecuado para ello es el de la correcta formación profesional, la modernización del utillaje, la difusión de normas prácticas de higiene y seguridad».

DISCURSO DEL MINISTRO

(Viene de la página anterior)

alta mar. Por eso es preciso transformar la impaciencia en exigencia, la preocupación en medidas concretas. Y yo pido al Instituto Social de la Marina el estudio y las propuestas oportunas para mejorar la asistencia y las atenciones a los pescadores de bacalao en todos los órdenes de su actividad, procurando que se sientan más cerca de la comunidad nacional, más cerca de sus familias, en íntimo contacto con un país que no tendría derecho a negarles la justa compensación a su esfuerzo.

»Pero lo cierto es que estamos avanzando de forma incesante y acelerada. Cada vez las realizaciones son más copiosas y apretadas. Lo que durante una serie de años fueron costosos esfuerzos al gigantesco respaldo de la Seguridad Social, se han convertido y se están convirtiendo en realidades por todas las zonas del litoral español; tanto en lo relativo a las Casas del Mar, como al capítulo de la construcción de viviendas, el Instituto Social de la Marina tiene unos propósitos con vocación de realidad. Queremos que ni un solo trabajador del sector marítimo-pesquero deje de percibir los beneficios de esta acción y queremos que sea así porque es una exigencia de justicia. Nada más que por eso, porque queremos que la justicia social sea el más firme patrimonio de las familias marineras. Resulta de excepcional importancia para todo ello la transformación de aptitudes laborales y la acción en el terreno de la formación profesional. Creo que el Instituto Social de la Marina debe redoblar su acción formativa, porque sólo en el dominio de las más modernas técnicas de producción y conservación garantiza la competitividad de nuestra flota pesquera y el mantenimiento de los puestos de trabajo de nuestra población activa. No hay que dejar grietas abiertas a la improvisación o a la espontaneidad; tenemos que dar al trabajo en el mar avances técnicos, como hemos de evitar el riesgo y peligrosidad. El trabajo en el mar debe prestarse de forma que existan unas condiciones adecuadas de seguridad y que el dominio de las técnicas profesionales permita descartar todo el margen previsible de siniestralidad. Nos debemos a nuestros trabajadores, a sus familiares y estamos en la obligación de extremar las posibilidades de que su función activa se preste en las máximas condiciones de idoneidad; no

«El ISM ha elaborado un programa global de instalaciones que abarca todo el conjunto del país, a través del cual será posible extender a los distintos centros marítimo-pesqueros los resultados de los que aquí tenéis cumplida muestra».

basta con reparar los accidentes, es preciso prevenirlos, combatirlos, hacerlos imposibles. Y el camino más adecuado para ello es el de la correcta formación profesional, la modernización del utillaje, la difusión de normas prácticas de higiene y seguridad. Y este es también el camino para una más correcta remuneración del trabajo y para la mejora de los niveles de vida y bienestar. Por esta razón, el Instituto Social de la Marina ha elaborado un programa global de instalaciones que abarca todo el conjunto del país, y, a través del cual, será posible extender a los distintos centros marítimo-pesqueros los resultados de los que aquí tenéis cumplida muestra. El ministro de Trabajo hace completamente suyos los objetivos del Instituto Social de la Marina y asegura que no habrá de faltar el necesario estímulo y apoyo para acometerlos. Queremos que no haya un sólo centro marítimo-pesquero sin su Casa del Mar, ni una sola familia de trabajadores del mar que no posea una vivienda digna y suficiente; que tal vez necesita la familia pescadora más que ninguna otra para acrecentar el calor de un hogar en la vida de una familia que las exigencias del trabajo hacen vivir mucho tiempo separados, para que a la penosidad de la vida en el mar no se añada la preocupación por el hogar familiar, sino que se compense con la alegría de una casa suficiente en la que encontrar a la familia a la vuelta de tantas singladuras.

»Celebro que este viaje a San Sebastián me haya dado ocasión de inaugurar unas viviendas familiares y la Casa del Mar aquí en Pasajes, la casa de la gran familia marinera de este

puerto. De comprobar cómo las distintas acciones del Instituto Social de la Marina siguen adelante, consiguiendo nuevos objetivos en favor de los trabajadores.

»Espero que, como hoy, podamos efectivamente en otros lugares de España inaugurar nuevas obras, como me decía antes el presidente; él sabe la ilusión con que me reúno siempre con los hombres del mar, lo agusto que me siento entre ellos, sintiendo a la vez la dureza de su vida y la nobleza de su alma. Como deseo en mis viajes buscar siempre un motivo para encontrarme con ellos y sentirme unido a sus afanes y a sus problemas para hacerlos míos y ayudarles a resolverlos.

»Y nada más. Quería, antes de terminar, anunciaros que una medalla que tenéis pedida al Mérito en el Trabajo para el mecánico naval don José González San Pedro, ha sido concedida por el ministro de Trabajo en el día de ayer, en su categoría de plata. He traído conmigo la comunicación oficial correspondiente. Le felicito a él y os felicito a todos nuevamente; y espero que estas realizaciones os estimulen a proseguir una labor en la que no cabe ni tregua ni cuartel, porque es parte de la gran batalla contra el infortunio y la resistencia, la gran batalla por la elevación del mundo del trabajo. Una batalla que comporta muchas dificultades, pero comporta, sobre todo, la gran alegría de poder servir a una gran causa esencialmente noble e identificada con el futuro de justicia social que queremos para todos los hombres de España. Muchas gracias».

EL SUBSECRETARIO CONSEJO PROVINCIAL

Bajo la presidencia del subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, a quien acompañaban el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán Lobé; secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, Antonio Chozas; secretario general del Instituto Social de la Marina, señor Pérez de la Barreda, y otras personalidades, quedó constituido esta tarde, en la Casa del Mar de Pasajes, el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Guipúzcoa, órgano representativo de los empresarios y trabajadores de este sector.

En primer término se dio cuenta de la designación de presidente del Consejo a favor de don Federico Zappino Barcáiztegui y de don Javier María Agote Astudillo como secretario. Seguidamente se procedió a la elección de vicepresidentes en representación de empresarios y trabajadores, cargos para los que resultaron elegidos don Bruno Gibelli Alsina y don Aniceto Elósegui.

A continuación, y tras unas breves palabras del presidente de la Comisión Permanente del Consejo Provincial del Instituto, cerró el acto el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, quien expresó su satisfacción por tener oportunidad de presidir en nombre del ministro la constitución del primer Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, precisamente en una provincia de tan acentuada raigambre marina,



Don Licinio de la Fuente, durante su visita a la Casa del Mar, cambia impresiones con los médicos de la policlínica. Detrás, el almirante Fontán y el vicesecretario general del ISM, señor Harguindéy.

ARIO DE TRABAJO PRESIDIO EL ACTO DE CONSTITUCION DEL NCIAL DE GUIPUZCOA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

y señaló el interés del Ministerio de Trabajo por los problemas sociales de los hombres del mar, así como su confianza en el importantísimo papel que están llamados a representar los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina como instrumentos de renovación social.

CONSEJO PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

Presidente:

Don Federico Zappino Barcáiztegui.

Vicepresidentes:

En representación de los empresarios:

Don Bruno Gibelli Alsina.

En representación de los trabajadores:

Don Aniceto Elósegui.

Secretario:

Don Javier María Agote Astudillo.

DISCURSO DEL SUBSECRETARIO DE TRABAJO

Unas palabras muy breves, porque en esta circunstancia, quizá, tener pleno sentido de aquellas otras de un viejo poeta español cuando decía que habríamos de aprender de marineros y pescadores para hablar poco y para que las palabras pudieran tener la gracia de un fecundo y plenario son. Unas palabras de satisfacción y gratitud.

De satisfacción por presidir la constitución del primer Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en España y porque esta constitución se celebra y se realiza, precisamente, en esta tierra guipuzcoana, donde el mar no es único ni exclusivamente gozo ni recreo, sino que es tradición, historia, trabajo y esperanza. Palabras de satisfacción, porque todo lo que se refiere al Instituto Social de la Marina interesa, y mucho, a la actividad del Ministerio de Trabajo, que ha abierto nuevos y fecundos horizontes a la renovación de todo lo que significa propósito de justicia social al Instituto Social de la Marina.

Satisfacción por el hilo de la constitución de este Consejo para vertebrar en profundidad su significación y su trascendencia; hemos asistido esta mañana a dos actos muy significativos que también proyectan la devoción del Instituto sobre las situaciones que nosotros estimamos importantes y sobre las que se tiene que proyectar dinámicamente la actividad del Instituto.

Me refiero a la enumeración de estas viviendas y, después, a la Casa del Mar, que da albergue y dimensión entrañable a la comunidad marinera.

Mis palabras de gratitud a nuestro presidente por haberme deparado la ocasión de que

sustituya al ministro de Trabajo, para poder estar unos momentos con vosotros.

Esperamos mucho de la constitución del Consejo Provincial, que va a robustecer potencias importantes de signo informativo, que van a constituirse poderosos estímulos de acción social, que van a compararse eficazmente a la reorganización del Instituto en todo lo que significa avance en el terreno de los propósitos.

La renovación que tenemos que afrontar y en plazo muy rápido para que vierta en el orden social.

Cualquier detención significa un retroceso, lo ha dicho el ministro de Trabajo, que las realizaciones del Instituto han sido copiosas y continuadas, pero que este hecho sea para que nuestra alma se vaya a aposentar de la satisfacción, sino que las aplicaciones se tienen que convertir permanentemente en el silencio.

Cada acto de esta naturaleza no significa que vayamos a poner nada, ni a los nuevos una pura declaración jurídica, sino que suscribamos con gratitud, seriamente a un compromiso de servicio. Circunstancia que representa ese caudal de posibilidades excepcionales que tiene el Instituto de cara a sus deberes irrenunciables de carácter social.

Estimamos que el mejor patrimonio que puede tener la gente del mar es el patrimonio de la justicia social, y cada uno en nuestra postura nos correspondamos.

Que se convierta verdaderamente en realidad.

En varias provincias españolas donde hemos tenido la satisfacción y alegría de tener contacto con el Instituto y los hom-

bres que lo componen, hemos podido observar que hay siempre un sentido afanoso de servicio, que se proyecta sobre una comunidad entrañable y significativa de la vida nacional, al Ministerio de Trabajo que nada le es tan particularmente grato como fundirse en esperanza y conocer la actitud, el estilo y la conducta de Licinio de la Fuente.

Saber que esto no sólo es consideración de las Cortes, sino que es una manera prudente, amable y oportuna de una definitiva, un compromiso de mar, conseguir por encima de todas las dificultades que las valoraciones de los hombres del mar y adjetivos de justicia social se cumplan en esta labor.

Yo agradezco la colaboración que se nos presta en todos los órdenes funcionales y a los servicios del Instituto Social de la Marina. Es una manera de conseguir un firme compromiso de las ilusiones de los hombres de mar y objetivos de este orden. Agradezco que nos hayan brindado su colaboración valiosa, brillante, honrada y eficaz, y tengo la completa seguridad de que su esperanza y su vinculación, por encima de todas las dificultades, a las ilusiones de estos hombres de mar. También agradezco al presidente de este Consejo Provincial, don Federico Zappino, que tenga la seguridad de que su experiencia, amor y vinculación a los problemas del mar nos serán sumamente útiles.

Ojalá que nuestros esfuerzos se consoliden y nuestras ilusiones se conviertan en realidad para ofrecer, como ya he dicho antes, a los hombres del mar un presente sin dolor y sin lágrimas y un futuro con alegría y esperanza.





INAUG

MAS DE 1.600 MILLONES DE PESETAS HA CONCEDIDO EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN PRESTACIONES DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1971

ANTEPROYECTO DE PLAN DE CONSTRUCCION DE CASAS DEL MAR EN TODO EL LITORAL

Reunión de la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina

Se ha reunido en San Sebastián la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, presidida por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del organismo. En el curso de la misma, el almirante Fontán presentó una moción sobre un proyecto de amplio plan de construcción de Casas del Mar en todo el litoral español, que se llevará a cabo en un plazo no mayor de dos años.

Se dio cuenta a los consejeros de la inminente inauguración de la Casa del Mar de Tenerife y de ciento cincuenta viviendas para pescadores en Arguineguín (Gran Canaria), actos que posiblemente tendrán lugar a mediados del próximo mes de octubre. Asimismo se aprobó la adjudicación de las obras de construcción de 102 vi-

viendas en Bayona. También se acordó la adquisición de un inmueble en San Sebastián, para instalar una policlínica de especialidades médicas, para los trabajadores del mar.

La Comisión aprobó el programa de becas para hijos de trabajadores del mar, correspondiente al curso académico 1971-72.

El total de becas, de nueva creación, asciende al número de 412, con un importe de 11.964.000 pesetas.

El director de la Mutua de Riesgo Marítimo informó del movimiento habido en la entidad, y fue aprobada por la Comisión su propuesta de indemnizaciones por siniestros, que asciende a cerca de ocho millones de pesetas.

Se aprobaron los expedientes de 404 nuevos pensionistas de la Seguridad Social del mar.

Se informó del volumen de prestaciones efectuadas por el ISM durante el primer semestre del presente año, que asciende a más de 1.600 millones de pesetas, de los cuales 1.400 corresponden a prestaciones de la Seguridad Social y suponen un incremento del 48 por 100 sobre las concedidas en igual período del año anterior.

También fue informada la Comisión de las importantes obras llevadas a cabo en los colegios-internados del ISM en Mosteirón-Sada y Sanlúcar de Barrameda, a fin de adecuar la estructura funcional y los métodos de enseñanza a cuanto dispone la Ley de Educación.

Rueda de prensa del presidente del ISM



URACION DE UN GRUPO DE VIVIENDAS PARA PESCADORES DE ALTURA



En el polígono de la Paz, de Bidebieta

- Su coste total asciende a más de 17 millones de pesetas.

Como acto previo a la inauguración de la Casa del Mar, el ministro de Trabajo, acompañado por el subsecretario del Departamento, secretario general técnico, presidente del Instituto Social de la Marina, autoridades y representaciones, se trasladó al polígono de la Paz, en el barrio donostiarra de Bidebieta, donde inauguró el grupo de cuarenta y ocho viviendas para pescadores que ha construido allí el Instituto Social de la Marina.

vencionadas, habiendo percibido cada beneficiario una subvención de treinta mil pesetas. Cada vivienda tiene una superficie útil de sesenta a setenta metros cuadrados.

El coste de construcción de los grupos que componen las 48 viviendas es de 13.440.000 pesetas. Sin embargo, el coste total, teniendo en cuenta terrenos, urbanización y gastos complementarios, asciende a más de 17 millones de pesetas.

Tras la bendición del edificio, don Licinio de la Fuente visitó detenidamente las viviendas, que le fueron mostradas por el almirante Fontán.

Estas viviendas son sub-

La entrega de títulos de propiedad a los beneficiarios tuvo lugar en el salón de actos de la Casa del Mar, y fue presidida por el ministro de Trabajo.

Previamente a los actos que se celebraron en San Sebastián, el presidente del Instituto Social de la Marina celebró una rueda de prensa con los informadores de los diarios y emisoras locales, a quienes dio cuenta de las características de la Casa del Mar, viviendas de Bidebieta, clínica de Guantería (que, asimismo, fue inaugurada), constitución del Consejo Provincial de Guipúzcoa y de la reunión de la Comisión Permanente del ISM, que, por primera vez en la historia del organismo, se iba a celebrar fuera de Madrid. El almirante Fontán, a quien acompañaban el delegado de Trabajo, secretario general del ISM, vicesecretarios general y técnico, jefe del Servicio de Fomento Social, jefe del gabinete de información y Publicaciones, director de la Mutua de Riesgo Marítimo y delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Guipúzcoa, contestó a las preguntas de los informadores sobre el plan de construcción de Casas del Mar, viviendas, formación profesional y aspectos diversos de la Seguridad Social del Mar.



CONVOCATORIA DE BECAS PARA TRABAJADORES DEL MAR Y SUS BENEFICIARIOS EN EL CURSO 1971-72

MADRID.—Para el curso académico 1971-1972, el Instituto Social de la Marina ha convocado becas para afiliados y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, dentro del programa de acción formativa y con arreglo a las siguientes modalidades:

Para colegios del Instituto Social de la Marina. Colegio «El Picacho» (masculino), de Sanlúcar de Barrameda: veintinueve becas para Enseñanza General Básica y Bachillerato Unificado y Polivalente, en cuantía de 32.000 pesetas cada una. Colegio-residencia «Carmen Polo de Franco» (femenino), El Mosteirón (La Coruña): treinta y ocho becas para Enseñanza General Básica y Bachillerato Elemental, dotadas con 32.000 pesetas cada una.

Cursos de Orientación Universitaria, Formación Profesional, estudios de grado medio y asi-

milados: cuarenta becas para alumnos que cursen sus estudios fuera de su domicilio, dotadas con 38.000 pesetas cada una; veinte becas para alumnos que cursen sus estudios en la localidad de su domicilio, dotadas con 10.000 pesetas cada una.

Enseñanza de Grado Superior Universitario, escuelas especiales y asimilados: cuarenta becas para alumnos que cursen sus estudios fuera de su domicilio, dotadas con 48.000 pesetas cada una; veinte becas para alumnos que cursen sus estudios en la localidad de su domicilio, dotadas con 15.000 pesetas cada una.

Formación Profesional Náutico-Pesquera y Carrera de Náutica, cursadas en las Escuelas del Instituto Social de la Marina: cien becas, dotadas con 38.000 pesetas cada una.

MARIANO MORALES

SHIP CHANDLER
IMPORT - EXPORT

- COOL STORES
- SERVICE DAY & NIGHT

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

ANDRES PERDOMO TORRES

CONSIGNATARIO DE BUQUES

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Nombra

Delegado provincial de Delegado insular de Delegado provincial de Presidente del Consejo Pr



Don José Antonio Sánchez Riera jura en cargo.

TOMAS DE POSESI

LA CORUÑA.—En la Delegación de Trabajo tuvo lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina en esta provincia, don José Antonio Sánchez Riera, que hasta la fecha ha venido desempeñando el cargo de director de la Escuela de Formación Profesional del organismo en Las Palmas de Gran Canaria. Asimismo tomó posesión el presidente del Consejo Provincial del ISM, don Federico Novo González, hasta el momento delegado provincial del organismo en La Coruña. El acto fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, a quien acompañaban el secretario general del Organismo señor Pérez de la Barreda; delegado de Trabajo, señor Portela Ceballos; vicesecretario general del ISM, señor Harquindey Banet; comandante militar de Marina, señor Bastarreche; alcalde ac-

cidental, señor Álvarez Tomé; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y otras autoridades y representaciones.

Leídas las resoluciones y prestado juramento, conforme al ritual acostumbrado, el señor Novo pronunció unas palabras de agradecimiento por su designación como presidente del Consejo Provincial del ISM, resaltando que estos Consejos, creados por la Ley de Seguridad Social del Mar, van a tener una función muy importante y peculiar en la nueva organización del Instituto, y haciendo constar que de los treinta y cinco vocales que lo componen, quince son trabajadores del mar.

Saludó a continuación al nuevo delegado provincial, a quien dio la bienvenida, prometiéndole todo su apoyo y los mayores éxitos en su gestión.

A continuación hizo uso de la palabra el señor Sánchez Riera, quien

mientos en el Instituto Social de la Marina:

Las Palmas: Don Antonio Betancort González.
Lanzarote: Don Alonso González Corujo.
La Coruña: Don José Antonio Sánchez Riera.
Provincial de La Coruña: Don Federico Novo González.



TOMAS DE POSESION EN LAS PALMAS

LAS PALMAS.—En la delegación provincial del Instituto Social de la Marina tuvo lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial del organismo, don Antonio Betancort González, y del delegado para la isla de Lanzarote, don Alonso González Corujo.

Presidió el acto el gobernador civil accidental, don Juan Pulido Castro, a quien acompañaban el vicealmirante comandante general de la zona marítima de Canarias, don Pascual Pery Junquera; secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda; alcalde de la ciudad, don Jesús Pérez Alonso; delegado de Trabajo, don Ciriaco de Vicente Martín, y otras autoridades y representaciones.

Tras pronunciar los nuevos delegados la fórmula del juramento que les tomó el secretario general del ISM, éste hizo uso de la palabra y comenzó diciendo: "Permítame la licencia de alterar el orden habitual de las intervenciones en actos de esta naturaleza, en gracia a mi condición de ex delegado provincial, que tan entrañablemente me vincula todavía más a las islas y a la provincia, a la ciudad y a

esta casa, a este despacho en que nos hallamos, donde tantas horas de mi vida he quemado, a entera satisfacción, en un quehacer vocacional".

A continuación, y tras agradecer la presencia de autoridades y representaciones, saludó a los hombres que en fecha próxima constituirán el nuevo Consejo Provincial del Instituto, y destacó la valía del equipo de colaboradores que tuvo bajo su mando en la época en que fue delegado. Seguidamente hizo una semblanza del nuevo delegado provincial, don Antonio Betancort, de quien dijo: "Es un hombre profesionalmente bien preparado, laborioso y en perfecto contacto con la realidad humana sobre la que operamos. Su vocación social se ha desarrollado a plena satisfacción, ganado totalmente por el imperativo de hacer la justicia entre las gentes de mar".

También resaltó la personalidad de don Alonso González Corujo, nuevo delegado del ISM en Lanzarote, diciendo: "Es ejemplo vivo de laboriosidad y de eficacia, de entrega fervorosa y apasionada a nuestro servicio, de una subordinación a veces escalofriante y ejemplo también de cómo un hombre animado de espíritu de superación y de inquietudes sociales nunca llega a ser pasto de las rutinas".

El señor Pérez de la Barreda terminó su discurso con estas palabras: "El Instituto Social de la Marina es uno de los organismos de singular importancia en la vida del país por el colectivo al que sirve, ya que España no puede permitirse más pecados de dar la espalda al mar. Tenemos que estimular, que reforzar, que prolongar su vocación marinera con el más completo y atractivo sistema de seguridad social si queremos evitar que el signo ascendente de nuestra flota, que espera alcanzar los cinco millones de toneladas en 1975, converja con una disminución y envejecimiento de las tripulaciones. Yo os aseguro formalmente que por lo que al ISM respecta, contando siempre con la inestimable orientación y ayuda del Ministerio de Trabajo, no dejaré de lograrse tan ambiciosa como fundamental meta nacional, para cuyo alcance os convoco a todos".

A continuación, el nuevo delega-

do provincial, don Antonio Betancort, en su nombre y en el del nuevo delegado insular, pronunció unas palabras de agradecimiento por la confianza que el Instituto Social de la Marina ha depositado en ellos, e hizo un resumen de los proyectos y obras en marcha que tiene el Instituto Social de la Marina en la provincia. Finalmente agradeció a las autoridades su presencia en el acto y pidió al secretario general que hiciera llegar al presidente del ISM y al ministro de Trabajo su inquebrantable lealtad.

Tras unas palabras del delegado de Trabajo, cerró el acto el gobernador civil accidental, quien resaltó cómo en esta hora hay que mirar al mar, y que los hombres que tienen a su cargo puestos de responsabilidad en la proyección social del marino tienen ante sí una tarea dura, porque en la mar está la riqueza del presente y del mañana. "Hay que llegar —dijo— a una industria naval canaria y también a una flota pesquera, porque en este enclave geográfico de la provincia las cosas del mar no pueden abandonarse ni darle la espalda".

Terminó felicitando a los delegados que acababan de jurar sus cargos, deseándoles el mejor de los éxitos en los puestos para los cuales han sido designados.

ON EN LA CORUÑA

agradeció al ISM la confianza en él depositada.

Cerró el acto el almirante Fontán, quien dijo entre otras cosas:

«Creo que es absolutamente innecesario decir aquí quién es Federico Novo. Después de catorce años de delegado provincial en El Ferrol del Caudillo y trece en La Coruña, cualquiera de los aquí presentes podrían dar fe de su capacidad de trabajo, de su caballerosidad y de su entrega al servicio del Instituto, siempre con la misma ilusión, cosa nada fácil de conservar cuando se cumplen tantos años de ejercicio en el mando. Espero de él —y lo espera el Instituto— que esa misma continuada entrega en el cargo de presidente del Consejo Provincial será una realidad, y le encomiendo la misión de garantizar, a través del Consejo, la auténtica participación de los trabajadores y empresas de esta provincia, en la gestión

que ha sido confiada a nuestro organismo.

Viene a relevarle en el cargo de delegado provincial —continuó diciendo— don José Antonio Sánchez Riera, abogado y capitán de la Marina mercante, que ha desempeñado una magnífica labor, hasta la fecha, como director de nuestra escuela de formación profesional en Las Palmas. A su juventud une, pues, una formación universitaria y una experiencia, preocupación y cariño por los hombres y problemas de la mar. De él espero, igualmente, una entrega total, sin reserva alguna, al servicio del Instituto en esta provincia, donde aún queda mucho por hacer».

El almirante Fontán finalizó su discurso subrayando el interés constante del Instituto Social de la Marina por Galicia, y agradeciendo a todos su asistencia al acto.





INAUGURACION EN CAMARIÑAS DE LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

En Camariñas se ha inaugurado una Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina. Presidió el acto el presidente del Organismo, a quien acompañaban el secretario



general del ISM, vicesecretario general, jefe del servicio de Fomento Social, delegado provincial del ISM en La Coruña, presidente del Consejo Provincial del Instituto, obispo auxiliar del arzobispado de Santia-

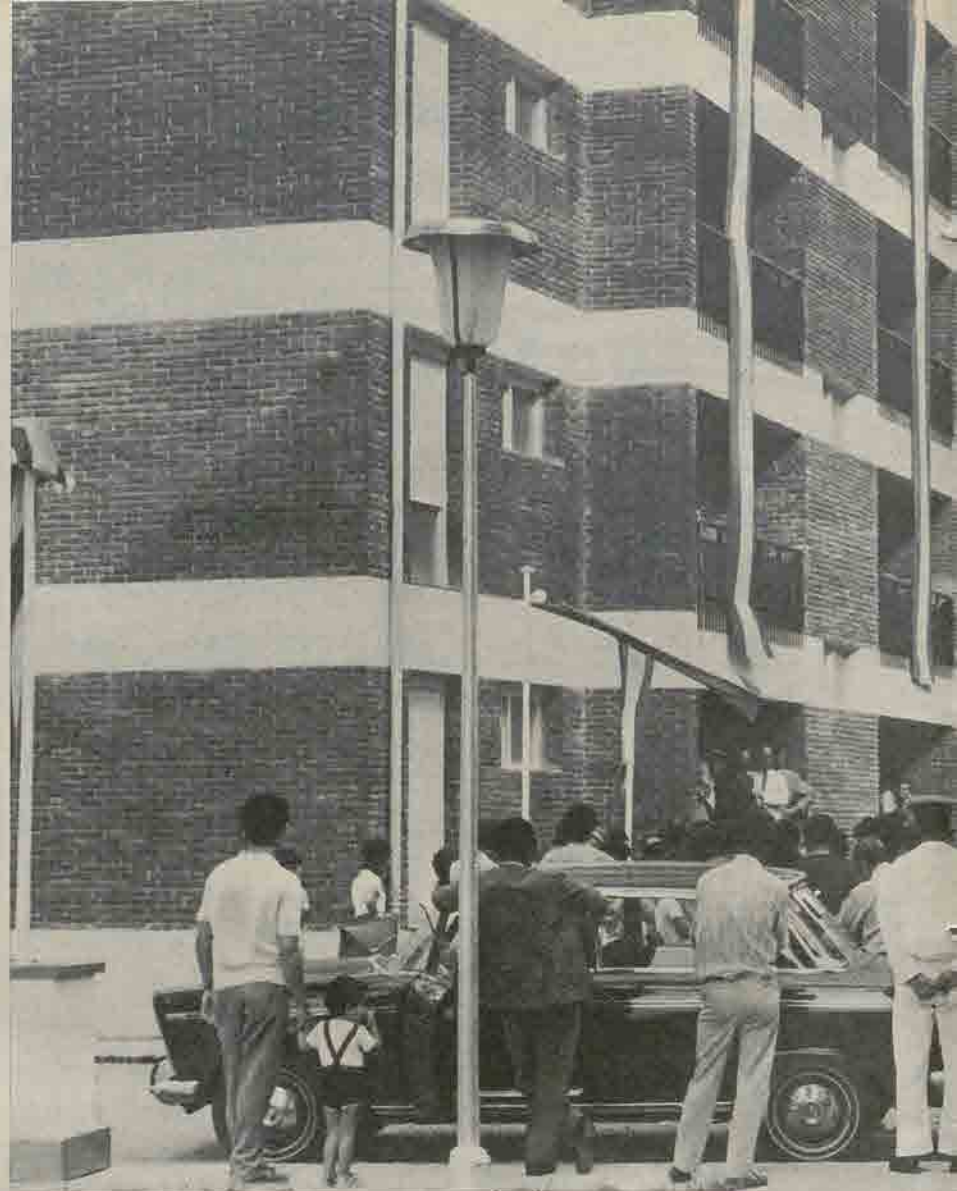
go, comandante militar de Marina y representante del legatario de los terrenos donde se ha edificado la Escuela.

En el acto de inauguración hizo uso de la palabra el obispo auxiliar, quien tras referirse al aliento que siempre presta el arzobispado para la realización de obras sociales que redunden en favor de los trabajadores del mar, brindó al Instituto Social de la Marina la donación de unos terrenos que el arzobispado de Santiago posee en Camariñas, para que puedan construirse viviendas para pescadores.

