

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.

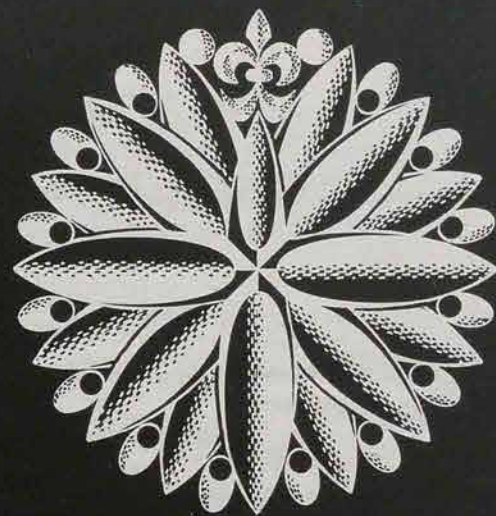
Exclusivas de distribución de las siguientes casas:

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 UTILLAJE 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, planta séptima
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

Imprime:

HÁUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 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.

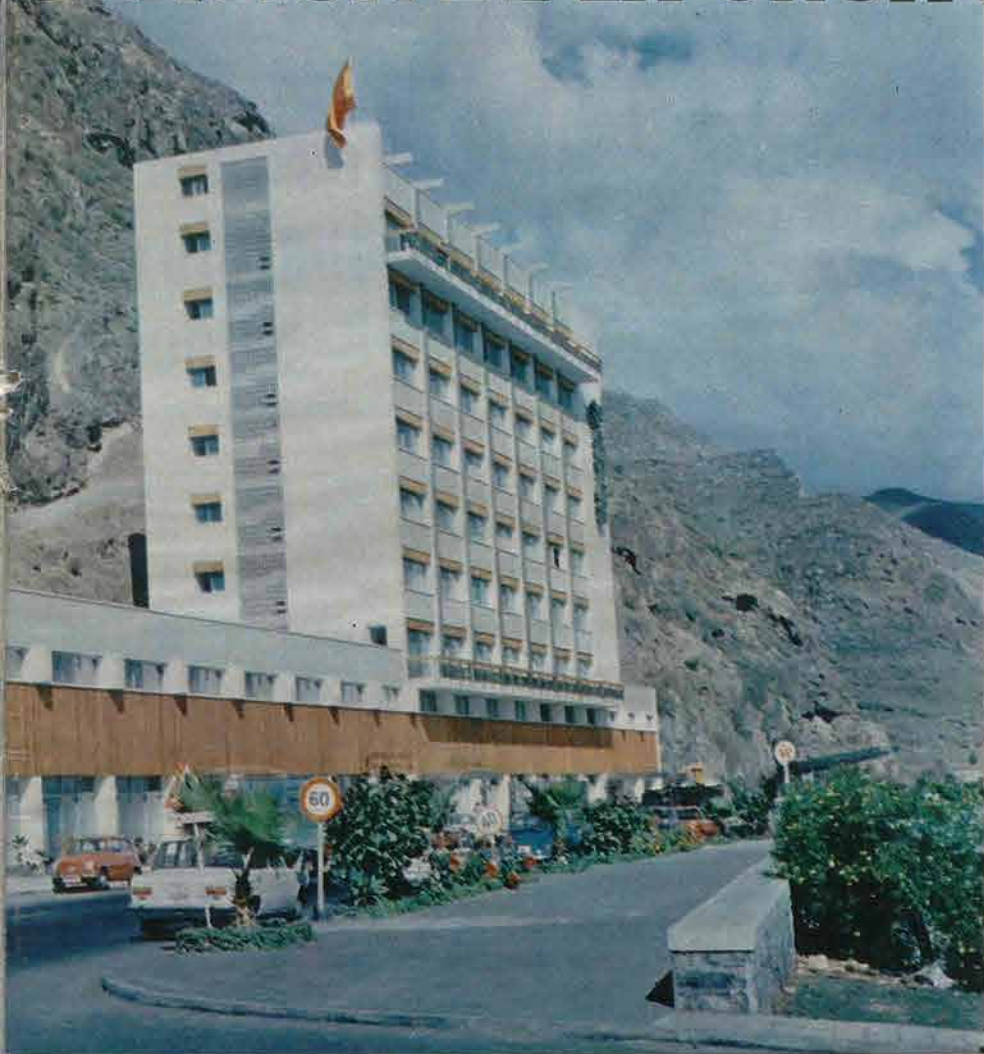


Arriba, y junto a estas líneas, el subsecretario de Trabajo y el presidente del Instituto Social de la Marina, durante sus respectivos discursos en el acto de inauguración de la Casa del Mar. A la izquierda, aspecto parcial del salón de actos. En la página contigua, a la derecha, bendición de la Casa. 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, quizá 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 pregun-

tas 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 predomina 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 INAUGURACIÓN

