

EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO, EN CANARIAS

- Apertura de curso en la Escuela de Formación Profesional del ISM en Las Palmas.
- Entrega de títulos de propiedad a los beneficiarios de ochenta nuevas viviendas en Arguineguín.
- Inauguración de la Casa del Mar de Tenerife.



ORCAS,
FOCAS Y PINGÜINOS

VIAJE
A LA
ANTARTIDA

"El estudio del mar es fundamental para el desarrollo económico y estratégico de las naciones"
(Dámaso Berenguer, presidente del Instituto Español de Oceanografía)

Norma de obligado cumplimiento para bacaladeros

EL NEGRITO

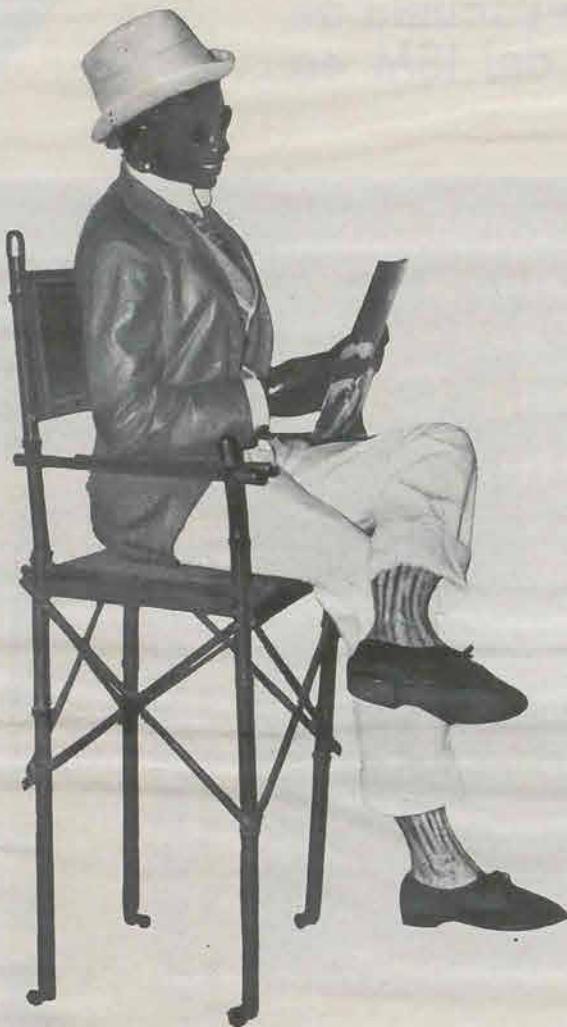
FARMACIA

ORTOPEDIA

OPTICA

BAZAR QUIRURGICO • APARATOS ELECTROMEDICOS Y CIENTIFICOS EN GENERAL • MOBILIARIO CLINICO

MEDICAMENTOS
NACIONALES Y
EXTRANJEROS



EL NEGRITO

agradece le comuniquen
sus necesidades y enco-
mienden sus proyectos.

Especializado en instalaciones clínicas y de laboratorios.

IMPORTADORES.

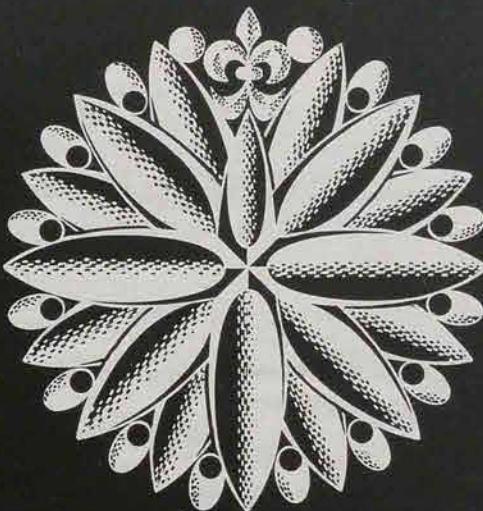
Exclusivas de distribución de las siguientes casas:

GEBRUEDER MARTIN: Instrumental quirúrgico (Alemania). MEMMERT:
Estufas y material de laboratorio (Alemania). ZEISS: Cristales ópticos
(Alemania). MARWITZ: Monturas para gafas y gafas de sol (Alemania).
ETHICON: Suturas quirúrgicas especiales (Inglaterra). KEELER: Material y
aparatos de Oftalmología (Inglaterra). EFFNER & SPREINE: Estuches de
diagnóstico (Alemania). WELCH ALLYN: Estuches de diagnóstico en general
(USA). ZIMMER USA: Traumatología, rehabilitación y osteosíntesis (USA).

Domicilio y almacenes: Cruz Verde, 20, y San Pedro de Alcántara, 5. Teléfonos 24 29 10 y 24 42 30.
Santa Cruz de Tenerife.

ESTA CASA HA COLABORADO INTENSAMENTE EN LA DOTACION Y UTILAJE DE LA CASA DEL MAR, DEL INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA, DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

OTRAS OPINIONES



No hay más que mirar al mapa. Basta con saber Geografía: somos una península; la mar nos rodea.

No hay más que mirar atrás. Basta con saber Historia: por la mar llegaron nuestras horas de gloria; cuando nos olvidamos de ella, nos llegó la decadencia.

Por eso no es preciso insistir en la importancia que la mar y la actividad marinera tienen para nosotros. Se sabe. Lo que no se sabe tanto es cómo se mide, cómo se valora, cómo se interpreta esa importancia. Y de eso nos vamos a ocupar.

De otro lado, nosotros no podemos hacerlo todo. La Redacción, los colaboradores habituales, nuestros corresponsales, surten a «Hoja del Mar» de todo el material informativo que está a su alcance, y lo hacen a través del tratamiento más adecuado, dándole el carácter de noticia, de información, de comentario, de entrevista, de reportaje. Puede ser —o, por lo menos, eso se procura— que cada número de la revista recoja lo más sustancial del momento marítimo, y que en este aspecto haya conseguido llegar a convertirse en una publicación que, dentro de su línea y de su ámbito, cierra el círculo de lo acabado y no se le puede pedir más, pues ya lo da todo. Pero aun llegando a este caso (muy cercano a lo utópico, pues se aproximaría con mucho a la perfección), «Hoja del Mar» tampoco sería una revista completa; le faltaría otro cauce: la opinión de los demás.

Vamos a buscar esa opinión. Con tal fin se crea esta tribuna. La encabeza una rosa de los vientos. Una vez más, la rosa de los vientos sirve de símbolo: todas las corrientes, todas las tendencias.

El lector tiene y tendrá en estas páginas la puerta abierta para que pueda exponer sus opiniones. Mucho nos gustaría revitalizar aquella sección «Cartas al director», muy distinta al «Consultorio», en la que los profesionales de la mar nos exponían sus pareceres y preocupaciones.

En la «Rosa de los vientos», sin embargo, se pretende otra cosa. Se pretende que esas opiniones sean las de personalidades ilustres en cualquier campo de la vida pública española.

¿Especialistas en temas marítimos? No, forzosamente, y si mucho apuramos la realidad, no en la mayor parte de las ocasiones. Los especialistas son, esencialmente, valiosos y, concretamente, imprescindibles para que su ámbito tenga una definición, un contenido, una continua y redoblada promoción. Pero muchas veces esa misma especialización anula el equilibrio y la justa proporción que debe haber entre ese ámbito y los demás, y desfasados los límites, se pierden la medida y las escalas de valores que existen en todo el conjunto de sectores y actividades de la nación. De otro lado, la opinión de lo que es la mar, obtenida a través del prisma de los no especialistas, podrá darnos el dato muy aproximado de qué es este campo en el concierto político, económico, social y de las artes y las letras en nuestro país.

La tribuna queda abierta. Es un servicio más a nuestros lectores. Creemos que va a ser un servicio importante, porque vamos a llevar a todos los trabajadores del mar, incluso a sus hogares, altas líneas de pensamiento, voces autorizadas, plumas de prestigio. ■ EL DIRECTOR.

«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, planteo séptimo
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

Imprime:
HÄUSER Y MENET, S. A.
Plemo, 19 - Madrid-5
Depósito Legal: M. 16.516-1963

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

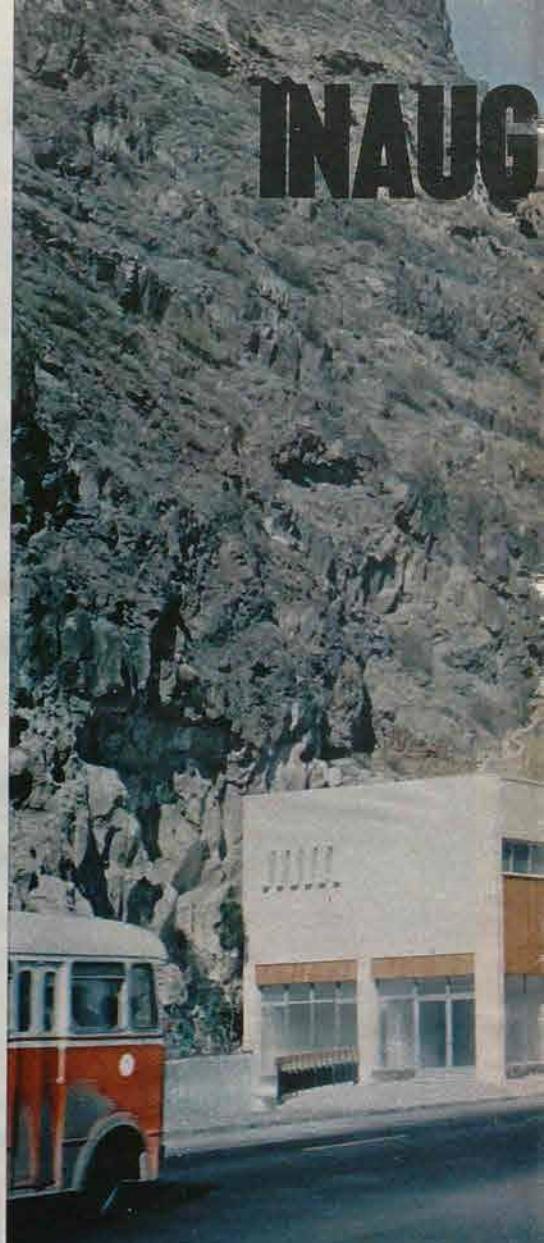
«Hoja del Mar», que va dirigida a todos los marinos y pescadores y, en general, a todos los trabajadores del mar, se remite también, por vía aérea, a Terranova, a Walvis Bay, a Villa Cisneros y Port Etienne, para su distribución a los tripulantes de nuestras flotas que operan en el extranjero. Asimismo, 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.

INAUG

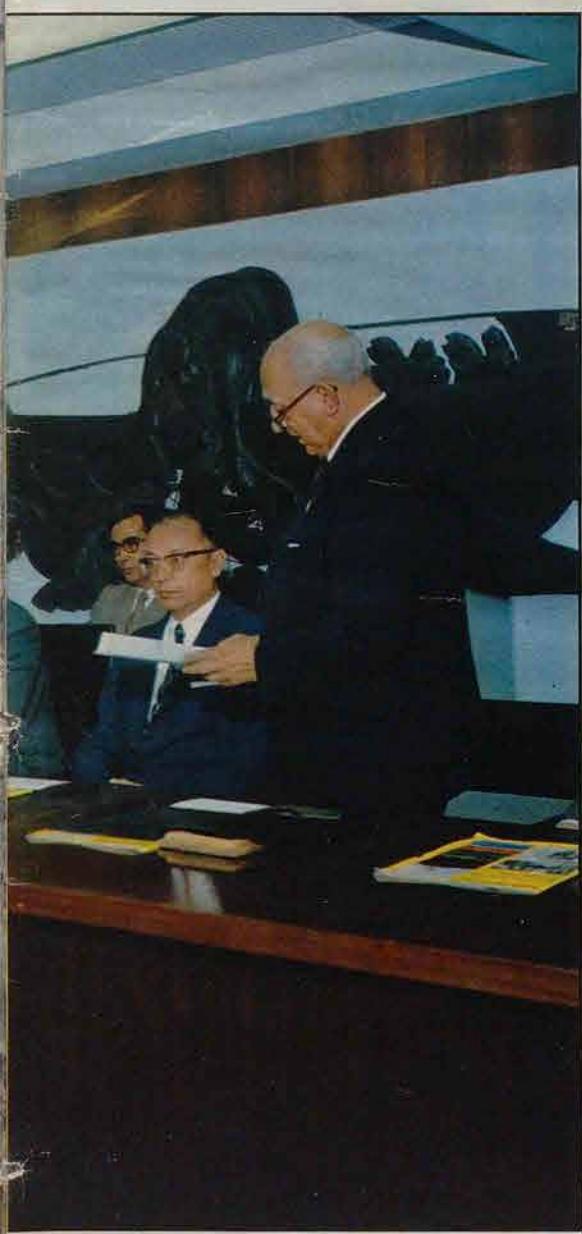
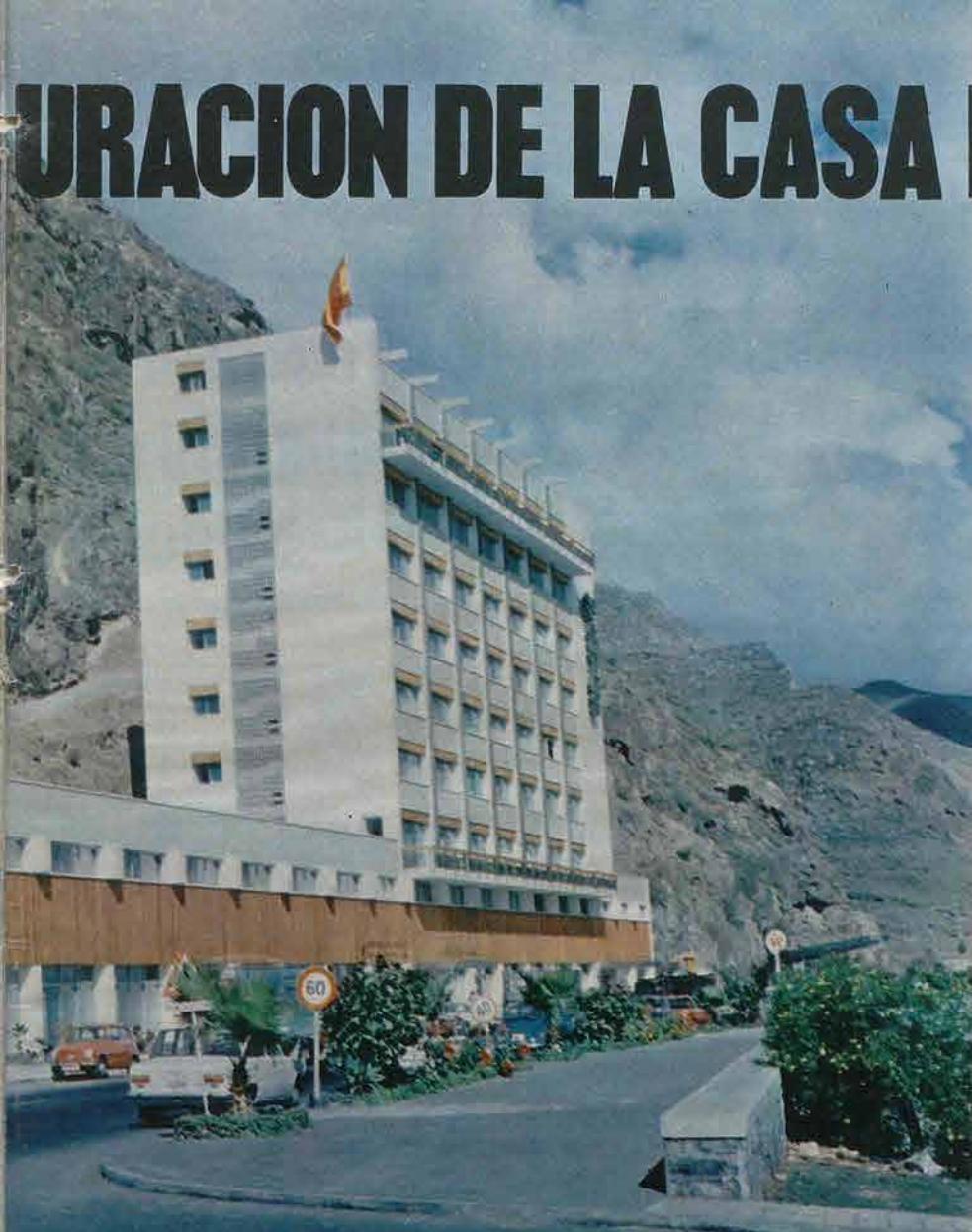


Arriba, y junto a estas líneas, el subsecretario de Trabajo y el presidente del Instituto Social de la Marina, durante sus respectivos discursos en el acto de inauguración de la Casa del Mar. A la izquierda, aspecto parcial del salón de actos. En la página contigua, a la derecha, bendición de la Casa. Arriba, vista general de la Casa del Mar de Tenerife, y junto a esta foto, un detalle de la fachada. (Amplia información en páginas siguientes.)



URACION DE LA CASA DEL MAR DE TENERIFE

PRESIDIDA POR EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO



PALABRA CUMPLIDA

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Crónica de nuestro enviado especial).—Dentro de esta jornada importante en el ámbito del Instituto Social de la Marina, que es como decir de los trabajadores del mar, quizás lo más significativo haya sido, naturalmente con independencia de la propia inauguración de la Casa del Mar, el titular aparecido en el diario «El Día», en su edición del 7 de diciembre: «Palabra cumplida por el almirante Fontán».

Tuve ocasión de ser testigo de la primera visita oficial del almirante Fontán, como presidente del Instituto Social de la Marina, a la provincia de Tenerife. Le acompañé entonces en su recorrido por las islas y estuve presente también en una rueda de prensa que se celebró en Santa Cruz. El almirante llevaba buena noticia para los trabajadores del mar de la isla: la aprobación del proyecto de construcción de la Casa del Mar. Con ella se venía a contrapesar los comentarios que «El Día» dedicaba con alguna frecuencia a la necesidad de que esa Casa del Mar se llevara a cabo, previendo —con buena visión de la realidad— que traería consigo un robustecimiento de la atención social a marinos y pescadores. La rueda de prensa, que transcurrió en un ambiente de gran cordialidad, que traspasó la línea —fría línea— del mero rebote de preguntas y respuestas, para entrar en un cálido ambiente de afectividad, tuvo, sin embargo, y en cierto momento, un matiz (apenas un matiz) de reto, cuando el almirante Fontán empeñó su palabra de que la Casa del Mar se construiría, y además mostró el proyecto.

Este viaje lo recordaba el periodista Francisco Ayala, y haciendo gala de nobleza y ratificando su reconocida objetividad y servicio de la información, tal como hace tres años ponía el dedo en la llaga, no tenía reparos en anunciar ahora que la llaga ya no existe, si bien recuerda que aún hay mucho terreno por allanar en el campo de la promoción social de las gentes del mar de la provincia, en lo cual estamos todos. Precisamente la Casa del Mar se ha levantado para afrontar el problema.

Palabra cumplida. Y ahí está el edificio, en la avenida de Anaga, frente al mar, orgullo de los tinerfeños.

Pero hay que insistir en que no son los edificios, su estructura, su apariencia, su calidad arquitectónica, lo que caracteriza la obra del Instituto Social de la Marina. Lo característico de las Casas del Mar es la promoción social que irradian; los servicios que albergan, con los cuales la asistencia queda automáticamente perfeccionada, no sólo en el propio lugar donde se presta,

sino también —y sobre todo— en el área provincial de su influencia. Así lo decía el almirante Fontán en su discurso, y así lo ratificaba el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, al señalar, en el acto inaugural, cómo el Instituto Social de la Marina «se ha planteado como objetivo principal, desde un principio, la formación completa del hombre de mar y su promoción».

El acto de inauguración de la Casa del Mar de Tenerife fue solemnizado como merecía la ocasión. Lo presidió el subsecretario de Trabajo. Estuvieron presentes el capitán general de Canarias, gobernador civil, director general de Promoción Social, altas personalidades del Ministerio de Trabajo y del Instituto Social de la Marina, las primeras autoridades locales, trabajadores del mar llegados de todos los núcleos marítimo-pesqueros de la provincia tinerfeña. Ellos recorrieron las instalaciones. Pudieron comprobar que predominaba la eficacia de los servicios y la dignidad y buen gusto de las instalaciones. Sabemos que tuvieron frases muy alentadoras y reconocidas para esta realidad de la Casa del Mar. Buen principio es para una realización que se ha cuidado con esmero y que se ha puesto en marcha con el mejor y más noble de los propósitos: servir al trabajador. ■ JOAQUIN VIDAL.

SOLEMNE INAUGURACION

Presidieron
Trabajo, capitan general y gobernador civil



DIRECCIONES:

MARIA JIMENEZ
(SANTA CRUZ DE TENERIFE)
TELEGRAMAS FRINSA
TELEFONOS 245083 - 245084 - 244488 y 245286
TELEX 92163 FINSA

FRIÓ INDUSTRIAL, S. A. (FRINSA)

FABRICA DE HIELO
CAMARAS FRIGORIFICAS
TUNELES DE CONGELACION A -04° C.
MANIPULACION DE PESCADO
IMPORTACION Y EXPORTACION
SUMINISTROS DE BUQUES

AUGURACION DE LA CASA DEL MAR DE TENERIFE

el acto el subsecretario de
tán general de Canarias y
ador civil de Tenerife



SANTA CRUZ DE TENERIFE
(Enviado especial).— A las doce en punto de la mañana del día 7 de diciembre, el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, llegó a la Casa del Mar de Tenerife, para presidir el acto de inauguración. Le acompañaban el capitán general de Canarias, gobernador civil, altas personalidades del Ministerio de Trabajo y otras personalidades.

A su llegada, el subsecretario y restantes autoridades fueron recibidos por el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, a quien acompañaban el secretario general del organismo, don Manuel Pérez de la Barreda; vicesecretario general, don Gerardo Harguindegay Banet; vicesecretario técnico, don Pedro Jiménez Poyato; vicepresidente del Consejo General, don Antonio Márquez Noé, y altos funcionarios del ISM.

En el vestíbulo de la Casa, el prelado de la diócesis bendijo el edificio, y a continuación las autoridades recorrieron las instalaciones.

SERVICIOS

Los servicios que alberga la Casa del Mar de Tenerife son los siguientes, desde la planta baja a la sexta: vestíbulo, sala de juntas, comedor y cafetería, vestíbulo de la polyclínica, salón de actos, biblioteca, polyclínica, con consultas médicas generales y especialidades, instalaciones de la Escuela Social de Canarias, delegación provincial del Instituto Social de la Marina, residencia para alumnos, hospedería, escuela de formación profesional náutico-pesquera, con talleres y servicios.

Han sido muy cuidados los elementos ornamentales, entre los que destacan el grupo simbólico de la fachada; los murales del vestíbulo y del salón de actos, y las vidrieras de este salón. Se deben a proyectos del artista tinerfeño don Fernando García Ramos y del artista riojano don Julián Ruiz, quien ha realizado el grupo de la fachada. El autor del proyecto de la Casa del Mar es el arquitecto don Manuel Bastarreche y L. de Tejada, y la construcción ha sido realizada por Dragados y Construcciones.

ACTO DE INAUGURACION

Tras recorrer las instalaciones, las autoridades se trasladaron al salón de actos, completamente abarrotado de público, donde se celebró el



"El Instituto Social de la Marina se planteó desde un principio la formación completa del hombre y su promoción" ■ "Esta Casa del Mar es el verdadero símbolo de una política social que no cejará en su empeño de elevar a las gentes marineras al alto nivel que merecen dentro de nuestra sociedad" (Utrera Molina).

solemne acto de inauguración de la Casa del Mar.

Abierto el acto por el señor Utrera Molina, el almirante Fontán pronunció un discurso, en el que comenzó refiriéndose a la presencia del subsecretario de Trabajo en importantes actos relacionados con la promoción de los trabajadores del mar. Subrayó la preocupación social del señor Utrera Molina, y también del ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente «quien —dijo—, con su firme inquietud social y sus propósitos con indeclinable vocación de realidades que son continuo acicate para nosotros y nos hacen sentirnos siempre un punto por debajo del esfuerzo que creemos debe realizarse, nos animó en San Sebastián cuando inaugurábamos aquella Casa del Mar, a que siguiéramos adelante en nuestro programa, cuyo objetivo final es que ninguna provincia marítima carezca de esta realización».

El presidente del ISM se refirió a la consignación en el III Plan de Desarrollo de 165 millones de pesetas, destinadas a potenciar la construcción de las Casas del Mar, e hizo

un resumen de las características y propósitos sociales que este tipo de obras tienen. Subrayó la importancia no sólo nacional, sino internacional de las Casas del Mar de Las Palmas y Tenerife, «que han de categorizarse, si hemos de ser consecuentes con la reconocida universalidad de los puertos canarios».

DISCURSO DEL SUBSECRETARIO

Terminado el discurso del almirante Fontán, que fue muy aplaudido, hizo uso de la palabra el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina.

Comenzó diciendo: «Las razones por las que me encuentro aquí son muy poderosas. Todo lo que se refiere de un modo u otro al mar toca muy de cerca al ser de España».