A continuación intervino el almirante Fontán, presidente del ISM, quien aceptó la oferta de los terrenos, y puso de manifiesto la importancia que el Organismo da a su actividad social, que se proyecta a todos los campos de la vida del pescador y del marino.

La Escuela de Camariñas cuenta con un taller dotado para veinte puestos escolares, con puestos de ajuste, máquinas-herramientas y motor Diesel, así como aulas para clases teóricas de mecánicos y patrones, salas de profesores y otras dependencias. Todas las instalaciones fueron visitadas por las personalidades asistentes.

Terminado el acto, el presidente del ISM y acompañantes se trasladaron al lugar donde se encuentran los terrenos ofrecidos por la curia de Santiago.



VISITA A SANTANDER DEL INSTITUTO SOCIAL

• En Colindres inaugura de 80 viviendas

Los días 18 al 20 ha visitado la provincia de Santander el presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado por el secretario general del organismo, vicesecretario general y jefe del Servicio de Fomento Social, señores Pérez de la Barreda, Harguindey Banet y Ramos Charro.

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

El día 18 a mediodía llegaba a San Vicente de la Barquera, donde el delegado del Instituto Social de la Marina en Santander, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, alcalde de la ciudad y autoridad de Marina le expusieron los problemas más acuciantes de la localidad en orden a viviendas, consultorio médico y actividad pesquera.

SANTANDER

Seguidamente se trasladó a Santander, donde visitó la Delegación Provincial del Instituto, Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera y los locales donde es posible se instalen en un futuro la Delegación y un ambulatorio médico. A continuación visitó las instalaciones del jardín de la in-

fancia que hay en el poblado de Malliño y las viviendas de pescadores. Dado el deficiente estado en que todos los servicios del barrio se encuentran y su marginación de la ciudad, en la mañana del día siguiente el presidente del Instituto Social de la Marina visitó la Alcaldía para gestionar una mejor asistencia municipal en el poblado pesquero.

SANTOÑA

Ese mismo día, el almirante Fontán y acompañantes se trasladaron a Santoña, donde visitaron la Cofradía, viviendas de pescadores, consultorio médico y Escuela de Orientación Marítima. Se estudió la fórmula de cesión por parte de un patronato de un hospital, que recibiría el Instituto Social de la Marina en régimen de concesión.

COLINDRES:

VIVIENDAS PARA PESCADORES

A continuación, las personalidades mencionadas se trasladaron a Colindres, donde visitaron las dependencias que el Instituto Social de la Marina utiliza dentro de la Cofradía de Pescadores para llevar a cabo sus funciones.

El mismo día, por la tarde, se pro-





Un aspecto parcial del acto de inauguración de viviendas en Colindres.

ER DEL PRESIDENTE IAL DE LA MARINA

uguró un grupo para pescadores

cedió a la solemne inauguración de un grupo de ochenta viviendas para pescadores, que lleva el nombre de Almirante Fontán.

Acompañaron al almirante Fontán en la presidencia del acto, además de las personalidades que le acompañaban en su periplo por la provincia, el comandante militar de Marina de Santander, señor Polaciones; delegado provincial de Trabajo, señor Pendás, y otras autoridades provinciales y locales.

El grupo de viviendas está magníficamente situado, junto a la zona marítima, y rodeado de amplios espacios verdes ajardinados.

Las viviendas disponen de 82 metros cuadrados de superficie y han resultado al precio de 202.715 pesetas, de cuya cantidad el propietario ha de deducir las 30.000 pesetas concedidas a fondo perdido por subvención oficial. Los pescadores propietarios han abonado 75.000 pesetas en dos veces y pueden abonar el resto, los que lo deseen, acogiéndose a un crédito concedido por la Caja de Ahorros para esta finalidad.

Se da la circunstancia de que estas son las primeras viviendas subvencionadas que se entregan en Santander y posiblemente en toda España con la escritura notarial de propiedad.

Terminado el acto de inauguración y la visita a las viviendas, de las que es autor el arquitecto don Alfredo Mateos, el presidente y acompañantes visitaron la guardería infantil de Colindres, que regenta Auxilio Social.

CASTRO URDIALES

Desde Colindres, el presidente y acompañantes se trasladaron a Castro Urdiales, donde visitaron los bloques de viviendas para pescadores del Instituto Social de la Marina. Con esta visita a Castro Urdiales, el almirante Fontán dio por terminado su recorrido en la provincia de Santander, emprendiendo viaje de regreso a La Coruña.

VISITAS A BILBAO Y SAN SEBASTIAN

El secretario general del organismo, vicesecretario general y jefe del Servicio de Fomento Social siguieron viaje a Bilbao, acompañados por el delegado del Instituto Social de la Marina en esta ciudad, donde visitaron las dependencias de la Delegación, y a continuación se trasladaron a San Sebastián, donde inspeccionaron las obras de construcción de la Casa del Mar que había de inaugurarse un mes más tarde.

INAUGURACION DE LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE NOYA

Se ha inaugurado la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, de Noya, del Instituto Social de la Marina, bajo la presidencia del almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente de este Organismo, a quien acompañaban el director general de Promoción Social, don Efrén Borrajo Dacruz; vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindey Banet; alcalde de Noya, jefe del servicio de Fomento Social del ISM, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, autoridad de Marina y otras representaciones.

La Escuela, edificada por la Cofradía de Pescadores en terrenos

de su propiedad, fue cedida al Instituto Social de la Marina, que ha donado las instalaciones y correrá con el sostenimiento de la misma, así como con las actividades que en ella se organicen.

Consta la Escuela de las siguientes dependencias: talleres con veinte puestos de ajuste, equipo de soldadura eléctrica y oxiacetilénica, torno, taladro, sierra eléctrica, cizalla, forja, motor Diesel de 200 CV., y variado material de taller para prácticas. Además hay tres aulas, un laboratorio, sala-biblioteca, sala de profesores y otras dependencias. La Escuela cuenta con puestos escolares para unos 90 alumnos.

EL VICESECRETARIO GENERAL DEL ISM VISITA EL COLEGIO EL PICACHO

En los primeros días de septiembre, el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Banet, acompañado por el jefe

del servicio de Fomento Social del organismo, don Gregorio Ramos Charro, ha visitado el colegio "El Picacho", de Sanlúcar de Barrameda, del ISM.

Tras recorrer detenidamente todas las dependencias celebró una reunión con el director del colegio y claustro de profesores. Se estudió en primer lugar el resultado de los pasados exámenes y diversos problemas relacionados con la ampliación del cuadro de profesores. Y asimismo se trató de la creación del servicio de tutorías, dirección e instalaciones para la Educación General Básica, mejora del fondo bibliográfico, actualización de becas, etcétera.

EFFECTOS NAVALES CONSIGNATARIOS

CENTRAL:
CEUTA
MUELLE DIQUE PONIENTE
TELEF. 51 37 04-49 43 89

SUCURSALES:
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
CALLE TAURO, 106
TELEFONOS 26 11 10 - 26 95 63
ARRECHE DE LANZAROTE
AVENIDA GENERAL FRANCO, 11
TELEFONO 346

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

¿MUJERES



MARINOS?

El almirante Elmo Zumwalt, uno de los planificadores del nuevo estilo de la Armada norteamericana, en recientes declaraciones ha manifestado que el Gobierno de Washington está estudiando la posibilidad de que los barcos vayan tripulados en su totalidad por personal femenino, satisfaciendo así las aspiraciones de las 42.000 mujeres que hoy ejercen la profesión de marino en Estados Unidos.

No es este el caso de nuestro país, donde recientemente ha aparecido en la prensa la noticia de que doce mujeres se habían presentado en la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao Leopoldo Boado solicitando ser admitidas para cursar la carrera de marino. Sin embargo, la noticia no es nueva, puesto que en el mes de septiembre del pasado año dos mujeres intentaron el mismo objetivo con idéntico resultado: rotunda negativa a su admisión.

Ante tan decidida y persistente actitud de la mujer española, conviene examinar los fundamentos que justifican la prohibición de su acceso a la carrera del marino.

PLANTEAMIENTO GENERAL DEL TEMA

El preámbulo de la Ley de 22 de julio de 1961 establece que el principio de no discriminación por razón de sexo ni estado en la titularidad y ejercicio por los españoles de los derechos políticos, profesionales y laborales está terminantemente reconocido por el Fuero de los Españoles, y así, su artículo 11 declara que "todos los españoles podrán desempeñar cargos y funciones públicas según su mérito y capacidad", y el artículo 24 establece "que todos los españoles tienen derecho al trabajo y el deber de ocuparse en alguna actividad socialmente útil". La presente ley —añade el preámbulo— no tiene por objeto otra finalidad que la de desarrollar y dar aplicación efectiva a tales principios, suprimiendo restricciones y discriminaciones basadas en situaciones sociológicas que pertenecen al pasado y que no se compaginan con la formación y capacidad de la mujer española, ni con su promoción evidente a puestos y tareas de trabajo y responsabilidad.

Congruente con ello, el artículo 1.º de la mencionada Ley de 22 de julio de 1961 preceptúa que se reconocen a la mujer los mismos derechos que al varón para el ejercicio de toda clase de actividades políticas, profesionales y de trabajo, sin más limitaciones que las establecidas en la propia ley.

De este precepto y del conjunto de la ley pueden extraerse las siguientes consecuencias:

- a) Se reconocen solemnemente a la mujer los mismos derechos que al varón para toda clase de actividades profesionales y de trabajo.
- b) Se establecen, no obstante, al respecto distintas limitaciones, basadas esencialmente en la debilidad física de la mujer.

c) Existen trabajos que, por su carácter penoso, peligroso o insalubre, deben quedar exceptuados a la mujer, pero habrán de ser determinados por los Reglamentos.

LEGISLACION LABORAL CONCRETA

El personal titulado de la Marina Mercante, en cuanto trabajador de la empresa en la que presta sus servicios, y con independencia de las funciones propias de su cargo, se rige por la legislación laboral común. Es, pues, interesante conocer los preceptos que en este ámbito del trabajo establecen la equiparación del varón con la mujer y las excepciones concurrentes a este principio general.

El artículo 1.º del Decreto de 20 de agosto de 1970 declara que la mujer tiene derecho a prestar servicios laborales en plena situación de igualdad jurídica con el hombre y a percibir por ello idéntica remuneración. Las Reglamentaciones del Trabajo, Ordenanzas Laborales, Convenios Colectivos Sindicales, Normas de Obligado Cumplimiento y Reglamentos de Régimen Interior no establecerán preceptos o cláusulas que impliquen diferencias en las categorías profesionales, condiciones del trabajo y remuneraciones entre los trabajadores de uno y otro sexo.

Más adelante, el artículo 7 dispone que "la Administración atenderá con los medios necesarios al desarrollo del principio de igualdad de oportunidades en el ámbito de la formación profesional y la promoción social de la mano de obra femenina en todos los niveles.

La disposición octava del citado Decreto establece que sólo podrán ser reglamentariamente exceptuados para la mujer los trabajos peligrosos, insalubres o especialmente penosos, señalados en los convenios internacionales y leyes específicas dictadas sobre las respectivas materias.

De lo expuesto se deducen las siguientes conclusiones:

- a) Proclamación del principio de igualdad de sexos en el ámbito laboral.
- b) Compromiso asumido por la Administración para promover la formación profesional de la mujer a todos los puestos de cualquier nivel que sean.
- c) Excepciones por razón de peligro, penosidad o insalubridad, pero establecidas reglamentariamente y siempre que estén señaladas en convenios internacionales o leyes.

LEGISLACION MARITIMA CONCRETA

El Código de Comercio, en su artículo 609, determina que los capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo al mismo, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque según establecen las leyes, ordenanzas y reglamentos de la Marina o navegación, y no estar inhabilitado con arreglo a ellos para el ejercicio del cargo.

No menciona, pues, el texto legal el requisito de que sea varón, y que viene impuesto en forma imperativa por la Ley de 22 de julio

de 1691, antes mencionada, al excluir de las actividades de la mujer, entre otras, el personal titulado de la Marina Mercante, en base a no compaginarse la dureza y sacrificio de la vida marinera con la debilidad del sexo.

En consecuencia, dada esta declaración de principio, en la actualidad, desde el punto de vista legal, le está vedado a la mujer el ejercicio de la profesión de marino en la categoría del personal titulado.

Es cierto que en los buques de pasaje realizan su trabajo mujeres, pero su cometido a bordo se circunscribe a funciones específicamente femeninas, como pueden ser camareras, enfermeras, peluqueras, etcétera, que se desarrollan en el ambiente social y de comodidad propio de tales buques, verdaderos hoteles flotantes. Pero fuera de este cometido, el carácter penoso y peligroso de determinados trabajos a bordo —piénsese en una mujer fogonero o engrasador— haría aplicable la excepción que en tal sentido señalan la Ley de 22 de julio de 1961 y el Decreto de 20 de agosto de 1970, imposibilitando a la mujer para el desempeño de trabajos de tal naturaleza.

* * *

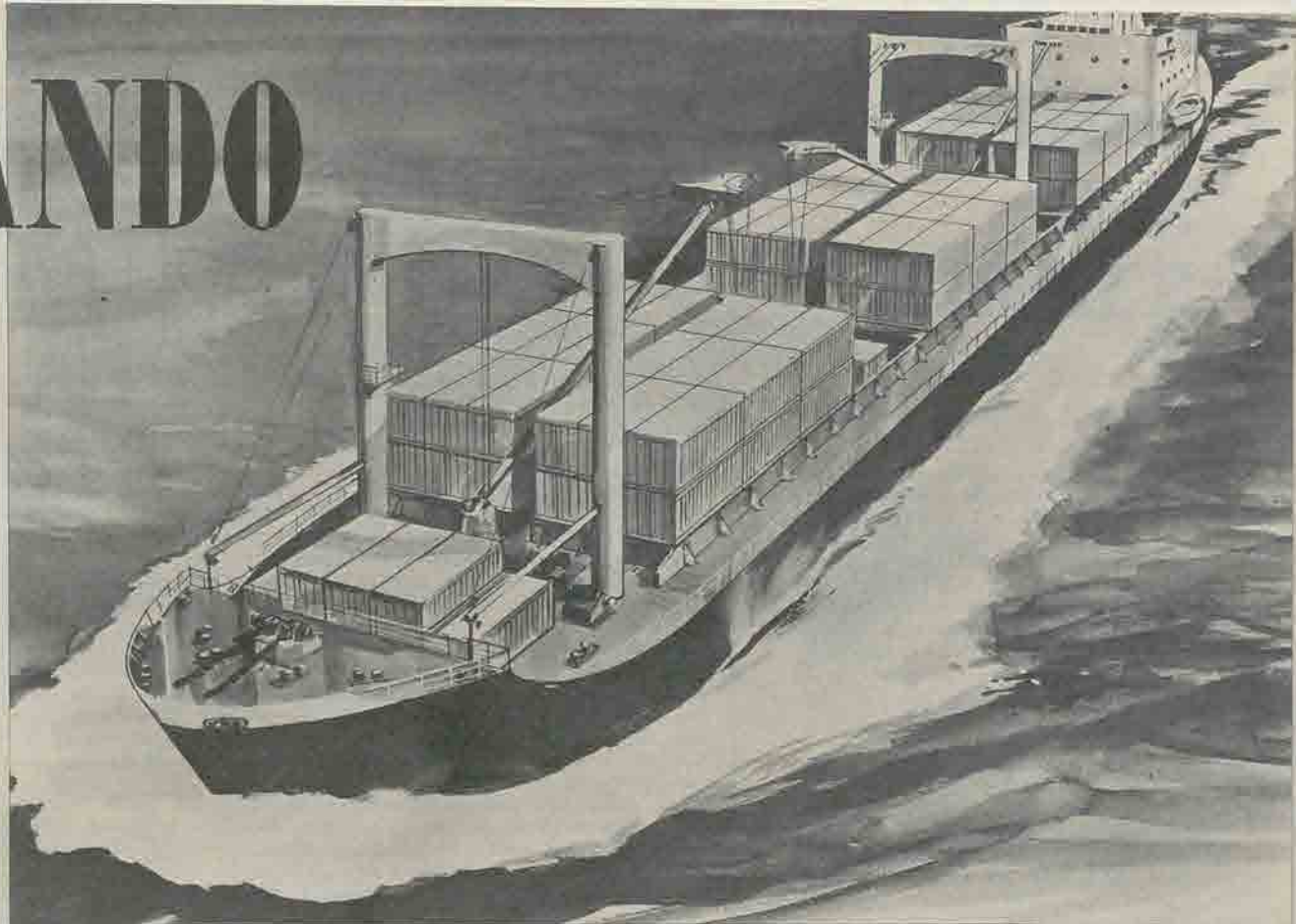
Expuesto ya el aspecto legal de la cuestión, conviene hacer una breve referencia a consideraciones de índole práctica que abonan la vigencia de la prohibición apuntada.

No cabe duda que, desde el punto de vista didáctico, la carrera de náutica, como cualquier otra, puede ser cursada por una mujer con la suficiente preparación intelectual. Pero los problemas surgirían en el momento de su ejercicio profesional.

¿Conocen estas aspirantes a marinos la realidad de la vida en la mar? Ocurre que con esa prodigiosa capacidad que tenemos para condensar, resumir y simplificar lo que apenas conocemos, todavía hoy se rodea la figura del marino de un halo de fantasía y aventura. Tal vez sea el momento de recordar que el mundo del mar existe, y no referido precisamente a doradas playas veraniegas, puertos de lujosos yates y pesca deportiva como un lujo complementario, sino como una auténtica realidad. No es lo mismo acercarse al mar con un carácter más o menos romántico o soñador que ceñirse a las exigencias que implica la vida profesional del marino.

Los peligros de una mar desatada, que no pertenecen a la literatura fantástica, sino a la realidad exacta de cada día; los climas duros y diferentes, las prolongadas ausencias, la convivencia en un marco reducido, la fortaleza física para soportar guardias, las duras jornadas de la carga y descarga... son circunstancias que hacen de la profesión de marino algo inadecuado para la mujer. Pongamos las cosas en su sitio y digamos con el viejo refrán español: "Cada mochuelo a su olivo". ■ E. SANCHEZ GUZMAN.

NAVEGANDO HACIA EL FUTURO



La navegación está atravesando un período revolucionario que no tiene precedente desde hace un siglo. El impacto de la técnica ha trastocado los moldes clásicos de la Marina Mercante, haciendo surgir nuevos y numerosos problemas a los que ha de enfrentarse el hombre de mar. Pero donde hay una voluntad hay un camino: el porvenir se presenta como un «desafío» y éste es precisamente el mayor incentivo para vencerlo.

¿Cuál es el futuro de la Marina Mercante? Este es el propósito que nos anima a exponer someramente los obstáculos y la evolución que han de vencer los países marítimos.

LOS GRANDES BUQUES

Es un hecho evidente que la construcción naval tenderá a incrementar el tonelaje de los buques. Hace quince años que se pensaba que era imposible construir buques de más de 100.000 toneladas; hoy en día, esa cifra se ha superado plenamente. Entre las actuales construcciones en que los astilleros se encuentran empeñados, hay que destacar la de los superpetroleros de más de trescientas mil toneladas, como el «Nisseki-Marú», de 372.400, construido para la Tokio Tankers por los astilleros japoneses, o el que proyecta el Ministerio británico de Tecnología y Defensa, que desplazará un millón de toneladas.

La construcción de este tipo de buques, que se dedicarán al transporte de mercancías a granel o de petróleo, no ofrece grandes problemas técnicos. Un reciente descubrimiento de la industria naval japonesa, un nuevo sistema de soldadura, permitirá reducir el peso de los barcos y el tiempo de construcción de tal manera que un buque tanque de 200.000 toneladas, por ejemplo, podrá ser completado en el término de dos o tres meses gracias a esta innovación. Sin embargo, la explotación de estos colosales estará sujeta a ciertas limitaciones derivadas de sus calados, pues un buque de 300.000 toneladas, con toda su carga, precisará de 73 pies de calado, por lo que tales buques sólo podrán hacer escala en ciertos puertos y seguir determinadas rutas. Surgirá, por tanto, la necesidad de construir terminales que permitan el acceso de estos buques, pues en la actualidad los únicos puertos ca-

paces de albergarlos en el continente europeo son el de Gotemburgo y Slagtagen, en las costas escandinavas; Rotterdam, el Havre y Fos, en el continente europeo; Milford, Haven y Finnart, en Inglaterra. En España, el proyectado superpuerto de Bilbao acogerá a buques hasta de 325.000 toneladas; asimismo, el de Villagarcía de Arosa supondrá un importante nudo portuario.

Una de las fórmulas que se estudian para resolver el problema portuario son los «ports-relais», que situados en puntos estratégicos, disponiendo de las más favorables condiciones de acceso y profundidad de las aguas, actuarán de intermediarios en la navegación marítima.

Por otro lado, la construcción de buques de estos tonelajes supondrá una empresa de tal naturaleza que su financiación sólo podrá llevarse a cabo por un número muy reducido de armadores, aparte de que, indudablemente, las compañías de seguros establecerán unas primas muy elevadas para garantizar los fabulosos intereses que representan estos buques.

ESPECIALIZACION

La construcción de buques especializados va en continuo aumento. «Bulk-carriers», o transportes de carga seca a granel, mineraleros, «ferries», transportes de gases licuados, como butaneros y metaneros, con su alto valor y nuevas técnicas, que les permitirán reducir el volumen de los productos que portean, para aumentar la capacidad de carga, y la última novedad, los buques «Lash» o portabarcasas, cuya denominación corresponde a las iniciales de las palabras «Lighter aboard ship» (barcasas sobre barcos). Estos buques portabarcasas no tendrán necesidad de atracar en los puertos, al servirse de las barcasas que porteen, que serán descargadas y puestas a flote para posteriormente ser remolcadas hasta los terminales de los puertos o puntos del interior y, entre tanto, el buque tomará a bordo otras barcasas, con lo que la paralización será mínima.

Pero la construcción naval no se ha detenido en el buque «Lash». Ya se estudia en Estados Unidos la construcción de un buque de doble casco propulsado por turbinas de gas, que se espera pueda hacer la

travesía del Atlántico a una velocidad media de 50 nudos. Se trata del buque llamado «Trisec», que se apoya en dos pontones unidos por armaduras que se elevan sobre el agua y un cuerpo central colocado encima de dichas armaduras para el pasaje o carga. Como los pontones, que tienen forma de torpedos, son las únicas partes del buque que tocan el agua cuando navega, la resistencia que encuentra es mínima, y así, con la mitad de potencia que requieren los buques normales, el «Trisec» alcanzará una velocidad tres o cuatro veces superior.

«CONTAINERS» Y UNIDADES DE CARGA (PALETAS)

Los buques «porta-containers» suponen una revolución en el transporte marítimo y constituyen, según los expertos, un acontecimiento más importante que el paso de la navegación a vela a la de vapor. Es probable que en los próximos veinte años parte del transporte marítimo de carga seca se realice en buques contenedores.

Este tipo de buques ofrecen indudables ventajas, asegurando un servicio de puerta a puerta en combinación con trenes y camiones, quedando las mercancías más al abrigo que las que se portean por los métodos clásicos, lo que supone la desaparición de las pérdidas por roturas o deterioros. Recientemente se ha expuesto en Inglaterra por la firma Vickers una «container» plegable que representa un intento de resolver el problema de la devolución de los «containers» vacíos, sin que su transporte en esas condiciones resulte oneroso, como ocurre en la actualidad.

Se estudian ya buques «containers» con dos quillas —tipo catamarán—, que se elevarán sobre la superficie del agua por medios parecidos al «Hovercraft», con objeto de aumentar la velocidad.

La utilización de unidades de carga o paletas supondrá, asimismo, un avance en el transporte de cargas generales. En la actualidad se están ensayando distintos tipos de buques para este tipo de carga, y así, en Noruega, parece haber tenido gran éxito el sistema de carga por el costado mediante una puerta lateral de tamaño suficiente para que las moto-estibadoras entreguen la carga directamente a la bodega.

NUEVAS FORMAS DEL TRANSPORTE MARITIMO

En el terreno del transporte de pasajeros, los «Hovercraft» e «Hidrofoils» o naviplanos supondrán un medio de transporte más económico en países insulares o con largos kilómetros de costa, que necesiten ampliar sus comunicaciones turísticas o que vean saturados sus aeropuertos.

Los aerodeslizadores han ido aumentando progresivamente en capacidad y tamaño hasta llegar al gigantesco «Hovercraft-SRN4», que hace la travesía Dover-Calais con 250 pasajeros y 30 coches a bordo. Las pruebas realizadas en Inglaterra con el nuevo aerodeslizador VT-1, de 300 plazas, han demostrado que se podrán lograr sin esfuerzo velocidades de 45 nudos, con una autonomía de 300 millas.

Quizá no sea aventurado pensar en un transporte submarino de mercancías. Un remolcador submarino arrastraría los «containers», cisternas de petróleo, etc. Este sistema ofrecería indudables ventajas a países como Alaska, para el transporte de su petróleo desde la bahía de Prudhoe, por las graves dificultades que presenta su conducción a través de rompehielos u oleoductos.

AUTOMATIZACION

Las posibilidades que ofrece la aplicación de la electrónica a la navegación son innumerables. La automatización de los buques va unida al empleo de nuevos sistemas de gestión por medios electrónicos, que permitirán que la maniobra, en todos los márgenes de potencia, se pueda realizar sin intervención del personal de máquinas. Un cuarto de control central procurará al personal una indicación visual completa de todos los datos necesarios y un sistema de alarma llamará la atención sobre cualquier anomalía. Si se considera necesario, el maquinista de guardia podrá hacerse cargo por funcionamiento a distancia de cualquier control desde su posición centralizada.

El petrolero «Seiko Maru», que entró en servicio en diciembre del pasado año, es un claro exponente de los avances de la navegación a través de la electrónica. La instalación del ordenador electrónico a bordo del referido buque permite realizar

(Sigue)

NAVEGANDO HACIA EL FUTURO

(Viene de la página anterior)

las siguientes funciones: sistema anticollisión, sistema de fijación de posición por satélite, cálculos de navegación, control de carga y descarga, cálculo de las condiciones náuticas del buque, cálculo del estado óptimo de la carga, localización de averías, registro de datos en la sala de máquinas, control del motor principal y diagnóstico médico de la tripulación.

PROPULSION NUCLEAR

El sistema clásico de propulsión por medio de la turbina y el motor diesel es previsible que sea sustituido en el futuro por el de la propulsión nuclear.

Los ensayos en este sentido han sido ya numerosos. El primer buque mercante nuclear construido fue el rompehielos soviético «Lenin», y debido a sus excelentes resultados se asegura que en este año entrarán en servicio otras dos unidades gemelas, con cuyas tres se espera conseguir mantener abiertas las rutas del Ártico durante los doce meses del año.

Le sigue el «Savannah», cedido mediante contrato a la FAST (Firms Atomic Ship Transport), que con un cargamento de combustible de 330 kgs. de U-235, puede navegar durante tres años, por un total de 300.000 millas, sin necesidad de repostar.

El tercero es el «Otto Hann», construido como carguero de mineral y abanderado en la República Federal Alemana.

Por último figura el «Mutsu-Maru», proyectado para el transporte de cargamentos especiales, botado, en 1969, en la segunda factoría de Tokio de la Ishikawajima-Harima. Su propulsión se realiza por un reactor que acciona sobre una turbina de vapor que generará 10.000 CV. de fuerza.

La última novedad en cuestión de buques nucleares es que la naviera norteamericana American Export Lines ha solicitado ayuda financiera gubernamental para la construcción de tres buques «porta-containers» nucleares de 32.000 toneladas. Por su parte, Francia e Italia se disponen a seguir esta línea, construyendo su primer barco mercante de propulsión nuclear.

Ahora bien, la propulsión nuclear tardará en generalizarse a pesar de sus indudables ventajas. El combustible empleado en los reactores navales, uranio natural enriquecido, es relativamente barato, pero tiene el inconveniente de que el más pequeño reactor genera vapor, por lo menos para 20.000 HP., deduciéndose que la instalación de un reactor nuclear en buques de la Marina Mercante sólo será rentable en los futuros superpetroleros, en los grandes «porta-containers» o en los gigantescos transatlánticos.

EL PERSONAL

El personal de la Marina Mercante habrá de contar con la formación técnico-profesional exigida por los avances de la técnica. La electrónica y la energía nuclear reducirán considerablemente el número de tripulantes, originando en principio problemas sociales y econó-

LA VERDAD DE LO QUE HA PASADO CON EL COLERA EN ESPAÑA

Es aún reciente la grave preocupación que ha vivido España, en relación con los siete casos de cólera —benignos y ya curados— aparecidos en la cuenca del Jálón, en Zaragoza.

Un distinguido colega de Cáceres, doctor don Juan Pablos Abril, en una revista de información médica, nos ha hecho llegar unas atinadas verdades al respecto, que por su claridad y objetividad quiero hacer llegar a los trabajadores del mar y funcionarios del Instituto Social de la Marina, para que tengan unos elementos de juicio, de tipo científico y sanitario, para que puedan contrarrestar aquellas opiniones tendenciosas que no han de faltar todavía, y que, ¡cómo no!, habrán de reproducirse por cualquier otro motivo, el próximo verano.