Presidieron Trabajo, capitán general y gobernador



DIRECCIONES:

MARIA JIMENEZ

(SANTA CRUZ DE TENERIFE)

TELEGRAMAS FRINSA

TELEFONOS 245083 - 245084 - 244488 y 245286

TELEX 92163 FINSA

FRIO INDUSTRIAL, S. A. (FRINSA)

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

INAUGURACION 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 Harguindey Banet; vicesecretario técnico, don Pedro Jiménez Poyato; vicepresidente del Consejo General, don Antonio Maqueda 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 policlínica, salón de actos, biblioteca, policlínica, 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 Bastarache 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 cesará 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.

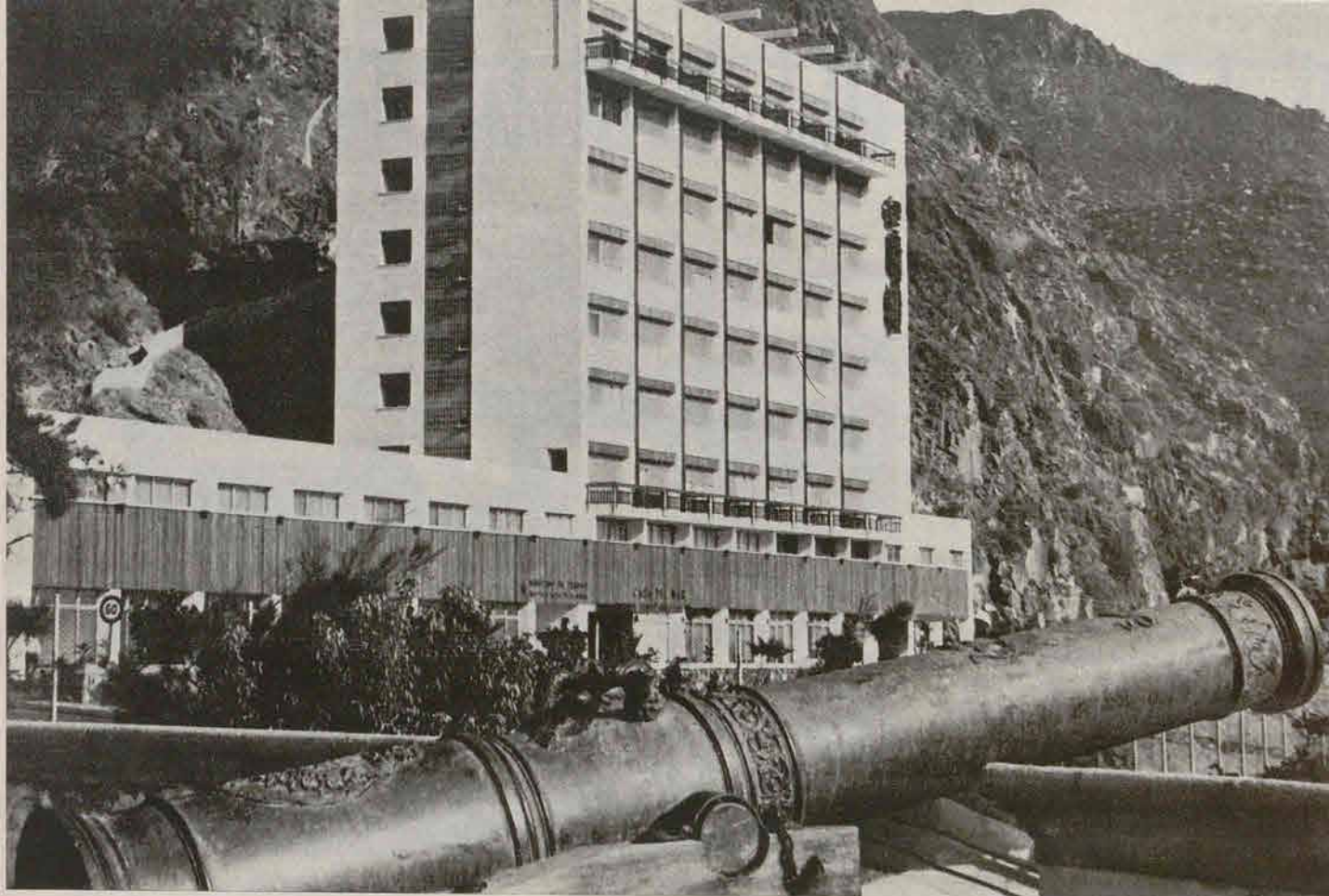
Comenzó diciendo: «Las razones por las que me encuentro aquí son muy poderosas. Todo lo que se refiere de un modo u otro al mar toca muy de cerca al ser de España».