A continuación, el señor Utrera Molina hizo una síntesis de los períodos de grandeza y decadencia de la patria, que han seguido paralelamente la suerte de nuestra historia marinera. «Por eso —dijo—, no

"En política, la autenticidad se llama eficacia; la seguridad, realismo, y la dignidad, espíritu social. Estas tres motivaciones trascendentales cumplen con honor y con brío el Instituto Social de la Marina. Enhorabuena y adelante".

(Dedicatoria del subsecretario de Trabajo en el Libro de Oro de la Casa del Mar de Tenerife.)



Inauguración de la Casa del Mar de Tenerife.

(Viene de la página anterior)

existirá entendimiento del mar si no es a través de una política social de dimensiones exactamente humanas».

Se refirió a continuación al propósito del Estado español, que siente los problemas del hombre del mar como propios, de que la gente marinera se integre de manera rápida y total en la comunidad del desarrollo nacional. «Por eso, el Ins-

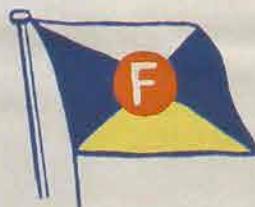
tituto Social de la Marina —añadió— se planteó como objetivo principal, desde un principio, la formación completa del hombre y su promoción».

Seguidamente resumió las realidades genéricas que se han llevado a efecto a beneficio de los trabajadores del mar, todas las cuales, señaló, están perfectamente representadas en la Casa del Mar de Te-

nerife, «que es el verdadero símbolo de una política social que no cesará en su empeño de elevar a las gentes marineras al alto nivel que merecen dentro de nuestra sociedad».

Con el discurso de don José Utrera Molina, que fue calurosamente aplaudido por los asistentes, concluyó el acto inaugural de la Casa del Mar de Tenerife. ■

Almirante FONTAN



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

PRESIDIDOS POR EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO

CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL Y APERTURA DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE LAS PALMAS

El señor Utrera Molina entregó, en Arguineguín, los títulos de propiedad a los beneficiarios de las 150 viviendas construidas por el Instituto Social de la Marina.



- También visitó los terrenos donde se construirán 14 viviendas para pescadores de Playa de las Burras.

Don José Utrera, durante su discurso en la Casa del Marino. En páginas siguientes ofrecemos amplia información sobre los actos que presidió en Gran Canaria.



CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL ISM FORMATACION PROFESIONAL DE LAS PALMAS ■ ENTRE DE LAS 150 VIVIENDAS PARA PESCADORES, CONS AL SOLAR DONDE SE CONSTRUIRAN 14 VIVIENDAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (Enviado especial).—En la mañana del día 6 de diciembre, el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, presidió en la Casa del Marino el acto de constitución del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina y la apertura oficial de curso de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. Le acompañaban las autoridades provinciales y locales y alto personal de su Departamento.

En primer lugar recorrió las diversas instalaciones y servicios de la Casa del Marino, y también los nuevos talleres de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, que asimismo eran inaugurados en esta ocasión.

CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL

A continuación, el subsecretario y autoridades pasaron al salón de actos, donde habrían de celebrarse las sesiones de constitución del Consejo Provincial y apertura de curso de la escuela.

Abierto el acto, prestó juramento el presidente del Consejo Provincial, don Manuel de la Cueva y Fernández, y a continuación lo hicieron conjuntamente todos los consejeros.

DISCURSO DEL ALMIRANTE FONTAN

Tras unas palabras del señor De la Cueva, en las que manifestó

sus propósitos de servicio como presidente del Consejo para una más eficaz labor en beneficio de los trabajadores del mar, pronunció un discurso el almirante Fontán, en el que se refirió a la significación de la Casa del Marino de Las Palmas, pionera dentro de este tipo de realizaciones del Instituto Social de la Marina. Resumió la labor que se ha llevado a cabo por la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas, que ha dado titulación a más de dos mil alumnos y se ha ganado un patente prestigio en todas las esferas y estamentos de la provincia. Asimismo, el presidente del Instituto Social de la Marina esbozó los problemas que tiene planteados, dentro del ámbito social, el sector pesquero grancanario.

DISCURSO DE DON JOSE UTRERA MOLINA

Finalmente, el subsecretario de Trabajo pronunció un discurso, refiriéndose al Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, cuya constitución es un paso más en el desarrollo de la seguridad social del mar. «Yo me atrevería a pedir a este Consejo —dijo— que dotase de un fuerte dinamismo su gestión, que la humanizase, que actuara con un amplio sentido de futuro». Y marcó las líneas generales de cómo tal gestión ha de llevarse a cabo.

Por último, el señor Utrera Molina glosó la exposición del presidente del Instituto Social de la Marina en orden a la labor que el Organismo ha realizado en la provincia, preferentemente en lo que a formación profesional y hu-

mana se refiere. Y terminó diciendo: «Sé que sois plenamente conscientes del servicio que se os pide y sé, igualmente, que vais a prestarlo sin desfallecimiento, haciendo de vuestra generosidad entrega a la causa común de la





■ INAUGURACION DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICA DE TITULOS DE PROPIEDAD A LOS BENEFICIARIOS CONSTRUIDAS POR EL ISM EN ARGUINEGUIN ■ VISITA PARA PESCADORES DE PLAYA DE LAS BURRAS

justicia social. El mundo del trabajo en la mar confía en vosotros; las gentes de la mar esperan mucho de vosotros. Yo sé que no vais a defraudarles».

Terminado su discurso, que fue muy aplaudido, el subsecretario

declaró oficialmente inaugurado el curso 1971-72 de la Escuela de Formación Profesional Náutica-Pesquera.

ACTO DE ARGUINEGUIN

El mismo día, por la tarde, el subsecretario de Trabajo y autoridades se trasladaron a Arguineguín. Allí, el señor Utrera Molina, que fue entusiásticamente recibido por los habitantes de este poblado pesquero, presidió el acto de entrega de títulos de propiedad a los beneficiarios de las 150 viviendas para pescadores que recientemente ha construido el Instituto Social de la Marina.

Estas viviendas, anexas a otro grupo de 52 ya existente y también construido por el Instituto Social de la Marina, se encuentran en la península de Arguineguín, sobre un terreno de 25.000 metros cuadrados que fue donado a aquel Organismo. El presupuesto de construcción de las 150 viviendas ascendió a 25.446.623,58 pesetas.

Tras entregar los títulos de propiedad a los beneficiarios, el almirante Fontán Lobé y el señor Utrera Molina pronunciaron breves parlamentos referidos al fin social que la política de construcción de viviendas viene a cubrir. Seguidamente visitaron varias de las viviendas de los dos grupos construidos.

A continuación, el subsecretario

de Trabajo y acompañantes hicieron una visita a la cooperativa Pescarguín, formada por pescadores de la misma localidad. Esta cooperativa está construyendo actualmente, junto al Hogar del Pescador —que asimismo fue construido por el Instituto Social de la Marina—, un frigorífico, para cuyo fin el Crédito Social Pesquero concedió un préstamo de 1.100.000 pesetas. Por su parte, el ministro de Trabajo, con ocasión de su última visita a este poblado, otorgó una subvención de 600.000 pesetas con cargo al F.P.T.

VISITA A PLAYA DE LAS BURRAS

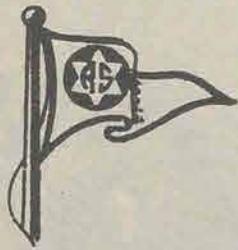
Terminados los actos de Arguineguín, el subsecretario de Trabajo fue despedido por sus habitantes con grandes ovaciones.

Posteriormente, el señor Utrera Molina y demás autoridades se trasladaron a Playa de las Burras, donde visitaron el solar destinado a la construcción de catorce viviendas, y tuvieron un cambio de impresiones con los pescadores del lugar, que serán sus beneficiarios. Estas viviendas las construye igualmente el Instituto Social de la Marina.

Arriba, tres momentos de los actos celebrados en Arguineguín. Junto a estas líneas, don Manuel de la Cueva jura su cargo de presidente del Consejo Provincial del ISM.

El almirante Fontán Lobé, presidente del ISM, durante su discurso pronunciado en la Casa del Marino.





VAPORES SUARDIAZ, S. A.

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES
FLETAMIENTOS - ESTIBADORES

TELEFONOS: { 24 48 32
24 22 95
24 37 78
24 37 79

TELEX: { 92 026
92 178

SANTA CRUZ DE TENERIFE
AVENIDA DEL 3 DE MAYO, 8
APARTADO DE CORREOS 426
CABLES: VASUARDIAZ

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

LAS PALMAS

Apartado 12
Teléf. 26 08 50 (6 líneas)
Telex n.º 95053 y 95153
Telegramas: CORY - LAS PALMAS

CORY HERMANOS, S. A.

SERVICIO DE REMOLQUE Y SALVAMENTOS

TENERIFE

Apartado 79
Teléf. 24 48 80 (4 líneas)
Telex n.º 92143
Telegramas: CORY-TENERIFE

FLOTA

«TAMARAN»	2.375	I. H. P.
«VULCANO TERCERO»	2.060	I. H. P.
«PUNTA ANAGA»	1.930	I. H. P.
«DORAMAS»	1.313	I. H. P.
«EL GUANCHE»	1.375	I. H. P.
«FORTUNATE»	1.047	I. H. P.
«ESPAÑA II»	450	I. H. P.



Junto al mar de los científicos, de los poetas y de los navegantes, existe un concepto menos idílico de los océanos: el mar como vertedero de basura. Hasta hace poco tiempo, la Tierra tenía un excelente mecanismo natural de depuración de los desperdicios, que volvían a transformarse en materias aprovechables para la vida orgánica.

Pero el fabuloso progreso técnico de este siglo ha descompensado totalmente este sistema de depuración. Primero fueron los hidrocarbonos vertidos al mar a consecuencia de accidentes sufridos por los grandes petroleros que los transportaban. Como casos más recientes podemos citar los del "Torrey Canyon", frente a las costas británicas, y el del "Polycommander" en la ría de Vigo, por no señalar otros muchos. También ha sido actualidad durante largo tiempo la varada del carguero sudanés "Erkowit", que vertió sobre las costas gallegas sus bidones llenos de insecticidas mercuriales —altamente nocivos— y cuyas consecuencias todavía están por dilucidar.

Sin embargo, estos casos obedecen a accidentes imprevisibles, catastróficos, pero al fin de cuentas, lamentables. Lo grave surge en el capítulo de los hechos realizados a conciencia: la contaminación voluntaria, el servirse del mar como un gigantesco vertedero de sustancias peligrosas, cuando no mortales.

LA MUERTE DEL MAR



En agosto del año pasado, Estados Unidos sumergió en el océano Atlántico, a 454 kilómetros de las playas de Florida, 418 bloques de hormigón, que contenían 3.380 cohete de gas G. B. (paralizante de los nervios). De nada valieron la energética protesta de los medios científicos ni la campaña de prensa denunciando tal hecho: cinco kilómetros de agua oculan la acción.

En el golfo de Vizcaya, a 1.200 kilómetros de la costa vasca, 4.000 toneladas de residuos radiactivos fueron arrojados recientemente por el buque británico «Topaz» a una fosa de 5.000 metros de profundidad. Estos residuos, encerrados en contenedores especiales, proceden de diversas centrales nucleares de Bélgica, Gran Bretaña y Holanda. Pero lo alarmante del caso es que, según informaciones de la prensa francesa, es esta la tercera

vez que se depositan residuos procedentes de centrales nucleares en el golfo de Vizcaya. Los datos hablaban de unas 40.000 toneladas, y que un nuevo depósito radiactivo está previsto en el mismo lugar para el próximo año.

Se ha descubierto últimamente que 7.000 toneladas de arsénico fueron arrojadas durante la segunda guerra mundial al mar Báltico en recipientes de hormigón, cantidad suficiente para matar tres veces la población del mundo si fuese correctamente administrada.

El día 6 del pasado noviembre tuvo lugar la mayor explosión subterránea de la Historia. Se trataba del proyecto «Connikin», con el que los Estados Unidos experimentaron en la isla Amchitka, en el archipiélago de las Aleutianas, una cabeza nuclear de cinco megatonnes, 250 veces más potente que

Sigue

LA MUERTE DEL MAR

las explosiones de Hiroshima y Nagasaki.

Dos Gobiernos protestaron por la prueba: Canadá y Japón. Rusia, cuyo territorio queda más cerca de Amchitka que la propia costa occidental norteamericana, no protestó, por razones obvias: recientemente tuvo lugar una potentísima prueba subterránea en la Unión Soviética.

La protesta contra «Conniekin» fue aún mayor dentro de los mismos Estados Unidos. De siete agencias federales consultadas, sólo dos dieron su aprobación: el Pentágono y la Comisión para la Energía Atómica. Senadores y congresistas, defensores de la Naturaleza y algunos científicos denunciaron la prueba e hicieron toda clase de presiones para que la Casa Blanca no concediera la autorización. Particularmente importante ha sido la protesta de todos los estamentos del Estado de Alaska.

Las protestas obedecían a motivos hipotéticos (los terremotos y olas expansivas que pudiera originar la explosión) y otros de carácter más concreto: las radiaciones podrían arruinar la industria salmonera de Alaska, que representa unos sesenta millones de dólares

anuales. Existía también un importante grupo de defensores de la Naturaleza que temía que la explosión causase daños irreparables a la fauna marina de las Aleutianas, que albergan ejemplares únicos del reino animal.

Por muchas razones de confianza y tranquilidad que se den para acallar la alarma que tales hechos producen, la gente piensa y se atemoriza. El peligro es evidente: las corrientes submarinas pueden llevar residuos radiactivos hasta lugares donde las aguas profundas ascienden a la superficie, y las corrientes superiores pueden llevar tan peligrosas materias a sus puntos de procedencia o a las zonas de gran riqueza pesquera, con incalculables consecuencias.

* * *

Con ocasión de la primera sesión del Comité de Expertos sobre Contaminación, celebrada este año en Ginebra, el director del UNITAR (Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional e Investigación), Oscar Shachter, expuso en una brillante alocución las causas fundamentales de la contaminación marina.

La localización en las riberas

de los ríos, lagos y costas de las zonas industriales facilita la eliminación de los desechos en el agua, con dos consecuencias importantes: la excesiva fertilización y el envenenamiento de las aguas del mar.

El exceso de fertilización se debe a la corriente de nitratos de los abonos y los fosfatos de los detergentes que fluyen al mar, y se patentiza cuando determinadas especies marinas proliferan rápidamente, causando «mareas rojas». Distintas floraciones de este tipo se han producido en las costas de Florida, Ceilán, Brasil y España.

La descomposición orgánica de materias nutritivas se produce en virtud de un proceso químico, en el que se consume el oxígeno del agua del mar, haciendo disminuir progresivamente la fertilidad de los océanos. Asistimos así a una modificación del equilibrio fisicoquímico que lleva al envenenamiento de las aguas.

El comandante Cousteau, después de concluir una misión investigadora a lo largo de 155.000 millas por los mares Mediterráneo, Rojo, Caribe y océanos Atlántico, Índico y Pacífico, ha manifestado que «la intensidad de la vida marina ha disminuido en más de un 30

GARRIDO Y MARICHAL

SOCIEDAD ANONIMA

IMPORTACION Y EXPORTACION DE PESCADO.

DISTRIBUCION DE PRODUCTOS CONGELADOS.

PROCESAMIENTO Y CONGELACION DE TODA CLASE
DE MARISCOS Y PESCADOS.

RED DE DISTRIBUCION EN EL MERCADO NACIONAL.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

por 100 en todos los mares del mundo durante los últimos años».

Por otro lado, el peligro de envenenamiento por desperdicios domésticos o industriales depende del poder de absorción de los productos tóxicos por las especies marinas. Por ejemplo, el mercurio que vertía al mar en pequeñas cantidades una fábrica de Minamata, en Japón, fue absorbido por los peces, provocando numerosos casos de envenenamiento entre los consumidores de pescado. Asimismo, el estroncio 90, proveniente de las experiencias nucleares, puede acumularse en algunos peces en cantidades necesariamente mortales.

* * *

El tratamiento de los desechos no sigue el ritmo que necesariamente habría de imponer el crecimiento demográfico y económico. La población y la industria se concentran cada vez más a lo largo de las zonas costeras. Así vemos, por ejemplo, cómo la tercera parte de la población de los Estados Unidos ocupa el 15 por 100 de su costa; cómo proliferan las centrales eléctricas nucleares en las zonas ribereñas; cómo las explotaciones petrolíferas erigen los cimientos de sus torres en el subsuelo marino, y cómo, en fin, el volumen de desperdicios ha aumentado siete veces durante el último decenio.

Ante este panorama, algunos consideran que los problemas de la contaminación son «problemas de lujo», que sólo pueden atender las naciones ricas que disponen de tiempo y dinero. Entendemos, por el contrario, que es esta una cuestión que atañe a la Humanidad entera, porque lo que se halla en juego es la «heredad común» que constituye el mar. El problema, pues, ha de ser abordado desde una perspectiva internacional.

El Fondo Especial del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en cooperación con la Organización Mundial de la Salud (O. M. S.), ha elaborado una serie de proyectos para eliminar los desechos en las zonas costeras de los países en desarrollo. La Organización Mundial de la Salud, en colaboración con la F. A. O., ofreció el primer programa de

control de la contaminación costera durante 1970 sobre la base de la creación de un impuesto para las empresas en favor de la ayuda financiera y asistencia técnica para dicho control.

Los organismos internacionales elaboran normas y hacen recomendaciones para vigilar la inmersión de desechos industriales y domésticos con el fin de no tener que asistir muy pronto a la muerte biológica del mar.

En el que se ha llamado su testamento, el secretario general de las Naciones Unidas, U Thant, subrayó, en el prólogo de su informe anual a la Asamblea general, recientemente inaugurada, que «un sistema de administración de los recursos esenciales de nuestro planeta, de su aire y de sus aguas, es una necesidad urgente y desatendida desde hace mucho tiempo. Semejantes problemas sólo pueden ser manejados a escala mundial. Detener la erosión de nuestros recursos, incluyendo el tiempo y la energía humanas, requiere un examen nuevo y total del estilo de vida de la raza humana. Los Gobiernos y los sistemas, las ideologías y las instituciones vienen y van, pero la Humanidad permanece...».

Aparte de su misión de preservar la paz mundial, las Naciones Unidas tendrían en las sugerencias de U Thant los elementos de la que podría ser una grande y paralela misión global: la administración, a escala mundial, de los recursos naturales de la Tierra, con el aporte económico y la participación activa, coordinada en programas universales y formalizados jurídicamente, en grado mayor o menor, según su grado de desarrollo y los niveles de su tecnología, de las ciento veintisiete naciones que componen la Organización internacional.

La apenas naciente cooperación ruso-americana en la conquista del espacio señala el camino a las ideas de U Thant sobre una activa cooperación a escala mundial para la administración de los recursos naturales de la Tierra y los mares, por encima de las xenofobias y los nacionalismos de hoy, basados no en realidades y hechos, sino en intereses de soberanía y poder. ■ EUGENIO SÁNCHEZ GUZMAN.

SEAKYD

Pinturas Marinas

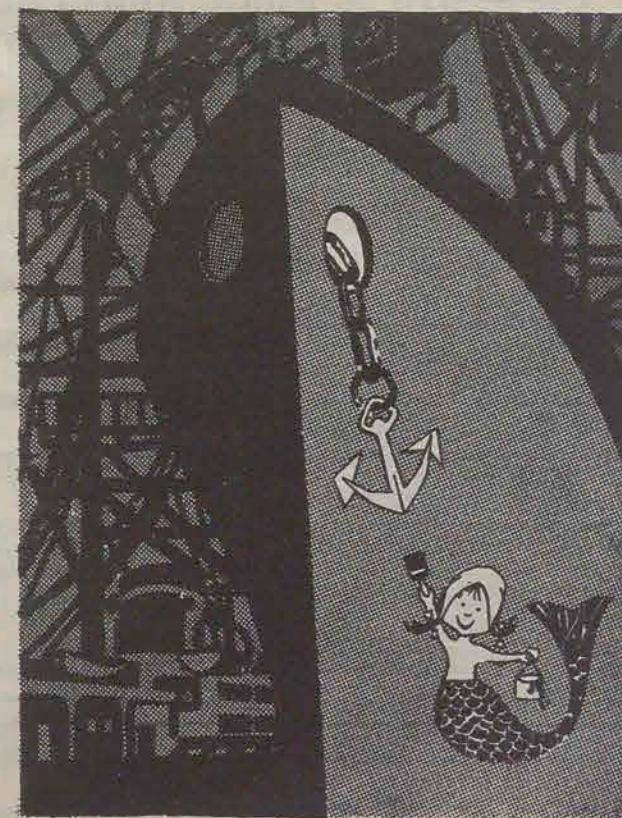
- Persistencia en tonos y colores
- Protección perfecta de superficies
- Inalterabilidad a las intemperies
- Total adherencia.

Distribuidora

Industrial,

S. A. DISA

EDOU. CORREOS, 363 - FABRICA COSTA SUR - S. C. DE TENERIFE



"ES ACUCIANTE EL PROBLEMA DE LA POBREZA PESQUERA DE LAS COSTAS MEDITERRANEAS"

● La Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo acordó recomendar a la Administración la fijación de límites a la potencia global pesquera que actúa en estas aguas.

Homenaje a don Rafael Primo Zaragoza, maestro jubilado de Orientación Marítima

ALICANTE (De nuestro correspondiente).—En los primeros días de noviembre se ha constituido el Sindicato Provincial de Pesca, integrando por ochenta representantes de

las Cofradías alicantinas y presidiendo por el patron mayor de la de Santa Pola, don Tomás Buades Ruso.

Una vez que el delegado provin-

cial de la Organización Sindical, don Adolfo García Ibán, entregó sus credenciales a los reunidos y les dirigió la palabra para felicitarles por su designación para estos puestos de responsabilidad, se trató de un tema del mayor interés: La ordenación pesquera en el Mediterráneo. Tema éste apasionante y preocupante en todo nuestro litoral, sobre todo en cuanto concierne a horarios, malleros, vedas, etcétera.

Dos semanas más tarde, Alicante fue el escenario de una nueva y más amplia reunión para debatir el problema acuciante de la escasez de capturas en nuestro mar y la necesidad de arbitrar medidas para evitar la desaparición de las especies marítimas y, con ella, el desamparo en que quedarían veinte mil familias que actualmente vienen de esta industria extractiva.

La Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, creada como consecuencia de unas sesiones celebradas en Castellón el pasado año por pescadores de nuestro litoral, está compuesta por los presidentes de Sindicatos de las provincias costeras, desde Gerona a Málaga, con los comandantes de Marina de Alicante, Almería, Menorca y Tarragona, en representación de las autoridades marítimas de la zona y por miembros del Instituto Social de la Marina y de la Comisaría de Abastecimientos y Transportes.

Durante los días 23 y 24 del pasado noviembre tuvieron lugar, en la Escuela Oficial Náutico-Pesquera, unas intensas reuniones de trabajo, en que se debatieron los distintos aspectos de la insostenible situación actual, llegándose a unas determinadas conclusiones para elevarlas, a través de un representante de la Dirección General de Pesca que asistió a las deliberaciones, a los organismos de la Administración que pueden dictar los remedios para paliar las consecuencias que se vislumbran.

Cifándose a la pesca de litoral, tanto de cerco como de arrastre, es acuciante el problema que plantea la pobreza pesquera de nuestras costas mediterráneas, agravada con el exceso de pescadores que a su extracción se dedican.

La Comisión Permanente, en sus conclusiones, ha estimado que, para proteger esencialmente las especies de fondo de la plataforma continental, existen tres posibles soluciones: vedas totales, vedas parciales de fondos y discreta ampliación de las mallas (20 milímetros) durante algunos meses de primavera y verano, protegiendo así las crías de las especies de fondo que en tales épocas se desarrollan en la plataforma.

El bajo nivel de vida de nuestros trabajadores del mar en estas costas se halla determinado por el alto censo de quienes habitualmente se dedican a estas faenas. La Comisión Permanente, consciente de ello, acordó recomendar a la Ad-

ministración la fijación de límites a la potencia global pesquera que actúa en el Mediterráneo.

Dos mociones presentadas fueron añadidas a las conclusiones: vigilancia de las costas, recogiendo las previsiones incluidas en el Tercer Plan de Desarrollo para que se destinen las necesarias cantidades para la adquisición del material pertinente, y que el sector pesquero de un más alto rango administrativo, por su importancia económica y social, a nivel ministerial o, en todo caso, mediante la creación de una Subsecretaría.

También se ha encargado al Comité Técnico la confección de estadísticas a efectos de la estimación de la producción pesquera como del esfuerzo realizado para conseguirla; aprobándose el calibrador de mallas presentado por la Secretaría para la medición objetiva de éstas en todo el litoral.

HOMENAJE A UN MAESTRO JUBILADO

El Grupo Escolar de Orientación Marítima de Santa Pola ha elegido bien el día para ofrecer su homenaje de gratitud y simpatía a su recientemente jubilado director, don Rafael Primo Zaragoza. La fecha —27 de noviembre— es la que oficialmente se considera como Día del Maestro.

El Ayuntamiento de Santa Pola, la Asociación de Padres de Alumnos, la Cofradía de Pescadores y la Inspección de Enseñanza Primaria se han sumado con todo afecto a este simpático acto de homenaje, que ha consistido en una comida a la que asistieron numerosos compañeros del señor Primo Zaragoza, antiguos discípulos y diversas personas de la localidad.