«Suponíamos el impacto internacional que causarían noticias oficiosas u oficiales en todos los medios de comunicación europeos y americanos —fuente de nuestro turismo—, noticias tendenciosas y abultadas en países que nos odian cordialmente, como Inglaterra, donde los tres diarios matutinos, como el «Guardian», el «Daily Telegraph» y el «Times», trataron el tema con tal exageración funesta que hubo corresponsal, como Harry Dabellien («Times»), que desde Madrid decía habían muerto trece personas en la cuenca del Jálón, había centenares y centenares hospitalizados y hasta en Málaga había cascas en «cuarentena».

Pero el mejor elogio que se puede hacer de la Dirección General de Sanidad de España fue lo que a las cuarenta y ocho horas dijo la Organización Mundial de la Salud: «Las medidas adoptadas por la Sanidad española son suficientes». Como en su verídico y exacto informe el organismo internacional, que no puede mentir, dio la noticia diciendo: «En Epila y Rueda del Jálón, dos pueblos próximos uno a otro, situados en la provincia de Zaragoza, se han producido siete casos de infección por V. Cholerae, biotipo El Tor, serotipo Ogawa. Los casos eran clínicamente benignos y no se produjeron fallecimientos. Se han adoptado medidas de lucha extensa y exhaustiva».

Las reacciones registradas en todo el

mundo, especialmente en Europa, en países vecinos a España, han sido, indudablemente, exageradas, según los responsables de la Organización Mundial de la Salud. Desde la notificación oficial española, el 22 de julio, dice este alto organismo, ya no habrá ningún peligro de que el cólera se extienda a otras regiones del territorio nacional o extranjero. Solamente, por ahora, Italia exige el certificado de vacunación para entrar en su territorio.

Y lo que es fundamental es que la Organización Mundial de la Salud considera que cualquier país puede pasar por esta eventualidad cólera como España. ¿Francia tuvo también algún caso? Por lo menos se han difundido las noticias.

El doctor Pierre Favreau, inspector general de la Salud Pública en Francia, gran experto en estos aspectos sanitarios, manifiesta que el cólera ha estado contenido durante largo tiempo en el Sudoeste asiático, y, después de una etapa silenciosa en el Oriente Próximo, la enfermedad ha alcanzado, por primera vez en su historia, el África continental tanto en el Este como en el Oeste. Y ha planteado problemas epidemiológicos y profilácticos nuevos.

Es indudable que en la extensión de una epidemia, actualmente, los transportes intercontinentales aéreos y marítimos desempeñarán, sin duda, un papel muy importante en la siembra de los países todavía indemnes, y por esta razón es la vigilancia de las autoridades sanitarias en los aeropuertos y puertos, no sólo en todos los países, sino también en nuestra Patria.

«En Zaragoza, el modo de luchar la Sanidad española y sus éxitos consecuentes fueron inmediatos. Los reporteros europeos vieron frustrados sus deseos de presentar una ciudad apesada y delirante bajo el cólera».

Se hizo una vacunación masiva, medidas terapéuticas (tetraciclina y cloranfenicol), higiénicas (depuración del agua, higiene personal), dietéticas (exclusión de productos alimenticios con posible contaminación), eso que ha costado a la zona horto-frutícola 200 millones de pese-

tas, y señaló los centros en que se prestaría asistencia.

La Escuela Nacional de Sanidad suministró la vacuna necesaria, y en una campaña modelo y record se vacunó en cuatro días a más de 400.000 personas. En Cáceres, en sólo tres días se vacunaron 48.700 personas, y en otras ciudades españolas los controles de casos sospechosos y vacunación masiva se ha llevado con serenidad y eficacia.

«A nivel internacional se han cumplido todos nuestros compromisos y todo ello ha constituido una gran labor sanitaria de nuestra Dirección General de Sanidad. Se ha concluido y yugulado el brote cólico en ocho días, sin dar lugar a mayor expansión».

«El período de incubación del cólera es de seis días; por lo tanto, ya transcurridos los seis días desde el último caso curado, el territorio nacional se declara indemne, según el Reglamento Sanitario Internacional. Después de este período, si volviera a presentarse otro caso, sería distinto y nada tendría que ver con lo anterior».

Además de todo lo reterido, conviene informar que la Sanidad nacional y mundial cuentan con otros medios profilácticos, más eficaces que la propia vacuna. Concretamente, en Túnez y Costa de Marfil ya se han hecho estudios profilácticos con una nueva sulfamida —la sulfametoquina—, que por sus cualidades farmacológicas y tiempo de eliminación por las vías biliares y reabsorción de la misma por el intestino es capaz de destruir el vibrium cólico hasta en los portadores. Desde un punto de vista sanitario, es indudable que ya han pasado los seis días y muchos más, que en el sentir de alguna prensa extranjera les hubiera satisfecho comunicar «brotes semanales» de cólera en España, pero ello no ha sido posible por todas las acertadas medidas que se han desplegado. Ahora bien, el ideal sería conocer qué nuevo tipo de «epidemia» vamos a tener en nuestra próxima época estival para, si se terciara, limitar y controlar la entrada de algunos «portadores de gérmenes» y no precisamente de «vibrium cholerae». ■ DR. JOSE DE LA HOZ.

micos. A medida que se vaya prescindiendo de personal, la supresión de los puestos de trabajo se hará cada vez más gravosa, y eliminar el último puesto sería sumamente costoso. Pero estos problemas no serán mayores que los surgidos en cualquier otro sector. La mejor solución en todo caso será mantener a bordo el suficiente equipo técnico para lograr una explotación racional del buque.

Lo que es imprescindible es acometer la reconversión profesional del hombre del mar. En adelante no bastará con haber nacido junto al mar o haber recibido un aprendizaje familiar o de la experiencia. El trabajo en la mar se simplificará y se hará menos duro, pero quienes a él se dediquen deberán contar con una más concreta especialización.

El sistema propio del transporte marítimo tiende constantemente a modificarse. Ya no se trata de trasladar mercancías de un puerto a otro; hoy en día, el tráfico marítimo adquiere una enorme complejidad, abarcando desde la estiba inicial en conexión con otros medios de transporte hasta la entrega definitiva, pasando por numerosas y complicadas fases. Por tanto, la formación de la gente de mar deberá ser tal que pueda asumir en todo momento a

estos nuevos aspectos comerciales del transporte marítimo.

En razón a la sólida formación técnica que deberá poseer el marino del futuro, podrá desempeñar el trabajo que exijan los más modernos buques. La «comunidad» a bordo será más homogénea, tanto desde el punto de vista cultural como social, lo que compensará la reducción del personal.

Las tripulaciones del futuro constituirán un grupo altamente especializado, que trabajará en una «célula» aislada, verdadero laboratorio flotante, en donde los problemas de la vida en común, nos atrevemos a decir, serán menos frecuentes que en tierra, dadas las ventajas y comodidades que ofrecerá la vida a bordo.

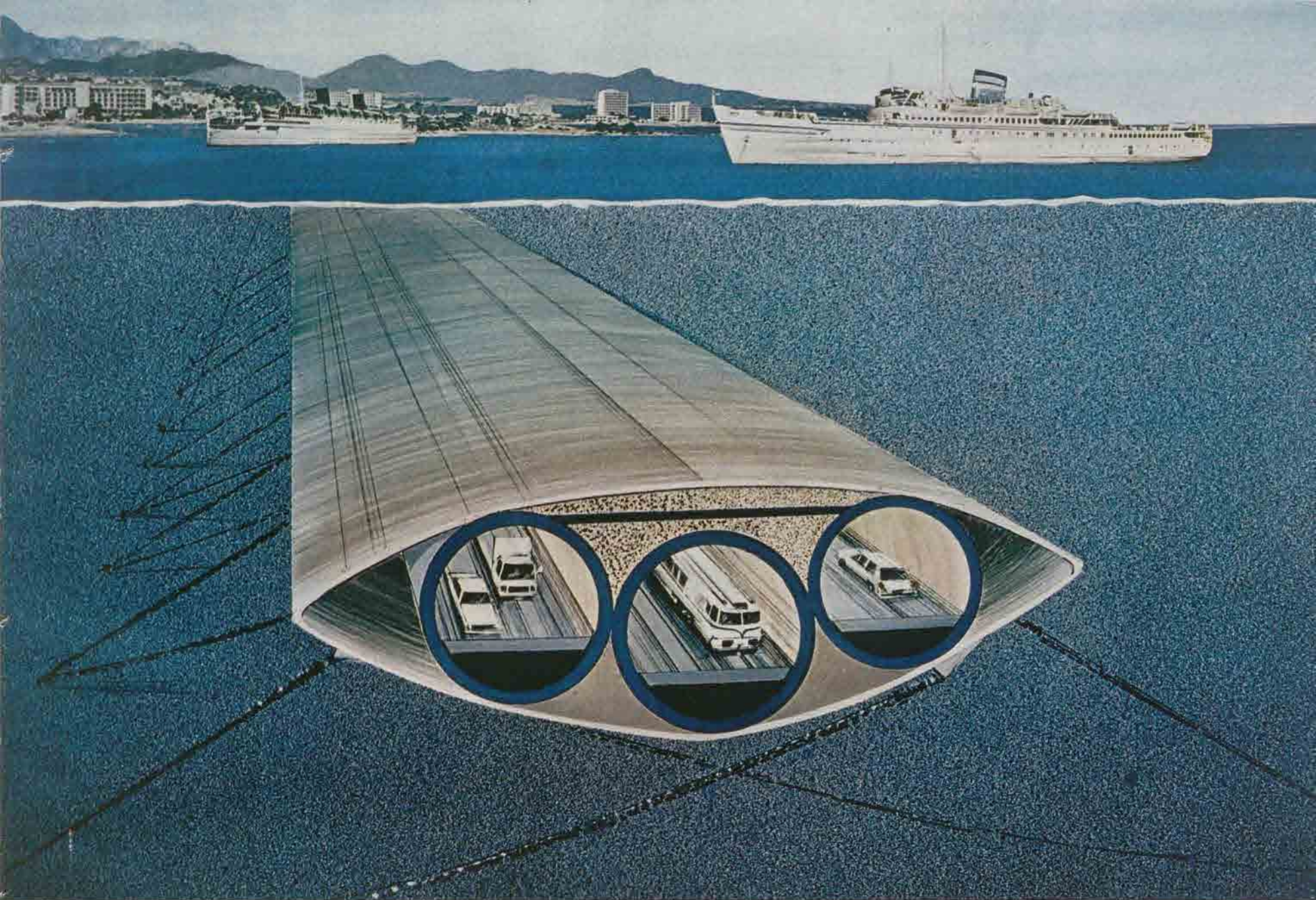
EXPLOSION DEMOGRAFICA Y MERCANTIL

En lo que se refiere a la demanda de servicios marítimos habrá que considerar la explosión demográfica. A principios de siglo, la población del mundo se cifraba en mil quinientos millones de habitantes y la utilización del transporte marítimo era de 0,02 TRB por habitante y año. En 1970, la población del mundo se ha duplicado y el tonelaje de

los buques por habitante triplicado; de acuerdo con las previsiones demográficas, se estima que la población mundial alcanzará en el año 2000 unos 6.500 millones de habitantes. Si la utilización del transporte marítimo por habitante continúa aumentando al mismo ritmo, la flota comercial alcanzará alrededor de los 1.200 billones de toneladas.

Desde otro punto de vista, cabe prever un cálculo aún más elevado de las necesidades de la flota mercante para fin de siglo. Durante los últimos años, el tráfico ha experimentado un aumento del 8 por 100 anual, lo que supone que, sobre esa base, en el año 2000 deberá atender como mínimo 22 millones de toneladas. Partiendo del cálculo actual de 10 toneladas de mercancías transportadas por año y por tonelada de arque, la flota internacional deberá atender 2.200 millones de toneladas a fin de siglo, o sea, 10 veces el tonelaje de 1970.

Todo esto no es más que pura especulación. Pero lo que es indudable es que la Humanidad tendrá necesidad en el próximo siglo XXI de una flota comercial para vivir y para sobrevivir, y la Marina Mercante no dejará de responder, como en todo tiempo, a tales exigencias. ■ EUGENIO SANCHEZ GUZMAN.



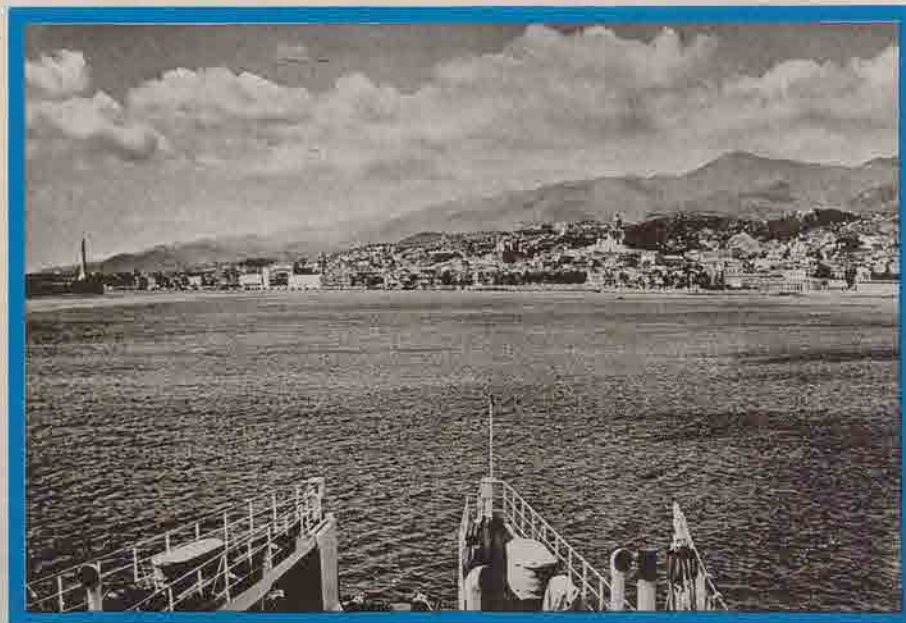
UN TUNEL BAJO EL ESTRECHO DE MESSINA

El Gobierno italiano ha aprobado el proyecto de construcción de un túnel bajo el estrecho de Messina. De esta forma, Sicilia quedará unida a la península de forma definitiva, y la consecuencia será para la isla una serie de ventajas económicas que, seguramente, supondrán una radical promoción del turismo, el comercio, la industria, etcétera.

El túnel enlazará con la autopista del Sol, que comunica Milán con Reggio. La vía que fue concebida para la promoción del subdesarrollado

Sur de Italia, se prolonga ahora hasta Messina mediante tres canales, dos de ellos para el servicio de vehículos de carretera y el tercero para ferrocarril. Hasta ahora, Messina y Reggio se comunicaban con «ferry». Desde Reggio es perfectamente visible Messina, que en ciertos días parece estar mucho más cerca —casi al alcance de la mano— por el efecto óptico del «fata morgana». Cuando el túnel se haya concluido, el efecto óptico se convertirá en realidad. Con perjuicio, en definitiva, para la actividad marítima entre los dos puertos. Pero ello, naturalmente, no significará la muerte de la navegación en el estrecho de Messina.

Seguirá siendo paso obligado de buques, y seguirán surcando sus aguas las pintorescas embarcaciones dedicadas a la captura del «pesce spada», que tiene fama de ser allí el de mejor calidad del mundo.



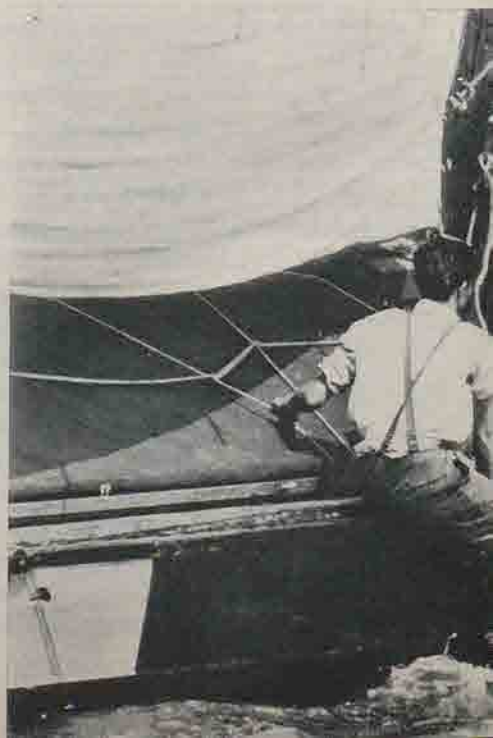
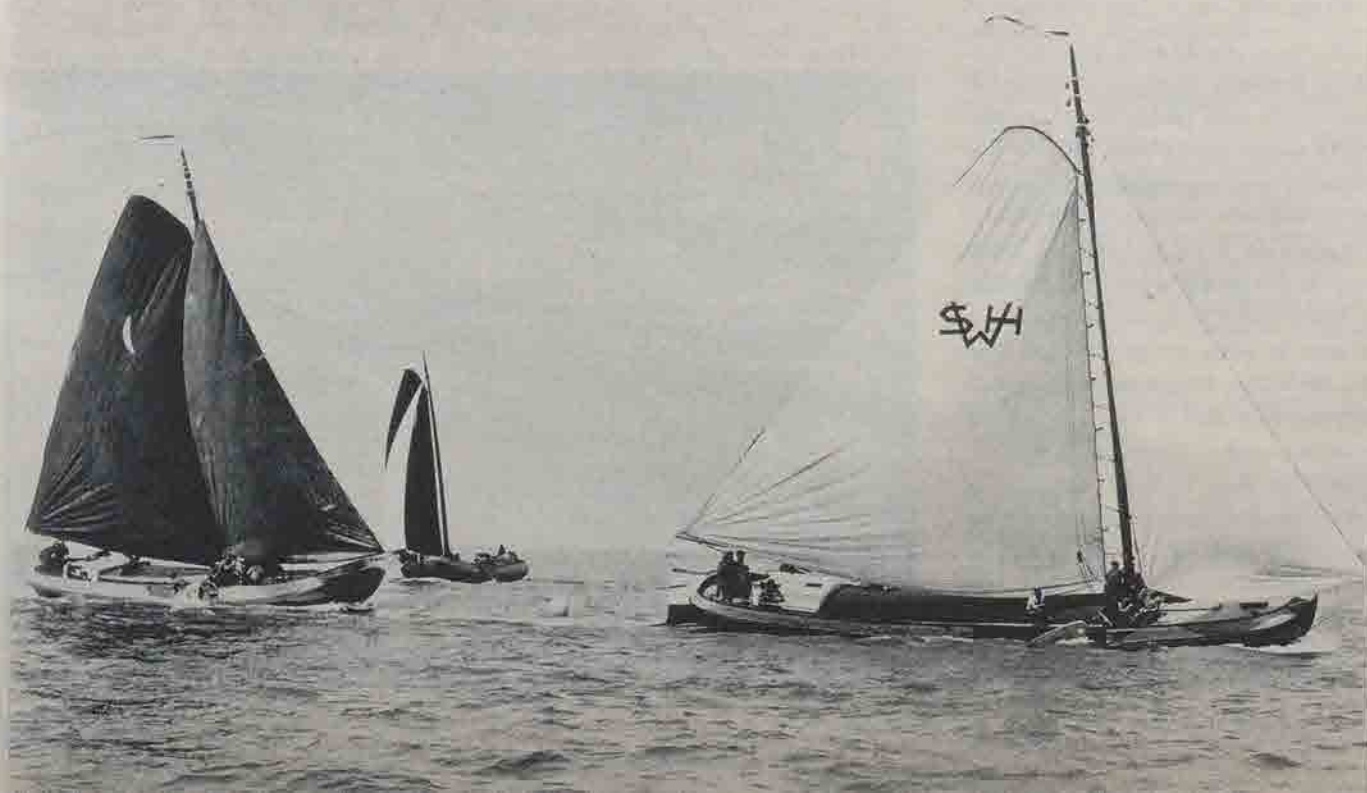


SKÚTJE-SILEN

BARCOS CO FRIS QUE TODAVI

Al principio, el «skútje-silen» era un exclusivo negocio profesional, antes de los días en que los barcos de propulsión mecánica y los transportes por carretera echasen a un lado los «skútjes» movidos por el viento. Aunque en aquellos días los capitanes estaban en violenta competencia entre sí para ser el primero en cargar el cargamento más lucrativo cuando llegaban a un puerto, todavía organizaban competiciones a vela para su diversión cuando no había trabajo.

En cierto modo, los «skútjes» pueden compararse con los «clippers» que hacían la carrera del té al mercado europeo. Por supuesto, los «skútjes» sólo navegaban cortas distancias de un lugar a otro, principalmente en la provincia de Frisia y a lo largo del entonces Zuiderzee (actualmente IJsselmeer) y de ida y vuelta a Amsterdam. Los barcos comerciales de acero con sus inmensas velas, cuando no navegaban para recreo de sus tripulantes, transportaban en servicios regulares la recolección de las cosechas y la carga de la pro-



MERCIALES IONES A NAVEGAN

vincia, comestibles de Amsterdam, y en invierno turba de la provincia de Drenthe.

Cuando en los años veinte el tráfico motorizado de la carga apartó los servicios regulares por barco, las competiciones de estos se conservaron como tradición. Además, estos acontecimientos de la navegación a vela simbolizan muy bien la pugna de los capitanes que, sólo ayudados por el viento, con sus pesadas y con frecuencia muy cargadas embarcaciones, trataban de ganar el barlovento a los otros.

Hoy día los «skûtfjes» pasaron a ser propiedad de las fundaciones; la mayoría de estos barcos se construyeron antes de este siglo, y se tiene buen cuidado en que se conserven en perfecta condiciones.

Es un hermoso espectáculo ver cómo los «skûtfjes» izan sus velas y se hacen a la mar de nuevo. Y cuando cierre sus oídos por las lanchas de motor que en enjambre rodean a los ahora históricos buques, se puede imaginar el pasado cuando el «skûtfje-silen» no se hacía sólo por placer...



Un reportaje ANPFOTO,
Amsterdam

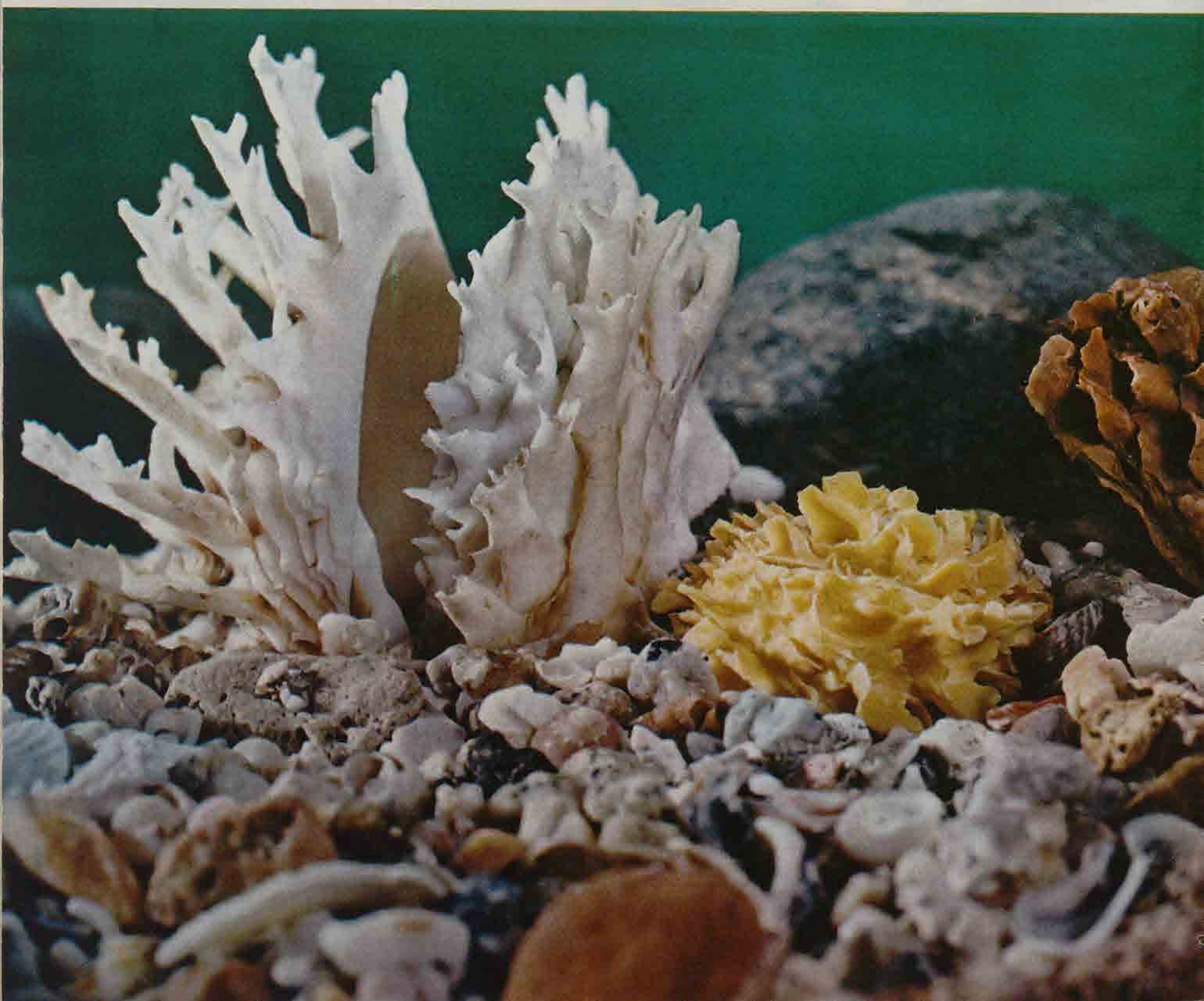
●
(Copyright
Hoja del Mar)





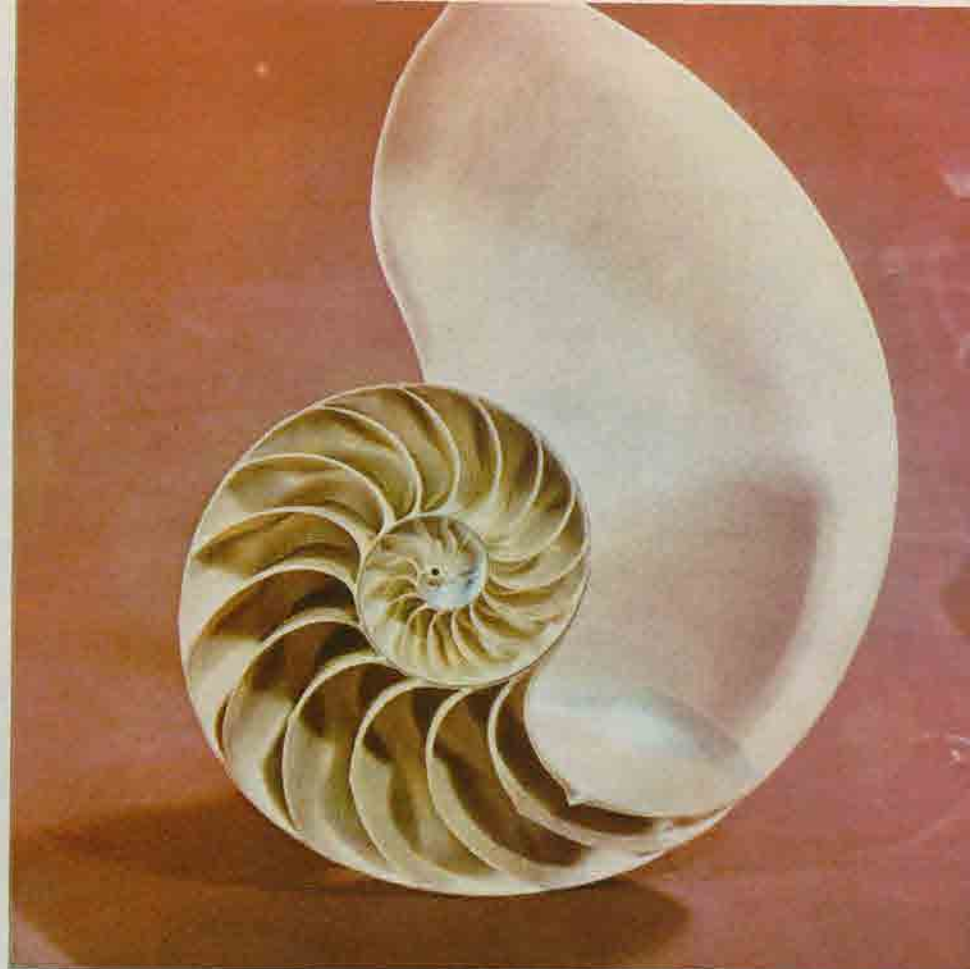
1. *Hippopus hippopus*.
Conocida vulgarmente como almeja, se abre y cierra bajo las aguas como una flor.
2. *Chama lazarus*, *Chama macerophilla* y *Chama semipurata*.
(En la foto grande, y de izquierda a derecha). Las tres pertenecen a la misma familia y tienen la delicadeza, color y variedad de las flores.
3. *Nautilus pompilius*.
Un corte transversal nos muestra la precisión matemática de su estructura.
4. *Thatheria mirabilis*.
Una concha afilada como una navaja de afeitar, de formas complicadas, pero perfectamente geométrica como el barrenado de un carpintero (ángulo inferior derecho de la página 25).