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

SIGUE

"En política, la autenticidad se llama eficacia; la seguridad, realismo, y la dignidad, espíritu social. Estas tres motivaciones trascendentes las cumple 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.)



"Las Casas del Mar de este archipiélago han de categorizarse, si hemos de ser consecuentes con la reconocida universalidad de los puertos canarios".

Almirante FONTAN

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 sienta 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 realizaciones 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. ■



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

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.



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.

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



CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL ISM FORMACION 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 GA DE TITULOS DE PROPIEDAD A LOS BENEFICIARIOS TRUIDAS 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 entusiastamente 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, anejas 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

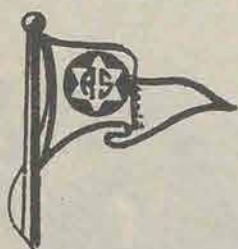
Terminados los actos de Arguineguín, el subsecretario de Trabajo fue despedido por sus habitantes con grandes ovaciones.

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
FLETAMENTOS - 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 hidrocarburos 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 cohetes de gas G. B. (paralizante de los nervios). De nada valieron la enérgica protesta de los medios científicos ni la campaña de prensa denunciando tal hecho: cinco kilómetros de agua ocultan 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 megatones, 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 «Connikin» 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 físico-químico 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 había 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 SANCHEZ GUZMAN.

sealkyd

Pinturas Marinas

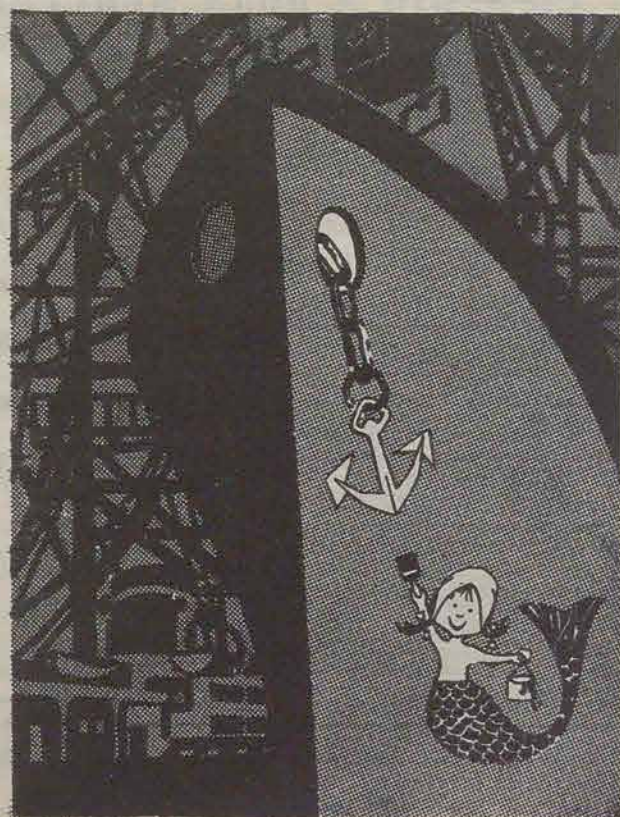
- Persistencia en tonos y colores
- Protección perfecta de superficies
- Inalterabilidad a las intemperies
- Total adherencia.