A los postres, hubo los discursos de rigor en que se ensalzaron las virtudes de este maestro, que ha formado varias generaciones de escolares a lo largo de su dilatada labor pedagógica.

El delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Luis Camarasa Monje, en nombre de nuestro organismo y representando expresamente al Servicio de Fomento Social, pronunció unas breves y emotivas palabras de adhesión a este maestro que durante treinta y siete años estuvo al frente de la Escuela de Orientación Marítima.

Don Rafael Primo Zaragoza, muy emocionado, recogió los obsequios que le fueron ofrecidos por compañeros, alumnos, entidades oficiales y particulares, dando las gracias a todos por su presencia y por la expresión de un cariño que le colmaba de orgullo y satisfacción, porque no era sino el testimonio de la bondad de corazón de quienes así premian una vida dedicada a la enseñanza con vocación y con entusiasmo. ■ ANTONIO DÍAZ MARTÍNEZ.

DON MIGUEL ESQUERDO GALIANA, MEDALLA DE PRIMERA CLASE AL MERITO SINDICAL

SAN PEDRO DEL PINATAR.—A don Miguel Esquierdo Galiana le ha sido concedida la medalla de primera clase al Mérito Sindical por su labor dentro de la Organización Sindical durante más de veinticinco años. El señor Esquierdo es secretario de la Cofradía Sindical de Pescadores del Mar Menor,

ubicada en esta localidad, secretario de la Jefatura Local del Movimiento y profesor de la Escuela de Orientación Marítima de esta localidad. Su labor en ese cuarto de siglo habla bien a las claras de su valía en los cargos citados. Es autor de un libro de temas marineros, titulado "España, cara al mar".

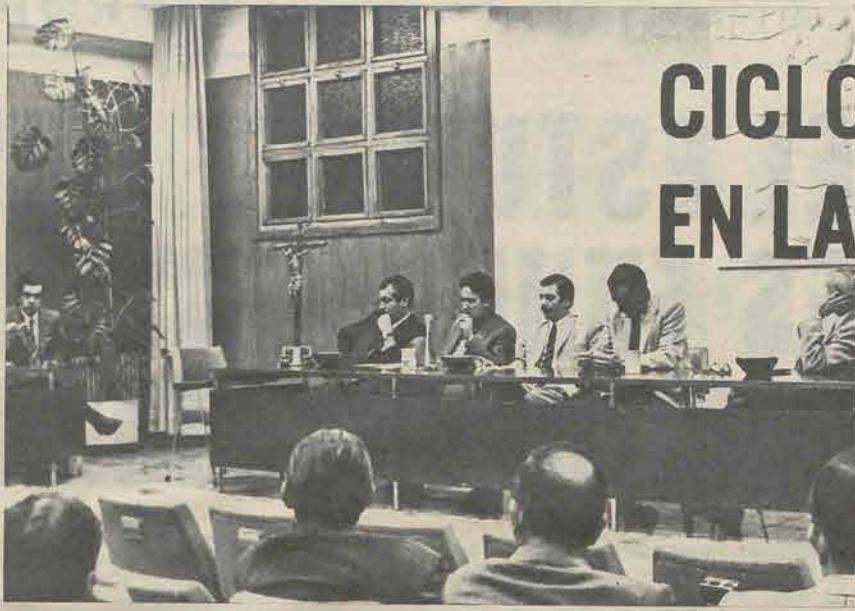
IMPOSICION DE LA CRUZ DE ALFONSO X EL SABIO A DOÑA MERCEDES TORNE CASAS, MAESTRA DE ORIENTACION MARITIMA DE SAN CARLOS DE LA RAPITA

TARRAGONA.—Dentro de los actos conmemorativos del Día del Maestro, con mo-

tivo de la festividad de San José de Calasanz, el excelentísimo señor gobernador civil, don Antonio Aige Pascual, impuso la cruz de Alfonso X el Sabio a la maestra directora de la Escuela Nacional Unitaria de Niñas número 1 de Orientación Marítima y Pesquera, doña Mercedes Torné Casas por su meritaria y eficiente labor en el campo de la enseñanza, especialmente en su dedicación a las hijas de pescadores.

A las muchas felicitaciones recibidas por doña Mercedes Torné unimos cordialmente la nuestra. ■ M. R.





CICLO DE SESIONES CLÍNICAS EN LA CASA DEL MAR DE VIGO

HA SIDO ORGANIZADO —COMO EL CURSO ANTERIOR— POR LA POLICLÍNICA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

VIGO.—Continuando con las actividades iniciadas en el curso 1970-71, la Policlínica de la Casa del Mar de Vigo, del Instituto Social de la Marina, ha comenzado ya en este curso un nuevo Ciclo de Sesiones Clínicas, que, por su marcado carácter social y científico, están teniendo amplia repercusión en esta provincia.

La inauguración de este Ciclo para el curso 1971-72 tuvo lugar, en la Casa del Mar, el pasado mes de

noviembre, bajo la dirección del jefe provincial de Sanidad, doctor Yuste Grijalba.

Abrió el acto el director de la Policlínica, doctor Lojo Ambroj, indicando cómo el Ciclo de Sesiones que se inauguraba era una continuación del anterior, y que ya estaban previstos muchos de los temas que a lo largo de este curso se van a tratar, señalando, entre otros, los siguientes: «La obesidad», dirigido por el doctor Soneira; «Aneu-

rismos cerebrales», por los doctores Reyes y Rumbo; «Radiología», por los doctores Montenegro y R. García. Informó también que el Ciclo será clausurado por el profesor Núñez Puertas, catedrático de Patología Quirúrgica de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid, y que tratará el tema «Problemas actuales de la rehabilitación: el empleo del inválido».

A continuación, el coordinador del tema e inaugurador del Ciclo,

doctor Yuste Grijalba, comenzó con la introducción del primer tema a tratar: «El alcoholismo».

A lo largo de las interesantes manifestaciones del doctor Yuste, tuvieron amplia participación los ponentes de la mesa redonda.

Tras el acostumbrado coloquio con los asistentes al acto, el director de la Policlínica declaró inaugurado el Ciclo en nombre del presidente del Instituto Social de la Marina.

NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA LAS PAREJAS BACALADERAS DE GUIPUZCOA

Tras largo tiempo de negociaciones, ha terminado en fracaso el Convenio Colectivo de Parejas Bacaladeras de la provincia de Guipúzcoa. Una norma de obligado cumplimiento, dictada por la Delegación Provincial de Trabajo, con fecha 30 de agosto de 1971, ha venido a sustituirlo, queriendo calmar con ella, la tirantez en que se encontraba este sector profesional.

Estas normas no anulan, naturalmente, las posibilidades de llegar a un próximo Convenio Colectivo, pero si nos dan cuenta de la inflexibilidad mantenida por ambas partes negociadoras —la económica y la social—, que ha hecho imposible el diálogo para la consecución del Convenio. Y es triste, no naturalmente porque la autoridad laboral competente se haya visto obligada a zanjar el asunto, sino porque, como es lógico, siempre es más fructuoso que las partes negociadoras se pongan de acuerdo sin necesidad de esperar la obligación por ley. Se da lugar con ello, además, a que la autoridad tenga que hacer verdaderos equilibrios que desembocuen en unas normas obligatorias, que puedan satisfacer a ambas partes; asunto a nuestro entender tanto o más difícil de lograr que un Convenio.

Es de esperar, por tanto, que como prevé la citada norma, se revise esta situación para julio de este año, y el diálogo de ese próximo momento termine con los intereses unilaterales, y las ventajas de un Convenio Colectivo se hagan notar en un sector que, indudablemente, las necesita.

Hasta que ese momento llegue, el trabajo de las parejas bacaladeras guipuzcoanas se retribuirá de acuerdo con la norma a que venimos refiriéndonos, y que es textualmente la siguiente:

Convenios Colectivos.—Expediente 118

Visto el expediente del Convenio Colectivo Sindical del Grupo de "Parejas Bacaladeras", de ámbito provincial, y

Resultando: Que con fecha 9 de julio de 1970 tuvo entrada en esta Delegación Provincial de Trabajo el expediente del Convenio Colectivo Sindical de Parejas Bacaladeras de Guipúzcoa, en el que por haber fracasado las deliberaciones, la Organización Sindical solicita se dicte Norma de Obligado Cumplimiento sobre las cuestiones debatidas en el mismo.

Positulado: Que para cubrir el trámite de información previo al dictado de la Norma de Obligado Cumplimiento, las partes comparecieron en esta Delegación de Trabajo el día 16 de septiembre de 1970 y emitieron los oportunos informes.

Considerando: Que la competencia para resolver esta Delegación de Trabajo le viene atribuida por el artículo 10 de la Ley de Convenios Colectivos Sindicales de 24 de abril de 1953 y el Reglamento para su aplicación de 22 de julio del mismo año, en su art. 16-IV, según redacción dada al mismo por la Orden de 1 de junio de 1960.

Vistos los preceptos legales invocados y demás concordantes de particular aplicación, así como el contenido y alcance del Decreto-Ley de la Jefatura de Estado número 22/1969 de 9 de diciembre y la Orden de la Presidencia del Gobierno de 13 de marzo de 1970.

Esta Delegación Provincial de Trabajo de Guipúzcoa.

Acuerda la siguiente Norma de Obligado Cumplimiento para el Grupo de Parejas Bacaladeras de la provincia de Guipúzcoa:

Primera.—Con efectividad de 1 de enero de 1971, se fijan los siguientes salarios mínimos garantizados anuales:

a) Cargos de mando

Capitán	200.000
Piloto	180.000
Patrón de pesca sin tener a su cargo las faenas de pesca	170.000
Patrón de pesca de gran altura dirigiendo faenas de pesca	180.000

b) Oficiales

Primer maquinista	180.000
Segundo maquinista	170.000

c) Titulados con título no superior

Mecánico naval mayor	158.640
Primer mecánico naval	151.080

Segundo mecánico naval	143.520
Practicante	151.080

d) Maestranza

Primer contramaestre	143.520
Segundo contramaestre	139.589
Contramaestre práctico de pesca	143.520
Redero	139.589

e) Tripulantes subalternos

Especialistas:	
Engrasador	139.589
Cocinero	137.170

Subalternos:

Marinero	135.960
Mozo	130.503
Fogonero	139.589
Marmitón	96.000

Segunda.—Los mencionados salarios, con el carácter de mínimos, garantizan la percepción anual de los conceptos retributivos a que se refieren los artículos 115, 116 y 126 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la industria de Pesca del Bacalao de 16 de junio de 1959.

Tercera.—Para el cómputo de los aumentos periódicos por tiempo de servicio, así como para el de las gratificaciones extraordinarias reglamentarias, se tomará como base el salario mínimo interprofesional vigente.

Cuarta.—Las vacaciones anuales reglamentarias se fijan para el personal de Maestranza y Tripulantes Subalternos en veinticinco días naturales y para el personal de tierra, en veinte días naturales.

Quinta.—Por tener carácter de salarios mínimos garantizados, el abono de los mismos deberá efectuarse por las empresas mensualmente por un importe equivalente a la doceava parte de su cuantía, en concepto de anticipo, a cuenta de ulterior liquidación semestral y anual.

Sexta.—Con efectividad del 1 de julio de 1972, se revisará la Tabla de Salarios a que se contrae la Norma Primera, para acomodarla al incremento que haya experimentado el índice del coste de vida, en el supuesto de que en dicha fecha las partes no hubieren acordado un Convenio Colectivo Sindical que sustituya a estas Normas.

FRIGORIFICOS DE TENERIFE

SOCIEDAD ANONIMA

CAMARAS DE CONSERVACION.

TUNELES DE CONGELACION.

PRIMERA INDUSTRIA FRIGORIFICA
INSTALADA EN LA NUEVA DARSENA
PESQUERA DEL PUERTO DE SANTA
CRUZ DE TENERIFE.

DOS INSTALACIONES FRIGORIFICAS.

CAMARAS DE CONSERVACION DE
PRODUCTOS CONGELADOS EN LA
LINEA DE ATRAQUE DE LA DARSENA.

TUNELES DE CONGELACION Y SALA
DE PROCESAMIENTO DE PESCADO EN
UNA SUPERFICIE DE 2.000 METROS
CUADRADOS, CON AMPLIA CAPA-
CIDAD PARA TODO TIPO DE PROCE-
SAMIENTO Y CONGELACION.

EL ESTUDIO Y CONO- CES FUNDAMENTAL P ECONOMICO Y ESTRAT

Cuando se escucha la palabra oceanografía, de una forma mecánica, casi a nivel del subconsciente, se suele relacionar con las maravillosas aventuras del comandante Cousteau y su célebre batiscafo. No obstante, y pese a corresponderle una gran parte de la divulgación popular de la citada ciencia, no se reduce a eso.

La ciencia oceanográfica, o quizás oceanológica, para ser más exactos, resulta básica en la economía de los países relacionados con el mar. Y ello no sólo por las importantísimas realidades que el mar, como fuente de riqueza y energía, presenta en nuestros días, sino por los logros futuros que una tecnología en constante desarrollo pueda alcanzar.

España es un país eminentemente marítimo, y, sin embargo, no se había prestado la suficiente atención a la citada ciencia. El III Plan de Desarrollo, de reciente publicación, prevé la realización de un Plan Oceanográfico para el próximo cuadriénio, lo que en principio viene a satisfacer las aspiraciones de los oceanólogos españoles.

Quizá fuese esta inclusión en el citado Plan económico el motivo por el que lo oceanográfico estuvo de actualidad el pasado mes de noviembre madrileño.

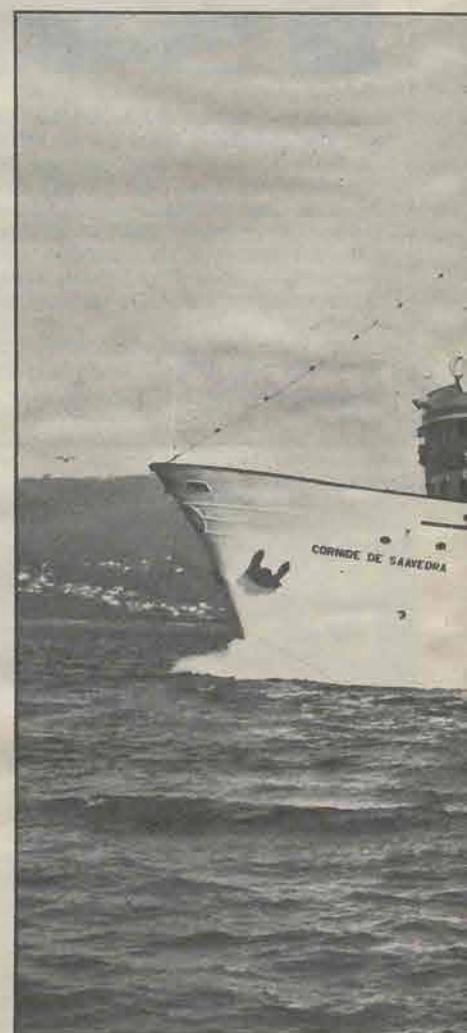
Con el objeto de conocer algo más el tema tratado, mantuvimos una entrevista con don Dámaso Berenguer, presidente del Instituto Español de Oceanografía (I. E. O.).

—Podría definirme, de una forma breve y sencilla, qué es la oceanografía?

—La oceanografía es una ciencia que se ha desarrollado en estos últimos tiempos con gran celeridad. Pero en realidad no es una ciencia pura, ¿verdad?, sino que es una integración de ciencias distintas, que se ayudan unas a otras para conseguir el conocimiento del mar, y de aquí sacar las consecuencias necesarias para su desarrollo económico y estratégico. Tiene una gran importancia en lo estratégico, puesto que quien sea el dueño del mar también lo será de la tierra.

—En qué año se funda el Instituto Español de Oceanografía y cuáles son sus objetivos o finalidades?

—Pues mire usted. Primero hubo unos laboratorios de biología marítima, el primero de todos en Santander, que se fundó a finales del siglo pasado, y posteriormente el de Palma de Mallorca. Luego, hacia el año mil novecientos veintiséis, estos dos laboratorios se fusionaron en uno y se creó el Instituto, cuya finalidad o definición podría ser la de que es un centro para la investigación científica, experimentación del mar y formación de investigadores, profesores de las distintas ramas de la oceanografía. Están especialmente encadenadas a esta institución las misiones investigadoras de carácter técnico e industrial para la mejor explotación de los productos marinos, con suje-



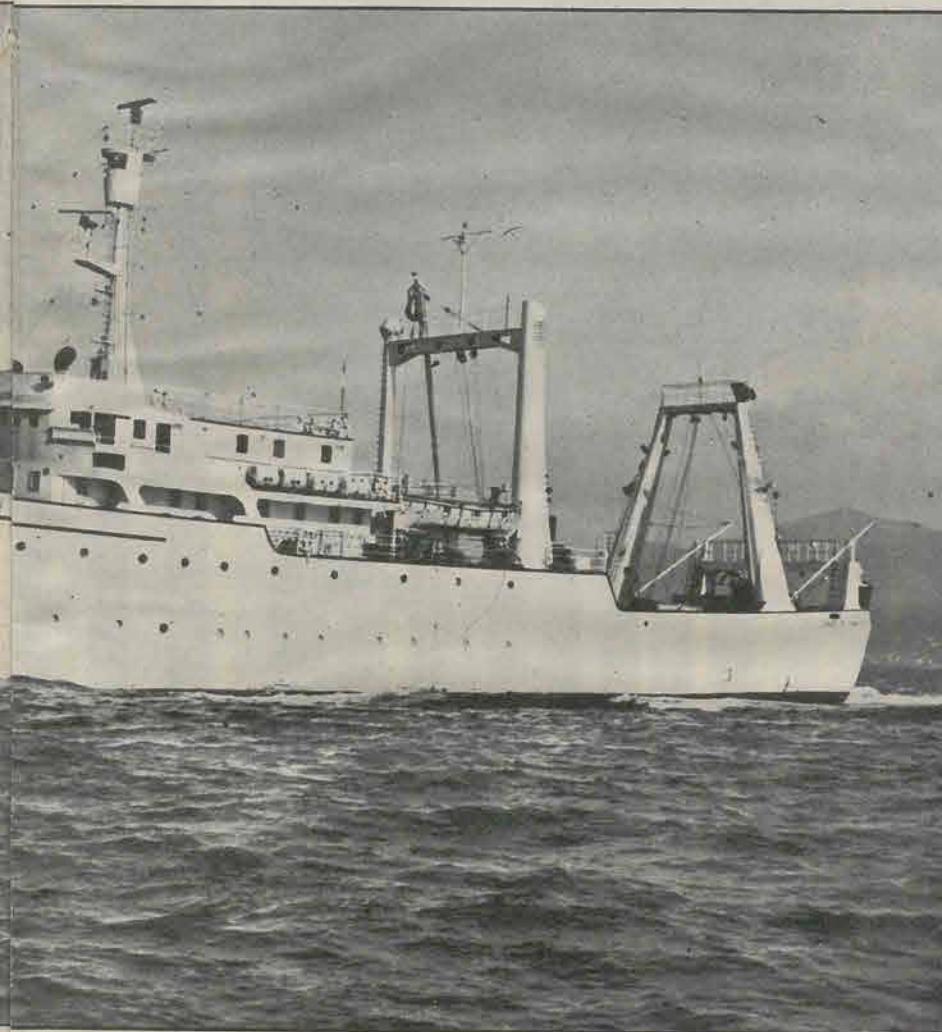
ción a las directrices fundamentales de unidad de la ciencia y al servicio del interés nacional.

—Creo que uno de los riesgos que todo científico corre es el de apartarse de la realidad que le circunda, quizás por lo absorbente de su trabajo. El hecho ocurre, y lo realmente grave sería que este distanciamiento ocurriera a niveles supra-individuales, es decir, a nivel de la ciencia. Ustedes realizan trabajos de investigación marítima, son los representantes oficiales de la oceanografía y, por lo tanto, están en constante contacto con los movimientos de plancton, los desplazamientos de los bancos de peces, etcétera. ¿Estos trabajos tienen una vinculación directa e inmediata con las flotas pesqueras?, es decir, ¿no son trabajos exclusivamente teóricos?

—No, no, claro que no. De aquí se sacan una serie de consecuencias, una serie de detalles que luego influyen en el estudio de las artes de pesca que se han de emplear, en cómo se han de emplear, etcétera.

—Existen relaciones, y en dicho caso, de qué tipo, entre el Instituto de Oceanografía y el Instituto de Investigaciones Pesqueras?

OCIMIENTO DEL MAR ARA EL DESARROLLO GICO DE LAS NACIONES



—Sí. Son unas relaciones de colegas en tanto que ambos se dedican a la investigación; ahora bien, una unión en realidad no la hay. Estamos unidos, eso sí, por la misma causa que nos mueve a los dos, y además porque hay un organismo, el Consejo Ordinador de Pesca, que depende de la Dirección General de Pesca de la Subsecretaría de la Marina Mercante, en el que formamos parte conjuntamente.

ACERCA DE LA CONTAMINACION

—Un tema que está de actualidad es el de la contaminación. En el Tercer Plan de Desarrollo se asigna una cantidad para el estudio de dicho tema en las aguas de nuestras costas; ¿significa ello que hasta ahora no se habían efectuado?

—Sí. Nosotros ya nos dedicamos a eso. Tenemos un laboratorio en el Mar Menor que se dedica exclusivamente a esto. Hemos hecho una especie de censo, escribiéndoles a los alcaldes y a las autoridades de los puertos, para que nos digan cuál es el estado de sus playas, porque no hay otra manera

de hacerlo. Este censo se realiza desde el punto de vista turístico, parte que hoy es privativa, y desde el punto de vista pesquero. La pesca se ve afectada por los detritos de las fábricas, que estropean las cercanías de las costas, y, en consecuencia, el animal que se alimenta en dichas aguas, desaparece. No es que desaparezca la especie, no, sino que huye, se va.

—Sí, sí, pero de cara a la flota pesquera el resultado es el mismo: disminuye la captura.

—Exacto, disminuye la pesca. Tienen que ir más lejos a pescar.

—Se podría decir cuál de las costas españolas tiene un índice mayor de contaminación?

—No, eso en realidad no se puede decir, pero a «grosso modo» se puede afirmar que los sitios más industrializados dan el mayor índice de contaminación.

—No hace mucho, la prensa publicó una noticia en la que se daba cuenta de los gravísimos efectos que produjo la prueba nuclear norteamericana en la Isla de Amchitka, Alaska, desapareciendo todos los organismos vivientes en un área «presumiblemente am-

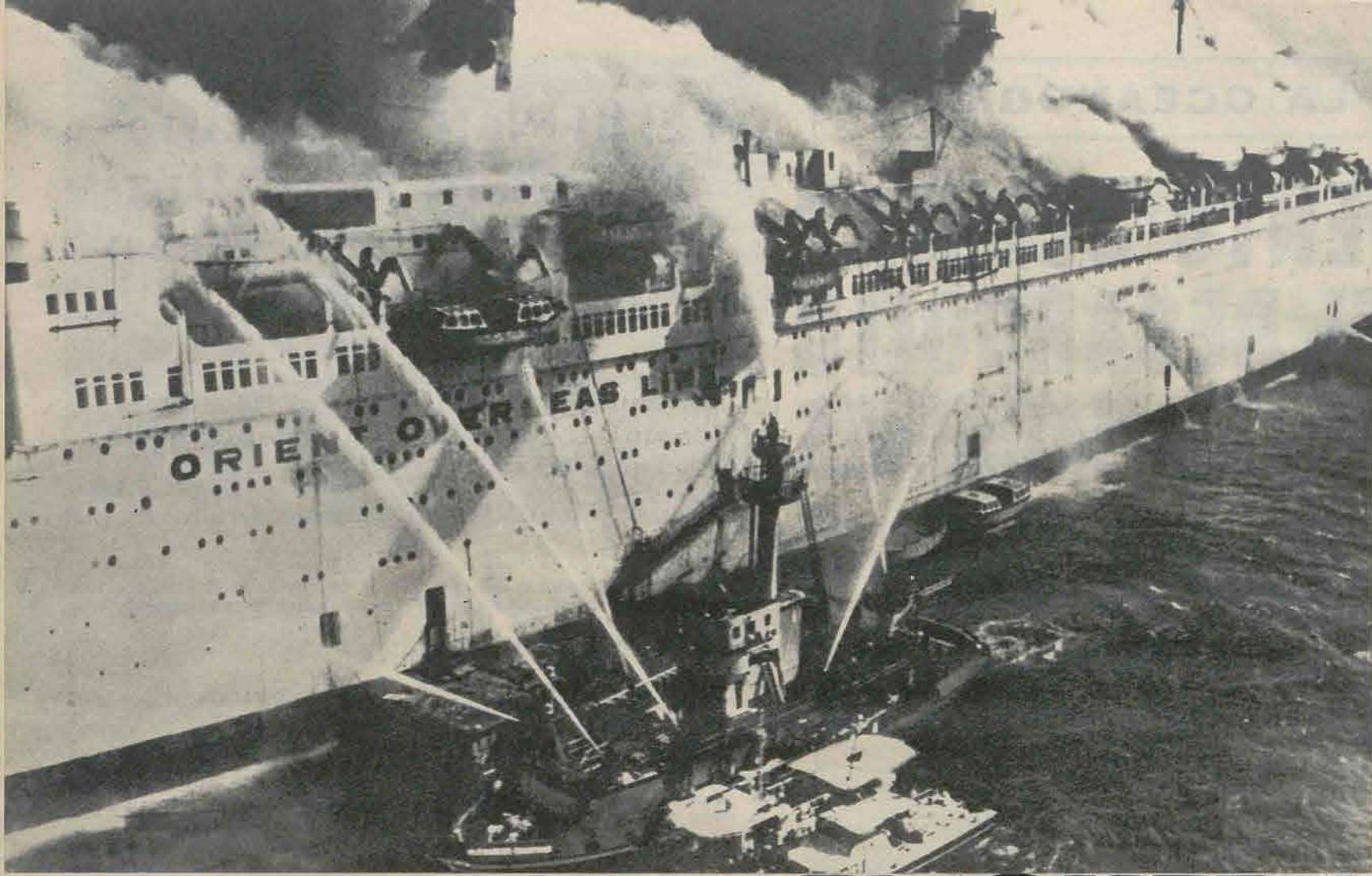
plia» de la zona que rodea la isla. ¿Es la radiactividad el mayor peligro contaminador de las aguas?