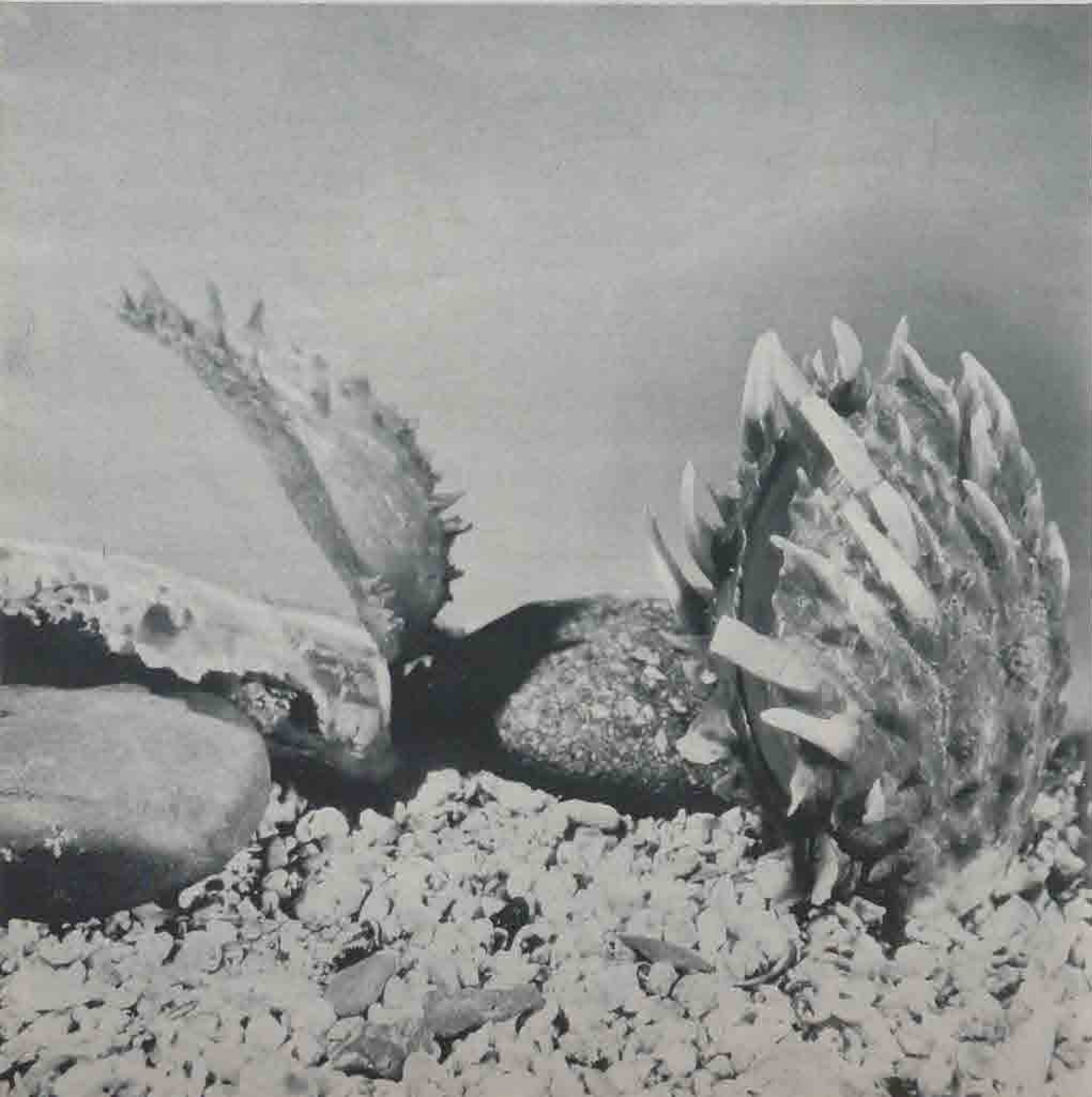
CON MA



NICHAS RINAS

Texto y fotografías por Grossebacher-Zimmerman





5.—*Murex radix*

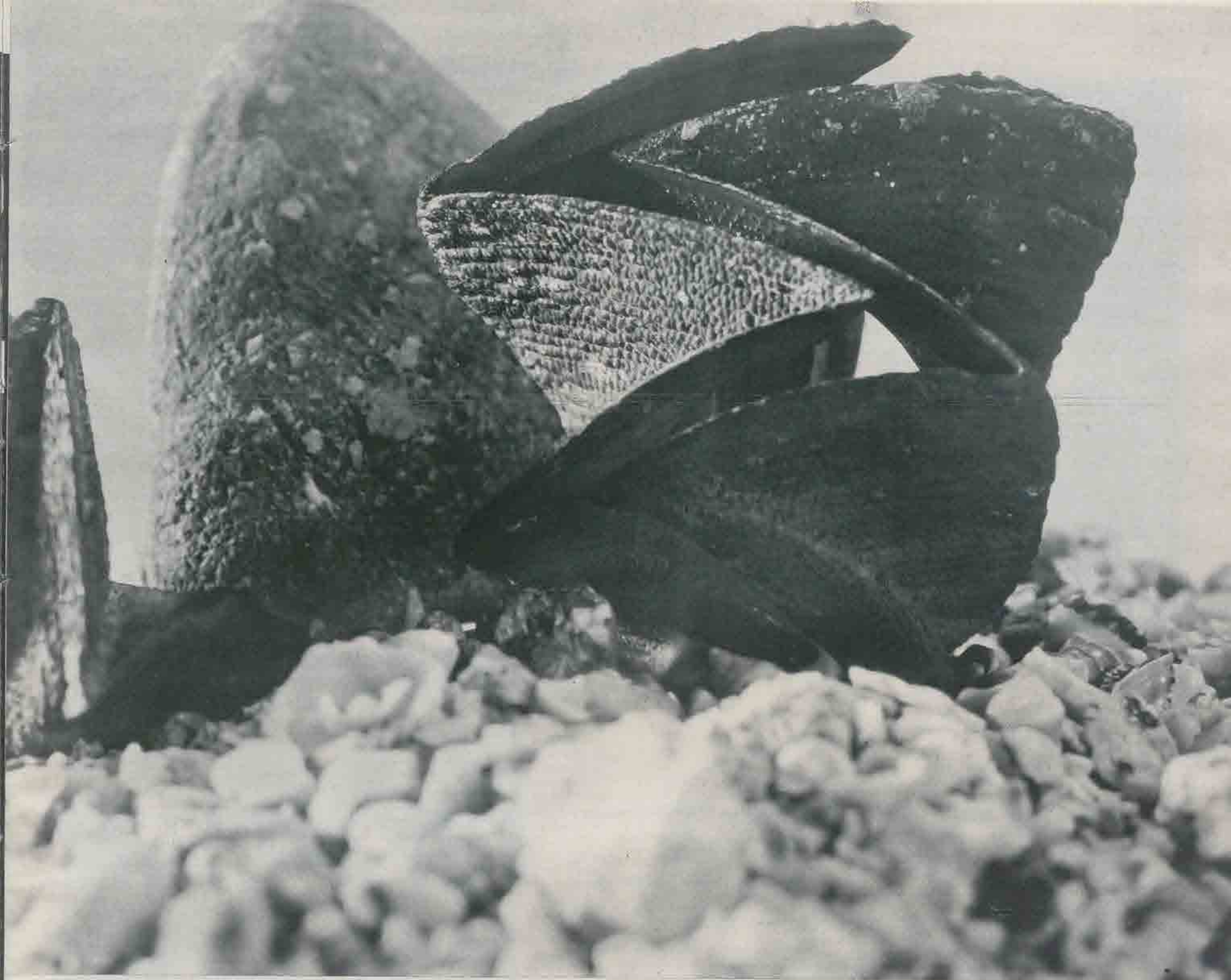
Un llamativo ejemplar de los mares tropicales (ángulo superior izquierdo).

6.—*Spondylus princeps*

Concha de forma alargada y brillantes colores que se encuentra en aguas subtropicales.

7.—*Ostrea cristagalli*

Angular y afilada, se parece a la reja de un arado (fotografía grande).



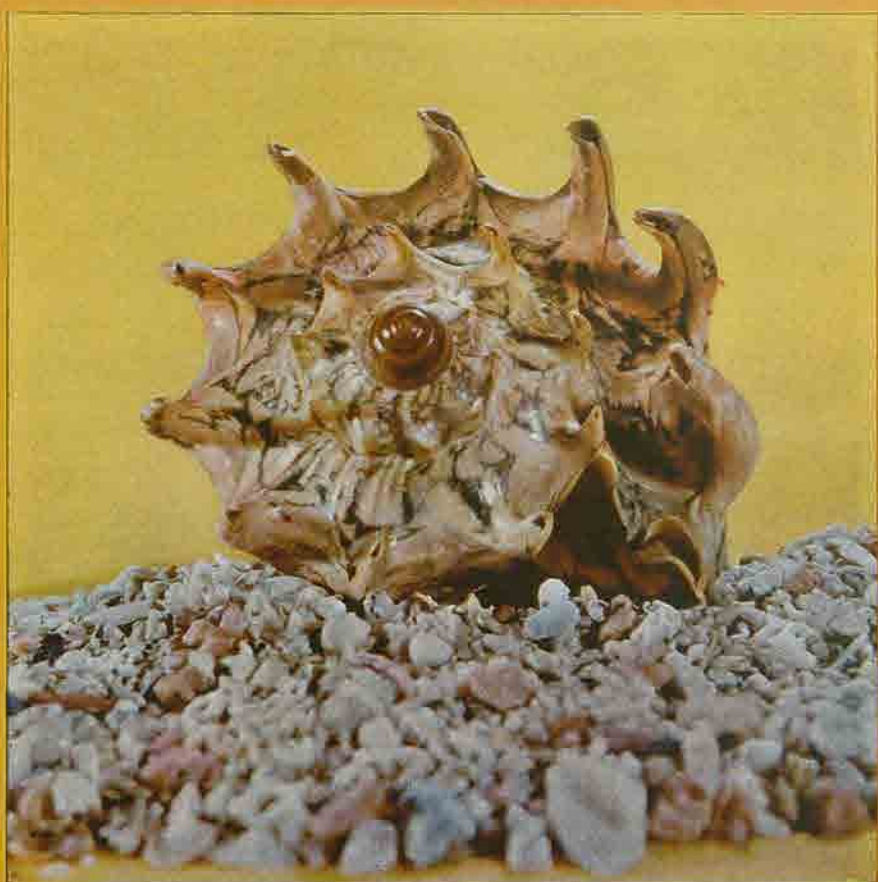
Algunas personas coleccionan cajas de cerillas; otras, sellos. Vemos a los naturalistas que secan flores entre hojas de papel bajo la alfombra o corren de un lado a otro con sus redes para cazar mariposas. El «conchólogo» se burla de todos ellos. Para él la concha es el ejemplo supremo del arte en la Naturaleza. Por supuesto, sabe desde el principio que nunca las reunirá todas; sus probabilidades de conseguir una buena proporción de las 100.000 especies conocidas son muy remotas; pero tiene la satisfacción de saber que cada concha es distinta, que su colección resulta fácil de guardar, que no es frágil, sino prácticamente indestructible. Y además podría valer mucho dinero.

Las conchas han fascinado al hombre desde época muy remota. Sus innumerables formas intrigantes —¿miró Arquímedes una concha para inventar el tornillo?—, sus colores brillantes, y su abundancia en casi todas las playas del mundo, han hecho que las gentes las conozcan desde los comienzos de la Historia. Los moluscos eran un alimento fácil de recoger. Las conchas vacías resultaban útiles como platos, cuchillos, herramientas y adornos. El collar hecho de pequeñas conchas es todavía uno de los adornos de más efecto para las mujeres. Las conchas han sido utilizadas como monedas en el pasado y se emplean aún como fichas en algunas islas del Pacífico. Aristóteles y Plinio estudiaron las conchas —fueron los primeros conchólogos—, y se han descubierto colecciones de ellas en las ruinas de Pompeya y en un templo maya de Africa. Hoy día, la afición resurge otra vez. Cualquiera que coja con frecuencia una concha para acercarla a su oreja, a fin de «escuchar el

mar», advertirá sus delicadas espirales y bordes estriados... y con ello se convertirá en coleccionista para toda la vida. Muchas tiendas de ciudades importantes venden conchas de las más distintas partes del mundo, y puede lograrse una colección valiosa en cualquier playa de Europa.

Coleccionar conchas como pasatiempo, que debió estar en boga entre los antiguos, alcanzó popularidad en el siglo XVIII y comienzos del XIX. Fue entonces realmente cuando el mundo se abrió, cuando una visita a países exóticos no era ya una aventura sin tiempo para distracciones. Las más fáciles de recoger son las conchas que viven entre las señales de la marea alta y baja en la playa y, por lo tanto, las más frecuentes y baratas. Las conchas de aguas profundas resultan, como es lógico, mucho más raras, y por ellas se pagan buenos precios... el más alto que se conoce es el de 1.250 dólares (más de 100.000 pesetas) por un ejemplar de *Conus gloria maris*, en 1957.

Las conchas son los esqueletos de animales de cuerpo blando. No solamente los protegen, sino que sirven de apoyo a sus tejidos, del mismo modo que el esqueleto interno sostiene a los vertebrados. Cuando uno de esos animales muere, su concha, con frecuencia, ofrece alojamiento a otro animal, como el cangrejo ermitaño. El tamaño de las conchas varía enormemente, desde las gigantescas almejas del océano Pacífico hasta los pequeños moluscos, que miden escasos milímetros de diámetro. Algunas exhiben bellas espirales curvas y otras son tan angulares, afiladas como rejas de arado. Hay conchas de formas tan delicadas como pétalos de flor y otras que compiten en color con las mismas flores. La variedad de formas es sorprendente: como husos, cornucopias, estrellas, abanicos de encaje, escarabajos y algunas, como las que se encuentran en aguas tropicales, sirven a los indígenas para interpretar música primitiva. ■ **AGENCIA ZARDOYA.**



1. *Voluta imperialis*.

Un miembro brillante y puntiagudo de la familia de las volutas, que se encuentra en el mar Zulú, frente a las Filipinas.

2. *Murex trirremus*.

Recuerda el esqueleto de un pez. Esta extraña concha fue encontrada frente a las islas Ryukyu, del Japón.

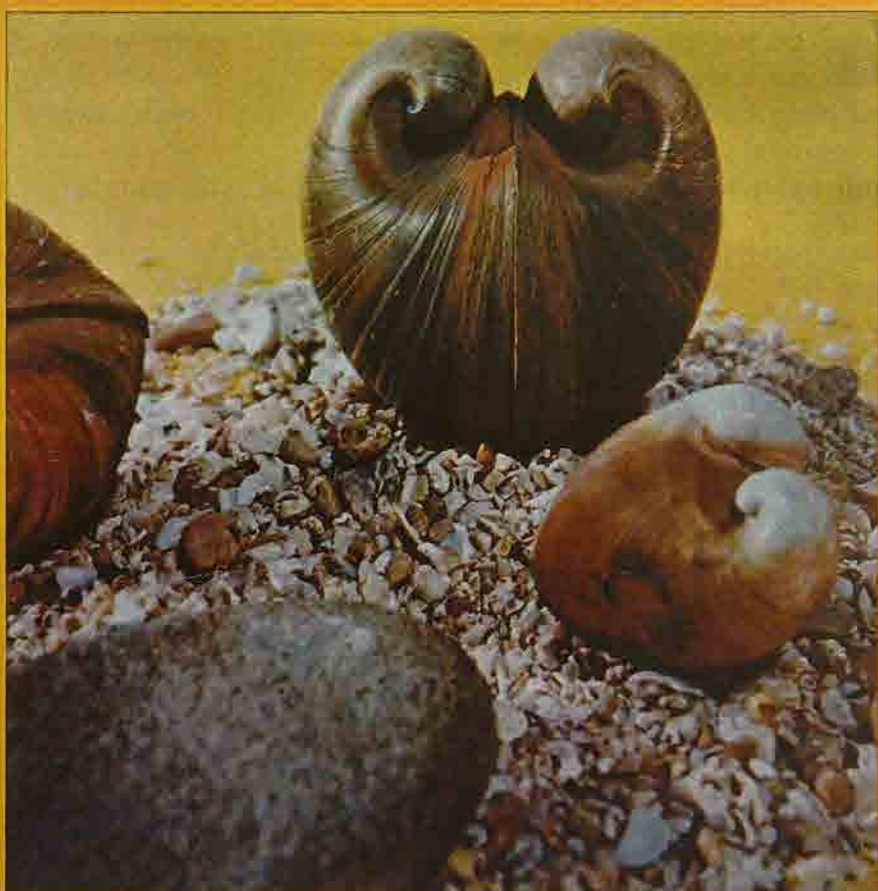
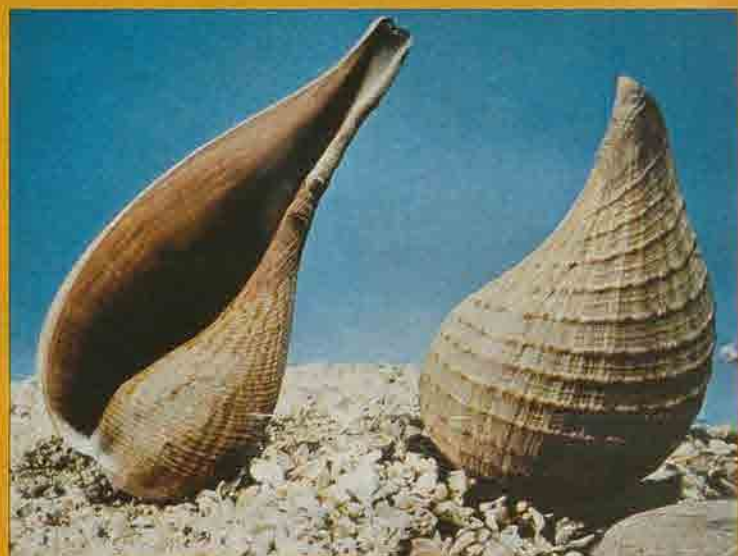
3. *Ficus decussata* y *Ficus dussumieri*.

4. *Tibia fusus*.

Conocida como la concha "uso", se encuentra en las proximidades de las islas Filipinas.

5. *Isicardia cor*.

Parece una nuez madura y es propia de los mares cálidos.



EL BANCO EMILE BAUDOT



Situados exactamente en el veril de menor profundidad, sobre el banco Emile Baudot se procede a balizar dicha zona para iniciar los trabajos de pesca exploratoria, dirigidos por el Laboratorio de Baleares del Instituto Español de Oceanografía.

Los conceptos modernos de la experimentación y exploración pesqueras tuvieron su base en el ensayo de diferentes tipos o modificaciones del material de pesca, con el fin de poder decidir cuál era el más apropiado para cada caso y finalidad determinadas, y en el uso metódico de cada tipo de arte para recoger muestras de pesca.

Aunque la exploración siempre se efectúa con una finalidad, sus objetivos pueden ser de características muy generales. Hemos visto, a lo largo de los años, que en el sector biológico, uno de los fines fundamentales de las primeras expediciones oceanográficas era determinar los límites de la vida misma en la mar. En lo que se refiere a la pesca, se pueden hacer estudios exploratorios generales para determinar los límites de la distribución de las especies de interés comercial y de los grupos de especies de interés económico potencial que habitan determinadas zonas de las profundidades marinas.

Estas actividades pueden ser combinadas con otras, tales como los estudios hidrográficos y batimétricos. En realidad es muy importante que se combinen así. Lo mismo que no se hace ninguna exploración sin objetivos, tampoco se hace nunca completamente al azar; siempre hay algún indicio o algunos datos que tienen aplicación, por lo menos, se supone que la tienen para la consecución del objetivo que se persigue, los cuales se emplean como guía para decidir el plan que se ha de seguir en la exploración. Entre esto y la recogida calculada de otra clase de datos para tratar de relacionarlos durante el curso de la exploración con lo que se ha averiguado hasta el momento, existe muy poca diferencia.

Ciertamente, en nuestro mar balear, en cuanto a posibilidades de explotación, previa exploración científica, batimétrica y faunística, así como de rendimientos, queda relativamente muy poco campo a explorar, aunque sí a estudiar.

Durante los últimos años, y desde que M. Oliver realizó un perfecto y detallado levantamiento topográfico del banco Emile Baudot, junto con la totalidad de la topografía del fondo balear, ha sido éste uno de los puntos básicos de nuestro trabajo de exploración pesquera en busca de nuevas posibilidades para la flota.

Durante los últimos años, ya explorado y explotado todo aquello que era rastreable, tanto en la plataforma como en el talud continental, nuestros esfuerzos se han orientado a buscar de extraer de aquellos fondos no rastreables la riqueza que en especies comerciales allí vive. Una de las zonas más atractivas ha resultado ser precisamente el banco Emile Baudot.

EL BANCO EMILE BAUDOT

Situado a 32 millas al SW. de la isla de Cabrera, emerge sobre un zócalo de 800 metros de profundidad hasta alcanzar su veril más elevado en 100 metros.

Tiene una extensión de unas seis millas, en subzona más elevada de plataforma, y

es, con sus fondos inferiores a 200 metros, muy apta para iniciar actividades de pesca selectiva, y aun de arrastre en su base de 600 a 800 metros, ya que prácticamente jamás, durante los años que lleva explorado, se ha pescado en un plano realmente industrial.

Durante los años 1969 y 1970, el laboratorio de Baleares ha efectuado diversas pruebas con artes y aparejos de pesca; los resultados, francamente satisfactorios, de estas pescas exploratorias nos permiten afirmar que el banco Emile Baudot ofrece amplias posibilidades a los pesqueros que quieran iniciar su explotación.

En la figura adjunta incluimos los datos referentes a su topografía, de detalle y situación exacta con respecto a Mallorca y Cabrera (base de salida para una mejor navegación y situación), así como la situación de su cota más elevada, que se debe de tomar como referencia para la situación de la topografía de todo el banco.

La Junta Provincial de Pesca de Baleares, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía, tomó el acuerdo de balizar precisamente este punto, para facilitar la localización y situación del banco a todas las flotas pesqueras locales y peninsulares.

En la figura número 2 incluimos un corte

topográfico trazado sobre el rumbo a seguir en la navegación entre el faro Enciola (en Cabrera) y el punto más elevado del banco. Siguiendo el rumbo adecuado, el sondador deberá marcar, a lo largo de la navegación, el perfil que indicamos en dicha figura.

Asimismo hemos detallado para cada distancia, en millas, la profundidad en que corresponde hallarse, así pues, navegando con corredera o cuentamillas y un buen ecosondador, es sumamente fácil dar con el banco.

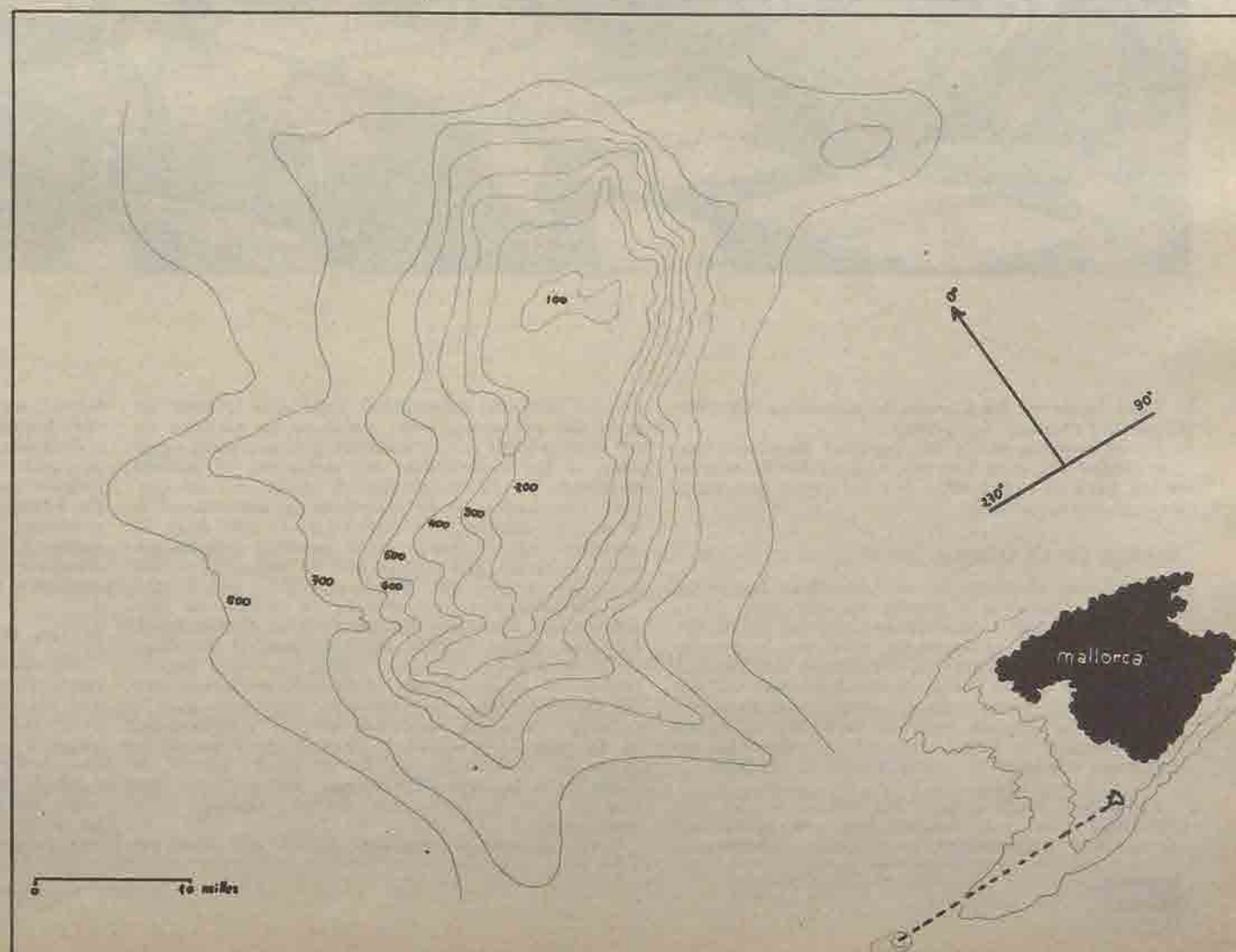
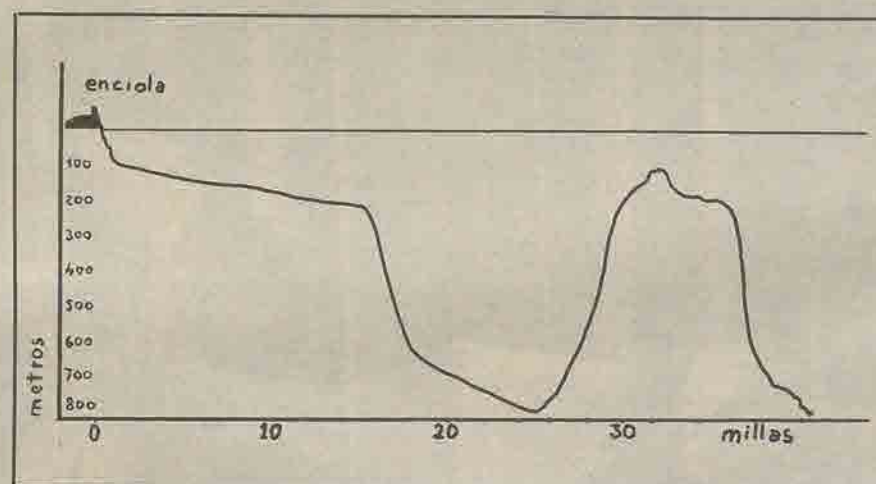
El zócalo que hemos indicado podría ofrecer, dada su topografía aplacerada, posibilidades para la pesca de arrastre, aunque ofrece algún peligro actualmente

—al no haber sido pescado jamás— de abundantes ramas de coral («candeleros»), que dificultan la labor.

Tanto la parte superior del banco, como sus vertientes, pueden ser explotadas con éxito con nasas, palangres, trasmallos y volantes.

Nuestros rendimientos en pescas casi exclusivamente de muestreo, dada la poca densidad y número de pescas y aparejo utilizado, nos han dado siempre un gran rendimiento en gallinetas, chernas, pargos, rafels, así como gambas y cangrejos.

Por otra parte, nunca hemos descartado la posibilidad de que viva en dicho banco langosta.



Se celebró en La Coruña la asamblea del Plan General Pesquero de Galicia

El acto de clausura fue presidido por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Boado, y asistieron, entre otras personalidades, el secretario y vicesecretario general del Instituto Social de la Marina



Tuvo lugar en La Coruña la asamblea del Plan General Pesquero de Galicia.

En el transcurso de las sesiones plenarias fueron leídas las conclusiones redactadas y presentadas para su aprobación por las cinco ponencias de que consta el Plan.

SESION DE CLAUSURA

El acto de clausura de esta asamblea fue presidido por el almirante Boado, subsecretario de la Marina mercante; director general de Pesca, señor Marcitelach; gobernador civil de la provincia, señor Landín Carraco; presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, señor Bárcena; secretario general y vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, señores Pérez de la Barreda y Harguindey Banet, delegados de distintos organismos oficiales y representaciones sociales.