—Indudablemente. Ahora bien, hay poca. Sólo en casos excepcionales, como una prueba o una guerra, pero normalmente la radiactividad no influye mucho, porque, aunque existen muchas plantas nucleares en Europa y Norteamérica, hay unos sitios especiales para verter los detritos. Y hay una ley de carácter internacional que manda verter todo esto en unos barriles metálicos, que no traspasan la radiactividad, y los fondean en unas fosas del Atlántico. Que lo hagan o que no lo hagan, no lo sé, pero la ley existe.

Un in
truyó
de Ho
pués
traves
rida.

SU UL
RIO ES
FORMO
ADQUI
NARLO
FLOTAM

Con el fo
se cier
interesa
historia
siglo.



MADRID (Resumen de nuestra Redacción).—El «Queen Elizabeth I», rebautizado como «Seawise University» (Universidad de Práctica Marítima), se ha hundido por el costado de estribor, durante la mañana del día 10 de enero, en el puerto de Hong-Kong.

Un incendio ha marcado el fin de la leyenda marítima del que fue poderoso transatlántico.

En una carrera que se prolongó a lo largo de más de tres décadas, el buque, de 83.000 toneladas, el mayor barco de pasajeros construido hasta la fecha, prestó servicio como transporte de tropas en tiempo de guerra, luego como transatlántico de lujo y, últimamente, como atracción turística. En la actualidad estaba siendo reparado en Hong-Kong para seguir viviendo como Universidad flotante.

SU HISTORIA

El «Queen Elizabeth I» fue botado en 1938, durante la segunda guerra mundial, haciendo su viaje inaugural en secreto, dos años más tarde, a través del Atlántico Norte para llevar soldados norteamericanos a los campos de batalla de Europa.

En aquella ocasión, el «Queen Elizabeth I» navegó sin escolta, confiando en los 186.000 caballos de sus máquinas para escapar de los torpedos; huyendo de los submarinos alemanes a una velocidad de 30 nudos (50 km. por hora).

En total, el transatlántico transportó unos 800.000 soldados, llevando en cada viaje 15.000, en camarotes calculados para transportar un total de 2.000 pasajeros en tiempo de paz.

Después de la guerra hizo su primer viaje comercial en 1946, como buque insignia de la compañía naviera Cunard. Durante las décadas siguientes transportó cerca de un millón y medio de pasajeros y recorrió tres millones y medio de millas, en más de 900 travesías del Atlántico.

SU VENTA

En 1968, el transatlántico siguió los pasos de su hermano mayor, el «Queen Mary», y fue vendido a los

norteamericanos como un puñado de nostaljias marineras, pensándose en convertirlo en hotel flotante y centro de convenciones. Pero al final este proyecto fracasó, y la Cunard lo vendió a una empresa de Florida para ser convertido en atracción turística. Construido a un costo de 30 millones de dólares en 1938, se vendió por tres millones y medio.

El pasado año, sus nuevos propietarios se declararon en quiebra. El que fue orgulloso transatlántico, ahora un casco oxidado y maltrecho, anclado en Port Everglades (Florida), fue considerado como un peligro de incendio y parecía listo para el desguace.

Fue entonces cuando el magnate naviero de Formosa, C. Y. Tung, compró el «Queen Elizabeth I» a los acreedores de la propietaria del mismo, para utilizarlo como Universidad flotante, y lo llevó a Hong-Kong para que fuera reparado y acondicionado.

En su camino hacia Hong-Kong, el transatlántico, bautizado ya con el nombre de «Seawise University», sufrió una avería cerca de Haití y quedó a la deriva, teniendo que ser remolcado hasta Curaçao (Antillas Holandesas). Por fin llegó a Hong-Kong en el pasado mes de julio.

El naviero chino Tung, que al parecer compró el barco principalmente por razones sentimentales, había gastado alrededor de un millón de dólares en la preparación para su viaje desde Florida a Hong-Kong, y casi otros seis en su atención desde el mes de julio. No obstante estas pérdidas, el citado naviero se propone rescatar, si es posible, y poner a punto al buque, para lograr el fin que se ha propuesto: convertirlo en Universidad flotante, «y salvar —en palabras suyas— el último buque histórico que quedaba».

Con el hundimiento del «Queen Elizabeth I», cuyas hazañas y leyendas ha vivido el mundo durante largos años, se termina también un largo capítulo de las construcciones navales, la lucha en el mar y las comunicaciones, que comenzó a escribirse con su entrada en servicio durante la segunda guerra mundial. ■

EL "QUEEN ELI

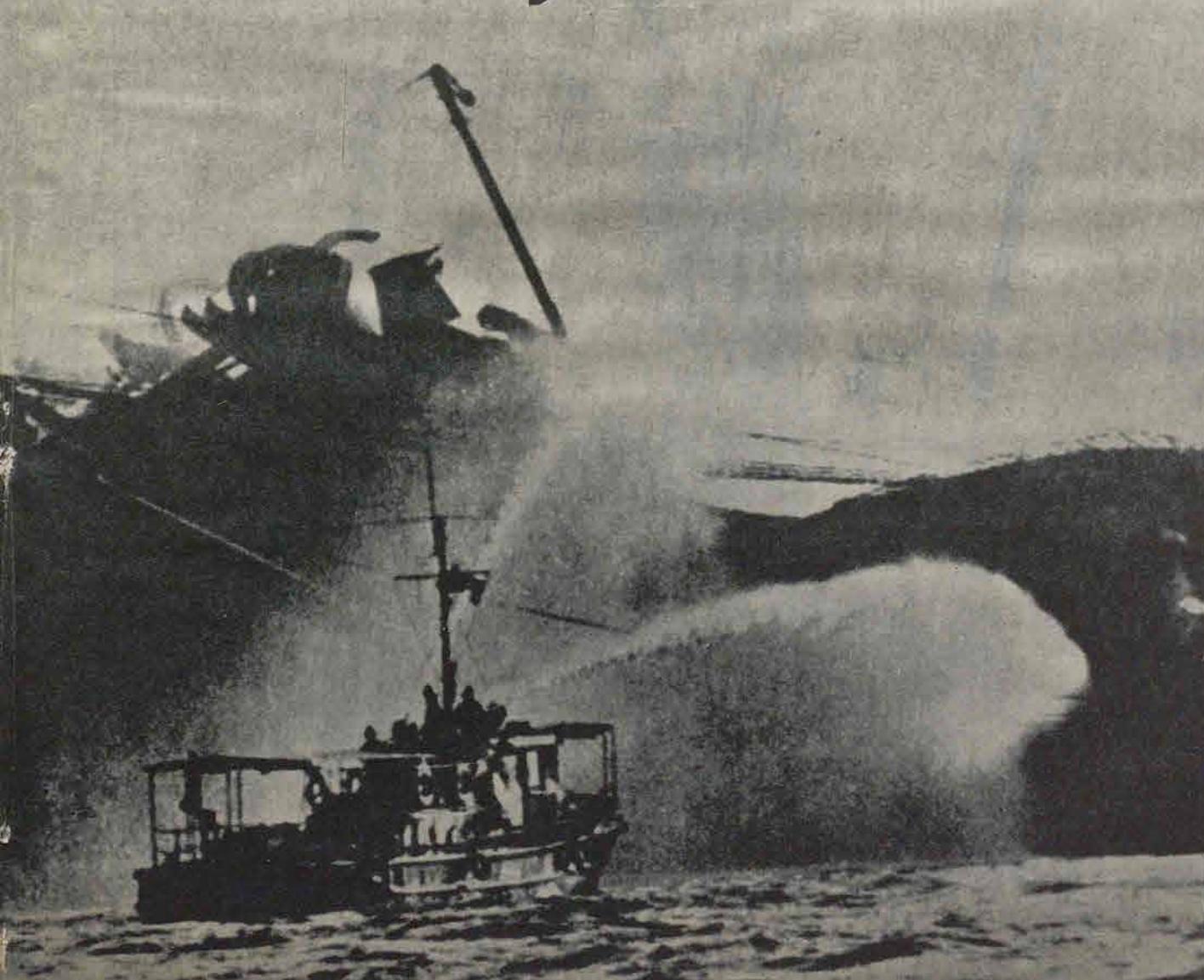


cendio lo des-
en el puerto
ng-Kong, des-
de una penosa
ia desde Flo-

IMO PROPIETA-
UN NAVIERO DE
SA, QUIEN LO
HO PARA DESTI-
A UNIVERSIDAD
TE.

moso transatlántico
a uno de los más
tes capítulos de la
marítima de nuestro

IZABETH" HUNDIDO



Cunard. Un nombre de leyenda. ¿A quién no le ha despertado miles de novelescas sugerencias la sola evocación de este nombre? Pero no iba solo: Cunard, «Queen Mary», «Queen Elizabeth»...

Ahora, un fuego destructor los ha puesto en el primer plano de la noticia. Dentro de poco no serán más que un lejano recuerdo.

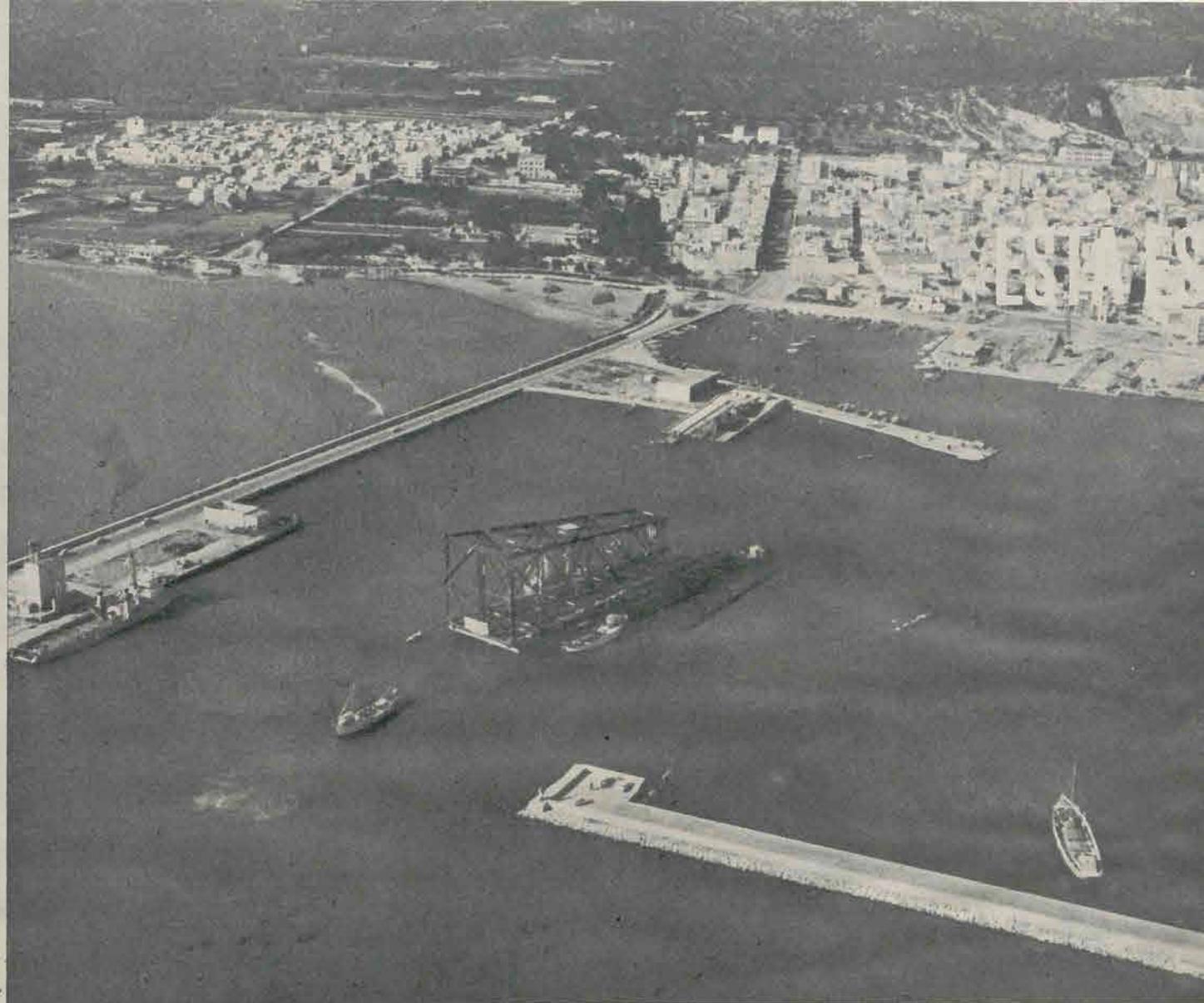
Siempre hay un fondo de honda nostalgia cuando un buque termina sus días, incluso al margen de la tragedia del naufragio, sea a causa de un sinistro sin víctimas, sea en el desguace. Parece como si los barcos tuvieran vida latente. Y acaso la tengan. Pero, cuando menos, guardan en su silencio el recuerdo de días y días de mar espléndida, de singularidades suaves, del temporal, de gentes viajeras. Y, sobre todo, de expertos marinos que supieron tripularlos y conducirlos a puerto.

Nuevo terminal marítimo en la ría de Bilbao

BILBAO.—Ha sido inaugurado un terminal marítimo de 20.000 metros cuadrados, emplazado en la ría de Bilbao y destinado a la carga de buques portacontenedores y «roll-on/roll-off».

El acto de inauguración estuvo presidido por el director general de Puertos, don Mariano Martínez Catena, en representación del ministro de Obras Públicas; los embajadores de Holanda y Alemania Occidental en Madrid, países destinatarios de la mayoría de los buques que partirán de la nueva terminal. Estuvieron presentes asimismo las primeras autoridades y representaciones marítimas y consulares.

Dicha terminal ha sido construida por la empresa privada Euronorte, S. A.



Se estudia la creación de una flota pesquera del Caribe

CARACAS.—«La creación de una flota pesquera del Caribe fue uno de los primeros puntos tratados durante la reunión no oficial de ministros de Relaciones Exteriores de la área caribeña, que se está realizando en Caracas», comentó un portavoz del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela.

El mismo funcionario subrayó que la iniciativa de crear una flota pesquera pertenecía a Venezuela, aunque en el proyecto se encuentren interesados diversos países del Caribe.

La creación de una flota pesquera es una antigua aspiración de varios países costeros al mar Caribe.

Calendario de festivos no recuperables para la Marina Mercante

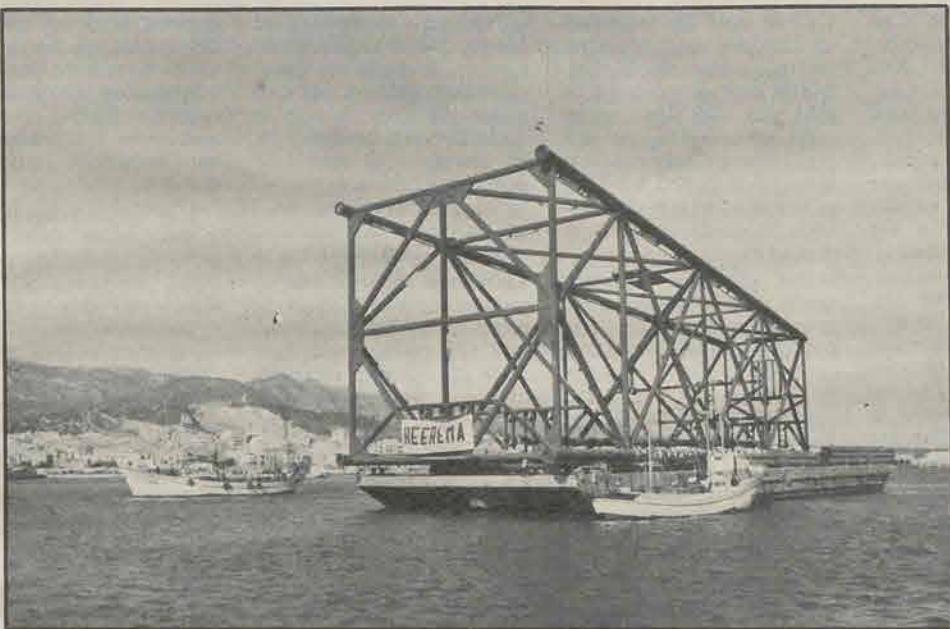
MADRID.—Nueve días de 1972 serán considerados como festivos y no recuperables para el personal de la Marina Mercante comprendido en su correspondiente Ordenanza de Trabajo, según resolución de la Dirección General de Trabajo.

Los días considerados como festivos y no recuperables son: 6 de enero, Epifanía; 31 de marzo, Viernes Santo; 1 de mayo, San José Artesano; 11 de mayo, Ascensión del Señor; 1 de junio, Corpus Christi; 18 de julio, Exaltación del Trabajo; 1 de noviembre, Todos los Santos; 8 de diciembre, Inmaculada Concepción, y 25 de diciembre, Natividad del Señor.



Petróleo español

LA PLATAFORMA DE PRODUCCIÓN CONSTRUIDA EN ESPAÑA



La prensa diaria ha informado sobre la construcción, botadura e instalación de la primera plataforma petrolífera construida en España, y montada en San Carlos de la Rápita, en cuyas operaciones intervinieron escogidos técnicos, especialistas, soldadores y peones, y también altísimas grúas, todo ello en medio de la expectación de numerosos y renovados visitantes.

Recogemos en estas páginas el reportaje gráfico sobre el transporte e instalación de la plataforma, que ha sido realizado por el acreditado fotógrafo Pere Dassoy e informado por nuestro ilustre colaborador Luis Millán Roca, correspondiente en el puerto de Los Alfaques.

En la foto grande, arriba, panorámica de los muelles y de la ciudad de San Carlos. La plataforma es remolcada hacia el punto de destino. Durante un cierto tiempo tuvo que quedar fondeada la balsa en la bahía a

causa de las desfavorables condiciones climatológicas.

Puede apreciarse abajo cómo la plataforma, montada en la gran explanada de los muelles, se colocó para su transporte en una gran balsa. Dos

altas grúas quedan atrás. Arriba, un aspecto de la plataforma durante el remolque.

Finalmente (izquierda), un detalle de las operaciones de acondicionamiento en el lugar elegido en alta mar.



Reconocimientos médicos gratuitos

En la Comisión Permanente celebrada el día 22 de diciembre de 1971 se acordó declarar la gratuidad respecto de empresas y trabajadores de los reconocimientos médicos obligatorios.

A tal fin, y para abonar los gastos pendientes por tal concepto, se acordó destinar la cantidad de un millón de pesetas.

Servicios de lectura

La formación integral de todo hombre exige su formación cultural, y uno de los medios a través de los cuales se puede adquirir la misma (tal vez el principal) es la lectura, que nos permite conocer nuevas ideas y su confrontación.

Por ello, el Instituto Social de la Marina, consciente de la importancia de la formación cultural del hombre del mar y conocedor al máximo de las especiales características de su forma de vida, dedica una especial atención a las posibilidades de lectura de marinos y pescadores, hombres que por las típicas condiciones de su trabajo encuentran en este medio uno de los más idóneos para su formación.

En la Comisión Permanente celebrada el pasado 22 de diciembre se adoptó el acuerdo de destinar cinco millones de pesetas para el montaje de los Servicios de Lectura, con dotación de bibliotecas a las Casas del Mar y circulantes para uso y disfrute de las tripulaciones de los buques de larga permanencia lejos de nuestras costas.

Esta medida será, sin duda, del agrado de pescadores y marinos, ya que les supondrá tanto un esparcimiento en sus momentos de reposo como una auténtica posibilidad de promoción cultural.

El Instituto Social de la Marina abona los gastos por internamiento de enfermos mentales

La Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, en sesión celebrada el día 22 de diciembre de 1971, acordó que sean abonados los gastos por internamiento de enfermos mentales, tanto los que se produzcan en el futuro —y de acuerdo con lo contenido en la resolución de la Presidencia que se publica en las páginas siguientes— como los habidos durante el año 1971.

"No lo entiendo... y aquí, mucho menos" (Nuestro corresponsal volante en Europa)

EN ALEMANIA NO SE CONVALIDA LA CARTILLA DE NAVEGACION ESPAÑOLA

- El sueldo base de los "Matrose ohne Brief" (marineros sin cartilla alemana) es de 690 marcos; el de los "Mit Brief" (con cartilla) de 780, si llevan navegando menos de cinco años, y si más, de 844.

BONN (Crónica de nuestro corresponsal volante en Europa).—En Alemania puede canjearse el carnet de conducir español por el alemán aprobando el examen teórico, que se realiza en nuestro idioma, a excepción de una serie de preguntas en alemán, que son muy pocos los que no las contestan acertadamente en la primera convocatoria. Aún más: si durante el primer año de estancia en este país se demuestra haber conducido automóvil por sus carreteras, se recibe automáticamente el carnet alemán sin examen de ninguna clase. Y con este carnet, la igualdad de derechos y obligaciones en este sentido con los nativos. Todavía

más lejos llega la Ley alemana de Circulación y el convenio en esta materia con España, pues si el compatriota de turno posee el carnet de primera español, que seguimos llamando los «antiguos», válido para camioneros, y en Alemania demuestra, dentro de ese primer año, haber guiado un monstruo de esos, le entregan igualmente el equivalente para seguir cabalgando toneladas sin más formalismos ni zarandajas. Conozco fábricas que han avalado que en ese primer año se había conducido sus LKW —léase camiones— y se les autorizó para seguir haciéndolo, ya con el carnet alemán, sin examen de ninguna clase.

Creo que la mayoría de ustedes se preguntarán qué «neptunos» importa esto a quienes la mayoría de las veces sólo se monta en un taxi para regresar a tiempo al barco y odian a los camiones por aquello de la carga y la descarga.

Esa mayoría y la minoría que se abstuvo de preguntar quieren que me digan qué les parece más fácil: si poseer el carnet de conducir español o la Cartilla de Navegación, mareas aparte.

Creo que hasta los que dejan los automóviles para presumir con la rubia de turno o la morena de siempre y se meten en una motora o en un bote de remos comprenderán la diferencia de carnets y la finalidad de los mismos. Es fuera de lógica que se convaliden estudios superiores o laborales en algunos casos y no se convalide la Cartilla de Navegación española por su equivalente en Alemania. No me meto ya con lo superfluo del automóvil propio, salvo excepciones profesionales, y mucho menos con los camioneros, por mayor razón, pero —y este pero es muy gordo—, ¿por qué no se consigue, mejor, se conviene que la Cartilla de Navegación española pueda ser convalidada por la alemana? Sí; sabemos que los marineros alemanes, para poseer la Cartilla de Navegación de su país precisan aprobar los cursos especiales de

salvamento y contra el fuego, pero suponiendo que en España no coincidieran podrían ser exigidos en esta nación o considerados como en el carnet de conducir por una demostración teórica en el mismo barco en que se enrolaban.

Bien es verdad que Alemania no cierra el paso a ningún mayor de edad de la nacionalidad que sea para presentarse y aprobar el examen exigido, pero, ¿cuántos españoles, desconociendo el idioma, lo aprobarían? Para ello, al contrario que para el carnet de conducir, no existen textos en español.

Ventajas de tener la Cartilla de Navegación alemana a no tenerla, muchas; entre otras, el sueldo base, que para los «Matrose ohne Brief» (marineros sin la Cartilla de Navegación alemana) es de 690 marcos y para los «mit Brief» es de 780, llevando navegando de uno a cinco años, y de 844 marcos, pasando de esta fecha. Además, para los «ohne Brief» no cuentan esos períodos de tiempo. Consideremos también las horas extraordinarias, vacaciones, doble guardia, etcétera, calculadas sobre el sueldo base, y veremos lo que nuestros marineros y el Fondo de Divisas de nuestra nación, de rechace, pierden. Deberían tenerse en cuenta a la hora de ajuste del sueldo fijo, los años de profesión en España, lo mismo que se tienen en cuenta, como período de

espera para el percibo de rentas de accidente, vejez o muerte, las menudezas abonadas en nuestra Patria para el resto de los trabajadores españoles en esta nación.

Los armadores tienen y defienden su negocio, pero también las academias de conducir defendieron sus intereses y tuvieron que aceptar la validez del carnet de conducir español.

¿Es que a nuestros marineros les regalan la Cartilla de Navegación en España? ¿Es que no han demostrado y demuestran que no les causa alergia ni el olor del bacalao y mucho menos el del petróleo? ¿Es que vale más el carnet de conducir que la Cartilla de Navegación?

Todos sabemos que las respuestas son negativas, pero nuestros marineros de «arriba» han de demostrarlo y sobre todo acordarlo con los países bajo cuyas banderas navegan nuestros marineros de «abajo».

No volvamos a confundir ahora nosotros mismos al almirante con el jefe de estación de Texas, y menos después de la caída del dólar.

Pienso marchar a Oste a ver a nuestros pescadores y comprobar lo que se pescan, y si no es rentable la pesca o todo lo rentable que deba ser, ponerle los cuatro cascabeles al «gato» que se esté aprovechando, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

SOLO UNA TR
PAÑOLA —LA
"HARVEST D
LA NAVIDAD E

- A causa del reovambos a su las operaciones que han tenido propios tripulantes
- Swakopmund, raro sudafricano pescadores es

MALVIS BAY (De nuestro corresponsal)

Unos quince barcos españoles han salido a primeros del mes de diciembre rumbo a España, desde el puerto africano de Walvis Bay para pasar las fiestas navideñas en familia. Los demás barcos, unos sesenta, siguen faenando en la pesca de la merluza, y han pasado las fiestas de Navidad en la mar.

LA NAVIDAD
ESPAÑOLA
EN WALVIS BAY

El día de Navidad sólo el pesquero «Harvest Down», con bandera sudafricana y tripulación española, la ha pasado en puerto.

Después de la cena de Nochebuena todos los tripulantes acudieron a la capilla del Club Anglicano para marineros, invitados por el capellán español. A la Misa del Gallo también acudieron las tres familias españolas que hay en Walvis Bay, tres marineros que convalecían en el hotel después de haber estado ingresados en el hospital.

Después de la Misa, todos continuamos, charlando y cantando, en el club.

En el hospital quedaron cuatro españoles, que fueron visitados por sus compañeros, llevándoles varios obsequios para así alegrar un poco estas fiestas.

PESQUERO ESPAÑOL
CON BANDERA
SUDAMERICANA

Desde hace unos días se encuentra pescando

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

Catorce Sucursales Urbanas en la ciudad de Las Palmas. Oficinas y corresponsalías en todos los pueblos del interior de la isla.

EN LA ISLA DE LANZAROTE

Arrecife - Haría - San Bartolomé - Teguise - Tinajo - Santa Coloma - Isla de la Graciosa - Yaiza.

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

Puerto del Rosario - Gran Tarajal - Corralejo - Antigua - Pájara.

AFRICA OCCIDENTAL

Aaión - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Po - Bata - Gúera.

Almacenes EL CASTILLO

EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO

2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

IPULACION ES- DEL PESQUERO OWN"— PASO N WALVIS BAY

torno de los cargadores s poblados de Angola, s de descarga de los buido que realizarlas los antes.

lugar de moda en el veano, es visitado por los pañoles en ratos libres.

en estas aguas el pesquero español «Rivera Andaluza», que ha sido adquirido en parte por una firma de Walvis Bay.

El barco lleva la bandera sudafricana, con tripulación española, y la pesca será vendida en Walvis Bay. Todos los tripulantes españoles han tenido que sacar el pasaporte y visto para embarcar, y según dicen, los relevos los harán en avión a España.

DIFICULTADES CON LOS OVAMBOS

Los ovambos son uno de los grupos de color que trabajan en África del Sudoeste.

Desde mediados de diciembre se venía insistiendo en que estos ovambos dejarían de trabajar, marchándose hacia sus poblados en el interior del país, al Sur de Angola. Al principio decían que de Walvis Bay se irían unos 3.000. Pero según parece sólo se han ido 500. Durante esos días los barcos españoles que estaban descargando en el puerto, al no haber mano de obra negra, han tenido que servirse de los mismos marineros para las operaciones de descarga.

EN PLENO VERANO Y AMBIENTE DE PLAYA

Ahora en Walvis Bay estamos en pleno verano. Durante las fiestas de Navidad se nota más ambiente de gentes de otras partes, del interior, que se acercan al muelle para ver los barcos, curioseando como los españoles reparan las redes y descargan el pescado.

Sobre todo Swakopmund, un poblado a unos 35 kilómetros de Walvis Bay hacia el Norte, es el sitio de veraneo, con sus complejos de hoteles, «bungalows», «campings» y residencias veraniegas. Es la playa de África del Sudoeste.

Algunos españoles, en sus ratos libres, se acercan a Swakopmund. Les sirve un poco como expansión del espíritu y como reconfortante para seguir en la pesca hasta finalizar la campaña. ■ URBANO VELÁZ

ACTUACION DE LOS ORGANOS PROVINCIALES DE GOBIERNO DEL I.S.M.

Constituidos ya la mayor parte de los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina y en trámite de próxima constitución los restantes, la presidencia del organismo ha dictado una resolución a efectos de concretar y facilitar la aplicación de la normativa vigente, en orden a la actuación de los órganos de gobierno provinciales. Destacamos aquí los puntos más importantes de la referida resolución.

Por lo que se refiere a la resolución de las cuestiones que puedan plantearse en materia de inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores y cotización, y al reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial, la competencia corresponde a las Comisiones Permanentes Provinciales, quienes deberán oír a los Servicios Centrales, antes de adoptar resolución, en los casos de duda que puedan planteárselas. Se estará además a lo que se dispone en los apartados siguientes:

- Las prestaciones inmediatas derivadas de protección familiar, tanto fijas como periódicas, y de desempleo, incluidas las derivadas de naufragio, así como los subsidios por defunción, serán reconocidos provisionalmente por las Delegaciones Provinciales, dándose cuenta a la Comisión Permanente respectiva, para aprobación, en la primera sesión que ésta celebre.
- Las ayudas económicas para prótesis dentarias y demás especiales a que se refiere el p. 5 del art. 68 del Reglamento General de la Ley 116/69, se concederán en los casos y dentro de los límites económicos señalados en el baremo previsto en la resolución.

El acuerdo de reintegro de gastos efectuados por asistencia recibida fuera de los servicios sanitarios del Instituto, o por asistencia en el extranjero, requerirá que hayan informado en el expediente los Servicios Centrales del Organismo.

- En los expedientes para reconocimiento del derecho a la prórroga en los casos de incapacidad laboral transitoria, resolverá la Comisión Permanente que corresponda. En los de pase a la situación de invalidez provisional, informarán preceptivamente los Servicios Centrales, antes de que recaiga en ellos resolución de la Comisión Permanente.
- El reconocimiento del derecho a disfrutar pensión, o a percibir subsidios temporales, salvo los supuestos en que la causa de aquél sea la situación de invalidez permanente, así como la indemnización a tanto alzado que proceda en los casos de accidentes de trabajo con resultado de muerte, se hará por las Comisiones Permanentes Provinciales a propuesta de las Delegaciones respectivas. El reconocimiento tendrá carácter definitivo cuando, obrando en la Delegación todos los datos necesarios para que la Comisión pueda resolver, aquél resultara procedente en derecho. En aquellos otros casos en que por las especiales circunstancias de movilidad laboral que afectan a los trabajadores del mar, la Delegación carezca de algún dato esencial para poder decidir la cuantía, sin perjuicio de que se active el expediente para su pronta resolución, la Comisión hará un señalamiento provisional a cuenta, que no podrá bajar del 50 por 100 ni exceder del 80 por 100, de la que presumiblemente corresponderá.

En cada sesión que celebre la Comisión, los delegados provinciales darán cuenta nominal de todas las peticiones de pensión que estén en trámite en la Delegación y respecto a las cuales no sea posible proponer reconocimiento provisional, con expresión del motivo en cada caso.

- En los casos de accidente del que hubiera resultado muerte, o sea, presumible invalidez permanente, la calificación del hecho como accidente laboral o la oportuna pro-

puesta, en su caso, a la Comisión Técnica Calificadora correspondiente, compete a las Comisiones Permanentes Provinciales, previo informe de los Servicios Centrales.

ASISTENCIA SOCIAL

En materia de asistencia social, las Comisiones Permanentes podrán dispensar estas prestaciones:

Auxilios económicos

- A marineros repatriados que se encuentren en situación de necesidad y que habiendo trabajado en barcos extranjeros no hayan causado pensiones en la Seguridad Social Española, ni en ninguno de los países en que trabajaron, si se encuentran en paro voluntario o no son aptos para trabajar.
- A los padres, cuyo hijo soltero, en alta en el Régimen especial, falleza en accidente de trabajo, si contribuía con sus aportaciones al sostenimiento de la familia, siempre que no haya causado pensión en favor de aquéllos.
- A los tripulantes que hayan naufragado, en concepto de indemnización por los daños sufridos.
- A quienes figurando incluidos en el grupo I de los señalados en el artículo 33 del Reglamento General de la Ley 116/69 se encuentren en situación de paro forzoso, sin tener derecho a prestaciones por desempleo o después de haber agotado los plazos reglamentarios de duración de estas prestaciones y en todo caso a los trabajadores del Régimen Especial que se vean afectados por situaciones excepcionales de paro involuntario que superen el estacional, correspondiente a la falta de costera o anormal estado de la mar.
- A quienes hayan sufrido una pérdida de salarios, como por rotura fortuita de aparatos de prótesis.
- A quienes continúen estando impedidos para el trabajo, sin tener derecho a otras prestaciones económicas, después de haber agotado los plazos reglamentarios de duración de las de incapacidad laboral transitoria o de invalidez provisional derivadas de enfermedad común o accidente laboral.
- A los enfermos mentales que hayan de ser internados en un centro hospitalario para su tratamiento.
- A los trabajadores del Régimen especial y a sus familiares o personas asimiladas que se encuentren en una situación de necesidad grave no prevista en los apartados anteriores.

ASISTENCIA SANITARIA

Se facilitarán estos supuestos:

- Los de carácter excepcional, que requieran la prestación de tratamientos o intervenciones especiales, mediante la intervención de un determinado facultativo.
- Los previstos en los apartados cuarto y quinto del punto anterior cuando las personas comprendidas en ellos, o sus familiares o asimilados, precisen asistencia sanitaria tras agotar los plazos reglamentarios establecidos para las mismas.

BENEFICIARIOS DE LAS PRESTACIONES DE ASISTENCIA SOCIAL

- 1) Los trabajadores incluidos en el campo de aplicación del Régimen Especial.
- 2) Los pensionistas y subsidarios de dicho Régimen y las personas que habiendo estado incluidos en su campo de aplicación, hayan perdido la condición de afiliados al

misimo sin figurar en ningún otro régimen de seguridad social.

3) El cónyuge, ascendientes, descendientes y demás parientes por consanguinidad o afinidad que hubieran convivido con el trabajador que se encuentre en algunas de las situaciones a que se refieren los dos apartados anteriores y a su cargo, así como los que no estando incluidos entre los familiares indicados hayan convivido con el trabajador, a su cargo, con antelación mínima de un año, siempre que concurren circunstancias que así lo aconsejen.

DOTACION DE FONDOS

Cada Comisión Permanente dispondrá para atender las prestaciones de asistencia social de una dotación de fondos, que será fijada por la Secretaría General para un período de tiempo determinado, cuya cuantía será la que resulte de distribuir el 75 por 100 del total de los fondos disponibles para estas atenciones entre todas las Delegaciones, en proporción al censo.

Dentro de ese límite, las Comisiones Permanentes podrán acordar las prestaciones que procedan de acuerdo con lo establecido anteriormente, sin comprometer en ningún caso otros recursos que los asignados para estos fines, ni excederse del límite de 15.000 pesetas por cada caso individual. Si excepcionalmente en un supuesto concreto estimaran necesaria una mayor ayuda tras conceder aquélla para la que tienen facultad, deberán elevar la oportuna propuesta adicional a la Comisión Permanente del Instituto, la cual dispondrá de un fondo constituido por el 25 por 100 restante de los disponibles a este fin, para atender las peticiones de asistencia social que se le formulen.

La asistencia sanitaria que se concede de conformidad con lo establecido en el p. b) del ap. 1.2. de la Norma Décima no se computará con cargo a los fondos asignados en la misma a cada Delegación.

Salvo los casos de imposibilidad material, los expedientes de las prestaciones a que se refiere esta Norma deberán estar informados por la asistencia social que corresponda.

ASISTENCIA SANITARIA PRESTACIONES POR BAREMO

Ptas.

Prótesis dentales:	
Aparato completo (superior e inferior)	3.000
Aparato sencillo (superior o inferior)	1.650
Aparato parcial (superior o inferior)	1.200
Gafas	
Gafas completas, es decir, cristales y montura	600
Gafas especiales, para cerca y lejos	1.200
Renovación de cristales por nueva corrección o rotura involuntaria	350
Audifonos	5.250
Aparatos fonadores	5.250
Ortodoncia	12.000

La expresada cantidad de doce mil pesetas para los tratamientos de ortodoncia sólo se concede cuando los prescribe el facultativo de la Seguridad Social en razón a que resulten precisos para la salud del trabajador o beneficiario. Es decir, que no procede abono de cantidad alguna para estos tratamientos cuando se solicitan por razones de estética exclusivamente.

Madrid, 19 de enero de 1972.

Final feliz para los tripulantes

EL DRAMA DEL "ONDARROA"

"Un cuarto de hora después de avisarnos que había guerra entre Pakistán y la India, nos atacaron".

MADRID (De nuestra Redacción).—Durante el pasado mes de diciembre, la guerra indo-pakistání acaparó la actualidad mundial en todos los periódicos. Un interés informativo que por meras repercusiones políticas futuras interesó, como es lógico, incluso a los países que no se veían afectados por él en sus intereses inmediatos. Éste, concretamente, podría haber sido el caso de España si no hubiese mediado el interés humano. Un interés que vivió plenamente todo el país ante unas simples líneas de las agencias de prensa. Decían: «El mercante español "Ondárroa", hundido por la aviación india cuando navegaba por las aguas del río Passur, en Pakistán, el pasado día cinco de diciembre».

A la anterior noticia le acompañó a continuación el confusionismo de la guerra, y hasta muchos días después no se pudo saber que la totalidad de los tripulantes del barco habían logrado llegar sanos y salvos a Calcuta. En ese momento respiraron sus familiares, y pareció sentirse a través de todos los medios de comunicación del país, un suspiro de alivio. Desde allí ya era fácil, y cuestión de días, la repatriación de los treinta y seis compatriotas que, en su duro trabajo fuera de España, se vieron sorprendidos por un conflicto en el que no tenían arte ni parte, y seguramente no esperaban.

Llegada a Barajas

Las rápidas gestiones realizadas por la compañía propietaria del barco, Naviera Vizcaína, consiguieron que en la noche del día 17, toda la tripulación del navío aterrizarase en Barajas.

—A pesar de llevar numerosas banderas españolas pintadas en diversos lugares del barco, los aviones indios no dudaron en bombardearnos hasta hundirnos —explican nada más bajar del avión, con cara de tener grabada en su mente la escena.

En el aeropuerto les esperaban los directivos de la empresa propietaria del navío; familiares de todos ellos, expresamente invitados por la naviera para el recibimiento, y numerosos periodistas.

En su contacto con los informadores, los repatriados explicaron detalladamente su aventura.

—A las doce del mediodía del día cinco sufrimos el primer bombardeo. El día anterior nos enteramos de que la guerra había comenzado, ante lo cual tratamos de salir del puerto de Chalma, donde nos encontrábamos cargando. Ante la negativa de las autoridades a permitirnos emprender la navegación, pensamos que nos podríamos acoger a la tregua que en estos casos de conflicto bélico es preceptiva, lo que tampoco pudimos conseguir. Por fin, a las nueve de la mañana del día siguiente, pudimos salir del puerto, y horas más tarde fuimos bombardeados.

A partir de ese momento comenzaron los cinco días que ha durado la inolvidable aventura de estos marineros españoles.

De cala en cala, sirviéndose de los botes, en los que llevaban comida suficiente, consiguieron llegar —como anteriormente indicábamos— a Calcuta, donde tras ser confundidos con pakistáníes pudieron identificarse ante las autoridades indias y ser atendidos convenientemente.

El cargamento que transportaba el «Ondárroa» era de yute, y se da la circunstancia de que la compañía armadora de la nave había firmado un seguro de guerra a favor del barco el día 28 de septiembre.

Innecesario sería señalar las emotivas escenas producidas en Barajas ante el encuentro de estos marineros con sus familiares, pero sí cabe dejar constancia de que la alegría fue mayor por cuanto ninguno de los marinos venía enfermo ni herido, ya que los cuatro que habían sido lesionados por los bombardeos habían curado totalmente.

Misa de acción de gracias

Tras la rueda de prensa, los tripulantes y sus familiares, directivos y personal de Naviera Vizcaína se dirigieron al hotel Barajas —cerca al aeropuerto—, en donde el capellán del Apostolado del Mar de Bilbao ofició una Misa de acción de gracias por el final feliz de esta aventura, cuyos visos de tragedia tuvieron con «el alma en vilo» a treinta y seis familias españolas. ■

MAURO RODRÍGUEZ.

EMBARRANCARON EN PAKISTAN ORIENTAL



No fueron sólo los del "Ondárroa". Los veinticuatro marineros españoles embarcados en el buque "Interscout", también resultaron afectados por el conflicto indo-pakistaní. El barco embarrancó en aguas de Pakistán Oriental, y una vez puestos a salvo, fueron repatriados por las autoridades consulares españolas. En el aeropuerto de Barajas les esperaban familiares y amigos, y se registraron las naturales escenas de alegría y emoción, como muestra la instantánea de Cifra.

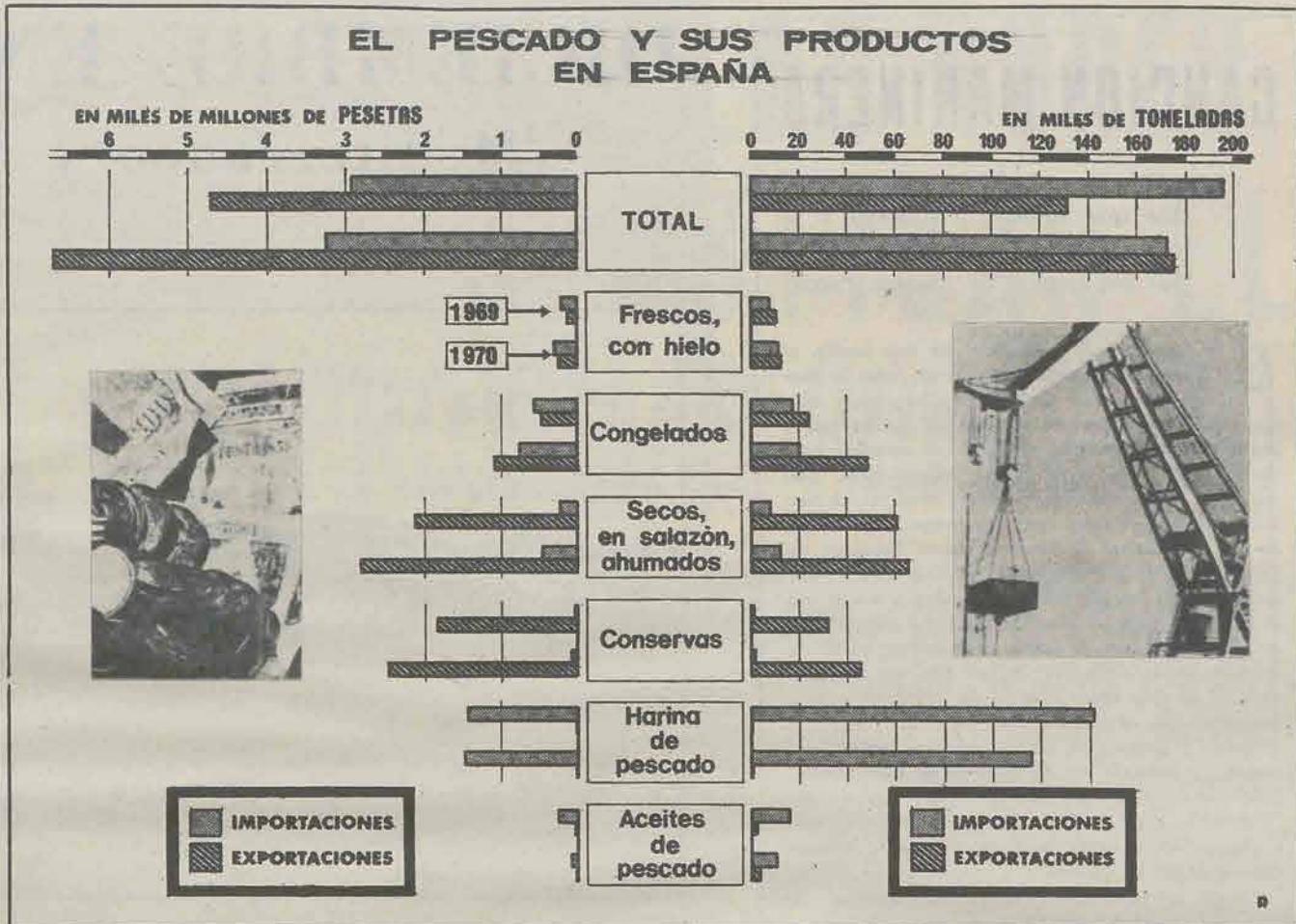
INDIA LAMENTA EL HUNDIMIENTO DEL «ONDARROA»

MADRID, 25 (Cifra).—La Embajada de la India ha hecho pública la siguiente nota: «La Embajada de la India, enterada del desventurado hundimiento del buque español "Ondárroa" en aguas territoriales de Bangla Desh, cerca del puerto de Chalna, desea expresar que lamenta profundamente esta pérdida. Sin embargo, quiere, asimismo, expresar su satisfacción al conocer que no ha habido víctimas.

Según informaciones procedentes de la India, el día 6 de diciembre, cuando la aviación india atacó los puertos de Chulna y Chalna, unos mercantes que estaban situados cerca de unas instalaciones militares abrieron fuego contra los aviones indios. Estos barcos eran, por supuesto, pakistáníes, y la India, en su intento de terminar con este acto bélico, atacó. Fue entonces cuando el buque español fue alcanzado por la aviación india. Este hecho fue también a causa de que buques pakistáníes, con carga de soldados y material bélico, llevaban izadas banderas de países neutrales para evitar así un ataque aéreo y proseguir su piraterismo.

La Embajada de la India desea expresar su pesar por las desgracias acaecidas».

ENFOQUE ECONOMICO DE LA ESPAÑA PESQUERA Y MARITIMA



CIFRAS, ESTADISTICAS, CONCLUSIONES

Todo informe o estudio económico resulta necesario e interesante. Sin embargo, en ocasiones, el manejo de estadísticas, cifras y todos los componentes habituales en ellos pueden «distanciar» al lector, al cual se le exige una atención especial para su lectura. Tal es el caso del informe aquí reseñado, que por su interés no dudamos en publicar.

En el proceso de producción de la pesca marítima se observa un aumento en el tonelaje de capturas hasta llegar a 1968, que con sus 1.503.000 toneladas constituye la cota máxima. A partir de este año se observa una tendencia decreciente, ligeramente decreciente, en los años 1969 y 1970.

España, a tenor de estas cifras, ocupa el séptimo lugar entre las potencias del grupo de cabeza mundial del sector, y si nos referimos al ingreso en dólares que tal cifra de capturas supone, el puesto que nos corresponde es el quinto. Puesto que se ha mantenido peso a la reducción.

En 1970, el volumen total de pesca capturada es de 1.460.000 toneladas, y el de pesca desembarcada, de 1.193.600 toneladas, diferencia debida al porcentaje de mermas que supone la desecación, decapitación, devisceración, filetado a bordo, etcétera, del pescado.

Pese a que la mayor cota de producción se alcanzó en 1968, el valor de la mercancía ha seguido un aumento notable. Según el informe «Hechos y cifras de la economía española 1970», del Banco Exterior de España, la explicación de este notorio incremento en la escala de ingreso monetario responde a una efectiva mejora en el precio medio de las especies, en particular las procedentes de las pesquerías de gran altura.

Tecniberia ha editado un estudio sobre «La experiencia pesquera en España», en el que aparecen unas cifras significativas de la importancia de la pesca marítima.

La flota pesquera cuenta con 14.160 buques; de ellos, 11.988 pertenecen a la flota costera, 1.772 a la de altura y 400 a la de gran altura. Ello supone un elevado número de tripulantes embarcados: 109.565. Que se

distribuyen en 69.775 pertenecientes a la flota costera, 28.254 a la de altura y 11.537 a la de gran altura.

En los cuadros adjuntos se observa el volumen total de exportaciones e importaciones, así como la distribución de la flota pesquera en razón de sus pesquerías. De ello se observa.

1. Una de las características de la industria pesquera española es la de abarcar muchas especies y elaboraciones.

2. Las cifras de producción y co-

mercio internacional van en aumento, lo que, unido a un mayor rendimiento por pescador, indican la mejora tecnológica registrada en España en los últimos años.

3. A pesar de su fuerte producción, España importa aún productos pesqueros, de los que la mayor cantidad corresponde a la de harina de pescado.