En primer lugar se leyó una síntesis de las conclusiones más importantes, que son sustancialmente las conclusiones provisionales elaboradas

por las distintas comisiones. Tras esta lectura, un pescador pronunció unas palabras en nombre de sus compañeros los pescadores gallegos para agradecer a las autoridades allí presentes el interés mostrado en la resolución de todos los problemas planteados en la asamblea, y expresando a la vez su confianza y esperanza de que todo lo aprobado sea realizado en el mínimo tiempo posible, evitando con ello el que se convierta —con palabras suyas— en "papel mojado".

A continuación hizo uso de la palabra el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, señor Bárcena, quien resaltó los tres puntos de estas reuniones, que son, a su juicio, los más importantes: en primer lugar, el desvelo mostrado por las autoridades en los trabajos; significar que la política crediticia solicitada en las conclusiones es de capital importancia para el porvenir de la pesca en Galicia, y, en tercer lugar, poner de manifiesto la preocupación de las distintas ponencias por la formación del profesorado y la enseñanza.

Cerró el acto el almirante Boado con unas pa-

labras, en las que expresó su interés y preocupación por los problemas de los pescadores gallegos.

Destacó satisfactoriamente el hecho de que los pescadores se hubieran preocupado por todas las facetas de las pesquerías, desde la construcción de barcos hasta la entrega del pescado al consumidor. Posteriormente indicó que en la enseñanza y en la investigación —como muy acertadamente señala el Plan— está el secreto del rendimiento pesquero.

FLOTA DE VIGILANCIA PESQUERA

En cuanto a vigilancia pesquera, señaló el almirante Boado que, en el capítulo correspondiente del III Plan de Desarrollo Económico y Social se ha incluido la construcción de una flota de vigilancia pesquera que vele por el cumplimiento exacto de todas las disposiciones legales. A este capítulo se destinarán ocho mil millones de pesetas, de los cuales serán de inversión inmediata, en el tiempo de duración del Plan, cinco millones de pesetas.

PLAN GENERAL PESQUERO PARA GALICIA

Ponencias:

Pesca de «arrastre».

Pesca de «especies demersales
con artes varias».

Pesca «pelágica». - Comercialización.

Formación profesional.

Afecta al extenso frontón marítimo de Galicia
—1.195 kilómetros de costa peninsular
y 114 de costas insulares—
y a su población de 50.000 trabajadores del mar.

Resalta, en su estudio, la preocupación
por la formación profesional
y las investigaciones pesqueras.

Entre otros muchos temas, aborda, principalmente,
los siguientes: renovación de la flota,
incremento del crédito estatal, control y defensa de las especies
marítimas y comercialización de la producción.

También se pide en el Plan la celebración
de una Convención Nacional de la Pesca
y la creación de una Subsecretaría para esta actividad.

El esperado Plan General Pesquero de Galicia está en marcha. Tras la celebración de su Asamblea, el pasado mes de julio, en La Coruña, dicho Plan ha quedado perfectamente estudiado y concretado de tal forma que podemos afirmar, sin riesgo de equivocarnos, que el optimismo se ha despertado en la vida marítima de Galicia: se trata para ella de una nueva época, un mejor y más rápido desarrollo, una seguridad de promoción para las numerosas familias pescadoras del amplio litoral gallego.

«Hoja del Mar», que siente con los pescadores gallegos ese optimismo y espera con ellos las realizaciones previstas por el Plan, se hace eco del mismo a continuación de estas líneas, con un amplio —y lo más detallado posible— informe, como cumplida información a nuestros lectores y como documento divulgador para todos los hombres de la mar de Galicia.

El gran impulso del sector extractivo de la pesca se inicia, en el año 1961, con la Ley de Modernización y Expansión de la Flota Pesquera. Pero de sus beneficiosos efectos se nutrió específicamente, en Galicia, la flota de altura y gran altura, quedando al margen de ellos la de litoral, que siguió sus líneas tradicionales, creciendo al ritmo lento de su propio esfuerzo y manteniéndose en un atraso de graves consecuencias para la economía de la región. Esta decadencia, manifiesta fundamentalmente en el bajo nivel de vida de los pescadores y la descapitalización de los armadores, provocó la necesidad del Plan General Pesquero de Galicia, «con el que se pretende —según en el mismo se especifica— abordar la problemática total de lo que llamaremos "pesquería de Galicia". Será, pues, un Plan que trate de señalar en cada momento las directrices a seguir para lograr una óptima y continuada productividad de sus recursos, así como el más eficaz rendimiento de su flota de litoral y del potencial humano a ella dedicado».

GALICIA, TÍPICA REGIÓN PESCADORA

La necesidad del Plan para Galicia se avala por la simple exposición de algunos datos geográficos: con sus 29.434 kilómetros cuadrados, representa el 5,8 por 100 de la superficie nacional, pero, desde el punto de vista pesquero, sus datos geográficos adquieren una mayor relevancia si tenemos en cuenta su extenso frontón marítimo: 1.195 kilómetros de perímetro de costa peninsular y 114 de costas insulares, que suponen el 21,4 por 100 del nacional y el 30,6 por 100 peninsular. Todo ello, unido a su estructura económico-social, la hace ejemplo típico de una región pesquera.

OBJETIVOS DEL PLAN

A efectos de su desarrollo, se dividió el Plan en tres etapas: de acción inmediata, a plazo medio y a largo plazo. La primera se inició con el trabajo encomendado a las ponencias —de las que luego trataremos—, en las que han formado parte representantes de la Administración, armadores, pescadores y personal científico. La segunda y tercera etapas se refieren a la labor de investigación científica de la pesquería, que ya está en marcha, si bien, como es lógico, sus conclusiones tardarán tiempo en ser conocidas.

En su introducción el Plan General Pesquero para Galicia fija los objetivos a alcanzar en los siguientes:

1.ª Máxima y continuada productividad de sus aguas marinas.

2.ª Productividad óptima del binomio hombre-barco.

De estos dos objetivos fundamentales deducen que, para su consecución, son necesarios los medios siguientes:

A) Dar protección a los recursos naturales, para asegurar su conservación, renovación y desarrollo.

B) Renovar la flota de litoral.

C) Comercializar los productos de forma dentro de las aguas que cubren la plaza que aumente el consumo y se obtenga el máximo beneficio de las capturas.

D) Mejorar, e incluso transformar, el sistema de formación profesional del pescador.

PONENCIAS

Con el fin de desarrollar los puntos anteriormente citados se crearon cinco ponencias, bajo los epígrafes de «Pesca de arrastre», «Pesca de especies demersales con artes varias», «Pesca pelágica», «Comercialización» y «Formación profesional».

Mediante estas ponencias no sólo se ha pretendido proponer las medidas de urgencia necesarias para la defensa de la pesquería de la zona, sino también sentar las bases fundamentales para una política pesquera nacional con visión de futuro.

CARACTERÍSTICAS PESQUERAS DE GALICIA

La pesquería de Galicia comprende el frente marítimo de la región gallega, que se extiende desde Ribadeo al Miño, en una anchura de 60 millas, y cuyas principales características generales son: plataforma continental relativamente estrecha, diversidad de especies de alta calidad y elevada productividad (ver cuadro estadístico número 1).

FLOTA Y VOLUMEN DE CAPTURAS DE GALICIA Y SU RELACION CON LA FLOTA Y VOLUMEN NACIONAL

FLOTA	Nacional	Gallega	%
Número total de buques	14.160	4.262	30
Número total de T.R.B.	642.061	223.261	36,3
Número de tripulantes	109.565	30.813	

CAPTURAS	Toneladas	% Nacional	Pesetas	% Nacional
Año 1968	444.079	37,18	7.566.941	35,31
Año 1969	475.543	39,51	7.612.710	34,00
Año 1970	479.350	40,12	9.128.710	35,38

(La flota y volumen de capturas de Galicia representa más de un tercio del total nacional.)

La mayor actividad pesquera se desarrolla dentro de las aguas que cubren la plataforma continental y en el cantil de la misma. La anchura de la citada plataforma es de 200 millas de media, con unos máximos de 45 en el meridiano de Hércules (La Coruña) y una mínima de 12 a la altura de cabo Finisterre.

En cuanto a los recursos con que cuenta, están constituidos por una variada gama de especies, que se caracterizan por su gran calidad y que se destinan principalmente a la venta en fresco, las de fondo, y para la industrialización, las pelágicas. Así, pues, cabe destacar entre ellas, por su importancia y rentabilidad: la merluza, especie más importante en la pesca de arrastre; cigala, se pesca en fondos de fango y en profundidades variables; rape, en fondos de 180 a 400 metros, y en pleno auge; bacaladilla o lirio, estimable para la flota de arrastre litoral, tiene un gran valor proteínico; chicharro, pesca de arrastre y de cerco, de gran interés también para obtener subproductos; el besugo, que se pesca en todas las aguas y fondos, y que se captura en grandes cantidades por los barcos de cerco, y, en fin, otras muchas especies rentables que no viene al caso mencionar y que le dan a la zona gallega una enorme variedad de posibilidades pesqueras y un futuro económico esperanzador en esta industria.

los 100 metros, siempre que esta isobática no rebasa la distancia de seis millas de la costa, en cuyo caso dicha línea es el límite fijado de prohibición.

La flota gallega de litoral está integrada por 175 barcos, de los que 142 son de madera y solamente 33 de acero. De entre la totalidad de la flota, 123 sobrepasan la edad de desguace, y se compone —la flota— de la siguiente manera: 79 buques de menos de 100 toneladas, 67 buques de entre 100 y 150 toneladas y 36 buques mayores de 150 toneladas.

Existe, por tanto, un porcentaje muy elevado de buques menores de 100 toneladas, cuya sustitución es imprescindible. Por otra parte, la potencia media de los buques no llega a 190 CV.

CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PONENCIA

A la vista del estudio realizado sobre la zona y los datos existentes relativos a la

evolución de la pesca de arrastre en Galicia, la ponencia encargada de este estudio, dentro del Plan General Pesquero, ha dictado, entre otras, las siguientes conclusiones importantes:

A) Se hace imprescindible intensificar las investigaciones pesqueras, para tratar de determinar las causas del descenso en la pesca, y arbitrar la reglamentación pertinente para una explotación racional, que permita la conservación de los recursos, al máximo nivel, de una manera continuada.

No obstante, estimando que al menos se necesitan unos tres años para obtener las primeras conclusiones científicas, es necesario proponer, con urgencia, normas que en su día puedan ser o no refrendadas por los científicos.

Es necesario y urgente, igualmente, el que se concluya la instalación y se ponga en funcionamiento el Laboratorio de Investigación Oceanográfica de La Coruña.

B) Barco prototipo para el arrastre: Se reconoce que el prototipo ideal de barco para esta pesquería es aquel que siendo superior a las 100 toneladas bajo cubierta, con un máximo de 175 toneladas, también bajo cubierta, y un mínimo de potencia —a señalar por los ingenieros en su momento y oída la industria pesquera—, reúna las condiciones de potencia y automatización suficiente, tanto de navegación como de dispositivos técnicos de pesca.

C) Renovación de la flota: 1.ª Partiendo del principio de que las posibilidades de un buque pesquero están condicionadas, fundamentalmente, por su antigüedad, tonelaje y potencia. En la actual flota pesquera de Galicia se aprecia claramente que se hace imprescindible su renovación.

2.ª Fijar un plazo tope para que los barcos con menos de 100 toneladas bajo cubierta (conforme señalan las disposiciones vigentes) puedan dedicarse a la pesca de arrastre en la región Noroeste, siempre que no se acojan al crédito pesquero, o sistema de primas al desguace, para su retirada de la tercera lista. A este fin, se proponen las fórmulas siguientes:

1.ª Agruparse para reunir, por lo menos, un tonelaje suficiente y reconocido en la pesca de arrastre, que permita una nueva construcción de barco con tonelaje y fuerza mínima.

2.ª Solicitar la construcción de un barco polivalente para especies de superficie y fondo, exceptuando la pesca de arrastre. En este caso, el porcentaje a ofrecer de barco viejo podría reducirse, ampliándose también, como estímulo, el importe del crédito y tiempo para su amortización.

3.ª Los pesqueros de arrastre menores de 100 toneladas, bajo cubierta, podrían tener opción a una prima de desguace, para su retirada de la tercera lista, en cuantía a estudiar y no inferior a 10.000 pesetas por tonelada. En tal supuesto quedaría inhabilitado para la concesión de créditos a las nuevas construcciones.

4.ª De los datos estadísticos resulta necesario renovar en el próximo cuatrienio los barcos siguientes:

	Número	Toneladas
— Por ser buques menores de 100 toneladas	89	5.328
— Por ser buques en edad de desguace	34	4.930
TOTAL	123	10.258

PRIMERA PONENCIA:

«RENOVAR LA FLOTA DE ARRASTRE»

Dentro del marco de las actividades pesqueras de la región destaca, de manera clara, el sector de la pesca de arrastre que, en general, está constituido por empresas de carácter industrial, aun cuando en la flota de litoral subsisten muchas modestas empresas, de pequeña dimensión, que pueden ser consideradas como artesanales.

La pesca de litoral es toda aquella que se realiza dentro del límite de las 60 millas que remarca la costa. El arrastre en la región Noroeste está solamente autorizado en zonas con fondos superiores a

D) Política crediticia para la pesca de arrastre: En línea generales, es imperativo que por haber finalizado actualmente la vigencia de la Ley de 23 de diciembre de 1961, de renovación y protección de la flota pesquera, sea ésta ampliada o prorrogada durante otros diez años más, con actualización de sus consignaciones presupuestarias, a fin de seguir extendiendo sus beneficios. Pero, además, en estos momentos se sugiere tener en cuenta lo siguiente: que las dotaciones crediticias sean asignadas por regiones pesqueras; que se señalen toques totales a renovar; que se dé preferencia sobre la concesión de créditos a las agrupaciones de barcos a concentrar, constituyendo unidades de

tipo superior; que se establezca con prioridad una línea crediticia especial para la eliminación de flota que no tenga el tonelaje mínimo exigido; que se permita la venta al extranjero de estos pesqueros en explotación, y que la Administración, en general, conceda los máximos beneficios fiscales a la industria pesquera.

E) Limitación del esfuerzo pesquero: La renovación o transformación no debe suponer un aumento en la capacidad del poder de pesca de las unidades dedicadas a la fase extractiva en las aguas gallegas, por lo que se hace aconsejable establecer un tope adecuado en el esfuerzo pesquero.

Se considera, por tanto, que es necesario limitar el esfuerzo pesquero bajo los

siguientes principios: 1.º No permitiendo se aumente el tonelaje total dedicado a esta pesquería. 2.º Que todo barco superior a 175 toneladas de arqueado bajo cubierta tenga limitadas sus posibilidades de arrastre en la pesquería de Galicia, aplicándosele un número de días para faenar en relación a su tonelaje acreditado. 3.º Que durante el tiempo de los trabajos e investigación se suspenda la pesca nocturna.

F) **Control sobre el cambio de base de los barcos:** Establecido por las disposiciones vigentes que el tonelaje mínimo para trabajar en esta pesquería debe ser con barcos superiores a las 100 toneladas de registro bruto, bajo cubierta, no debe permitirse el cambio de base de otras regiones, a la de Galicia, a aquellas embarcaciones que no reúnan las condiciones mínimas.

G) **Protección de los recursos:** Se especifican las medidas siguientes:

a) **VEDAS.**—Se considera necesario establecer unas zonas de veda para la defensa de los inmaturos y parajes de desova de las especies más importantes de la pesquería.

En consecuencia, se proponen las siguientes con este carácter de generalidad:

ZONA DE RIBADEO

Comprende desde el meridiano de Punta Promontorio (longitud 7º 12' W.) hasta el meridiano del faro de San Ciprián de Burela (longitud 7º 26' W.).

En esta zona, y hasta el veril de 130 metros, se prohibirá la pesca con toda clase de artes de red, a excepción de las que tradicionalmente son empleadas por las embarcaciones menores de 7 T. R. B., y en una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 130 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos» y la de «volantas», desde el 1 de noviembre a 1 de marzo.

ZONA DE LA CORUÑA

Fijada entre el meridiano del faro de cabo Prior (longitud 8º 19' W.) y el meridiano del faro de las islas Sisargas (longitud 8º 51' W.).

En esta zona, y hasta el veril de 150 metros, se prohibirá la pesca con toda clase de artes de red, a excepción de las que tradicionalmente son empleadas por las embarcaciones menores de 7 T. R. B., y en una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad.

A partir de los 150 metros de fondo y en adelante se considerará zona libre para cualquier clase de pesca.

ZONA DE PUNTA INSUA

Abarca desde el paralelo de faro Corrubedo (latitud 42º 34' 30" N.) hasta el paralelo de cabo Finisterre (latitud 42º 53' 30" N.).

En esta zona, y hasta el veril de 120 metros, se prohibirá la pesca con toda clase de artes de red, a excepción de las que tradicionalmente son empleadas por las embarcaciones menores de 7 T. R. B., y en una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 120 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos».

Y desde el veril de 250 metros de profundidad hasta el cantil de la plataforma continental queda vedada esta zona, de 1 de noviembre a 1 de marzo, para toda clase de artes y aparejos.

ZONA DE SILLEIRO

Comprendida desde el paralelo de cabo Silleiro (latitud 42º 6' N.) hasta la des-

embocadura del río Miño (latitud 41º 51' 3" N.).

En esta zona, y hasta el veril de 105 metros, se prohibirá la pesca con toda clase de artes de red, a excepción de las que tradicionalmente son empleadas por las embarcaciones menores de 7 T. R. B., y en una faja, paralela a la costa, de dos millas de profundidad.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 105 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos».

Y desde el veril de 250 metros de profundidad hasta el cantil de la plataforma continental queda vedada esta zona, de 1 de noviembre a 1 de marzo, para toda clase de artes y aparejos.

CONVENIO INTERNACIONAL Y VIGILANCIA

1.º Siendo también concurridas algunas de estas zonas por los pesqueros franceses, deben ser tales medidas previamente refrendadas por dicho país y todos los armadores comprometerse formalmente a respetarlas. La Administración española iniciará las gestiones para la promulgación del convenio correspondiente.

2.º La vigilancia sobre estas zonas a vedar tiene que ser constante e inflexible, y las sanciones reunir carácter de ejemplaridad.

b) **MALLAS.**—Establecimiento de una malla de 40 mm. que, a la vista de la evolución de la pesquería, podría ampliarse en años sucesivos.

c) **REGULACION DEL ARTE DE «VOLANTAS».**—Se considera que por la Administración debe tenerse muy en cuenta la proliferación e inadecuado empleo del arte de «volantas» no solamente por los pescadores locales, sino incluso por los procedentes de otras regiones, y, en consecuencia, deberían estudiarse las limitaciones geográficas o estacionales de este arte.

H) **Vigilancia:** Es primordial y esencial el disponer de una vigilancia eficaz, tanto en la mar como en tierra, puesto que sin esta medida no podrá ser realizable ninguno de los aspectos que, en orden a la protección de los recursos marinos, propugna el Plan General Pesquero para Galicia.

Finaliza su exposición esta interesante «primera ponencia» del Plan General Pesquero de Galicia, pidiendo que la Administración, en general, conceda los máximos beneficios fiscales a la industria pesquera; una más amplia política de formación profesional y capacitación de los pescadores; un servicio radial, informativo del tiempo, para los pesqueros; que se desarrollen al máximo las medidas preventivas de accidentes, y se propone la creación de una Comisión permanente, encargada de entender sobre todos los aspectos del Plan, la puesta en marcha de los acuerdos adoptados y su adecuada efectividad.

En sus dos últimas conclusiones, la ponencia sugiere, por una parte, que se celebre una magna Convención Pesquera Nacional, para acoplar y compendiar los diferentes planes regionales, trazando con ella una política pesquera española de ámbito general y, por otra parte, la conveniencia de crear una Subsecretaría de la Pesca, idea que avalan por la gran importancia socio-económica, que en España tiene la actividad pesquera.

• SEGUNDA PONENCIA:

«PESCA DE ESPECIES DEMERSALES CON ARTES VARIAS»

En esta ponencia se han agrupado todos los barcos dedicados a la pesca de es-

pecie de fondo, con artes varias, excepto las de arrastre.

Se caracteriza por la diversidad en el tamaño y potencia de los barcos, y por las diferentes artes que utiliza.

En la actualidad consta esta flota de 3.220 barcos menores de 20 toneladas, con un total de 18.228 T. R. B. y 15.993 tripulantes, y 133 unidades, con un total de 5.509 T. R. B., mayores de 20 toneladas. Del estudio de estos datos se observa que el tonelaje medio es de 5,6 y la relación T. R. B.-hombre es de 0,87, lo que nos da idea clara de que se trata de un grupo de «bajura artesanal».

Tras el estudio de los medios con que actualmente cuenta la flota, así como de sus sistemas de trabajo y de las especies a que se dedica (crustáceos, merluza, besugo, langosta, etcétera), la ponencia expone las conclusiones a que ha llegado.

Se señalan de manera precisa cuatro grandes apartados: A) Necesidad de crear barcos adecuados. Se fija esta idea en que sean superiores a 70 T. R. B., altamente mecanizados, de tipo polivalente y de una potencia entre los 280 a 350 HP. B) Renovación de la flota mediante créditos e incentivos, para que sean retiradas las embarcaciones de una antigüedad superior a los quince años. C) Política crediticia, en la línea del apartado anterior. D) Se dictan una serie de medidas de protección de los recursos: zonas de veda, limitación de artes, etcétera.

Fijándonos en las medidas de protección de los recursos, sus conclusiones son las siguientes:

MEDIDAS DE PROTECCION DE LOS RECURSOS

Vedas

Zona de Ribadeo.—La comprendida entre las demoras N. 10 E. de Punta los Ceiros—Foz— y N. 10 E. del faro de San Ciprián de Burela, y hasta el veril de 130 metros de profundidad. Queda prohibida en esta zona la pesca con toda clase de artes de red, excepto las dedicadas a la captura de peces pelágicos. En una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad se permitirá que los barcos menores de 10 T. R. B. puedan seguir usando sus artes tradicionales, con las excepciones que para cada una de éstas se determinen.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 130 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos».

En la prolongación de la anterior zona, es decir, desde el veril de 250 metros de profundidad hasta el cantil de la plataforma continental, queda vedada, desde el 1 de noviembre hasta el 31 de marzo, para toda clase de artes de red.

Zona de La Coruña.—La comprendida entre las demoras N. 25 W. del faro de cabo Prior y N. 25 W. de las islas Sisargas y hasta el veril de 150 metros de profundidad: queda prohibida en esta zona la pesca con toda clase de artes de red, excepto las dedicadas a la captura de peces pelágicos. En una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad se permitirá que los barcos menores de 10 T. R. B. puedan seguir usando sus artes tradicionales, con las excepciones que para cada una de éstas se determine.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 150 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos».

En la prolongación de la anterior zona, es decir, desde el veril de 250 metros de profundidad hasta el cantil de la plataforma continental, se establece una época de veda, desde el 1 de noviembre al 31 de marzo, para toda clase de artes de red.

Zona de Punta Insua.—La comprendida desde el paralelo de cabo Corrubedo—latitud 42º 34' 30"— hasta el paralelo de cabo Finisterre—lati-

tud 42º 53' 30" Norte—, y hasta el veril de 120 metros de profundidad: queda prohibida en esta zona la pesca con toda clase de artes de red, excepto las dedicadas a la captura de peces pelágicos. En una faja, paralela a la costa, de una milla de profundidad se permitirá que los barcos menores de 10 T. R. B. puedan seguir usando sus artes tradicionales, con las excepciones que para cada una de éstas se determinen.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 120 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre con «bolos».

En la prolongación de la anterior zona, es decir, desde el veril de 250 metros de profundidad, se establece una zona de veda, desde el 1 de noviembre al 31 de marzo, para toda clase de artes de red.

Zona de Silleiro.—La comprendida entre la desembocadura del río Miño—latitud 41º 51' 3" Norte— hasta el paralelo de cabo Silleiro—latitud 42º 6' Norte— y hasta el veril de 105 metros de profundidad: queda prohibida en esta zona la pesca con toda clase de artes de red, excepto las dedicadas a la captura de peces pelágicos. En una faja, paralela a la costa, de dos millas de profundidad se permitirá que los barcos menores de 10 T. R. B. puedan seguir usando sus artes tradicionales, con las excepciones que para cada una de éstas se determinen.

En la prolongación de la anterior zona, y a partir del veril de 105 metros de profundidad y hasta el de 250 metros, se considera zona libre para cualquier clase de pesca, prohibiéndose únicamente la efectuada al arrastre de «bolos».

En la prolongación de la anterior zona, es decir, desde el veril de 250 metros de profundidad hasta el cantil de la plataforma continental, se establece una zona de veda, desde 1 de noviembre a 31 de marzo, para toda clase de artes de red.

Limitación para las artes de «volantas», «miños» y «betas»

a) Para las «volantas» se concretan estas medidas en:

1.º Vedas en el espacio, con arreglo a las zonas propuestas.

2.º Vigilancia extrema en el cumplimiento de la Orden ministerial de 15 de abril de 1969 (Reglamento de Pesca con Arte de Volanta), que obliga a la retirada de las artes de su calamento los sábados, incluyendo además el cierre de lonjas hasta las veinticuatro horas del domingo.

3.º Aumentar las medidas de las mallas desde los 88 mm. vigentes a los 110 mm. de ancho.

4.º Comoquiera que el número de «volantas» a utilizar por cada embarcación está limitado legalmente, así como la distancia mínima de cada una de ellas, se solicita que las boyas vayan marcadas con el folio de la embarcación propietaria. Los aparejos que estén en la mar y los paños de red de cada empresa tendrán una chapita de identificación. Las Comandancias o Ayudantías de Marina llevarán un libro registro de artes homologadas, dándose un número de orden a cada una, que será el de su identificación. La unión de la relinga con el flotador será de fibra natural.

5.º Mientras no pueda ser planificada la pesquería como resultado de los estudios que se vienen realizando, no deben ser autorizadas a ejercer la pesca con estas artes nuevas embarcaciones, con la excepción de las que desaparezcan por accidente.

b) Para los «miños» se propone:

1.º Que se prohíba durante todo el año, dentro de una línea que una los puntos de la costa que forman ensenadas y abrigos, para evitar la captura de la gran cantidad de crustáceos que se realiza con estas artes. Estas líneas deben ser determinadas y señaladas en la disposición correspondiente.

2.º Que se prohíba el uso del «miño» desde el 1 de abril hasta el 1 de noviembre, fuera de las líneas mencionadas en el punto anterior.

3.º Se considera necesario llegar a una prohibición total del arte de «miño», que pudiera ser realizada aumentando cada año los meses de veda, para quedar totalmente prohibida en cinco años.

c) Para el arte de «betas»:

Se sugiere sea evitada la proliferación y utilización por barcos de mayor tonelaje el arte denominado «betas», que viene siendo utilizado por embarcaciones de pequeño tonelaje cerca de la costa y muchas veces dentro de las rías. También debiera limitarse la extensión máxima a utilizar por cada barco y aumentar el tamaño de sus mallas.

d) Considerando el daño que producen a la pesca marítima y fluvial el calar cualquiera de las artes de red en las rías, bahías o ensenadas, debe ser totalmente prohibido su calamento en los lugares que a propuesta de la autoridad competente, oyendo a las Cofradías y Juntas de Pesca, se considere preciso.

• TERCERA PONENCIA:

«PESCA PELAGICA»

Las especies que componen esta pesquería suponen para la región gallega una fundamental fuente de recursos marinos, porque no sólo sirven para el consumo en fresco, sino que también, y principalmente, abastecen la industria conservera y de subproductos.

Las especies objeto de su captura son, entre otras, las siguientes: albacora, boquerón, caballa, jurel, sardina, lubina, castañeta, etcétera.

La flota con más de veinte toneladas dedicada a la captura de especies pelágicas está constituida por 237 unidades, con 14.445 T.R.B.

Dentro de esta actividad pesquera cabe destacar, por su importancia económica, la dedicada a la sardina y a los túnidos, por lo que las conclusiones de esta ponencia tienen más marcada importancia para ellas.

CONCLUSIONES MAS IMPORTANTES

Comienza esta ponencia sus conclusiones destacando la importancia de esta pesca y la necesidad de investigar los ciclos de sus especies, así como la conveniencia de dictar normas protectoras —que habrán de ser diferentes a las de la especie demersal— y la conveniente regulación de las capturas y su comercialización.

Como en las anteriores ponencias, se considera necesario la renovación de la flota, siendo aconsejable la sustitución de sus actuales barcos por otros más mecanizados, más móviles y de mayor velocidad y de un tonelaje comprendido entre las treinta y noventa toneladas.

Para la renovación de la flota, y teniendo en cuenta las condiciones de los puertos gallegos, se aconseja que la política a seguir ha de llevar dos direcciones: primera, de crear una flota altamente tecnificada y de carácter industrial en determinados puertos de la región, y segunda, mejorar y modernizar los actuales barcos para permitirles alcanzar una más alta productividad.

Para esta renovación y mejora de la flota se hace hincapié en la necesidad de una política crediticia accesible a los armadores, siendo ésta especial si es necesario para favorecer en el menor tiempo posible la renovación.

En cuanto a medidas de protección se refiere, la ponencia aconseja las siguientes:

a) **Vedas (sardina).**
Se considera debe establecerse una veda para la sardina desde el 1 de enero al 1 de abril, teniendo en cuenta su escasa calidad en tales fechas.

b) **Mallas.**
Se considera que la malla de 20 en 20,

actualmente en vigor, es la más adecuada y debe, por tanto, mantenerse.

Se acuerda que la longitud del aparejo no debe ser superior a 350 brazas.