IMPORTACIONES

Los productos pesqueros importa-

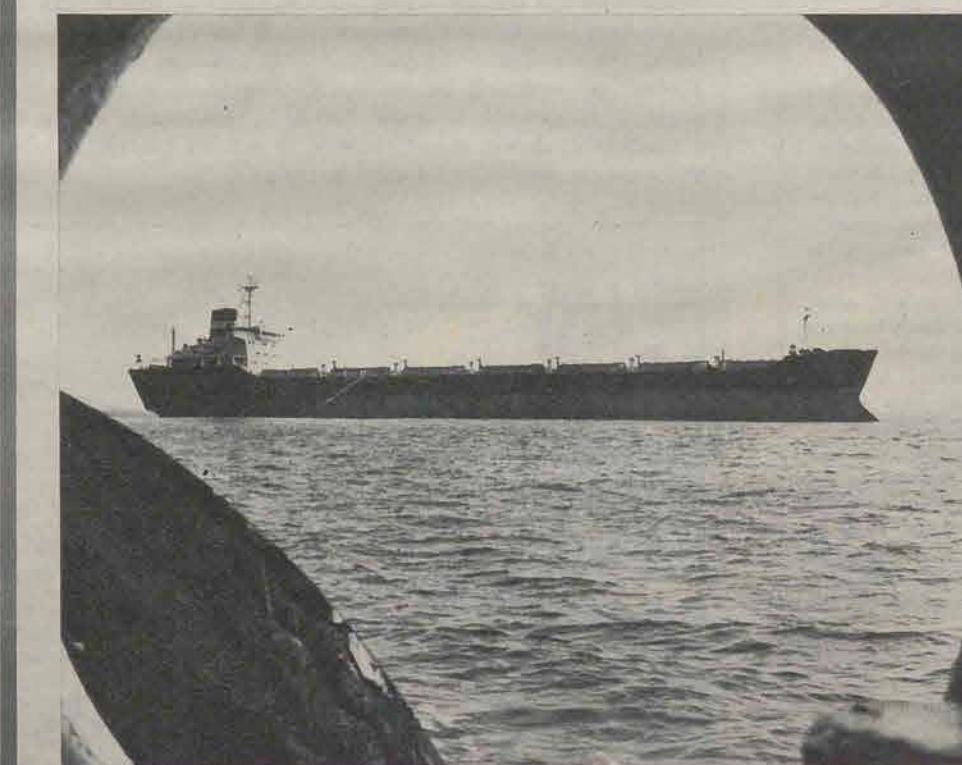
dos, más harinas y aceites de pescado, de 1969 a 1970 decreció desde 191.114 a 173.665 toneladas.

EXPORTACIONES

Las exportaciones de productos de la pesca han mejorado notablemente en 1970. De 133.800 toneladas en 1969 se pasó a 177.200 en 1970. El mayor incremento se debe al rendimiento del pescado congelado.

La exportación de conservas de pescado pasaron de 34.100 toneladas en 1969 a 45.300 en 1970. ■ RESUMEN Y GRAFICO DE UN INTERESANTE TRABAJO PUBLICADO EN «DESARROLLO».

PRUEBAS OFICIALES DEL BULKARRIER "LIEBANA"



El bulkcarrier "Liebana", de 53.000 toneladas de peso muerto, construido en la factoría de Matagorda, de Astilleros Españoles, y con destino a la compañía naviera Artola, de Bilbao, ha efectuado satisfactoriamente sus pruebas oficiales de mar. La comisión de pruebas estaba presidida por el director general de Navegación, don Amilio Graño. En la fotografía, una vista general del buque.

CANCION MARINERA

«Sobre la crin del viento»: a todos los que sienten y quieren a la mar como a una novia, y sueñan los mil sueños de nuestra Patria.

Un poquito más a estribor que esta noche, el plancton ha subido a chorros, pues la mar está encendida y el "peje" no faltará a la cita. Ya verán cómo "abarrotamos" y las panas sentirán el hervidero de montones de caballas. Una noche como ésta —me parece recordarla—, casi frente al Morro, hace ya muchos años, si no son los galanos y dentudos que nos rompieron el cogadero, "entullamos de sardinas hasta Santiago de Cuba, por cierto, que esa mañana estuvo por carnada nada menos que Hemingway y nos habló de muchas cosas raras en la selección natural con el grito de: ¡paso al fuerte y muera el débil!, y también de la simbiosis. Y nos dijo que el Janequin es el más voraz tiburón de todos los mares. Emperador de makuss, zardas, tintoreras, marrajos, dentudos y galanos. Y añadió que su "piloto", el romero, representa en el universo el buen entendido del débil con el fuerte, sin que hagan falta "tratados escritos". Atrévanse —si son valientes— a pescar un romero, pues tendrán que vórselas con su amigo el tiburón.

"Hoy, al amanecer, avistaremos 'averios', y bajo sus sombras nadarán cardúmenes de bonitos y atunes, que, a mi entender, es también una simbiosis", como dijo aquella mañana el barbudo Hemingway; pero el canal de la Gomera está muy lejos de la mar caliente de las Antillas y de los años de mi pasado. Por cierto, no fue sólo el viejo el que sintió un sabor extraño en la garganta, pues yo, cuando pasaba el Morro, siempre escupía y les decía a los dentudos y galanos: cómanse "esto" y suelen que se han tragado a un hombre, pues en mis buenos tiempos era un gallo de pelea y tenía en todo mi cuerpo la "repentina" de mi raza... a pesar de que me llamo Juan.

* * *

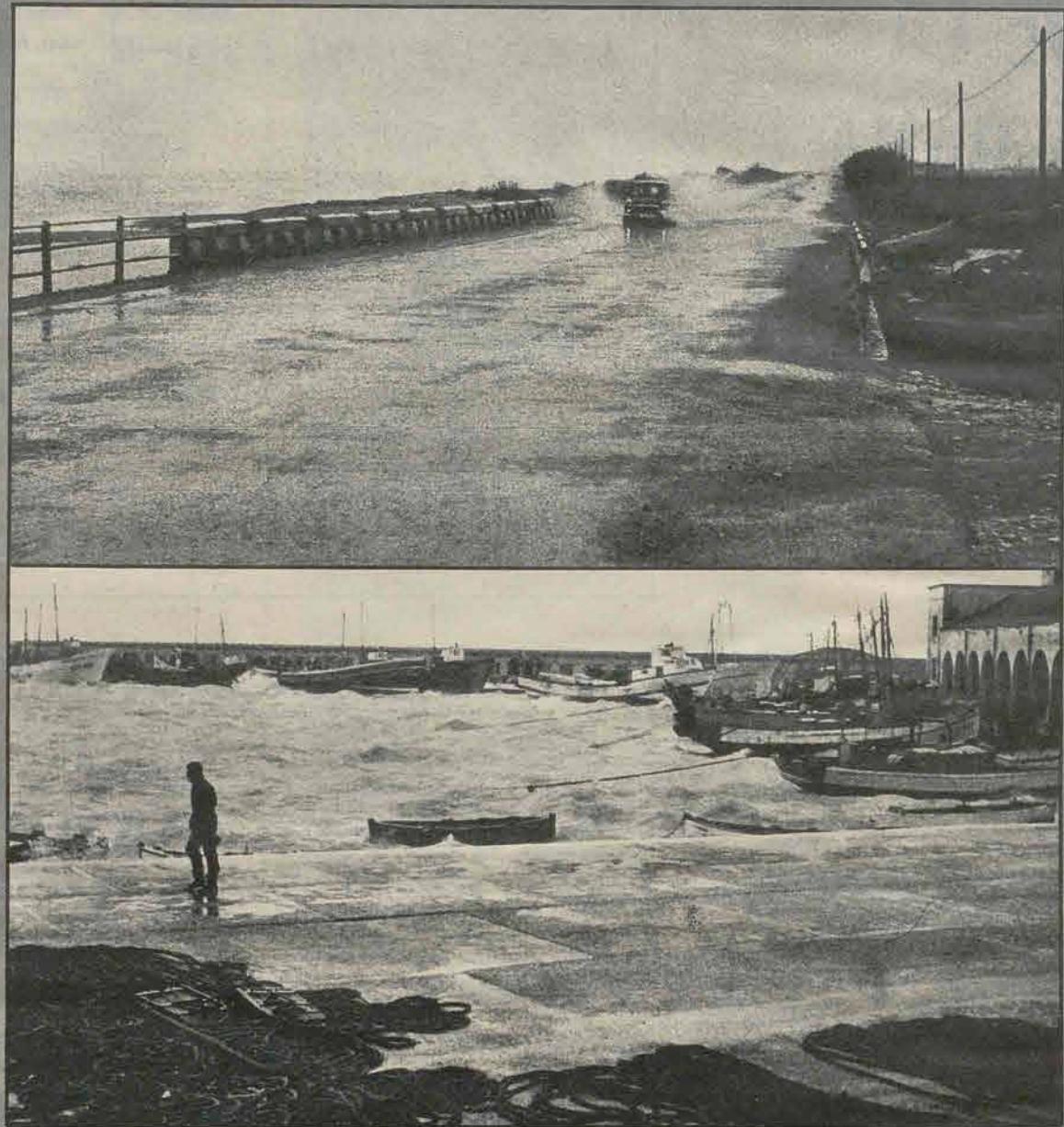
Amanece, y el "alpargatado" pretromax da las últimas boqueadas. Una voz dice: "Echen tres jamos más, que ese 'tanque' tiene seis cuadernas y el barco es mangúdo, y tú, con ese cacharro, di a los de Fillo si quieren carnada... y no se olviden de derramar esa menudencia que parecen 'pejines'".

El sol apunta ya, y no muy lejos, montones de "averios" vuelan sobre las verdes manchas de bonitos. "¡El serrucho hasta el fondo!, y preparan las bambas", grita Juan, el patrón..., y los minutos pasan entre el humo negro del escape y el roncar del motor. "¡Acorta la marcha!, ¡más 'pejes!'!", gritan todos. ¡Maldito seal, que se escapa por tierra. Mas de pronto, rabos, cabezas y aletas llenan la mar de espuma, y el "gambote" salta endiabulado y comienza la pesca contra la marea. Y entre gritos y blasfemias hay un canto a la mar, canción del corazón, Canción marinera, eterna canción que viene desnuda con el frío y el viento y se duerme en las olas...

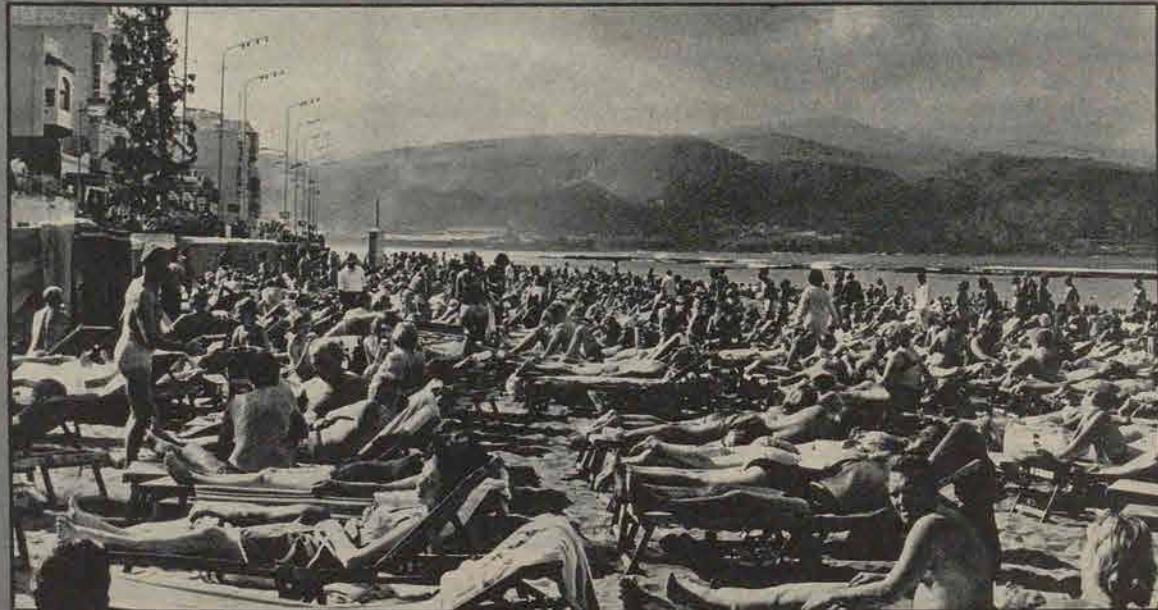
La captura ha sido más que buena, y Juan, adormecido, le parece comprender que también para él brillan las estrellas, y que en las ondas salinas comenzó la vida, y que allí terminará la suya, y que puede ser el símbolo de una raza en un nuevo resurgimiento... Y recuerda al viejo, que soñaba con playas y leones, y en el largo sedal que arrastraba el pez espada, luchando valiente y sin descanso por "algo" que era su vida en la santa libertad de la ancha mar. Pero su barco lleva ya rumbo del puerto de Santiago del Teide, y en el canal sopla un Nordeste fresco, y lejos, frente a la popa, el tuerto faro de San Cristóbal de vez en cuando da sus guíñadas. La Luna va en creciente y parece que la brisa está sembrando claveles blancos sobre las olas que van y vienen en esta mar callada de la noche.

Canal de la Gomera, islas Canarias. ■ CARLOS GONZALEZ GARCIA.

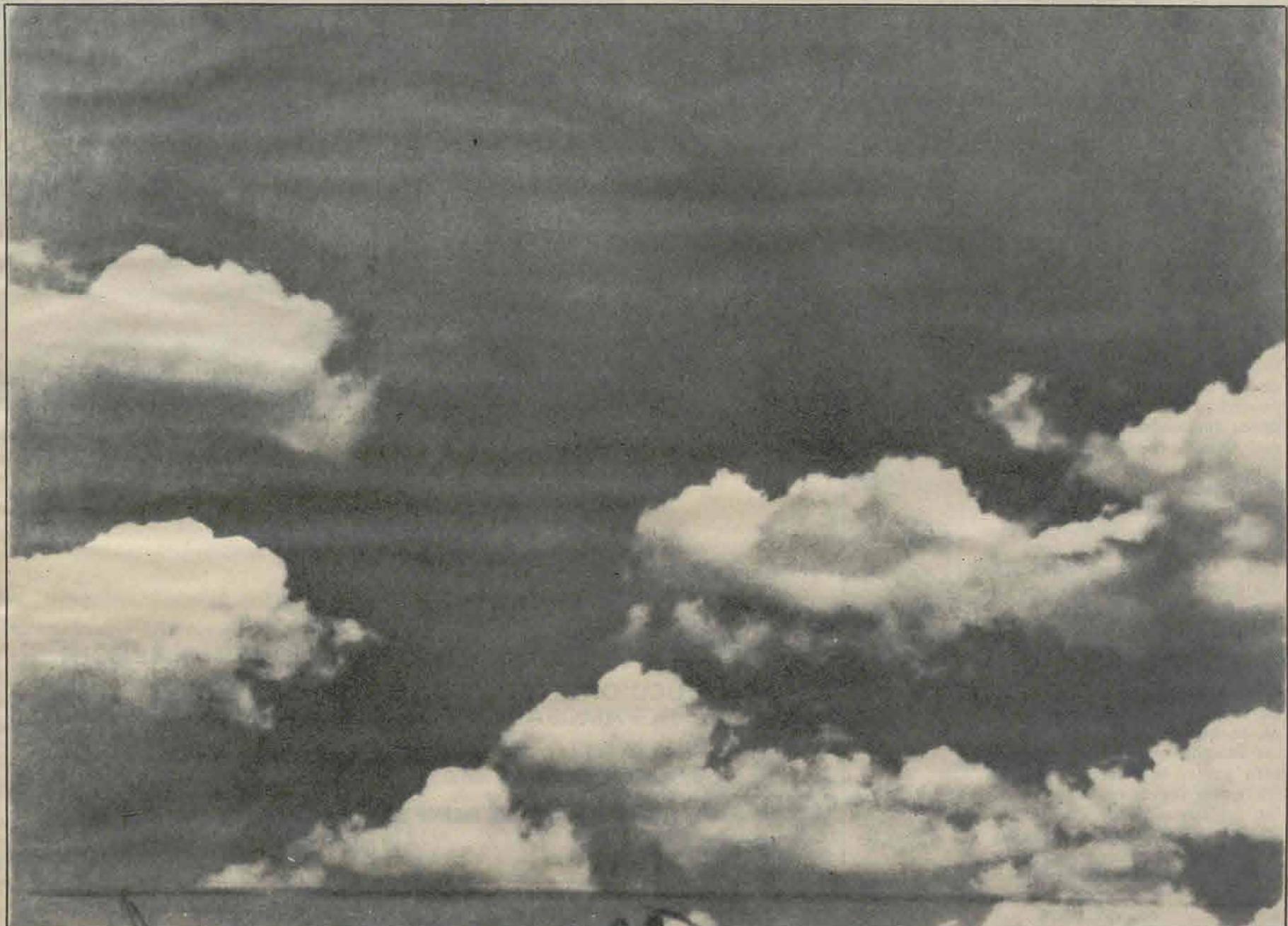
DICIEMBRE EN ESPAÑA (Mediterráneo y Atlántico)



Las tres fotografías han sido obtenidas el mismo día. Y no en las antípodas, sino en España. Aclaremos: las dos de arriba corresponden al Mediterráneo (Benicarló), la de abajo al Atlántico (Canarias). Un furioso temporal azotó las costas levantinas. Las olas llegaban con gran fuerza hasta los varaderos del puerto, lo que obligó a reforzar las amarras de las embarcaciones. Al chocar con violencia en los acantilados junto a la carretera destrozaban el firme, haciendo peligrosa la circulación de automóviles. Simultáneamente, en Las Palmas de Gran Canaria, los nativos y turistas tomaban apaciblemente el sol en las playas. Eran unas auténticas navidades al sol, sin el ambiente de bufandas que es típico.



EL CONOCIMIENTO DE LAS NUBES, CLAVE PARA PRONOSTICAR EL TIEMPO EN LAS PROXIMAS HORAS (II)



EN un sistema nuboso completo hay que destacar tres fases:

LA CABEZA del sistema, en el sentido de avance de las nubes, está compuesta por cirrus y demás nubes altas. Los barómetros empiezan a descender y el cielo, poco a poco, se cubre. Tiempo transcurrido en esta fase, de seis a doce horas.

EL CUERPO del sistema, en el sentido de avance de las nubes, se caracteriza por en-

contrarse el cielo completamente cubierto, con nubes bajas y de desarrollo vertical, dando origen a lluvias y chubascos que en ocasiones vendrán acompañadas de viento. Al comienzo de esta fase, los barómetros siguen bajando para poco más tarde a su máximo descenso, que no corresponderá nunca con la mitad del tiempo empleado en la fase entera, ya que en el último tercio éstos comienzan su ligero ascenso. Tiempo máxi-

mo empleado en esta operación, de seis a diez horas.

LA COLA del sistema, en el sentido de avance de las nubes, se caracteriza por la constante subida de los barómetros. La nubosidad no es total empezando a dejar espacios de cielo entre las nubes, hasta llegar a quedarse completamente despejado, con las clásicas nubes de cúmulos de buen tiempo. Tiempo transcurrido, de cuatro a seis horas.

SIGUE



EL CONOCIMIENTO DE LAS NUBES

(Viene de la página anterior)

En el sistema nuboso es importantísimo saber la posición que ocupa el observador respecto al sistema. Según sea la posición del observador o la trayectoria del buque con respecto al eje de avance, se concibe que han de quedar más o menos deformadas las distintas fases, y hasta la duración de estas fases quedará más o menos disminuida, pudiendo incluso desaparecer, que es precisamente lo que ocurre cuando el observador se encuentra en el margen.

Se puede distinguir fácilmente el margen por el carácter del cielo, ya que las masas de nubes no están organizadas como en la cabeza. Se observan nubes características, tales como altocúmulos y lenticulares.

La noción del margen es muy importante en la interpretación de los cirrus. Según un antiguo proverbio meteorológico, estas nubes anuncianan, efectivamente, mal tiempo (penachos, colas de gato, etc.), cuando en realidad no son más que un indicio de la existencia de un sistema en el espacio, sin que ello indique que el cuerpo de las nubes haya de pasar necesariamente por encima del lugar de observación.

Para un observador que está aislado y que no se encuentra al corriente de la situación meteorológica, resulta difícil saber al momento de la aparición si los cirrus son de margen o de cabeza, ya que una u otra cosa indican fenómenos muy distintos. Por otra parte, la velocidad de las corrientes superiores a que circulan los cirrus puede diferir mucho de la que llevan las corrientes de los márgenes; de aquí se deduce que la velocidad nos permite una previsión aproximada acerca del comportamiento de unos u otros cirrus.

Finalmente, en ciertos casos el sentido de avance de los cirrus del margen es muy distinto del sentido de avance de los que están en las proximidades del eje del sistema nuboso.

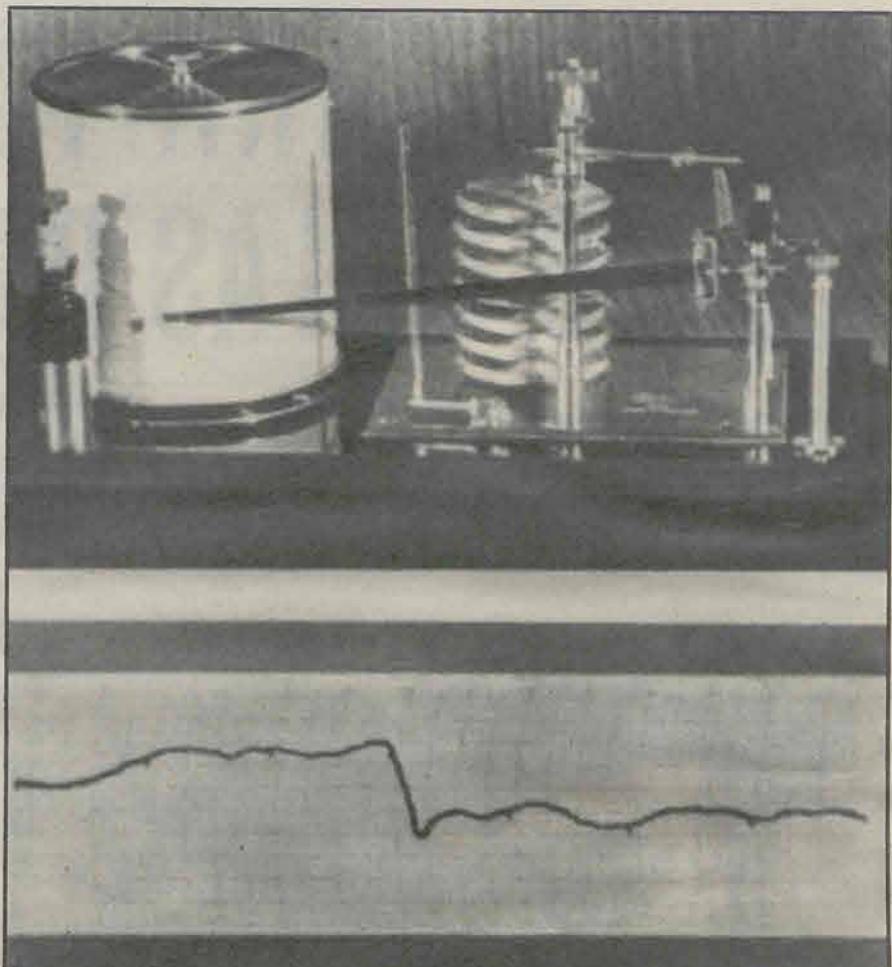
Los fenómenos ópticos debidos al paso de un velo (halo) pueden tener lugar en los márgenes, en cuyo caso no anuncia ni cielo cubierto ni lluvia en las próximas horas por tratarse de cirrus de margen.

En las oficinas meteorológicas, como se conoce la marcha del sistema, se distingue perfectamente si los cirrus son de eje o de margen.

No sólo la velocidad del viento, el sentido de avance y la determinación exacta de los cirrus nos pueden valer para determinar en el lugar que se encuentra el observador dentro del sistema nuboso. La tendencia barométrica cada tres horas también puede servirnos para conocer nuestra situación respecto al mencionado sistema.

No todos los barcos llevan el barógrafo, aparato clave por registrar en su banda la tendencia barométrica, con la máxima despreocupación por parte del observador.

El barómetro aneroide, siendo tan popular en la mayoría de los barcos, no da la tendencia barométrica con la misma seguridad que lo hace el barógrafo, ya que se necesitaría la constante observación del mismo para poder intentar llegar a la perfección del mencionado barógrafo.



SIGUE →

La Casa del Cuadro

MILES DE MOTIVOS Y COMBINACIONES A ELEGIR
REPRODUCCIONES EN COLOR DE LAS PINTURAS MAS FAMOSAS DE TODO EL MUNDO

TELÁ - CARTULINA - PAPEL - SEDA - TAPICES Y LAS MOLDURAS MAS FINAS Y MODERNAS

Rambla General Franco, 159 (a 100 metros de la avenida Anaga)-Edificio "FUMERO"
TELEFONO 24 23 83

SANTA CRUZ DE TENERIFE

GUILLERMO OLSEN & CO. LTD.

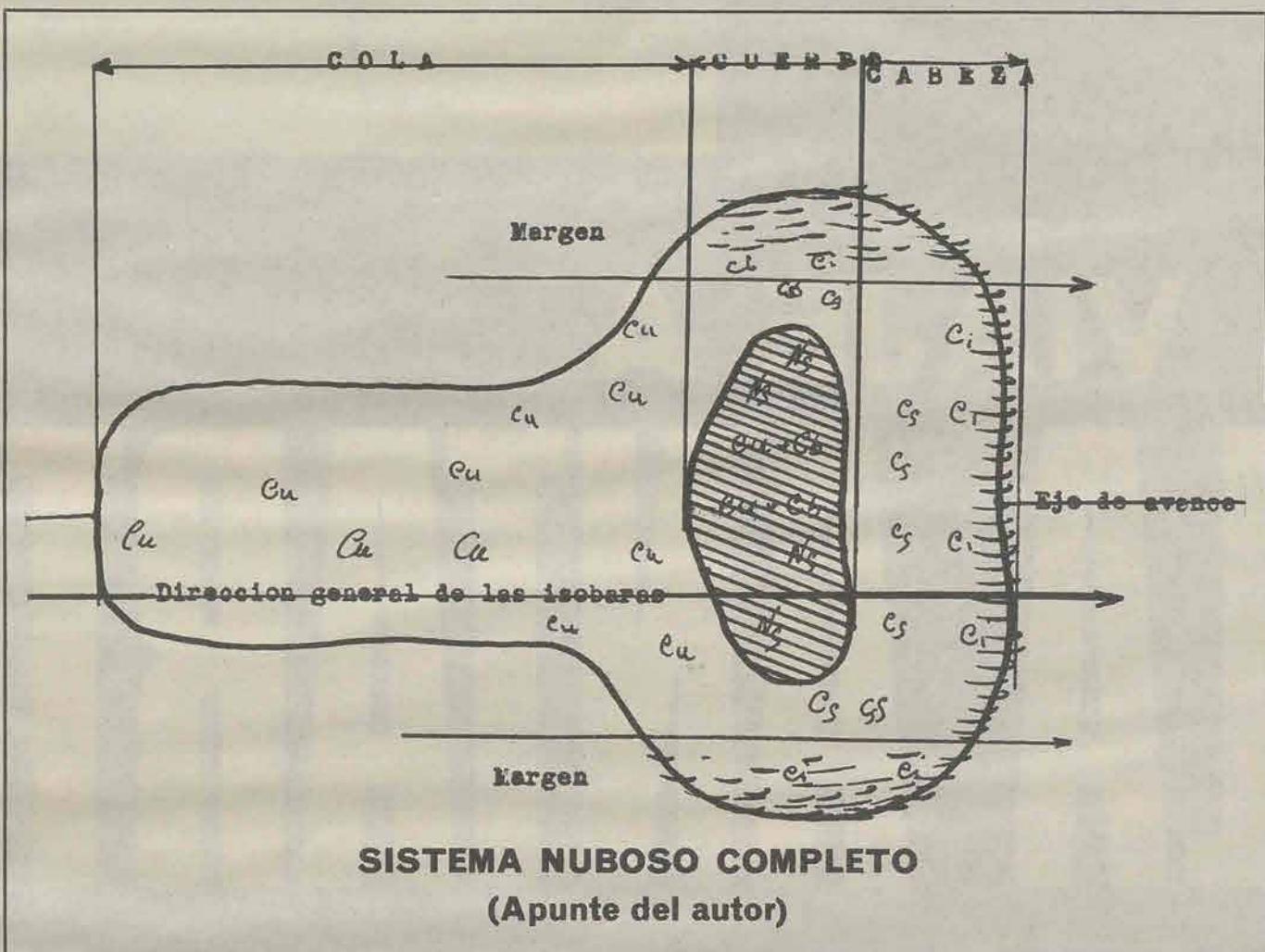
CONSIGNATARIOS
AGENTES DE LINEAS REGULARES
FLETAMENTOS - CONTRATISTAS DE CARGA
SEGUROS MARITIMOS

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

ELEMENTOS METEOROLOGICOS MANIFESTADOS POR LOS ALTOESTRATOS DE UN FRENTES CALIDO DE UNA OCLUSION

Altoestratos situados entre la cabeza y el cuerpo de un sistema nuboso. La descripción general del cielo es la siguiente: Si de los cirrus y cirrustratos de que hablábamos en la revista anterior se pasa a un cielo gris en el cual se deja entrever el sol, los elementos lineales que le atraviesan procedentes del altoestrato indican la dirección del desplazamiento, ya que el viento normalmente es perpendicular a esos elementos. Los altoestratos indican lluvia inmediata y reforzamiento del viento si el observador se encuentra al Sur de la depresión.



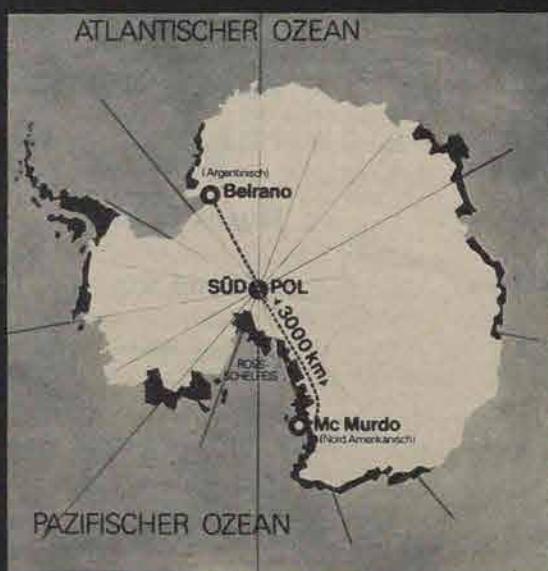
Elemento	Tendencia	Evolución	Tiempo horas	Riesgo
Viento	Aumentar	Fuerza 5-7	4 a 6	Aumentar 8-9
Visibilidad	Decreciendo	De 10 a 3 km. por lluvia	2 a 4	500 m.
Presión	Bajando	Bajada moderada o rápida	4 a 6	Bajada brusca
Temperatura	Baja	Frío producido por el viento	A las tardes	A muy frío
Nubes	Aumentando	Cubierto Ns. con nubes desarollo vertical	2 a 4	Visibilidad muy mala
Precipitación	Lluvia o nieve	Moderada y continua	2 a 4	Fuerte lluvia, fuerte nevada

MIGUEL ANGEL DE URQUI

**3.000 kilómetros
por un desierto
de hielo.**



VIAJE A **LA ANTÁRTIDA**



Orcas, focas y pingüinos

Estas son algunas de las vivencias de Stammberger, que hizo en esquí 3.000 kilómetros a través de la Antártida. Su mundo fue el hielo. Pero no sólo el hielo: también los animales que pueblan ese gran mar helado. En estas páginas relata algunas de las costumbres de orcas, pingüinos, focas y pedreles. Fue una experiencia que muy pocos hombres han podido vivir.



ROCAS escarpadas y paredes de hielo; en ellas se siente Fritz Stammberger como en su casa. Ya ha vencido la cumbre de 8.150 metros de altura del Cho Oyu, en el Himalaya. Cuando él vio aparecer ante sí en el Antártico una montaña de 600 metros de elevación, le sobrevino la pasión de trepar. Stammberger pudo someter al "montecillo", pero con esfuerzo y después de dos días. A cada paso se hundía hasta las rodillas en la pastosa nieve. Generalmente, el piolet de alpinista no daba seguridad alguna. Por ello, Stammberger tuvo que arrastrar consigo su equipo de tienda de campaña, pues en el Polo Sur, pasar una noche al aire libre sería mortal. Y siledad... Hasta que aparecieron los primeros animales polares.

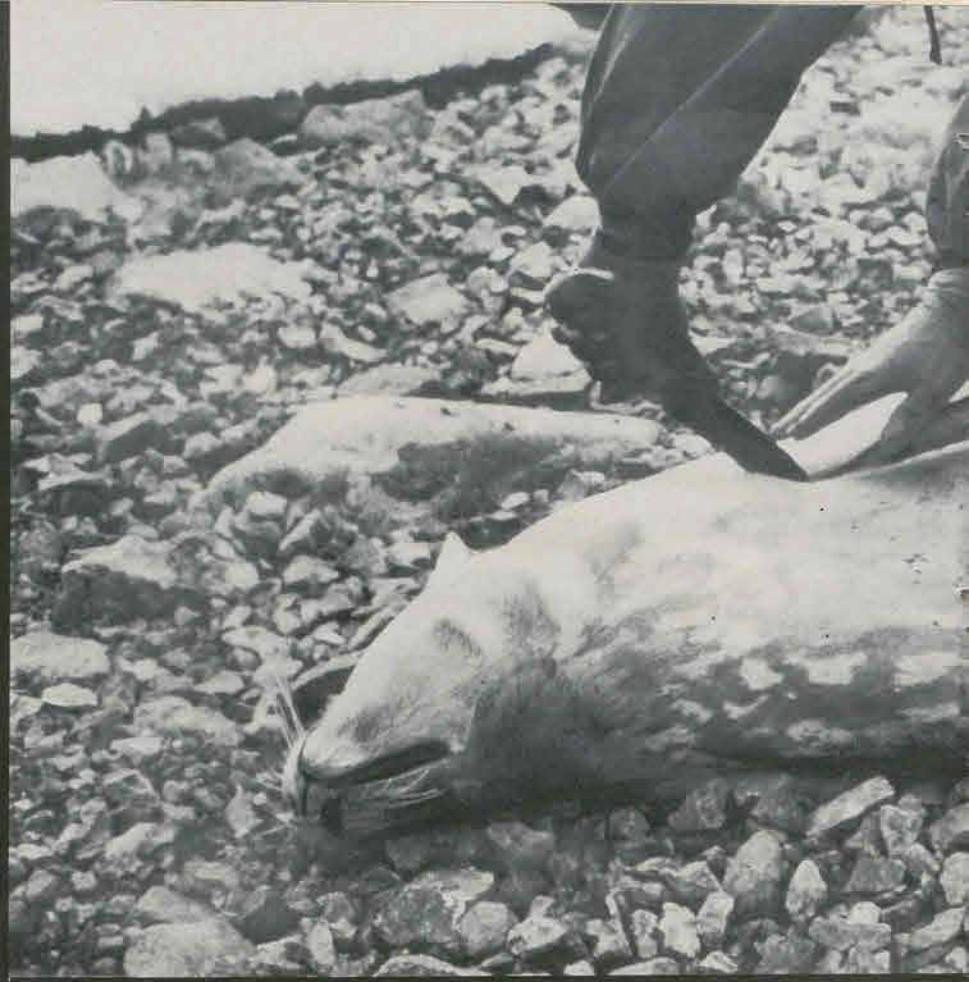
DEL comportamiento de los animales en los hielos perpetuos Stammberger obtuvo importantes conclusiones. Con precisión observó sus hábitos de vida. Los animales que le proporcionaron las mayores aclaraciones fueron los pingüinos, que a miles pueblan la Antártida, viviendo pacíficamente en las islas entre el hielo y que son muy confiados con los hombres. Su único perturbador de la paz es el pedrel, ave semejante al águila, que siempre está hambriento y para el cual los huevos de pingüino constituyen un manjar exquisito. El pedrel se cierne alto en los aires describiendo allí sus círculos. Entre los numerosos pingüinos que se encuentran incubando percibe infaliblemente uno, que precisamente está distraído durante unos segundos. Con inconcebible velocidad se arroja el ladrón sobre el nido, pero en el último momento es descubierto por los pingüinos, que se alzan preparados para la defensa. Segundos más tarde, la paz del lugar y toda la colonia se transforman en un tumulto. Los pingüinos machos, con una algarabía que suscita el miedo, alarman a sus congéneres y con fuertes golpes con los muñones de las alas ponen por fin en fuga al ladrón.

LOS MACHOS EMPOLLAN LOS HUEVOS

En los pingüinos son los machos los que empollan los huevos. El macho tiene que estar incubando entre cuatro y ocho semanas —según los casos— hasta que el retoño salga del huevo. En los días calientes, el pingüino deja que el sol se haga cargo de la incubación, quedando, sin embargo, sentado cerca del huevo. Como el suelo está frío, entonces el pingüino mantiene al huevo sobre la pata, a la manera que un jugador de fútbol sostiene el balón. Los pingüinos son padres cariñosos; protegen a su hijo tan bien, que le amenaza el peligro de asfixia debajo del espeso plumaje. Los exploradores antárticos van de animal en animal buscando los polluelos.

UN BAÑO EN LOS HIELOS

El endurecimiento es para Fritz Stammberger la única receta posible para superar las fatigas de la travesía polar. Hasta ahora es el único hombre que voluntariamente saltó, vestido solamente con un pantalón corto de baño, de un tempano de hielo al agua fría, a menos de cuatro grados. A pesar del contenido de sal, el agua se enfriá al



principio a menos de cinco grados. Stammberger nadó durante tres minutos. Quizá hubiese aguantado todavía un minuto más, pero emergió allí una orca, que concluyó este entrenamiento antes de tiempo. Fritz Stammberger también tenía a la ballena un gran respeto. En su amplia exploración a la Antártida encontró las «palomas del Cabo», o antárticas, de las que, actualmente, existen muy pocas. Estas aves se posan derechas como soldados durante horas y días enteros en las cimas de las montañas de hielo, de espaldas al viento. Stammberger también fotografió cómo se partía en pedazos un glaciar: un estruendo ensordecedor y tres nuevas montañas de hielo flotaban en el agua.

INVESTIGANDO UNA FOCA

Los investigadores del Gobierno argentino que trabajan permanentes en la Antártida han ayudado mucho a Stammberger en su empresa de exploración. En agradecimiento a ello, él ayudó a una expedición. Debía matarse a una foca enferma y esto no era un

trabajo sencillo. Este animal, por lo común tan pacífico, se mostraba furioso cuando se le aproximaban los hombres. Se le dirigió con una barra larga hasta que se la hizo rodar sobre las espaldas. Entonces se la anestesió con un cartucho especial. Asimismo, en las espaldas se la inyectó una flecha de anestesia no profunda. Después de estar muerto el animal comenzó el trabajo propio del investigador. Con un cuchillo fuerte se traspasó la corteza de tocino de un centímetro de espesor para buscar la causa de la enfermedad. Los científicos doctor Frierre y doctor Borrell, asistidos por Fritz Stammberger, sin embargo, no pudieron aclararlo allí mismo. Los órganos interiores se enviaron congelados a la Argentina y el cerebro y las glándulas de la foca enferma a un Instituto de Alemania. Allí se investigará por qué una foca antártica tiene diversas glándulas que no se encuentran en ninguna otra raza de focas. La foca de la Antártida tiene un solo enemigo: la orca. Esta nada por debajo de pequeños icebergs y los sacude hasta que la foca que se encuentra encima cae para ser una presa fácil...

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

Central:
CEUTA

Muelle Dique Poniente
Telfs. 51 37 04 - 49 43 89

Sucursales:

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Calle Tauro, 106
Telfs. 26 11 10 - 26 95 63
ARRECIFE DE LANZAROTE
Avda. General Franco, 11
Teléfono 346

SEAMAN'S HOUSE

INTERNATIONAL MEALS

RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso
Teléfono 26 10 44

CASA DEL MARINO

COMIDAS INTERNACIONALES

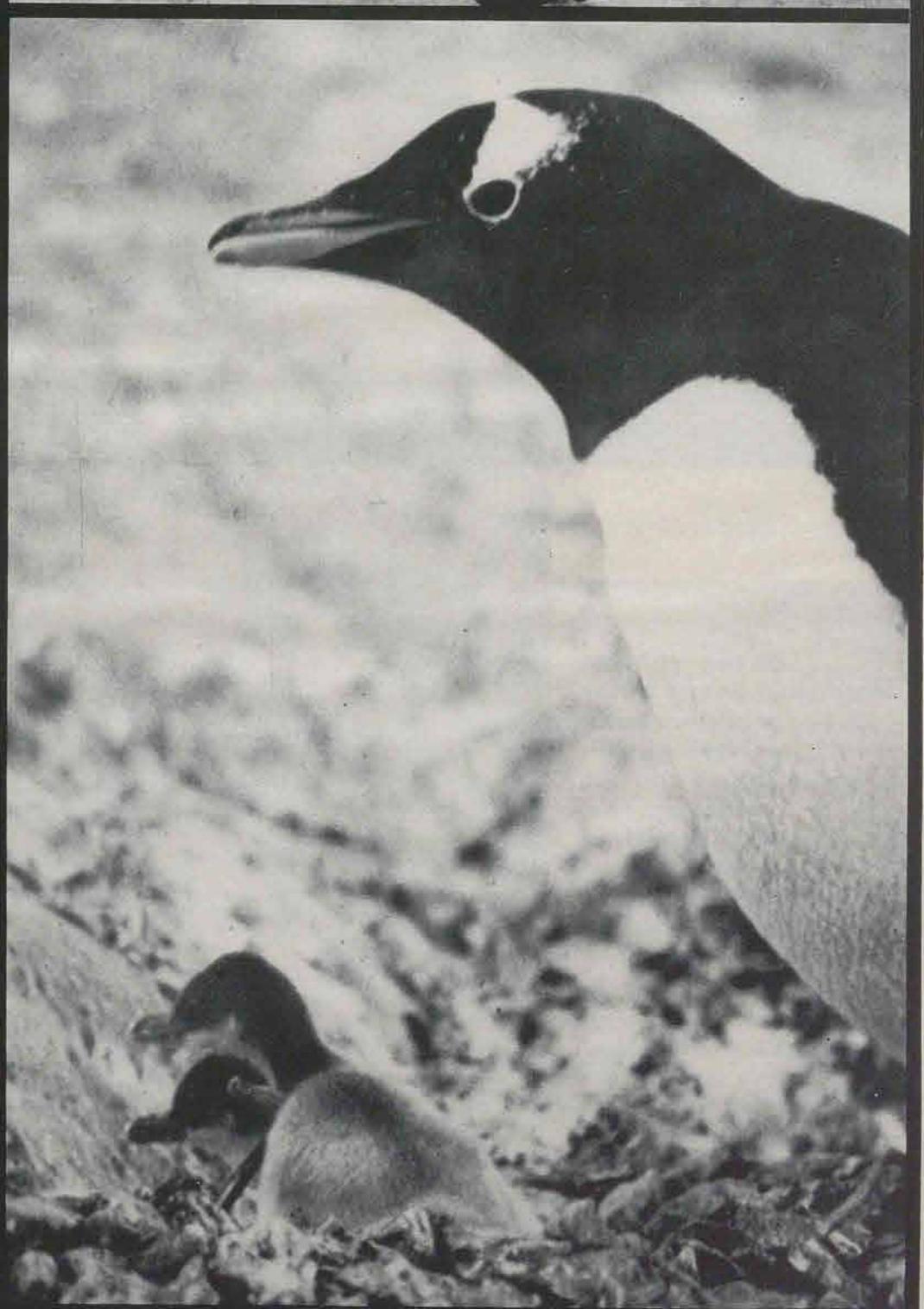
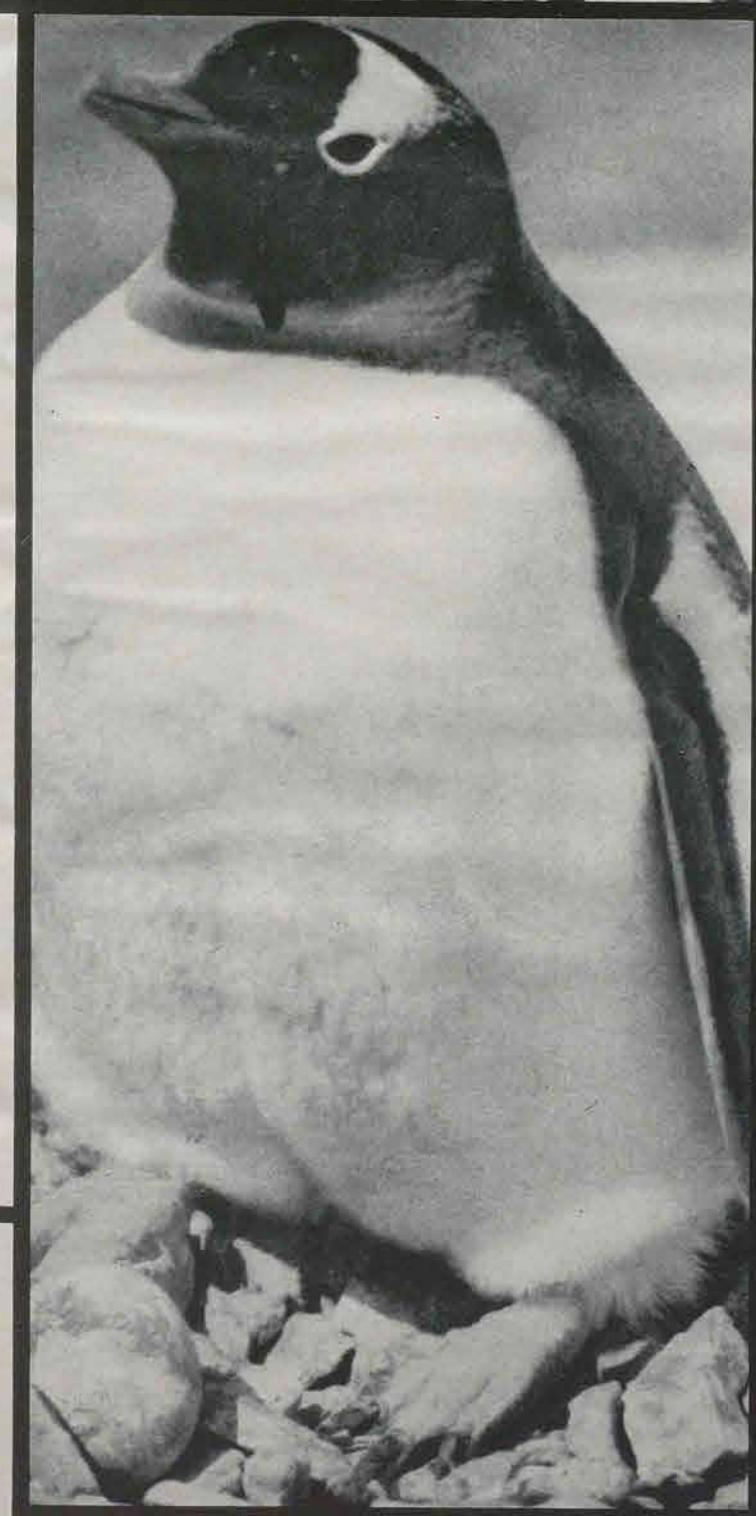
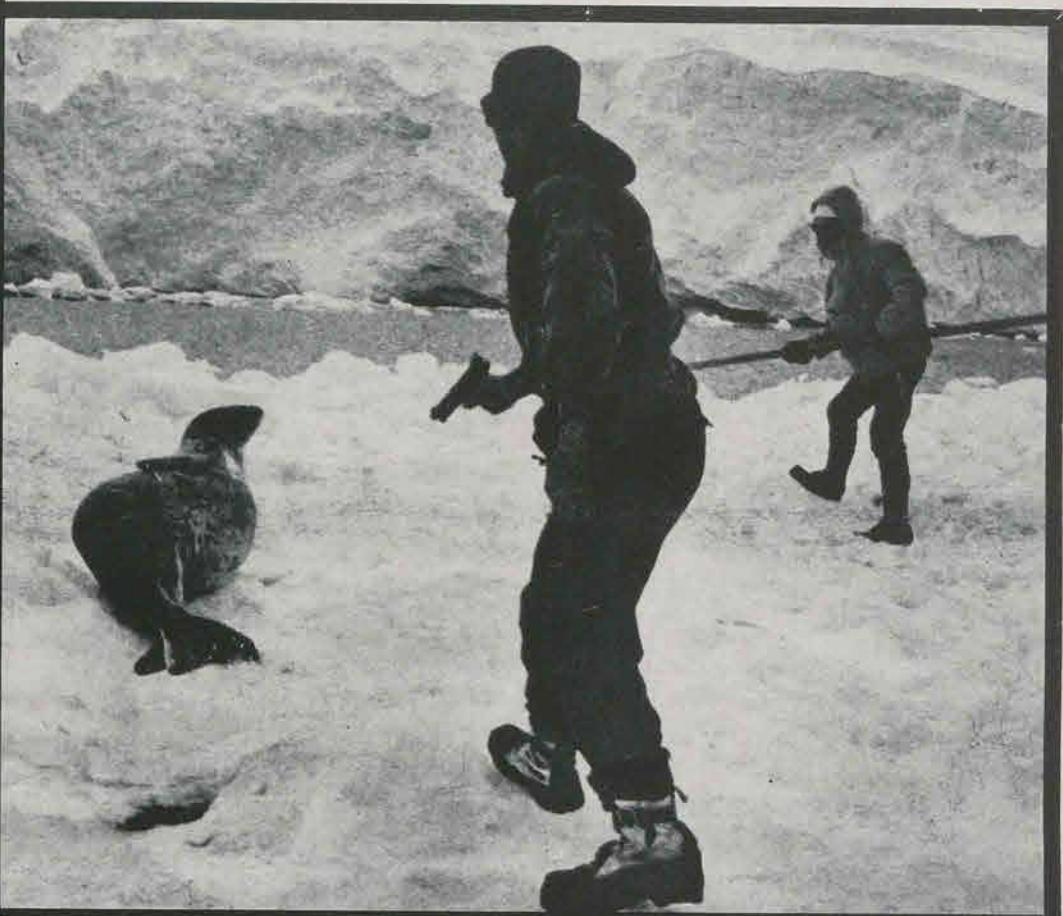
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