LUZ ARTIFICIAL

Si bien la flota de cerco aún no utiliza la luz artificial para sus capturas, deberá preverse tal posibilidad y disponer las medidas pertinentes para evitar aglomeración de embarcaciones e incluso prohibirlo en ciertas zonas.

RED DE CONGELACION

Al objeto de estabilizar los precios, y en evitación de las fuertes fluctuaciones a que están sometidos, se propone: que la Administración cree una red de congelación en los lugares apropiados y centralizados para recoger las capturas cuyos precios no alcancen una cotización mínima.

CONVENIO CON LA INDUSTRIA CONSERVERA

Establecer convenios con la industria conservera —es otra de las conclusiones— con el fin de alcanzar alguno de los objetivos siguientes:

a) Convenir un precio único por campaña, con el compromiso de absorción de la totalidad de las capturas que no sean destinadas al consumo en fresco.

b) Que los fabricantes adquieran el compromiso de abastecerse en los frigoríficos de los excedentes acumulados por haber alcanzado en primera venta un precio mínimo fijado.

VIGILANCIA

Se pone de manifiesto la necesidad de una eficaz vigilancia tanto en mar como en tierra, y para lograrla se propone lo siguiente:

1. La coordinación de medios entre la Administración y las entidades sindicales pesqueras.

2. La dotación de medios suficientes a todas las Comandancias y Ayudantías de Marina.

3. La colaboración de los pescadores y sus Cofradías en la formación del clima psicológico del espíritu corporativo para el cumplimiento de las normas legales de pesca, llegando al establecimiento de sanciones sindicales.

4. Incrementar también la vigilancia en tierra por todos los medios al alcance de las autoridades correspondientes.

LOCALIZACION DE BANCOS PESQUEROS

Se estudiará la forma de conseguir que las Cofradías Sindicales de Pescadores tengan al servicio de sus encuadrados barcos pilotos, que puedan seguir permanentemente en contacto con los cardúmenes y en beneficio de los pescadores.

HALADORES

Se pone de manifiesto la necesidad de que los barcos pesqueros dedicados a la pesca de superficie instalen a bordo, para lograr una mayor productividad, haladores mecánicos.

• CUARTA PONENCIA:

COMERCIALIZACION

Adecuar el proceso comercial paralelamente al del incremento de la producción

pesquera ha sido el fin que ha movido a la ponencia «Comercialización», dentro del Plan General Pesquero para Galicia, sirviendo al propósito de conseguir un mejor y más racional aprovechamiento de sus recursos marinos, una vez extraídos del mar.

Tras un amplio y detallado estudio sobre el actual proceso de comercialización del pescado —desde que es extraído hasta que llega al consumidor—, se fija la ponencia en los puntos más fundamentales por ella programados. Son éstos:

1) Manipulación del pescado a bordo, incidencias y problemas en la presentación y calidad. 2) Descargas, instalaciones portuarias y medios utilizados. 3) Clasificación y venta, estudio de las lonjas y sus servicios. 4) Instalaciones frigoríficas portuarias y frigoríficos de distribución y venta. 5) Tráfico comercial, fluidez y corrientes comerciales. 6) Oferta y demanda —industrial y de consumo—, su adecuación y facilidad de información de precios y cotizaciones. 7) Posibilidad de expansión y venta de productos pesqueros frescos y congelados.

Tras el estudio de los puntos citados, dicha ponencia llegó a las siguientes conclusiones, que llevaron —y fueron aprobadas— a la Asamblea Plenaria del Plan:

1. FORMACION PROFESIONAL

Recabar mayor capacitación para el personal embarcado y también para cuantos intervienen en las posteriores manipulaciones del pescado, con el fin de conseguir la mejor conservación y presentación del mismo ante el consumidor.

2. REPRESENTACION EN JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

Solicitar de la Administración una mayor representación a la actualmente existente en las Comisiones de las Juntas de Obras del Puerto, en las que se integran los grupos interesados, en las fases extractiva y de comercialización de la pesca.

3. MEJORA PUERTOS

Identificarse plenamente con el Plan de Desarrollo Económico y Social en lo que respecta a propugnar medidas adecuadas para una mayor fluidez comercial del sector pesquero, tendientes a dotar a un número reducido de puertos de todos los medios necesarios para conseguir un notable mejoramiento, ordenación y coordinación de las operaciones de índole comercial y tráfico pesquero, considerándolas como «cabeceras de tráfico», e igualmente para aquellos puertos incluidos en dicho Plan como de primera, segunda y tercera categoría.

A efectos de la pesca de bajura podrían determinarse algunos puertos claves de concentración de la misma.

4. SUBASTAS

Interesar la venta o subasta a otras horas de las fijadas en el horario normal de aquellas especies consideradas perecederas en grado sumo.

5. COMUNICACIONES

Al igual que para el conjunto de la economía gallega, el sector pesquero se solidariza en la pretensión de declarar de suma urgencia la terminación de la «vía de penetración a Galicia».

6. INFORMACION MERCADOS

Creación de una red de radiodifusión y telex para lograr entre los principales puertos pesqueros nacionales, así como de los mercados centrales, una rápida información sobre cantidades y cotizaciones del pescado.

Ampliación de la capacidad receptora y emisora de las estaciones de radiocostera ya existentes.

7. INDUSTRIA CONSERVERA Y DE TRANSFORMACION

Por ser de vital importancia para la pesca de bajura promover la acción necesaria estatal para vigorizar la industria conservera y de transformación.

8. PRECIOS MINIMOS

Promover entre la industria conservera y de transformación y el sector extractivo un convenio que garantice un precio mínimo conveniente para la rentabilidad de ambos.

9. ORIENTACION DEL CONSUMO DEL PESCADO

Intensificar la actividad educacional del consumidor hacia el pescado a través de una mayor propaganda e información de sus cualidades y adecuada condimentación. Sobre todo de especies de poco precio y poco conocidas.

E igualmente interesar de los agregados comerciales de nuestras Embajadas en países extranjeros la intensificación de sus contactos e informaciones para la posible apertura de mercados.

10. MERCADOS

10.1. Interior:

Análisis del funcionamiento de los mercados centrales de Madrid y Barcelona.

Estudios mercadológicos de todos aquellos municipios motivadores de un aumento en el consumo del pescado.

10.2. Exterior:

Solicitar del Ministerio de Comercio la apertura de canales adecuados en orden a facilitar la exportación de toda clase de pescados dentro del equilibrio conveniente a los intereses de la nación.

11. CREDITOS

11.1. Comercialización:

Habilitación de fórmulas para que el crédito estatal o paraestatal se extienda a las operaciones de comercialización del pescado, tendientes a la regulación de los mercados.

Igualmente, todas aquellas que estimulen a la conveniente exportación. Así como la oportuna desgravación fiscal.

11.2. Cadena frío:

Promover de la Administración aquellos créditos estatales y necesarios, del mismo modo que su proyección cerca de la Banca privada, para las instalaciones de frío dedicadas a la distribución y venta al detall del pescado.

12. CLIMATIZACION INSTALACIONES

Normativas de obligatoriedad tendentes a la climatización de aquellos lugares en los que se exponga a la venta los productos pesqueros en fresco.

13. CONTROL: CALIDAD E IMPORTACIONES

Conseguir una vigilancia eficaz para evitar una venta fraudulenta del pescado congelado por fresco.

Igualmente, se interesa el más riguroso control sobre licencias de importación de pescado y cefalópodos.

14. REESTRUCTURACION ORGANIGRAMA COMERCIAL

Estudio del organigrama general de la comercialización del pescado con base a adoptar fórmulas de mayor eficacia y adecuación a su proceso.

15. ACOGIDA PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL

Interesar y promover la posible acogida a los beneficios señalados en el Plan de Desarrollo Económico y Social, al objeto de conseguir los medios financieros necesarios en orden al desarrollo de algunas peticiones señaladas en esta ponencia.

16. CREACION GRUPO DE TRABAJO

Se cree conveniente y necesaria la formación de un grupo de trabajo que estudie los problemas anteriormente señalados y aquellos otros que puedan plantearse y que afectan a la producción y comercialización del pescado, integrado por representantes de la Administración y de los sectores interesados.

• QUINTA PONENCIA:

«FORMACION PROFESIONAL»

El propósito de esta ponencia del Plan General Pesquero de Galicia es fomentar y aumentar el clima favorable para una mayor intensificación por todos los medios de la preparación íntegra de los pescadores gallegos, y de manera especial su preparación profesional.

Comienza analizando la situación actual y traza luego una línea a seguir en el futuro próximo, llegando finalmente a exponer un amplio plan de acuerdo con la Ley General de Educación para conseguir tan importantes fines para la región gallega.

SITUACION ACTUAL

En el «Cuadro de distribución de la población activa de Galicia 1969» figura la sección «Pesca» con una población en activo de 60.194 trabajadores, aunque es quizá más actual la cifra de 50.712, extraída de los informes de los delegados del Instituto Social de la Marina. Esta cantidad se distribuye en distintos niveles y categorías, según el cuadro siguiente:

POBLACION PESQUERA ACTIVA EN GALICIA. 1969

Nivel	Categorías	Puestos	%
7	Dirigentes	1.522	3
6	Técnicos superiores y asimilados	507	1
6	Empleados superiores y asimilados	253	0,5
5	Técnicos medios y asimilados	2.789	5,5
4	Técnicos, contramaestres y jefes de equipo	3.043	6
3	Obreros y empleados profesionales	13.185	26
2	Personal semicualificado	13.438	26,5
1	Personal no cualificado	15.975	31,5

EL FUTURO

Dentro de la estructuración de la Ley General de Educación se estudia después la formación profesional para Galicia en cuatro aspectos fundamentales:

- Formación profesional náutico-pesquera de carácter general.
- Formación especializada a nivel funcional.
- Formación técnica a nivel universitario.
- Formación económica.

Divididas en primero, segundo y tercer grado, se consideran necesarias las titulaciones siguientes (unas ya existentes y otras para nueva creación):

PRIMER GRADO

- Certificado de competencia de marinero.
- Pescamar.
- Mecamar.
- Otros certificados de marinero especialista de nueva creación (buceador, redero, electricista, mariscador, cortado de algas).
- Cocinero.
- Motorista naval.
- Radiotelefonista naval.
- Patrón de pesca local.
- Patrón de tráfico interior.

SEGUNDO GRADO

- Patrón de cabotaje.
- Patrón mayor de cabotaje.

- Patrón de pesca de litoral de segunda clase.
- Patrón de pesca de litoral de primera clase.
- Patrón de pesca de altura.
- Mecánico naval de motor y de vapor de segunda clase.
- Mecánico naval de motor y de vapor de primera clase.
- Mecánico naval mayor.

TERCER GRADO

- Capitán de cabotaje (nueva creación).
- Capitán de pesca.
- Ingeniero técnico jefe restringido de máquinas.

CONCLUSIONES DE LA PONENCIA

Comienzan —tras su estudio sobre la situación actual— las conclusiones advirtiendo que la enseñanza náutico-pesquera debe ser impartida indistintamente a los pescadores y tripulaciones de barcos mercantes, dado el enorme trasvase que normalmente se verifica de una a otra actividad.

Luego especifica las siguientes conclusiones:

FORMACION PROFESIONAL ACTUAL

Para las titulaciones de segundo y tercer grado existen suficientes centros de enseñanza, pero, por el contrario, para la formación básica del pescador no se cuenta con centros adecuados.

ORIENTACION DE LAS ESCUELAS DE FORMACION

Para la obtención del Certificado de Competencia Marinera, que es el primer paso para la formación profesional, deben revitalizarse las Escuelas de Orientación Marítimo-Pesqueras, ubicadas en todo el litoral.

CENTROS DE FORMACION BASICA DE PRIMER GRADO

Edad de ingreso.—La edad de catorce años, al terminar la Enseñanza General Básica, parece la más conveniente para iniciar la formación profesional.

Para hacer posible el acceso se pide que el Fondo de Protección al Trabajo rebaje de dieciocho a catorce años la concesión de becas.

Puestos escolares.—Aun cuando el Decreto 3.483/1966 determina la necesidad de una mayor formación técnica del pescador, no existen prácticamente centros dedicados a impartir las enseñanzas básicas de pescamar y mecamar.

Se pide la creación de 1.350 puestos escolares, que deberán estar racionalmente repartidos por el litoral en centros de capacidad y medios suficientes para la íntegra formación del pescador.

PRACTICAS DE ALUMNOS

Se pide la dotación de un barco-escuela para las prácticas de los alumnos y que al terminar los cursos puedan embarcar en calidad de aprendices en prácticas en los barcos pesqueros y mercantes.

FORMACION ACELERADA

Los organismos que se dedican a la formación de trabajadores que han rebasado la edad escolar es necesario que intensifiquen su esfuerzo en los diferentes puertos de la región para la enseñanza básica de los marineros y en las especialidades de pescamar y mecamar.

COORDINACION DE LA FORMACION

Con objeto de dar unidad a la enseñanza y creación de los puestos escolares precisos para cada grado y titulación se solicita que la enseñanza náutico-pesquera esté dirigida y controlada por un solo organismo.

ECONOMIA PESQUERA

La ponencia propone la inclusión de la asignatura de Economía Pesquera dentro de los programas correspondientes a las titulaciones superiores de formación náutico-pesquera, a fin de que los titulados tengan conocimiento del complejo económico de una explotación pesquera.

Se pide que los trabajadores que se encuentren realizando estudios en centros de formación gocen de la Seguridad Social, sin necesidad del pago de la cuota que les corresponde.

CATEDRAS AMBULANTES

Se considera necesaria la creación de tres cátedras ambulantes para la divulgación y actualización de conocimientos en los lugares de la costa o del interior que se considere preciso.

ENSEÑANZA DE INGLES

Es necesario que en las titulaciones, sobre todo las superiores, los alumnos posean conocimientos de inglés, por lo que debe incluirse su enseñanza en todos los programas.

COMERCIALIZACION DEL PESCAO

Se pide el establecimiento de cursos sobre manipulación y comercialización de la pesca, que pudieran ser en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Vigo o donde convenga, dotando a dicho centro de las aulas y laboratorio necesarios para dicho fin.

• APENDICE:

INVESTIGACION TECNICA Y CIENTIFICA

Finaliza el Plan General Pesquero de Galicia con un apéndice en el que se recogen las conclusiones de la primera reunión plenaria del mismo, considerando que la investigación debe tener un carácter prioritario.

Por ello, considera urgente acometer los siguientes trabajos:

a) Estudio sobre la situación actual de los caladeros y posibilidades de nuevas zonas de pesca.

b) Estudio de los sistemas empleados en la extractiva y posible adopción de nuevas técnicas respecto a buques, artes pesqueras, etcétera.

c) Estudio biológico y dinámico de las poblaciones para el máximo y correcto aprovechamiento de la pesquería.

d) Divulgación de la tecnología pesquera moderna y de los ensayos realizados con los resultados obtenidos y sus consecuencias.

Para que dichos trabajos puedan ser una realidad se solicita de la Administración lo siguiente:

1) Continuación de la investigación actual, ampliándola a otros sectores.

2) Puesta en marcha del Centro Oceanográfico para la Investigación de la Pesquería, dotándolo del correspondiente barco de tipo polivalente.

3) Creación de un Centro de Reproducción Larvaria, principalmente para la producción de crustáceos y peces.

UN ENSAYO ANGU (PARA LA EXP en el delta d



Sobre estas líneas: Mediante «salabres» se pesa y regula la cantidad de anguila destinada al mercado.

En la fotografía de la derecha, las anguilas se conservan en viveros, seleccionadas por tamaños, esperando el transporte. En estos viveros (página 37, arriba) precisan de una vigilancia constante.

Finalmente, en la foto del ángulo inferior derecho de la página 37, puede apreciarse una vista general de los estanques en donde crece la anguila.

La tendencia a la investigación y aplicación práctica de los resultados obtenidos se generaliza en el sector pesquero. Las corrientes comerciales, las preferencias del consumo, son estimulantes condicionados por las posibilidades de conjugar factores positivos.

En el delta del Ebro, zona pesquera muy apta para experiencias piloto, se está llevando adelante un interesante ensayo para engorde de anguila, a escala industrial, y su posterior remesa a mercados, preferentemente extranjeros, en los tipos de mayor demanda.

Tienen fama desde antiguo las anguilas de esta zona, como las de la Albufera de Valencia, Mar Menor, Guadalquivir, etc., de amplio mercado, principalmente Italia, cuyo consumo no cubre su importante producción, en la que destacan los criaderos de las lagunas venecianas de Comacchio y otros de la desembocadura del Po y del Arno.

Dice el doctor López, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, en su obra «Peces emigrantes», que «aunque durante bastante tiempo algunos naturalistas admitieron la posibilidad de que las anguilas frezaran en el Mediterráneo, hoy es creencia general que las que viven en las albuferas y ríos tributarios de dicho mar nacen también en las islas Bermudas».

Sin saber hasta ahora cómo las larvas de anguila conocen el rumbo que deben tomar para llegar a Europa, se observan en su fase de angulas entrando en los ríos, lagunas, formando a veces larguísima cordones de hasta más de un metro de ancho, buscando principalmente las orillas, en donde se las captura de noche.

Esta captura masiva, estimulada por los altos precios, puede romper el equilibrio en la producción. Al parecer, en la Albufera de Valencia han propuesto una limitación en la

captura de angula, para conseguir una repoblación de anguila.

La pesca de angula era desconocida prácticamente en el Ebro a escala industrial. Se conseguían pequeñas cantidades para «rancho» por los pescadores. Estos refieren que, allá por los años cuarenta, unos vas-



DE CRIA DE ILAS ORTACION) el Ebro



cos dieron a conocer técnicas de captura que pronto permitieron obtener grandes cantidades. Si bien la región Tramontana va a la cabeza en capturas de anguila, con 87,4 toneladas en 1969, es la Cantábrica la que, con 17,7 toneladas de anguila, figura en primer lugar en esta mo-

dalidad. («Estadística de Pesca», de la Dirección General de Pesca Marítima.)

El industrial don Miguel Ramón Arlández, cuya dedicación profesional al comercio de la pesca es, como la mayoría de pescadores con quienes convive desde su misma infancia, y cuyas inquietudes comparte, se ha especializado en la exportación de anguilas, que obtiene en diferentes puntos de España, alcanzando sus transportes frigoríficos el Norte de Inglaterra, Holanda, Dinamarca, Alemania e Italia.

En su compañía nos adentramos en la ribera, por entre canales, desagües, «ullals», cuadrículas de arrozales, hasta llegar a su finca, en donde:

—... Vistos sistemas y rendimientos en otros puntos del extranjero, he dedicado una parcela de arrozal para crear condiciones ambientales adecuadas para el desarrollo de la anguila.

—... Uno de los aspectos básicos es la alimentación. La damos a las anguilas en unos recipientes de tela metálica, como parrillas, que eviten la caída de los restos al fondo, y con ello un foco de putrefacción. Estos recipientes los situamos en lugar fijo, a donde acuden las anguilas. En determinadas fases de la Luna están como dos o tres días sin comer. Damos el alimento a horas fijas; en este tiempo, sobre las nueve de la mañana. Si nos retrasamos, se las ve inquietas asomando sus cabezas.

—... La alimentación consiste en toda clase de pesca troceada. En máxima insolación, la anguila prefiere alimentarse en la sombra. Intentamos paliar esta dificultad con distintos medios hasta que los chopos plantados en los bordes de los estanques hayan crecido.

—... Los estanques tienen renovación de agua a voluntad. Tiene

una gran importancia la oxigenación. Para mejor control de tamaños se van situando en distintos estanques, y los calculamos en anguilas/kilo. Tomando como referencia las de cuarenta/kilo, en unos seis meses, aproximadamente, pasan a diecisiete o dieciocho/kilo. En Valencia son preferidos los tamaños de sesenta/ochenta gramos; en el resto de España y el extranjero prefieren tamaños mayores.

—... Una vez seleccionadas se mantienen en viveros de conservación, en donde pueden permanecer hasta un mes. Cualquier avería en las telas metálicas supone un rápido vaciado. Al estar inmersos en este estanque, se consigue una rápida recuperación en caso necesario, facilitada por la tendencia de la anguila a formar cordones en las orillas, habitualmente siempre en el mismo lado.

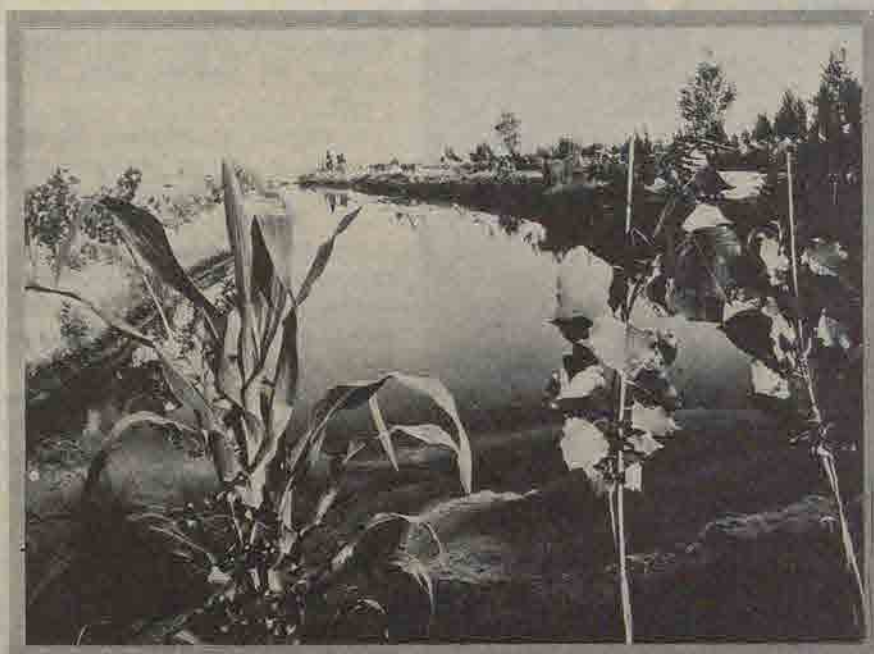
Observamos la carga de un camión de compartimientos acondicionados para una densidad y oxigenación óptimas. Una grúa eleva los recipientes distribuidores.

—... En uno de estos últimos días, y lo atribuimos a falta de oxigenación, se nos han muerto como dos mil kilos de las que estaban preparadas para la exportación. A partir de un vivero más próximo a la entrada de agua nueva, la cantidad de anguila muerta fue en aumento.

—... El mercado no acepta la anguila muerta. En el extranjero, toda anguila que no llega viva es rechazada sistemáticamente. De ahí la importancia del transporte.

—... Hemos tenido contactos orientadores con el Instituto de Investigaciones Pesqueras, por mediación de la Cofradía Sindical de Pescadores. Conocemos técnicas japonesas empleadas en Italia. Pero todo ello seguido de una atenta observación.

El camión ha terminado la operación de carga. Listos los trámites, se inicia la ruta a partir de esta planicie de arrozales hacia distantes mercados. A los conductores de Miguel Ramón Arlández les son familiares las rutas de Europa. ■ **LUIS MILLAN ROCA.**



La Marina Mercante griega, en el banquillo

Más de trescientos barcos de esa nacionalidad cuentan con treinta años de existencia, y la mitad de los restantes, con más de veinte.

Grecia ocupa el primer puesto de los siniestros marítimos, y la triste situación no tiene visos de mejorar.

Junto a unos armadores de reconocido prestigio existe una pléyade de «filibusteros» cuyas embarcaciones carecen de las más elementales normas de seguridad.



LA TRAGEDIA DEL «HELEANNA» HA SACADO AL PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD DE LOS BARCOS

«En Grecia existen grandes armadores, pero también hay filibusteros y piratas». Estas son las palabras de un armador griego cabeza de una importante sociedad que controla una importante flota de naves modernísimas. El, al igual que otros muchos, está indignado por la tragedia del «Heleanna» y habla sin reservas sobre el particular.

La tragedia ha colocado dramáticamente a la Marina Mercante griega bajo los ojos críticos de todo el mundo. Debemos señalar, ante todo, que su flota no goza de buena reputación entre la opinión pública. Pero, en cambio, los armadores y marineros griegos gozan de un alto prestigio entre el mundo profesional.

Estas opiniones, aparentemente muy contradictorias, están, sin embargo, basadas en la realidad. Los armadores se han dedicado fundamentalmente al desarrollo de la flota de carga bajo la bandera que más conviniese, de acuerdo con las circunstancias. En cambio, la opinión pública ha tenido conocimiento de las condiciones en que funcionaba la Marina Mercante

griega a través de las noticias de naufragios y a través de la experiencia directa de los viajes en las unidades más descuidadas del mundo.

EL ACUERDO DE LONDRES

Tiene, por tanto, interés profundizar en el tema que ha saltado a una triste actualidad a raíz de la tragedia del «Heleanna».

El acuerdo concluido en Londres, en 1960, sobre la protección de la vida humana en el mar, y ratificado por Grecia, obliga a todos los barcos a tener un certificado de seguridad y a someterse a controles periódicos en lo referente a los medios de salvamento y a las condiciones generales de navegabilidad. Es cierto que una vez que el barco tiene el certificado de seguridad puede infringir las normas elementales. Pero es igualmente cierto que cuando una nave atracó en un puerto sobrecargada de pasajeros, las autoridades marítimas están en condiciones de intervenir, especialmente si la mayor parte de los mismos son de la nacionalidad del puerto

de ataque, como ocurre normalmente con los viajes del «Heleanna».

Volviendo al tema que nos ocupa, la Marina Mercante griega renació después de la segunda guerra mundial con ciento cincuenta barcos del tipo «Liberty», vendidos por los Estados Unidos a un precio bastante alto, pero en unas condiciones de pago muy favorables. Más tarde, los armadores griegos consiguieron obtener los «T-2», barcos que en un principio estaban exclusivamente destinados al uso de los armadores americanos.

En este momento se inicia el ascenso de la Marina Mercante griega. Se firmaron los primeros contratos con las compañías petrolíferas, y tan sólo con la entrega del 5 por 100 de su valor en metálico, los armadores griegos pudieron construir los primeros petroleros de veinte a treinta mil toneladas.

El desarrollo fue vertiginoso. Parte del mismo se encuadró bajo bandera helénica y una parte considerablemente mayor se puso bajo las banderas de Panamá y de Liberia, que ofrecían mayores ventajas fiscales. De esta



O A LA LUZ EL RCOS GRIEGOS

forma nacieron las fortunas de los Onassis, de los Nearchos, de los Livanos, de los Kulukundis, de los Goulandris, por citar sólo los nombres más conocidos.

Se calcula que en la actualidad los armadores griegos poseen, enarbolando diferentes banderas, una flota de treinta millones de toneladas de desplazamiento, once millones de las cuales se encuentran bajo bandera griega.

Pero si bien la flota incrementaba su tonelaje y los armadores ponían en práctica nuevas iniciativas, su prestigio no aumentaba entre la opinión pública. Durante años, la bandera griega ha ostentado el primer puesto de los siniestros marítimos, y en la actualidad se encuentra en el segundo lugar.

La Marina Mercante griega tiene uno de los índices más altos de barcos viejos del mundo. Según estadísticas realizadas por el «Lloyd's Register», en 1970, Grecia contaba con trescientas treinta y tres unidades, con un desplazamiento total de más de cuatrocientas mil toneladas, cuya antigüe-

dad era superior a los treinta años. El 20 por 100 de sus barcos cuenta con más de veinte años de edad y casi el 40 por 100 tiene de diez a veinte años de antigüedad. Los armadores griegos compran barcos de tercera mano a los italianos y de cuarta y quinta mano a los españoles.

Es una situación que no cambia. La prueba de ello es que los aseguradores, fundamentalmente ingleses, realizan sus contratos directamente con los armadores, sin intermediarios. Y muchos de ellos no obtienen sus contratos aun pagando precios altísimos, y tienen que dirigirse al llamado «mercado periférico» para asegurar sus barcos.

LOS «FILIBUSTEROS»

Tanto bajo bandera nacional como bajo bandera extranjera, los barcos griegos se dedican fundamentalmente al transporte de mercancías. El 30 de junio de 1970, Grecia poseía únicamente siete barcos de pasajeros, que desplazaban un total de 123.357 toneladas, frente a los cuatro millones y medio de toneladas de los barcos mercantes y a los seis millones de los petroleros y los transportes de mineral. Estas cifras dan fe de la falta de experiencia griega en el sector del transporte de pasajeros.

Y precisamente este vacío ha sido aprovechado por los «filibusteros» de los que hablaba el armador griego. Los orígenes de este sucio negocio se remontan a diez o quince años antes. Con el «boom» del turismo y el descubrimiento de las bellezas naturales del mar Egeo nacieron los servicios de transporte de pequeña escala y los transbordadores.

Pero junto a Normikos, Potamianos y Kesseoglou, nombres que gozan de muy buena reputación, nacieron armadores como Typaldos, propietario del trágico «Heraklion» (241 víctimas).

Efthymiadis, el armador del «Heleana», que en realidad era un abogado

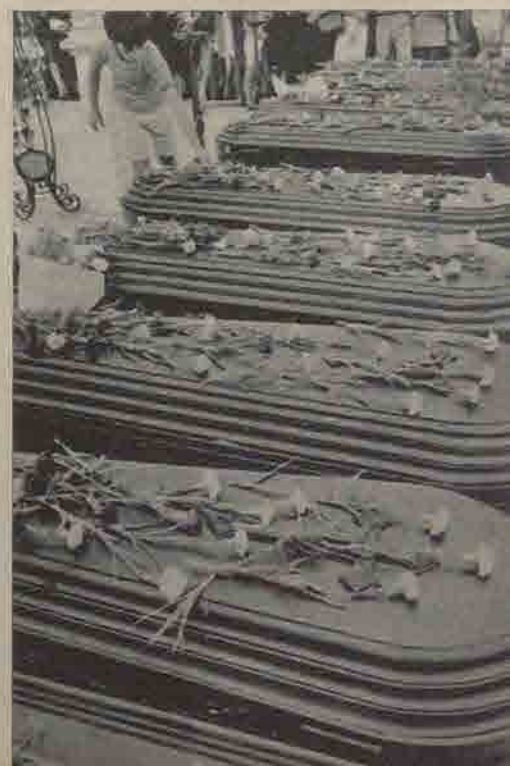


Junto al incendiado «Heleanna», una imagen del «Lakonia», al que sobrevuela un helicóptero, cuya tragedia será difícil de olvidar. Sobre estas líneas, uno de los supervivientes del incendio del «Heleanna» convalece en un hospital de Mondopoli. Y abajo, los féretros que contienen los restos mortales de las víctimas, durante el acto religioso que se celebró en Brindisi.

del Pireo, inició su actividad en este sector hace pocos años, transformando viejos petroleros y comprando, con sucios manejos, según se dice, los barcos superantiguados que habían pertenecido a Typaldos. Los petroleros transformados en transbordadores habían suscitado gran interés entre los armadores. Pero un ingeniero enviado a estudiar el «Sophia», gemelo del «Heleanna», por encargo de un grupo de armadores genoveses, informó que la nave carecía de los más elementales dispositivos de seguridad, en especial para los casos de incendio.

La gente prefería el «Heleanna» porque este barco subía por el Adriático hasta Ancona, acortando notablemente la distancia. La ruta era correcta, pero no así los medios. Muchos han pagado este error con su vida. ■ GIAN-
NI MIGLIORINO.

(Copyright EFE-«Corriere della Sera».)



Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACION

SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

Toda clase de equipos
electrónicos para buques

- ☐ Proyecto
- ☐ Instalación
- ☐ Entretienimiento
- ☐ Reparación

Radiomar
Significa Garantía

... en el SERVICIO
que Hispano Radio Marítima, S. A.,
presta a los buques españoles,
directamente en las 35 dependencias
repartidas por el litoral
peninsular e insular
en cualquier momento
a través de sus estaciones.

RADIOMAR

Jorge Juan, 6
MADRID-1
Apartado 705
Teléfono 276 44 00
Telex 22648

—RAMAC—

Terminó la primera parte de la costera del bonito

BERMEO (De nuestro corresponsal).—Aunque este título nos recuerde aquellas inefables películas por entregas de principios del cine, resulta que, verdaderamente, la costera de bonito en el Cantábrico se halla dividida para los bermeanos en dos partes: una que va desde su inicio a principios del mes de julio hasta las fiestas patronales de septiembre, y la segunda desde septiembre hasta Navidad.

En estos días en que escribo esta crónica, nos hallamos precisamente los bermeanos totalmente inmersos en la algarabía, bullicio y alegría característicos de nuestras fiestas, habiendo dado cima a la primera de las partes que he detallado más arriba: la que va desde julio hasta septiembre.

Trataré de dar una impresión de lo que ha sido para los «arraitzales» bermeanos esta primera parte de la costera de bonito 1971.

CARA Y CRUZ

Efectivamente, con estas dos palabras: cara y cruz, podríamos sintetizar el discurso de la campaña de bonito hasta estas fechas.

Se inició en aguas atlánticas, al W. de Finisterre, saliendo al paso del curso migratorio del bonito. La pesca resultó abundante (los pescadores gallegos y asturianos tuvieron también uno de sus mejores meses en el mes de julio), y el bonito se dejaba «coger» muy bien por el sistema de «cacea» o curricán.

Las masas de bonito, al parecer menos acosadas que cuando se les perseguía por el sistema de «cebo vivo», se adentraron rápidamente hacia el Cantábrico. De este modo, los bermeanos pudieron mantener su base de operaciones en Bermeo, efectuando aquí la casi totalidad de sus descargas. En años anteriores, estas primeras entradas de pescado tenían como puerto base los de Vigo y La Coruña, por la razón de la proximidad con las zonas de pesca. Hasta aquí «caras».

Los precios se mantenían en un nivel bastante estable de alrededor de las 45 pesetas, contra las 60 pesetas que se cotizaban en el año 1970. Es decir, un 25 por 100 inferior, lo que suponía una fuerte desventaja a la hora

de contabilizar el producto de las capturas, aun siendo éstas aceptables en su volumen.

Sin embargo, también éste (el factor «volumen») empezó a aflojar sensiblemente a principios del mes de agosto, y después de la parada obligada que nuestra flota efectúa los días 15 y 16 de dicho mes para descanso del personal, el desconcierto de la costera se hizo más evidente.

Las masas de bonito habían disminuido y las que se localizaban encontraban alimento abundante en la anchoilla recién nacida del Cantábrico y no querían saber nada de cebos más o menos vivos, cebos que había que conseguir a riesgo de ser ametrallados por un guardapescas francés, por añadidura. Aquí «cruza».

RESUMEN

En líneas generales podemos decir que la costera en esta primera parte no ha dado resultados satisfactorios. Las capturas han sido inferiores a las normales y los precios inferiores a los del pasado año.

La impresión es que una gran parte de la flota apuntará con sus proas hacia el Sur en esta salida que se efectuará el 17 de septiembre, y el resto, o casi todo el resto, de las 110 embarcaciones que integran la flota, lo harán también en el caso de que una primera «prueba» exploratoria por el Cantábrico indique que el panorama no ha mejorado.

Nuestros «arraitzales» tienen que recuperar el déficit que arrastran hasta la fecha, y para ello, el Sur (con sus ya habituales bases de Algeciras y las islas Canarias) ofrece las mejores perspectivas de una actividad continuada hasta las próximas Navidades.

EL PROBLEMA DEL HIELO

Por cierto que hablando de las islas Canarias, y a propósito de mi crónica publicada en HOJA DEL MAR de febrero último, en que comentaba las dificultades que para el abastecimiento de hielo había padecido nuestra flota en la pasada temporada, he de decir, para consuelo de

los industriales conserveros afincados en Las Palmas y Arrecife de Lanzarote, que también, también en Bermeo! nuestras embarcaciones se han visto y deseado para salir a la mar debidamente abastecidas de este elemento, ya que las continuas entradas de pesqueros a lo largo del mes de julio, en que, como he dicho, en años anteriores entraban en Vigo y La Coruña, ha impedido a nuestra fábrica de hielo, propiedad de la Cofradía de Pescadores, y que produce cien toneladas de hielo rápido en veinticuatro horas, recuperar las reservas suficientes en sus cámaras de almacenamiento. Por tal causa, durante la entrada obligada de toda la flota en los días 15 y 16 de agosto hubo que racionar el suministro de hielo a unos límites muy ajustados, y hasta hubo algunas embarcaciones que optaron por hacerse a la mar con el hielo sobrante de la última «mareas».

En cambio, tenemos noticias de que tanto en Arrecife como en Las Palmas, han mejorado para este año las posibilidades para un mejor suministro del hielo. Actualmente, en Arrecife la producción diaria de hielo alcanza las 230 toneladas, repartidas entre Atunera Canaria (95 toneladas), Conservas Garavilla (70 toneladas), Frigorise (40) y Betancort (25). Aun sabiendo que existen sardineros y otros barcos que vienen trabajando bajo contrato con algunas firmas y recibirán preferencia a la hora de tomar el hielo que necesiten, que puede ser de 100 a 120 toneladas diarias, queda un margen para que nuestra flota pueda ser abastecida en condiciones normales, es decir, si no se producen entradas simultáneas de un gran número de pesqueros.

En cuanto al puerto de Las Palmas, la firma Conservas Garavilla nos ha anunciado la puesta en marcha de una nueva fábrica de hielo gemela de la que tiene montada en Arrecife, con capacidad para 70 toneladas al día, para fines del corriente mes de septiembre.

Es de desear que la pesca del «listado» se dé bien, y todos, pescadores y fábricas, puedan trabajar «a tope».

Hasta las próximas Navidades y ¡buena suerte! ■ A. PEREZ BILBAO.

HA FALLECIDO DON JOSE MACAU



El pasado mes de agosto falleció, en su domicilio de Barcelona, don José Macáu Roig, que fue delegado provincial del Instituto Social de la Marina y presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, en Barcelona.

Como se recordará, muy recientemente le fue concedida la Medalla al Mérito en el Trabajo, que le fue impuesta por el presidente del Instituto Social de la Marina, en un acto sencillo y muy emotivo. El señor Macáu ya guardaba cama en aquella ocasión, y todos sabíamos que la enfermedad que le aquejaba era incurable.

El sepelio tuvo lugar en su ciudad natal, Puerto de la Selva, y, como puede verse en la instantánea gráfica, constituyó una sentida manifestación de duelo. Toda la población, prácticamente, acompañó en el duelo a los hijos de don José Macáu.

«Hoja del Mar», que hace poco hizo la semblanza biográfica de don José Macáu Roig, modelo de trabajador y ejemplo de lo que es una vida dedicada a hacer el bien a los demás, expresa a la esposa, hijos y nietos del señor Macáu su más sentido pésame, en la seguridad de que, al propio tiempo, transmite el sentir de todos sus lectores.

SEAMAN'S HOUSE

RESTAURANT

INTERNATIONAL MEALS

SIMON BOLIVAR, 15, 2.º PISO
TELEFONO 26 10 44

CASA DEL MARINO

COMIDAS INTERNACIONALES

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Boda en la Casa del Marino



Se ha celebrado en la Casa del Marino de Las Palmas de Gran Canaria uno de los actos más emotivos de su historia: la boda de un marinero accidentado.

El marinero Leoncio Francés Hierro viene prestando servicios en barcos de pesca desde el año 68. El 10 de junio del 70 llegó a Puerto del Rosario, procedente de la pesca. Al día siguiente el armador le hizo su liquidación y una vez que hubo cobrado se dirigió a su domicilio en el coche de un amigo. Después iría a ver a la novia... No pudo ser. Colisionó el coche con un tractor y Leoncio Francés sufrió lesiones de bastante consideración.

Se le trasladó a la Casa del Marino de Las Palmas, donde se le sometió al adecuado tratamiento. Había peligro de que perdiera una pierna. Su novia no quiso que las lesiones les tuvieran separados por más tiempo. Y decidió casarse. La boda se celebró en la propia Casa del Marino. Les casó el capellán de la Casa. Fueron padrinos el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort, y su esposa. Y el propio Instituto les hizo un regalo de boda en metálico.

Sus grandes atractivos para n son la calidad y la abundancia

Al llegar agosto, muchas «parejas», después de descargar en España, salen rumbo a Groenlandia. Unos lo hacen directamente, otros prefieren probar primero en los «bancos» de Terranova. Es la última campaña del año, en la que se intenta redondear un buen año o remediar con buenas capturas, sobre todo en calidad de pescado, una primera campaña que no ha sido buena.

Hemos aprovechado la arribada a puerto de la «pareja» «Santa Celia»-«Santa Amalia» para charlar con don Manuel Lago, patrón de pesca, hombre veterano en estas latitudes, pues no en vano lleva veinte años por estos mares, sobre Groenlandia desde el punto de vista de un marino español.

—¿Groenlandia es una aventura, la solución de una última marea, un lugar preferido de pesca... o algo distinto?

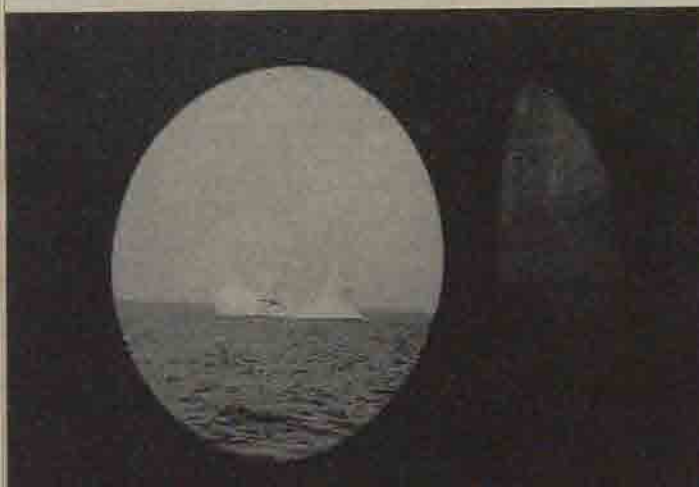
—Ciertamente, Groenlandia tiene un poco de todo eso, pero para mí, desde el punto de vista de un «pesca», es un arma de dos filos. El subir a Groenlandia y tener que bajar porque la pesca no se da bien supone, por lo menos, un mes perdido, y esto pesa mucho a la hora de decidirse. Son cosas a tener en

cuenta la autonomía de la «pareja», velocidad de ruta, el tener bastante material de pesca, pues las averías en la red son frecuentes; la posibilidad de una avería si los barcos no andan bien de máquinas, pues las posibilidades de los talleres son muy reducidas... Todo este conjunto, como le decía, es un arma de dos filos que hay que sopesar mucho.

—Los «bancos» de Terranova son muy extensos y, a pesar de estar muy explotados, siguen ofreciendo posibilidades. El de Saint-Pierre, en los últimos meses del año, lo estamos viendo todos los años; «safa», como se suele decir, muchas mareas. ¿Por qué se lanzan muchas «parejas» a esa aventura para bajar a la desesperada a completar marea en el «banco» de Saint-Pierre?

—Groenlandia, para mí, tiene dos atractivos: la calidad del pescado, y que cuando éste se da es abundante y relativamente en poco tiempo se puede completar marea o al menos ponerse en buena situación para completarla en otros «bancos».

—A propósito de la calidad del bacalao. En nuestras casas lo oímos muchas veces: «¡Es bacalao de Noruega o Groenlandia!». En las tien-



uestra flota del bacalao

das se aprovechan de esto como un reclamo e incluso para elevar el precio. ¿Esto es un mito de la propaganda o tiene su razón de ser?

—Ya le decía que la calidad de la pesca es buena. La mayoría del bacalao que se captura es del que nosotros llamados «coscorro», que tiene un tamaño medio, pero es grueso. En los «bancos» de Terranova se da mucha más variedad de tamaños, y ante la escasez muchas veces metemos tamaños pequeños, pero la calidad, para mí, es la misma.

—Quizá ya sea un tópico hablar de «icebergs», de fríos, de malos tiempos... ¿Son serias las dificultades para la pesca todos estos condicionamientos?

—Ciertamente, son dificultades, hasta tal punto que es prácticamente imposible subir hasta finales de junio. Este mismo año hubo barcos que lo intentaron y fracasaron en su intento. En esta época del año sigue suponiendo un riesgo, pero hoy el radar es una gran ayuda para la navegación entre «icebergs». Los grandes no son los más peligrosos, sino los pequeños casi a flor de agua, difíciles de detectar por el radar.

«Por lo que se refiere a la mar,

por trabajar en fondos muy bajos, se arbola con facilidad. Las tormentas de nieve no son raras, y no se olvide que muchas «parejas» elaboran el pescado en cubierta, lo que supone un trabajo muy duro y sacrificado.

—¿Qué puertos tocan más frecuentemente los pesqueros españoles?

—El de la capital de Groenlandia, Godthaab, que tiene unos seis mil quinientos habitantes; Holsteinsborg, con unos dos mil quinientos, y Feringehaven, sin preferencias, pues todo depende del lugar de la pesca. Son puertos llenos de tipismo y, dentro de su estilo, acogedores, pero con pocas posibilidades para nosotros para reparaciones y aprovisionarnos.

* * *

Estamos seguros que muchas cosas, muy interesantes para los lectores de la «Hoja del Mar», nos han quedado en el olvido. El tema de Groenlandia es muy amplio y siempre se corre el riesgo de no ser completos. Pero a través de la conversación que sostuvimos con don Manuel Lago y otros marinos sobre este tema, otros muchos problemas, no sólo profesionales, sino también humanos, han salido a la palestra. Problemas derivados de la falta de representación a escala de Gobierno o de compañías armadoras. Enfermos que tienen que ser hospitalizados en Godthaab y Holsteinsborg, bien atendidos médicamente, pero solos en atención humana, tan necesaria cuando uno se encuentra en estas circunstancias.

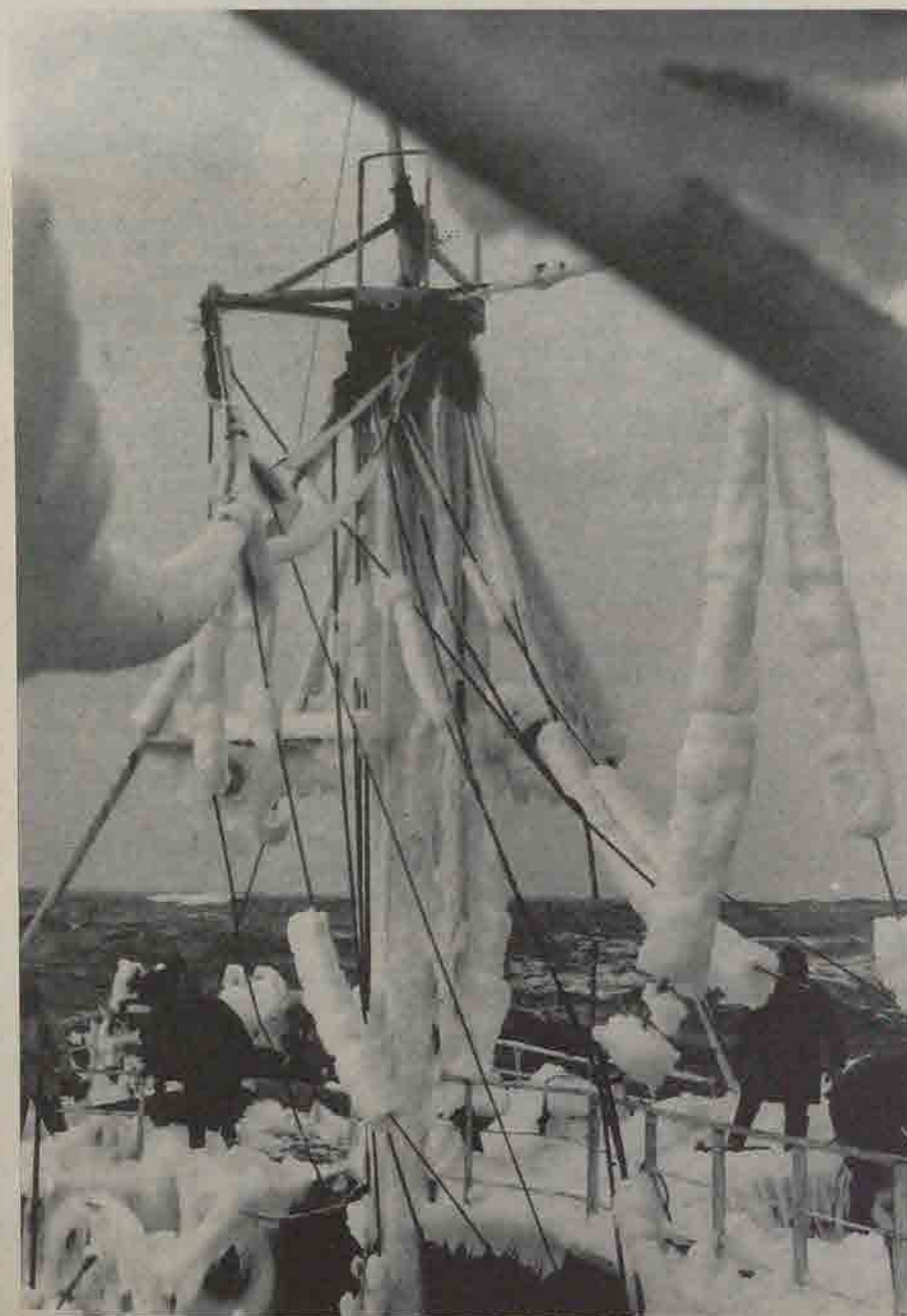
Creo que es justo destacar la labor que los dos únicos sacerdotes católicos en la isla, padres Alex y Finn, han comenzado a prestar a los marinos españoles.

Un año más en que las «parejas» comienzan a subir a Groenlandia y a enfrentarse con todos esos condicionamientos, muchos de ellos por la clásica improvisación española, en busca de redondear una buena campaña o remediar con buenas capturas un año que ha comenzado mal. ■ Padre DOMINGO CA-MESELLE BASTOS. Capellán del Apostolado del Mar. Saint Pierre et Miquelon.



En la columna de fotografías de la página contigua, junto a varias vistas de «icebergs» y un bacaladero cubierto de hielo, el extraño aspecto del puerto de Holsteinsborg y el bacaladero de Pehsa «Santa Elisa», compañero del «Santa Marina».

Abajo, otro buque español en aguas de Groenlandia. Y en las fotografías grandes, dos vistas parciales de Godthaab, la mayor ciudad de Groenlandia.



2.300 pescadores españoles trabajan en África del Sur

LA PESCA Y LA VIDA DE LOS ESPAÑOLES EN WALVIS BAY

WALVIS BAY, África del Sur. (De nuestro colaborador, especial para «Hoja del Mar».)—La pesca que están realizando los barcos españoles en aguas de África del Sur, desde el Sur de Angola hasta Ciudad del Cabo, es la merluza congelada. Algo de cachucho y rape.

La mayor parte de este producto se prepara en bloques de 18-24 kilogramos. Algunos barcos también preparan filetes de merluza y harina de pescado.

Las capturas que realizan los barcos dependen de la potencia y arrastre de cada uno y de la abundancia o escasez. Es difícil hacer un cálculo, pero aproximadamente, cada barco hace unas 10 toneladas de merluza al día. Los barcos mayores, naturalmente, más, y eso depende también de días y épocas.

Algunos barcos trabajan como factorías y otros más pequeños —flotillas— se dedican sólo a pescar para los barcos factorías.

La pesca capturada y congelada es transportada a puerto y descargada a barcos mercantes españoles. Los barcos pesqueros que hacen viaje redondo, ellos mismos llevan la pesca a España.

Unos setenta barcos españoles están realizando las faenas de pesca en África del Sur.

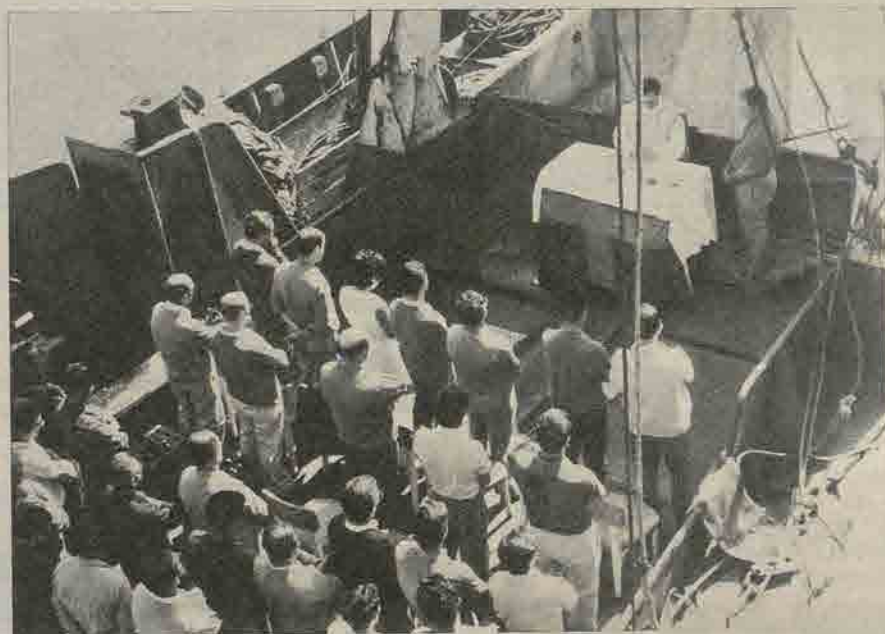
La mayor parte de los barcos son «ramperos», echan y recogen la red por la popa.

Los barcos se van modernizando y hay algunos bastante bien equipados. Pero muy pocos están acondicionados para pasar tanto tiempo en la mar. Los camarotes son muy pequeños, poca ventilación y, sobre todo, la falta de aire acondicionado, teniendo que trabajar en la zona del Trópico y atravesar varias veces el Ecuador.

El horario de trabajo para los marineros de «carga», suele estar regulado. Suele ser de ocho-diez horas diarias. Pero en muchos barcos tienen que hacer guardias de seis horas, lo que da doce horas diarias, por la escasez de gente.

Para los marineros de «cubierta» y del «frio» no hay horarios. Depende de la pesca. Hay días que han estado trabajando dieciocho horas seguidas. En algunos barcos ha habido marineros que se han caído en cubierta, agotados por el trabajo.

En general, las comidas son buenas en los barcos merlujeros. Raras veces se oyen quejas de la comida. La mayor parte de estas quejas vienen porque los cocineros, muchas veces no son profesionales, sino simples marineros, que se tienen que encargar de la cocina porque no hay otros. Es un oficio muy duro y difícil, pues ni en la mar ni en puerto descansan. Además, dado el poco espacio que suelen



tener algunas cocinas, mucha tripulación y monotonía de las comidas, es muy difícil contentar a todos.

El tiempo de cada campaña varía. Algunos marineros están fuera de casa de tres a cuatro meses. Son los barcos que hacen viaje redondo. Otros tienen un contrato de nueve a diez meses y un año. Descargan la pesca a los mercantes y al finalizar el contrato van para España.

Otros tienen el contrato por un año y el viaje lo suelen realizar en «vuelos charter», a los ocho y diez meses.

Las entradas en puerto dependen de la autonomía de los barcos. La mayoría están de treinta y cinco a cuarenta días sin entrar en puerto. Otros están hasta tres meses sin pisar tierra, y algunos, los menos, cada veinte-veinticinco días entran en Walvis Bay.

- Cada barco —hay unos 70 buques españoles operando desde Angola a Ciudad del Cabo— captura unas diez toneladas de merluza diarias.

El lenguaje es el inglés y el africano. También se habla bastante alemán. Es una ciudad muy tranquila, de unos 8.000 habitantes blancos y 12.000 negros y mestizos, pero los negros y mestizos viven en poblados aparte.

Tendrá una longitud de 3 kilómetros de largo por 1 kilómetro de ancho, rodeada por el desierto y el mar.

Al acabar el trabajo, hacia las seis de la tarde, la gente se mete en sus casas y no sale para nada. Los sábados por la tarde y los domingos parece una ciudad desierta. La mayor parte se van fuera a pescar, cazar, de excursión.

Los españoles suelen ir a dos o tres sitios a beber y distraerse, pero en estos establecimientos, las bebidas alcohólicas están reglamentadas y sólo a ciertas horas y en ciertos sitios está permitido despacharlas.

Existen dos cines públicos que los españoles visitan. Las películas son en inglés.

EL CLUB «ANGEL VOLADOR»

A la salida del puerto existe un club anglicano para marineros. Los españoles van a él a escribir y sellar las cartas, a tomar algún refresco y a jugar en los salones del club.

EL HOSPITAL

Existe un hospital del Estado. Durante estos cuatro meses últimos, más de treinta marineros españoles han pasado por él. La mayoría ha sido por accidente de trabajo. Varios por trastornos gastronómicos.

En general, los españoles que se quedan en el hospital, al no entenderse en inglés con los médicos y enfermeras, están muy impacientes. La mayoría de los marineros prefieren seguir en la mar que quedar hospitalizados.

Sería muy conveniente un médico y enfermeras españoles para atenderlos.

Algunos enfermos españoles quedan en el hotel sin pasar por el hospital. Varios han tenido que ser repatriados a España por enfermedades mentales y accidentes de trabajo. Unos 2.300 marineros españoles hay trabajando en estas aguas de África del Sur.

Durante estos tres meses últimos, tres marineros españoles han muerto en accidente de trabajo. Uno desapareció en la mar y dos murieron en accidente a bordo. ■ **URBANO VELAZ** Capellán del Apostolado del Mar.

EL PUERTO DE WALVIS BAY

Hace unos seis años la mayoría de los barcos que trabajaban en África del Sur entraban en Ciudad del Cabo, pero ahora la mayoría entran en Walvis Bay, pues la pesca se está dando por esta zona.

El puerto y los servicios portuarios de Walvis Bay, son modernos. Las entradas sólo se hacen de día, pues los prácticos no trabajan de noche.

En el muelle están los servicios normales de grúas, agua y combustible. Los talleres no están a la altura de las necesidades de los barcos. No hay dique.

La mano de obra, para la descarga, es de trabajadores negros y muy abundante.