MANUEL TOLEDO Y CIA., S. L.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

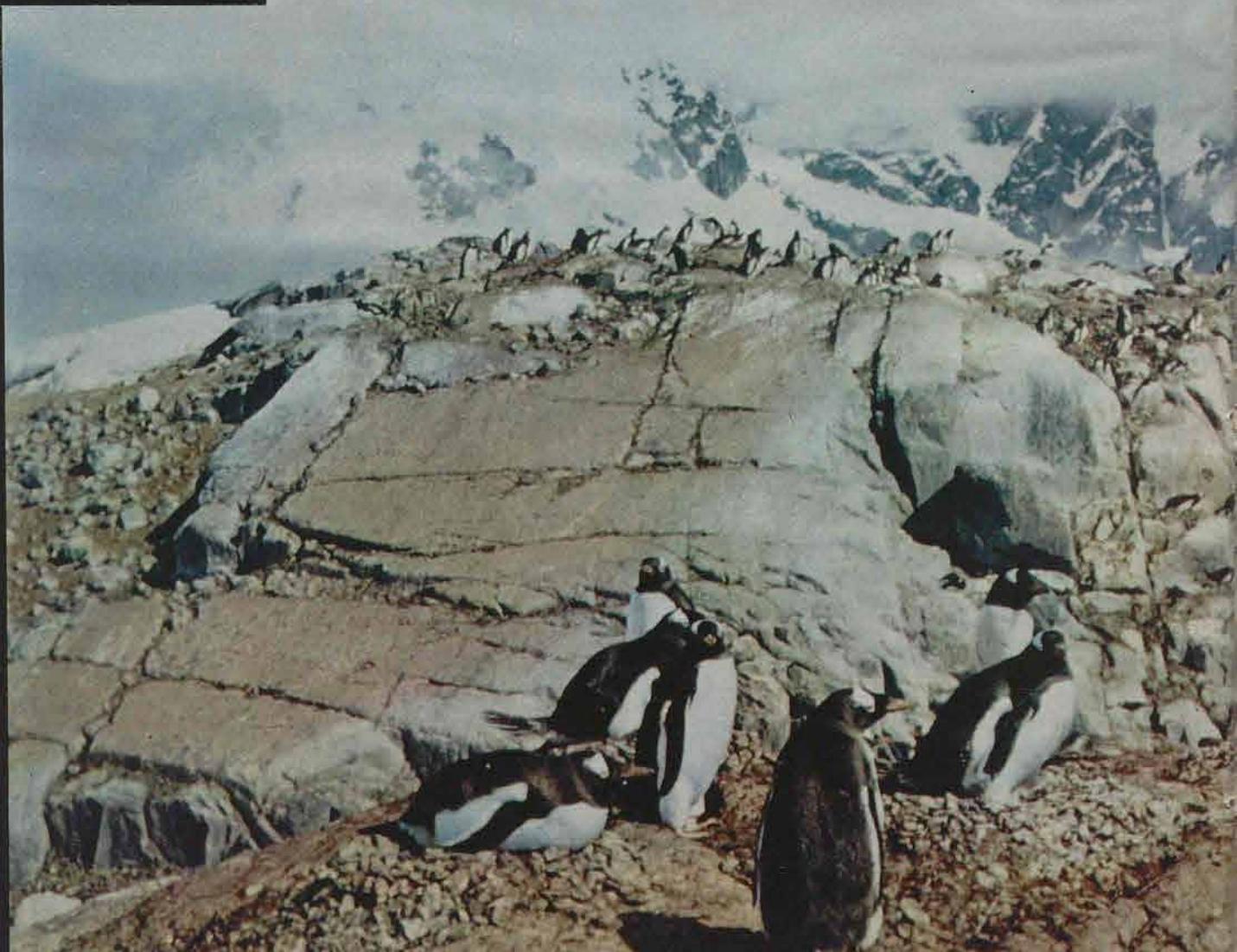
«EDIFICIO PUERTO»
Plaza I. M. Bécerra, 1.º piso
Teléfono 26 06 08 *

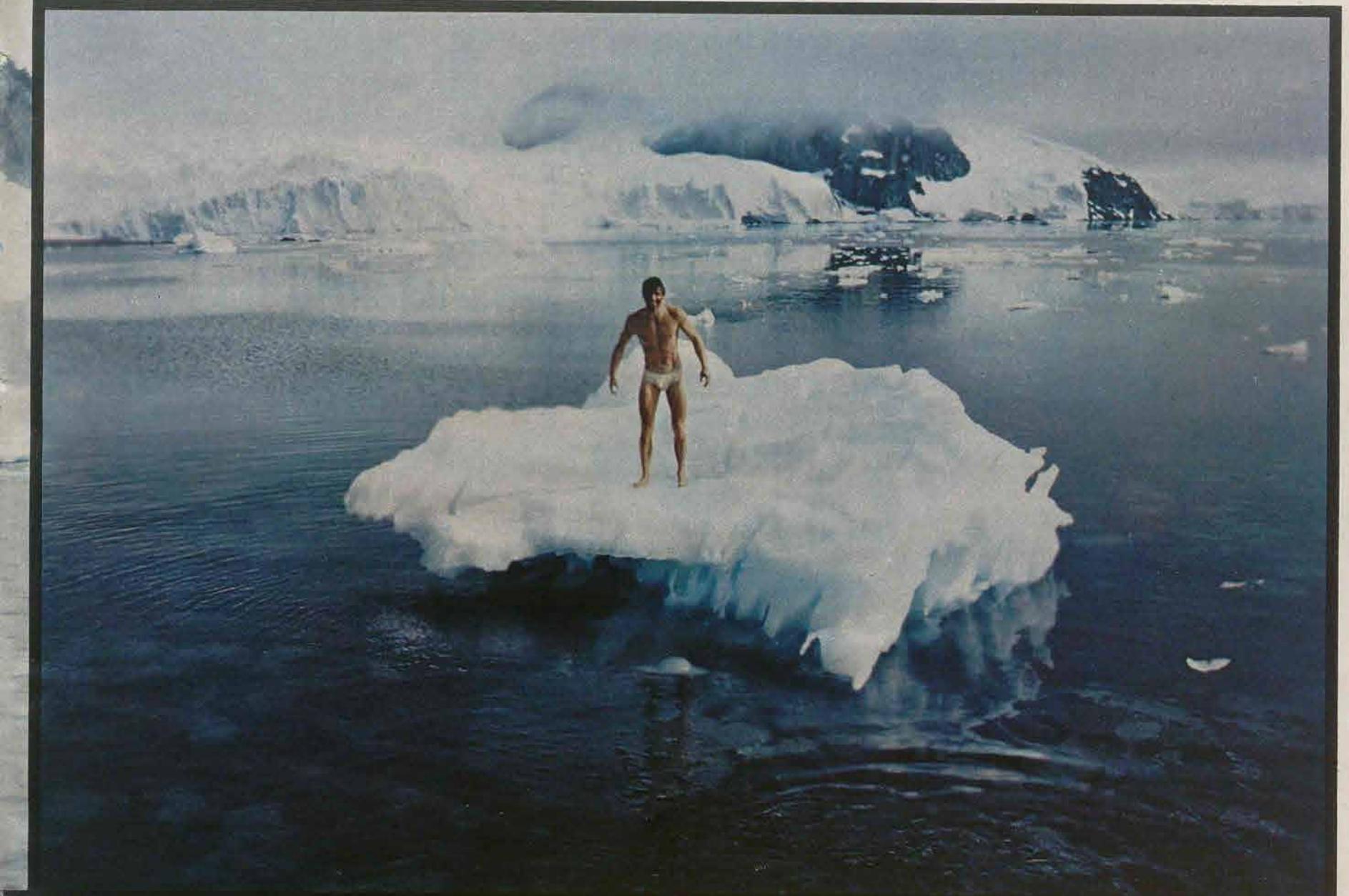
Telegramas TOLEDODIA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA





Los científicos, ayudados por el autor del reportaje, sacan las vísceras de la foca para enviarlas, congeladas, a la Argentina. El pedrel (página contigua) se lanza al ataque sobre un pingüino. Sin embargo, la colonia de pingüinos consigue rechazarle. Una proeza de Fritz Stammberger: lanzarse al agua helada. «El endurecimiento —afirma él mismo— es la única receta posible para superar las fatigas de la travesía polar».

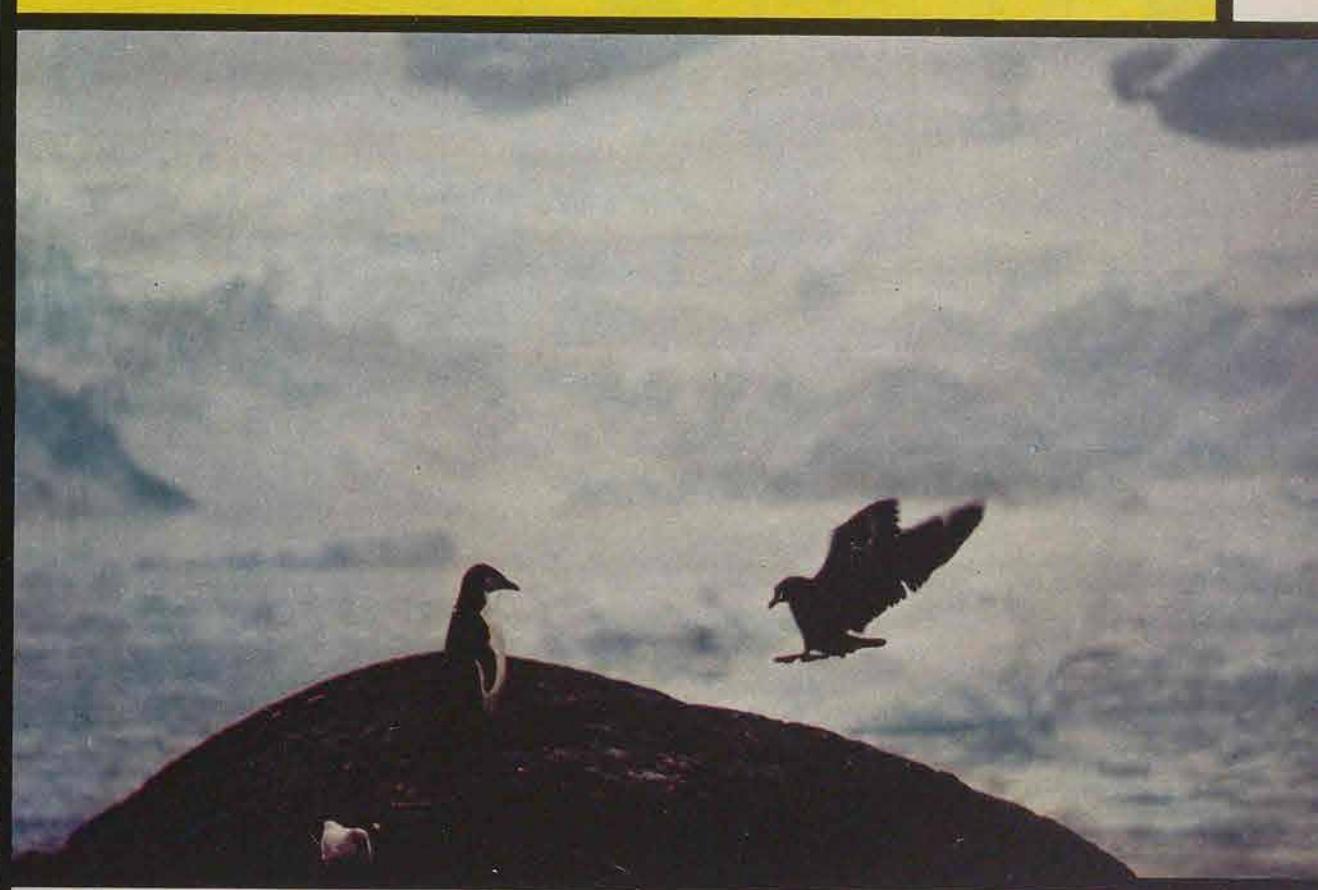
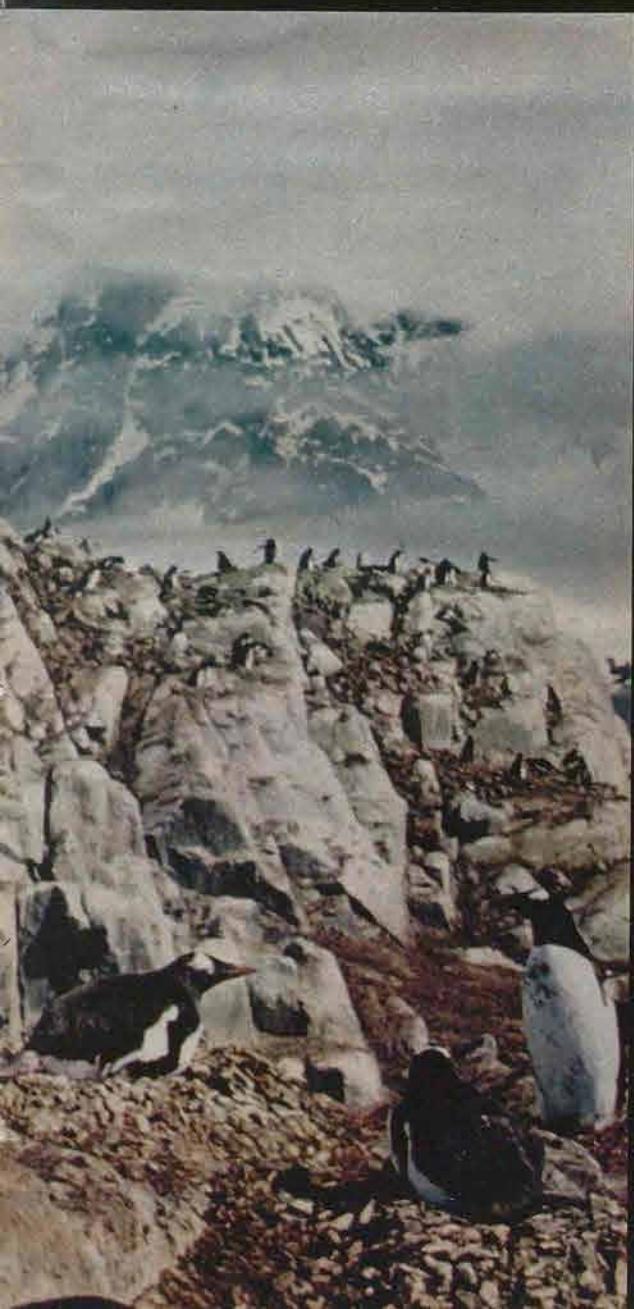




VIAJE A LA ANTARTIDA

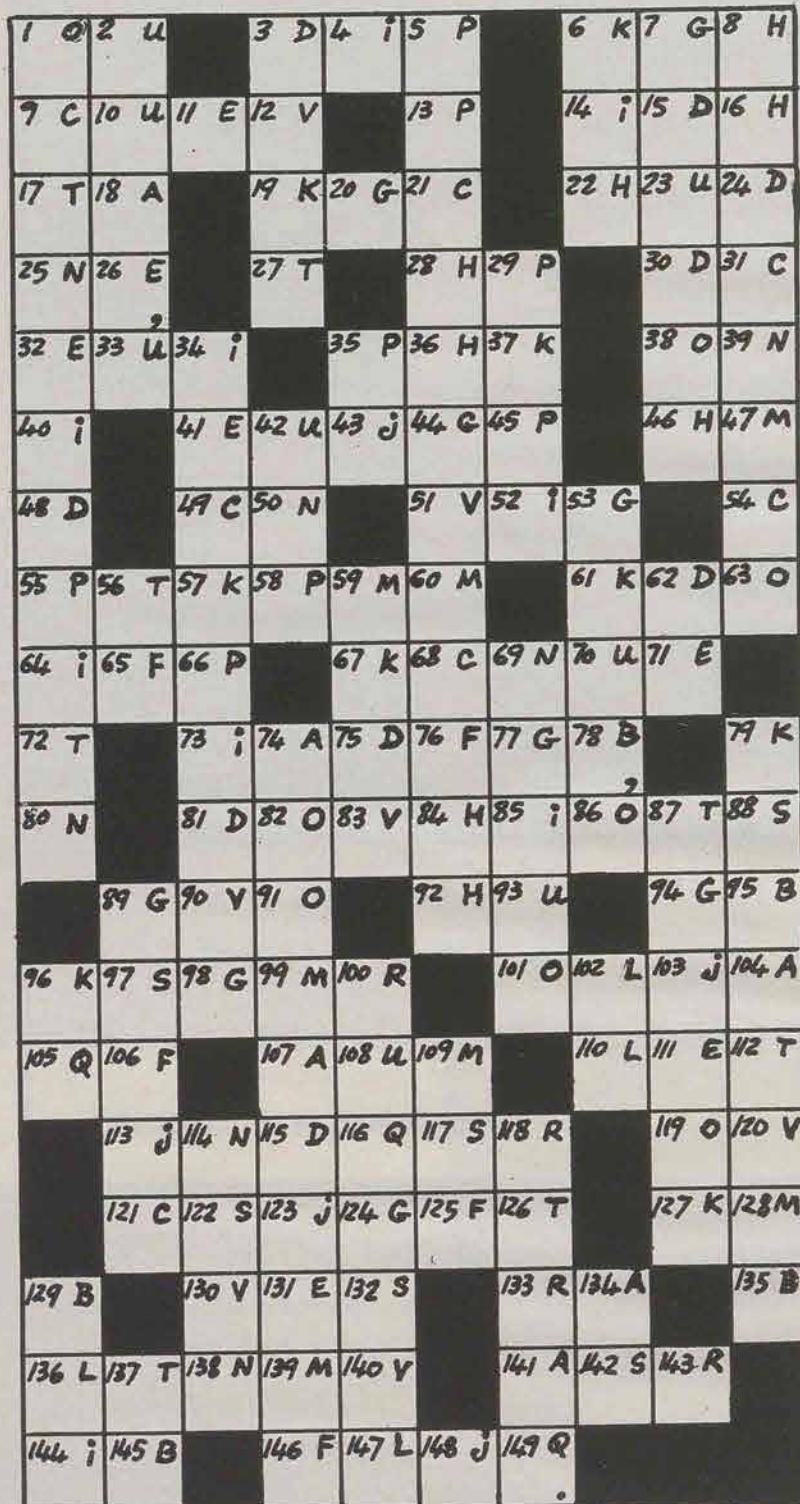
(Focas, pedreles, pingüinos)

Un reportaje BUNTE/KEYSTONE-NEMES.



EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE



DEFINICIONES

- A. 107 134 74 141 104 18 Nombre inglés admitido internacionalmente para designar un velero de gran tonelaje, mucho aparejo, casco fino y, por lo tanto, de mucho andar.
- B. 145 135 95 78 129 Dar el último repaso de calafatería a las costuras de un buque.
- C. 54 31 21 68 49 121 9 Dícese del buque menos calado de lo normal.
- D. 48 3 81 24 115 75 62 15 30 Engalanen una embarcación, cubriendo las bordas con paños de colores y adornando los palos y vergas con banderas y gallardetes.
- E. 11 111 41 71 131 32 26 Dícese de todo buque o embarcación de movimientos y maniobra pesados (femenino).
- F. 106 76 146 125 65 Instrumento de hierro con cuatro garfios o ganchos empleado en los abordajes para aferrarse a la nave enemiga.
- G. 89 98 20 94 124 44 77 7 53 Magistrados de la antigua Roma que eran designados especialmente para dirigir los preparativos navales de alguna expedición.
- H. 28 8 22 84 46 36 92 16 Pongan en sentido inclinado cualquier cosa de uso a bordo.
- I. 14 34 40 73 52 144 85 64 4 Racha de viento, fuerte y corta.
- J. 123 103 43 148 113 Abra o ensenada pequeña donde pueden fondear las embarcaciones.
- K. 6 61 19 127 37 96 67 57 79 Anulen o reduzcan al mínimo posible los desvíos de una aguja náutica.
- L. 102 147 136 110 Al revés, pequeña constelación boreal, cuya estrella principal es Vega.
- M. 109 59 47 60 139 128 99 Comunidad biótica formada por todos aquellos organismos que viven en contacto con la película superficial del agua.
- N. 114 69 50 25 80 39 138 Reducen el aparejo, echan carga al agua o maniobran de modo que el buque sufra menos en un mal tiempo.
- O. 82 1 38 91 63 101 119 86 País que está al otro lado del mar.
- P. 35 55 5 13 29 58 45 66 Roca muy alta, cortada a pico, de poca base y rodeada de agua.
- Q. 105 116 149 Canal, embocadura de río, o brazo de mar que se interna en la tierra.
- R. 100 143 133 118 Rasquen el fondo con la quilla, pero sin varar.
- S. 97 117 122 132 142 88 Eje de hierro sobre el que gira el cabrestante.
- T. 17 112 87 27 137 56 72 126 Líneas que unen los puntos de la superficie de la Tierra en los que, en un determinado intervalo de tiempo, ha caído la misma cantidad de lluvia.
- U. 108 23 70 42 10 33 2 93 Disponen el aparejo o las velas, o cualquiera de éstas, del modo más conveniente.
- V. 130 140 120 51 90 83 12 Cubierta inferior o cubierta baja.

SOLUCION AL DAMERO MARINERO

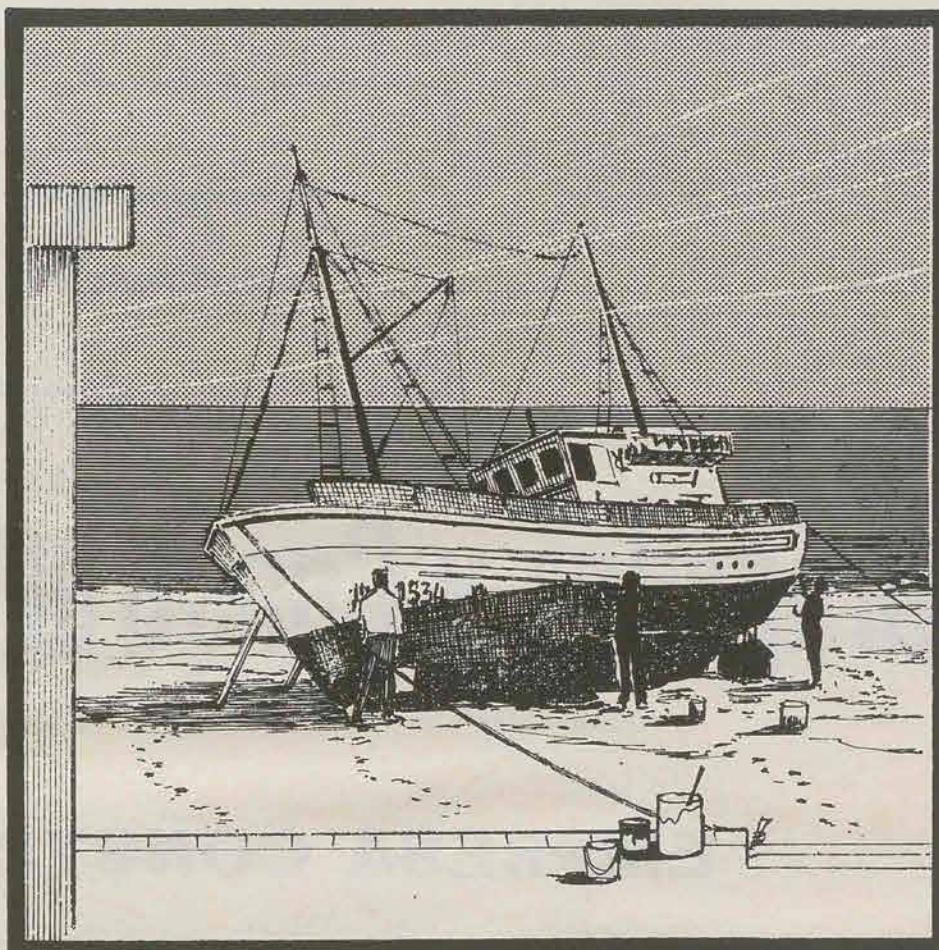
(Publicado en el número 74)

«Cierra la tarde el horizonte anubarrado. Sobre el mar de acero hay un cielo de plomo. El rojo bergantín es un fantasma sangriento, sobre el mar, que el mar sacude...».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas deben decir:
A. Machado: «EL MAR TRISTE».)

SE NECESITAN HOMBRES DE ACCION...

**MENSAJE
ESPECIAL
PARA
LOS HOMBRES
DE LA MAR...**



**Que pongan en marcha
nuestra industria
NAVAL Y PESQUERA!**

Construcción, Adquisición y Reparación
de barcos. Una línea de créditos para
desarrollar esta necesaria actividad.

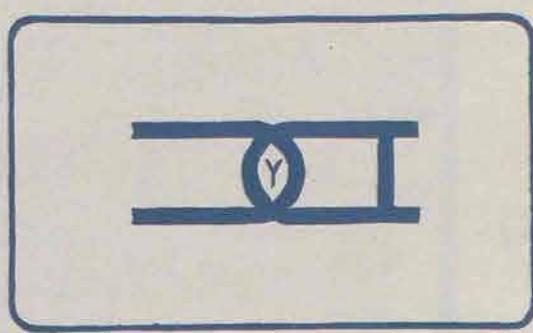
**CUANTIA: Hasta 5 millones
PLAZO: 6 años
INTERES: 8'50%**

¡Venga a exponernos su idea!



**CAJA GENERAL
DE AHORROS
DE TENERIFE**

DONDE MAS SE AYUDA AL PROGRESO Y LA CULTURA



Dragados y Construcciones, S. A.

EMPRESA CONSTRUCTORA