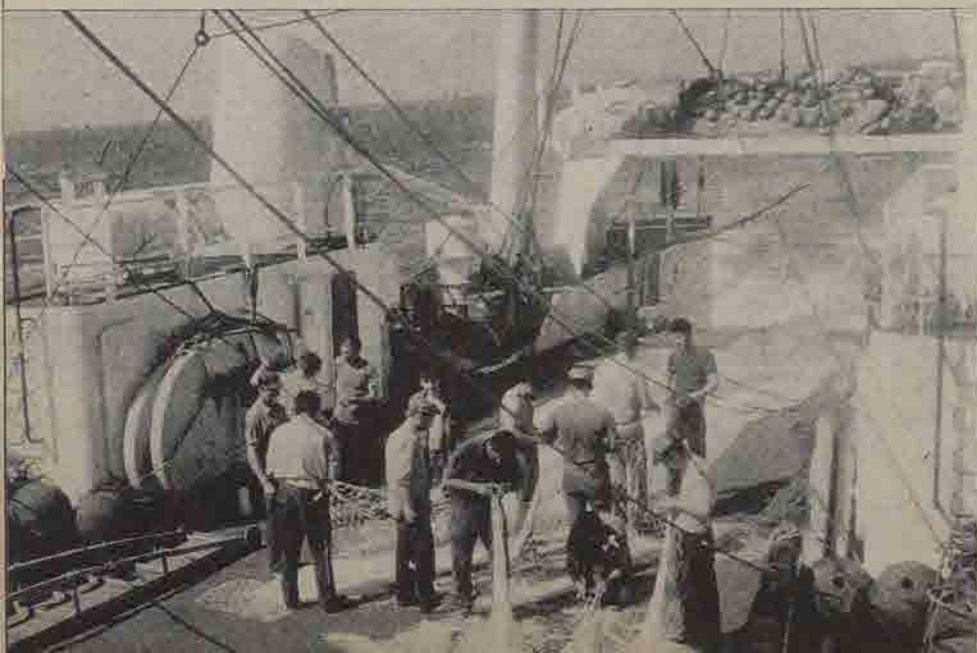
También la gente de «a bordo» descarga la merluza a los mercantes, aunque algunas veces se han negado, pues dicen que en puerto necesitan descansar.

Dentro del recinto del muelle no existe ni una tienda ni una casa de bebidas.

LA CIUDAD DE WALVIS BAY

La ciudad tiene muy poco atractivo para los marineros en general y para los españoles en particular, por la dificultad del lenguaje, el distinto carácter y las diferentes costumbres de estas gentes.

Junto a estas líneas, reparando las redes en el pesquero «Nuevo Mundo», rumbo a Walvis Bay. Arriba, Misa a bordo del pesquero «Benigno Montenegro», en el puerto de Walvis Bay.



LA FLOTA BACALADERA PORTUGUESA, PROBABLEMENTE CAMBIARA SU BASE DE SAINT JOHN'S A SAINT PIERRE ET MIQUELON



● YA HAN REGRESADO A TERRANOVA —CON SUERTE VARIA— LOS BUQUES ESPAÑOLES QUE SE TRASLADARON AL GRAN NORTE.

laderos frecuentados por la flota portuguesa es bastante mayor y presupone un día más de ruta.

Todos confiábamos en que Portugal sería un poco la excepción en la política de Ottawa respecto a los límites tan traídos y llevados a lo largo de todo el año. La reacción portuguesa nos de-

«altas esferas» quienes decidan.

LA FLOTA ESPAÑOLA COMIENZA A DESCENDER DEL GRAN NORTE

Como todos los años por estas fechas, las unidades que se arriesgaron a «subir»

SAINT PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—Desde comienzos del año actual, en que prometí encargarme de la sección «Hoja del Mar en Terranova», no he cesado de temer por su aceptación a pesar de los ánimos constantes del director. Este minúsculo islote en el que pasamos gran parte del año no es muy rico en novedades periodísticas y la categoría del que suscribe, en este aspecto, tampoco se presta a muchas fantasías literarias... ¡En fin! Confío en que, a pesar de todo, pueda aprovecharse algo y en el fondo resulten unos artículos tolerables... Este mes de septiembre es particularmente anodino, con un pie en cada estación. La estación turística se ha acabado; los estudiantes de la Universidad de verano dejaron el territorio a finales de agosto; los turistas y amantes de las emociones fuertes (léase «empinar el codo») son ya raros en estas fechas...

Una compañera molesta también nos ha dejado: se trata de la niebla. Con la disminución progresiva de la temperatura ambiente, las nieblas son menos persistentes que durante el verano, y paradójicamente ahora disfrutamos de algunas jornadas de brillante sol. Desgraciadamente, las temperaturas no muy frías, pero molestas, impiden un esparcimiento más completo.

Decíamos que la niebla se ha ido... Pero no lo ha hecho sin dejarnos un peligroso sustituto: los vientos. Las bajas presiones frecuentes y los ciclones tropicales que ya en el transcurso de los últimos quince días han obligado a numerosas arribadas forzadas de barcos españoles. Afortunadamente,

hasta la fecha, ninguna desgracia, ni en la flota ni en Saint Pierre, se ha producido.

LA FLOTA PORTUGUESA, PROBABLEMENTE CAMBIARA SAINT JOHN'S POR SAINT PIERRE

El día 24 de agosto se presentó en el territorio una misión portuguesa integrada por los comandantes Gaspar y Vidal. El primero manda el barco portugués de apoyo «Gil Eannes», tan conocido en estos mares. Ambas personalidades del mundo de la pesca del país vecino vinieron a estudiar las posibilidades de establecer en Saint Pierre su puerto base. Algo «gordo» ha debido pasar en las relaciones lusitano-canadienses para que los portugueses, después de cuatrocientos años de presencia en Terranova, estén dispuestos a abandonar la capital de la gran isla, Saint John's, para venir a Saint Pierre, a pesar de que la distancia de «nuestra» isla a los ca-

muestra lo contrario, a menos que se trate de una maniobra sutil... No debemos olvidar que los lusitanos gastan cada año en el puerto de Saint John's más de seis millones de dólares (cerca de 500 millones de pesetas), bonita cifra que podría servir para «chantaje» a las autoridades canadienses. Mi sospecha se reafirma ante lo no secreto del viaje de ambos marinos: efectivamente, la radio y televisión de Terranova no dejaron de publicar la noticia con carácter de sensacional y subrayando sobre todo lo que significaría en pérdida económica para el puerto de Saint John's el éxodo de sus más antiguos clientes... ¿Cambiará Ottawa su postura en general? ¿Hará alguna excepción? ¿Vendrán los portugueses a Saint Pierre?

Esta es la noticia del año para Saint Pierre, puesto que la cifra en dólares es lo suficientemente «golosa» como para dar todas las facilidades. La representación portuguesa se fue encantada de su visita. Ahora serán las

hasta Groenlandia han descendido ya, y como sucede en los toros, con suerte varia. Desde mediados de septiembre hasta primeros de diciembre, en general, nuestros barcos se van acercando al banco de Saint Pierre por ser el más rico en pescado en tales fechas. Esta proximidad de la flota hace que las entradas sean numerosas y frecuentemente a horas muy irregulares. Los patrones trabajan toda la jornada y, tras la última virada, aún con el pescado en cubierta, ponen rumbo a Saint Pierre (que a veces está a la vista) para solucionar pequeños problemas que de estar más lejos no les habrían obligado a una arribada. Todo esto hace que todos los que al servicio de la flota residimos en Saint Pierre tengamos que multiplicarnos de día y de noche, saliendo incluso a la rada, ya que en ocasiones los barcos ni atracan al muelle.

LAS «MAJORETTES» DEL EJERCITO DEL AIRE CANADIENSE VISITAN SAINT PIERRE

En la primera semana de septiembre, un grupo mixto de jóvenes cadetes del Aire (del escuadrón basado en Sydney, Nueva Escocia) vinieron a Saint Pierre en visita de cortesía y alegraron las calles con sus magníficas marchas al son de gaitas, diapasones, flautas, etcétera. En su honor también se organizaron unas fiestas locales con fuegos de artificio y, ¡cómo no!, el tradicional «toro de fuego» no estuvo ausente de los festejos. ■ JOSÉ LUIS ALARCOS.



Das vistas panorámicas —mar y tierra— de Saint Pierre.

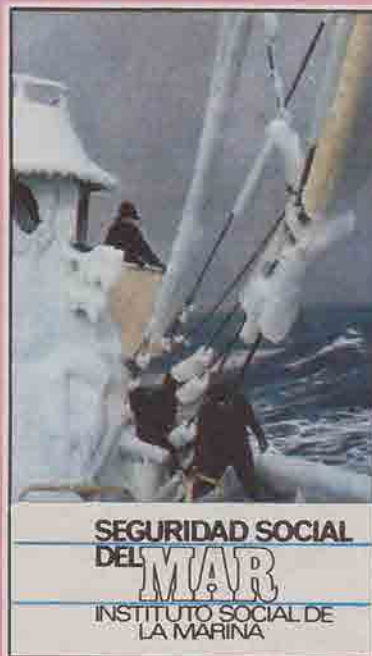
SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

¿Conoce usted sus derechos y obligaciones?

¿Sabe qué prestaciones le corresponden?

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

- Una obra editada por el Instituto Social de la Marina en la que se recopilan todas las disposiciones de mayor importancia relacionadas con el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Índices cronológico y sistemático para el mejor manejo de la obra.



- La Ley reguladora del Régimen Especial.
- El Reglamento General de la Ley.
- La Ley de 1941, por la que se reorganizó el ISM.
- Y once disposiciones complementarias.

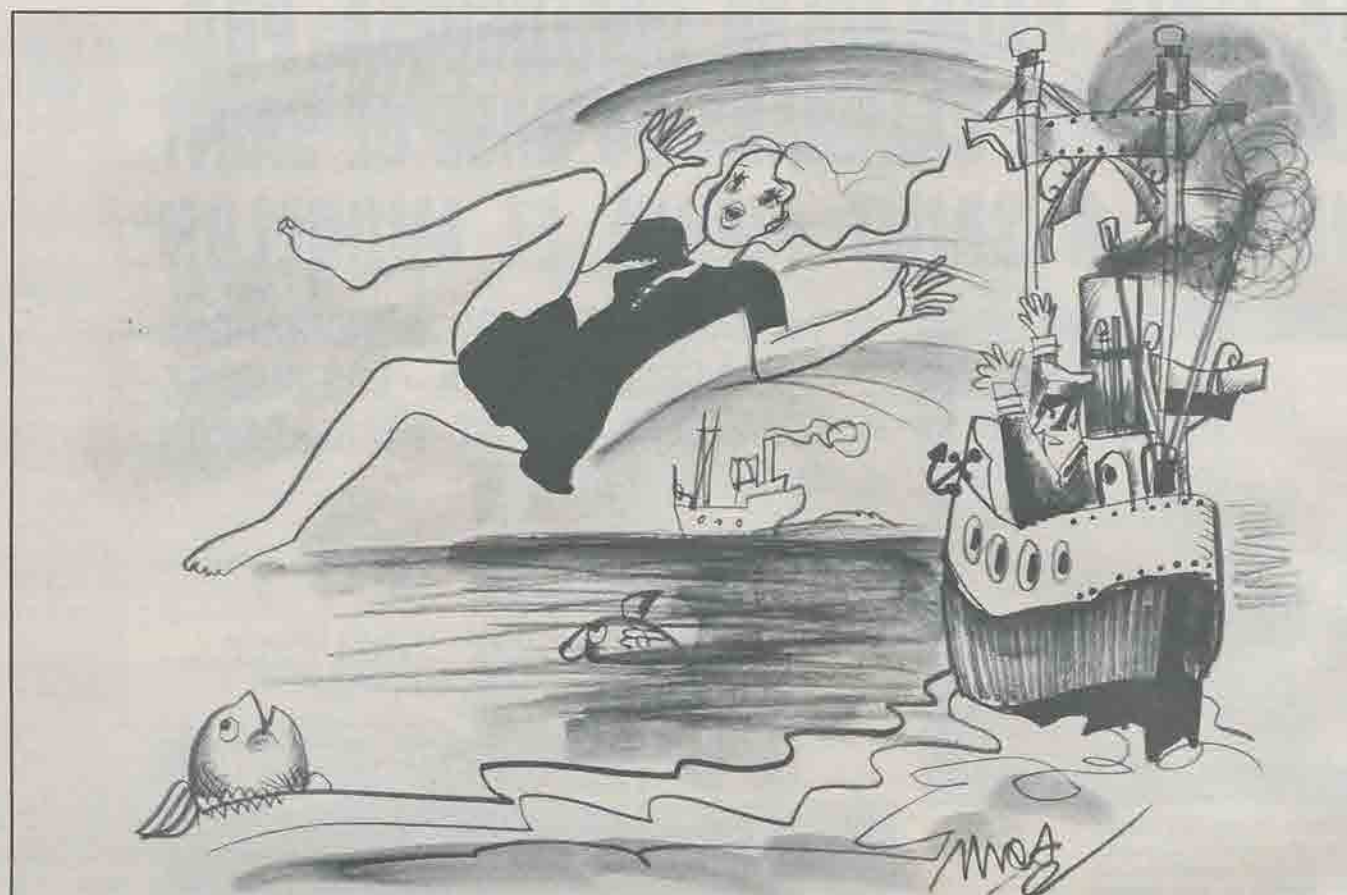
SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

P. V. P.: 100 pesetas

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina, Génova, 24, Madrid-4.



LAS HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO



Marejada de rubias

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no conocía bien la cantidad de atractivo que contiene el uniforme de un marino. Seguía con la costumbre de anotar en el Diario todas las incidencias de la navegación.

Buque: Castillo Ruinoso.

Viaje de Málaga a Malmö. Singladura número 1.

Día: 22 de agosto de 1956. **Variación:** 12,5 NW.

ACAECIMIENTOS

A 21,05, con documentación y dotación casi completa a bordo (faltan el carpintero, un mozo y el marmitón, que esta tarde estaban por Torremolinos), terminadas las operaciones de carga, empezamos las maniobras de salida.

A 21,10, mientras esperamos la llegada del práctico, el contraataque encuentra a la rubia Norma escondida en el pañol, y la pone de patitas en el muelle.

A 21,15, el camarero sorprende en el cuarto de baño de oficiales de máquinas, dentro de la ducha (cerrada), a Erika y Brenda, que son expulsadas plancha abajo.

A 21,30, llega por fin el práctico. Norma, Erika y Brenda lloran en el muelle diciéndome adiós.

A 21,32, el contraataque saca del

pañol otra rubia, la espléndida Ingrid, y la echa a tierra por el portalón, sin hacer caso al capitán, que ordenó tirarla al agua por el otro costado. Las cuatro rubias lagrimean emocionadas cuando las saludo desde el puente con la mano.

A 21,48, el capitán coge el megáfono al revés para dar la orden de largar las coderas y nos morimos de risa el tercer oficial y yo.

A 21,40, el cocinero trae de la mano a Greta, Nora y Cristina, sorprendidas en la gambuza, haciéndose pasar por sacos de patatas. Se vuelve a tender la escala y bajan al muelle. Las siete rubias son rechazadas por el contraataque, que se casó hace tres meses, impidiendo un desesperado intento de subir a bordo.

A 21,43, largamos cabos. Poca máquina avante.

A 21,45, poca máquina atrás y colocación de defensas a estribor para que pueda saltar, desde la borda, a tierra una rubia más, la simpática Emmy, hallada en un rincón del rancho de proa.

A 21,50, desatracamos. Se oyen los gritos de despedida y los suspiros de Emmy, Greta, Nora, Cristina, Brenda, Erika, Ingrid y Norma.

A 22,01, entre puntas. Avante media.

El capitán está furioso por la invasión de rubias y promete colgar de la verga de perico al culpable. Le recuerdo que los modernos barcos de vapor (aunque en nuestro «Castillo» lo más moderno es la campana del puente, cambiada en 1920) no llevan mesana ni velas. «¡Aquellos sí que eran tiempos! —dice el capitán—. ¡Se podía ahorcar a un contrabandista de mujeres y no pasaba nada!».

A 22,05, el práctico desembarca. Llega a la lancha sin novedad.

A 22,06, gritos a la lancha del práctico para que no se vaya. Son desembarcadas, por la escala de cuerdas, Selma y Hulda, encontradas en la batida que ha dado el contraataque por todo el barco.

A 22,15, avante toda. Listo de máquinas.

A 22,16, virada en redondo y gritos al práctico, con megáfono desde la proa, para que recoja el último polizón descubierta debajo de la litera de mi cama.

rote. La imbecil de Hilda se puso a cantar creyendo que estaba libre ya en alta mar. Los de la lancha no oyen.

A 22,20, Hilda al agua sin contemplaciones. Nueva virada y avante claro.

A 22,25, le explico al capitán que esta tarde me puse el uniforme blanco y, como estuve paseando por la calle de Larios, lógicamente me verían las turistas suecas, y mucho más lógicamente decidieron seguirme hasta el fin del mundo.

A 22,30, el capitán sigue doblado de risa. Intento explicarle también lo que es el flechazo, pero no puedo, porque yo tampoco sé qué las doy.

A 22,40, recupera el capitán el habla, pasado el ataque, y, sin megáfono pero oyéndole todo el barco, grita: ¡idiotaaaaa! Y entonces me explica él que iniciamos un viaje a Malmö (Suecia), y que todo lo que le pasaba a las chicas es que se han quedado sin dinero.

A 23,55, Calaburras al N/v. Distancia 5'.

Finaliza con buen tiempo, sin novedad y sin suecas.

En la mar, 22 de agosto de 1956

El agregado VITINOWSKY

Por PEDRO VALDES

MAR Y TURISMO

En la economía actual española, el mar sirve de mucho más que de origen de la pesca o de medio de transporte; es medio de atracción de un servicio que está ayudando mucho a nuestro desarrollo: el turismo. Aquí, en el Mare Nostrum, ese mar tranquilo, caliente y apacible, estamos asistiendo a un fenómeno que en el futuro será observado como factor fundamental de esta nueva España, que queremos construir para que las generaciones actuales y futuras, para que todos los habitantes de estas generaciones puedan disfrutar de ella. Este Mediterráneo, durante tantos siglos olvidado, va a sufrir un desarrollo excepcional; fue el turismo, el petróleo, la agricultura y el comercio, todo ello sin olvidar la reciente industria química de Tarragona y la siderurgia de Sagunto.

¿Por qué España se ha convertido en centro turístico? Creo que concurren varios tipos de factores: unos naturales, muy importantes, tales como el sol, el mar tranquilo, que permite la práctica de deportes náuticos y el poder disfrutar largo tiempo del baño; otros económicos, tales como los precios y el tipo de cambio monetario, que permiten dar más de sí la renta de los turistas que nos visitan, y otros son los servicios creados y que se van creando, tales como mejores carreteras, hoteles, campings, restaurantes, etcétera. La nueva construcción de apartamentos y hoteles en esta parte de España impresiona hasta tal punto que el paisaje ha sido totalmente cambiado.

¿Qué ventajas nos proporciona el turismo? El turismo incide sobre el gasto nacional y sobre la inversión. Se prevé un gasto de los turistas para 1971 de 1.900 millones de dólares, es decir, 133.000 millones de pesetas, aproximadamente un 10 por 100 del P.N.B. Este dinero se dirige fundamentalmente a viviendas y a alimentación, sin olvidar el combustible y la artesanía. No poseo aquí datos estadísticos, pero es seguro que el turismo participa en más de un 25 por 100 de los gastos de consumo del país. Desde el punto de vista público. Supone el cambio de divisas por pesetas, cambiamos francos, libras, marcos, etcétera, por pesetas, sin que ello aumente desproporcionadamente la oferta monetaria, pues esos 133.000 millones van, efectivamente, a aumentar el consumo nacional. ¿Qué suponen para España estas divisas? Fundamentalmente, una garantía. Supone incrementar las reservas y poder así financiar las importaciones y aumentarlas, así como aumentar las exportaciones, pues todo aumento de importaciones abre posibilidades potenciales a las exportaciones. El comercio es un trueque, y la compra puede tener contraprestación en la venta. Pero, además, poseer unas reservas actualmente de alrededor de 2.500 millones de dólares implica un poder en la economía internacional, poder que se traduce en la capacidad de compra reconocida por los demás países, así como fortaleza de la peseta y poder nos financiar a largo plazo en el mercado internacional a través del mercado de eurodólares y a través de operaciones garantizadas por el Estado español.

Existen tres componentes relacionados con el exterior que han influido poderosamente en la financiación de la economía española, a saber: el turismo, las remesas de los españoles que trabajan en el extranjero y el comercio exterior, pero hay que señalar que estos tres componentes no son los únicos del desarrollo español, y que tan importantes como ellos han sido el orden social y la política de obras públicas e industrial, así como el desarrollo de la industria básica y de las instituciones de crédito, que por la estabilidad del Gobierno de Franco en treinta años han permitido consolidar procesos y terminar muchas realizaciones básicas para el despegue económico: la planificación económica, a escala nacional y regional, desde 1956, de la nueva administración española, dirigida por López Rodó; la nueva mentalización del empresario español, la formación técnica adquirida y, sobre todo y como primer factor, el trabajo de todos los españoles; ha sido el pueblo español, trabajando en orden y bien dirigido por una política estable, el motivo primario de nuestro desarrollo. Por ello debe ser ese pueblo el que debe disfrutar equitativo y justamente de su desarrollo; por eso nuestro Estado, como reiteradamente ha expuesto López Rodó, debe ser un Estado social de Derecho, y nuestra forma de actuación en la realidad debe ser la de la socialización, sin olvidar los valores humanos, sin olvidar al hombre como portador de valores eternos (y en esto José Antonio fue un personalista, un humanista), sin olvidar los principios

tradicionales, familiares y sociales, que tanto estilo y sabiduría han dado al pueblo español, aunque también sea verdad que muchos tópicos sin sentido deban ser desterrados. Que los frutos del desarrollo deban ser para el pueblo no implica unas formas de socialismo utópico o revolucionario ya superado, pues las circunstancias actuales no son las del mono y las zapatillas, las de falta de trabajo o las de un pueblo mísero; ni siquiera las relaciones patrono-obrero se pueden comparar con la modalidad actual de la empresa, ni la estructura del trabajo es siquiera parecida a la de hace cincuenta años. La socialización de hoy, aparte de ser realista, debe mirar al trabajador (y trabajador es toda persona que vive, fundamentalmente, de la renta de su trabajo; tal es el obrero cualificado, el capataz, el técnico, el periodista, el peón, el administrativo, etcétera) desde dos puntos de vista: desde el punto de vista individual, considerando a la persona como hombre, lo que nos lleva a una teoría personalista, y desde el punto de vista social, considerando al individuo como un pensador social, como un ser que debe proyectarse a los seres de su conjunto, tanto en el orden familiar como empresarial, sindical y comunitario.

Por otra parte, socializar los servicios de la empresa no implica atentar contra la empresa como unidad de servicio, implica reformar esta empresa para que cumpla más fácilmente su función social. Tanto en su proyección interior en relación con el trabajo, como en el orden exterior en sus relaciones con la comunidad, existen unos principios económicos y financieros, técnicos y de gestión, que siempre habrá de respetar, pues, en otro caso, la socialización se puede convertir en anarquía antisocial.

El Estado, como servidor social número uno, y como responsable de mantener el orden de convivencia, deberá saber conjugar el desarrollo con la socialización; si la socialización es un proceso permanente, el Estado deberá ser quien la haga posible, sin olvidar que dicha socialización parte del individuo para llegar al colectivo, que el sujeto activo de la misma es el hombre y que son los hombres, a través de su voluntad colectiva, los que deben dirigir dicha socialización y recoger los frutos de la misma, si bien al Estado le corresponde, como servidor público, ser el árbitro y el juez de la misma.

Después de estas breves consideraciones sobre el turismo, y sobre quién debe recoger los frutos del mismo, nos queda lo más desagradable: observar los aspectos negativos de este turismo.

El objetivo de toda sociedad no debe ser exclusivamente el del desarrollo económico para que toda persona alcance un alto nivel de consumo, sino el del desarrollo integral de la persona humana; es decir, los aspectos espirituales y culturales deben ser desarrollados al mismo tiempo que el desarrollo económico. Por ello, lo que el turismo nos puede traer de alteración de valores humanos (drogas, liberalidad, frustración de valores familiares, etcétera...) debe ser rechazado; en unos momentos donde la europeización está de moda, debemos escoger selectivamente lo positivo de esa europeización; debemos tender a Europa, en lo económico, pero sin perder valores que tienen mucha más trascendencia en el orden moral y espiritual. No queremos una mera sociedad de consumo, donde el hombre se pierda en la comodidad y en la amoralidad; al contrario, queremos una sociedad henchida de valores trascendentes, llena de fuerza y de cultura, donde los hombres sepan convivir y dialogar y, fundamentalmente, proyectarse hacia los demás, sean esos demás los de nuestro alrededor o todas aquellas personas del mundo que están sufriendo continuamente porque les falta el mínimo de subsistencia, de higiene, de alegría, de amor y de paz.

Mirando a este grandioso mar nuestro, porque nuestro, de todos los españoles es, vienen a mi recuerdo muchos españoles de buena voluntad, con formación, inquietos y, en muchas ocasiones, disconformes con los métodos actuales de gobierno, que no están integrados en la ilusión de la nueva España, porque, pese a su ilusión y su buena voluntad (y no nos estamos refiriendo a los de mala voluntad), algo falla entre el Estado y ellos; pues bien, estos españoles no deberían estar en un futuro fuera o en contra del Estado, más bien diríamos que son cabezas y brazos necesarios para que esa España que está amaneciendo, según palabras de Franco, llegue a consolidarse.

¡Su problema de varadero
resuelto en

Barbate de Franco!

EL CHINAR, S. L.

CONSTRUCCION NAVAL

VARADEROS

REPARACIONES

NAVALES

EMBARCACIONES

DEPORTIVAS

Queipo de Llano, 82 - Tel. 74
BARBATE DE FRANCO (CADIZ)

VARADAS Y BOTADAS
EN
CUALQUIER MOMENTO



Por
LUIS MARTINEZ MORCILLO

VII. El mar como símbolo y metáfora cinematográficos

No debe olvidarse nunca, y a ello hemos aludido algunas veces a lo largo de esta serie, que el mar es, ante todo, un arte visual y que utiliza la imagen como elemento primordial de su lenguaje. La palabra y la música son factores secundarios de su expresión estética, y el cine puede prescindir perfectamente de ellos sin perder su contenido artístico e incluso puede ganar en riqueza expresiva, como ocurre en algunos films del realizador italiano Michelangelo Antonioni, en los que la densidad psicológica del relato aparece subrayada por medio de silencios y tiempos muertos.

Esta característica del arte cinematográfico permite utilizar a los elementos de la Naturaleza con múltiples fines. Lugares como la montaña, el desierto, el firmamento, etcétera, se usan, muchas veces, no sólo como escenario o contrapunto de la acción, sino con un significado propio y muy concreto, más o menos

disfrazado de símbolo o de metáfora visual. Y el mar, con su abrumadora majestad, que lo mismo puede contener tragedia que ternura, ha aparecido en algunas películas con este contenido expresivo.

Así, en la escena final de la película «Los cuatrocientos golpes», de François Truffaut, el mar lleva consigo un claro significado de libertad y de nuevo y decisivo horizonte en la vida de Antoine Doinel, personaje central de la cinta, que interpreta el actor Jean Pierre Léaud. El niño que «nunca había visto el mar», como la Rosa del poema de Enrique González Martínez, tiene un afán de independencia y liberación de su antiguo mundo, que aparece claramente simbolizado en su deseo de llegar hasta las olas. Y cuando se evade del reformatorio corre, en los planos finales, hacia una playa solitaria, y la película se cierra en perfecto símbolo visual con la arribada de Doinel a la orilla de las olas, como un anuncio de

lo que en el futuro será su vida de libertad.

Sabido es que a la idea de la soledad se ha unido muchas veces la visión del mar. Se ha dicho que el mar está «eternamente solo». Y el cine ha presentado esta idea simbólica algunas veces, en la que la aparición del mar va unida a la intención de sugerir en el espectador esa visión de la soledad. Recordemos el momento final de otra gran película: «La strada», de Federico Fellini. En la fábula poética del violento Zampanó (Anthony Quinn), tras la muerte redentora de la dulce y sufrida Gelsomina (Giuletta Massina), el titiritero llora, en llanto desesperado y atroz, a la orilla del mar, mientras la cámara asciende hasta culminar en un último plano: Zampanó, en un plano general, se estremece en sollozos, de bruce sobre la arena, mientras las olas se acercan a él. Zampanó se ha quedado solo con el mar.

Hay una película en la que el mar tiene un significado poético

de fuerza pasional y amorosa. Nos referimos a «Los tarantos», del español Rovira Beleta. En ella aparece una escena submarina en la que los protagonistas, que se bañan en una playa mediterránea, se sumergen en el fondo de las aguas para besarse. La cámara descende también y recoge, en primer plano, el beso subacuático. En este film se cuenta la pasión amorosa de dos jóvenes gitanos que pertenecen a dos familias; la de «los tarantos» y la de «los zorongos», clanes rivales que, al modo de los Capuletos y Montescos de «Romeo y Julieta», se oponen a los amores de la joven pareja. Y el mar es en la película no sólo el escenario donde en algunos momentos se desarrollan y enmarcan sus escenas de amor, sino unas veces la fuerza primitiva y natural que todo lo arrastra, como la pasión de los amantes, y otras el contrapunto de ternura y lirismo que, puro y azul, acompaña a sus instantes de amor. ■

*En "Los Tarantos",
de Rovira Beleta,
el mar no sólo simboliza
la fuerza primitiva y natural
a la que es inútil oponerse,
como a la pasión
de los protagonistas,
sino el contrapunto puro y azul
de sus momentos de amor.
Sara Lezana y Daniel Martín,
a la orilla del Mediterráneo,
en una escena del film.*