Distribuidora

Industrial,

S. A. DISA

RPDO. CORREOS, 363 - FABRICH 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 corresponsal).—En los primeros días de noviembre se ha constituido el Sindicato Provincial de Pesca, integrado por ochenta representantes de

las Cofradías alicantinas y presidido por el patrón 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 viven 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.

Ciñéndose 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 pesca goce 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 premiaban una vida dedicada a la enseñanza con vocación y con entusiasmo. ■ ANTONIO DIAZ MARTINEZ.

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

SAN PEDRO DEL PINATAR.—A don Miguel Esquerdo 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 Esquerdo 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".

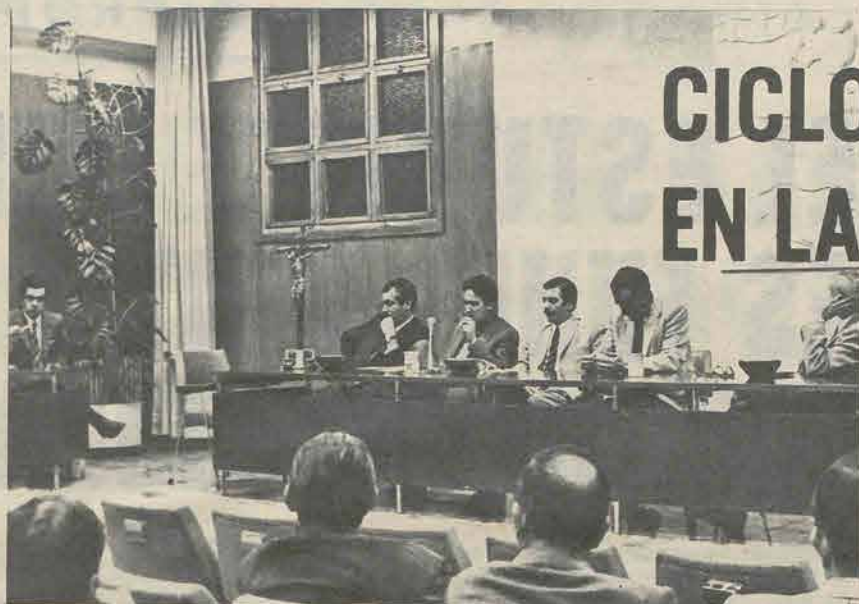
IMPOSICION DE LA CRUZ DE ALFONSO X EL SABIO A DOÑA MERCEDES TORNE CASAS, MAESTRA DE ORIENTACION MARITIMA DE SAN CARLOS DE LA RAPITA

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 meritoria 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 CLINICAS EN LA CASA DEL MAR DE VIGO

**HA SIDO ORGANIZADO —COMO
EL CURSO ANTERIOR— POR LA
POLICLINICA 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 Ambrojo, 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-

rismas 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

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.

Resultando: 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 contraaestre	143.520
Segundo contraaestre	139.589
Contraaestre práctico de pesca	143.520
Redero	139.589

e) Tripulantes subalternos

Especialistas:	
Engrasador	139.589
Cocinero	137.170

Subalternos:	
Marinero	135.960
Mozo	130.500
Fogonero	139.589
Marmítón	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 hubieran acordado un Convenio Colectivo Sindical que sustituya a estas Normas.

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 sí 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 desemboquen 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:

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 CONOCIMIENTO DE LAS CIENCIAS FUNDAMENTALES PARA EL DESARROLLO ECONOMICO Y ESTRATEGICO

Quando 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 quizá 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 cuatrienio, 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.

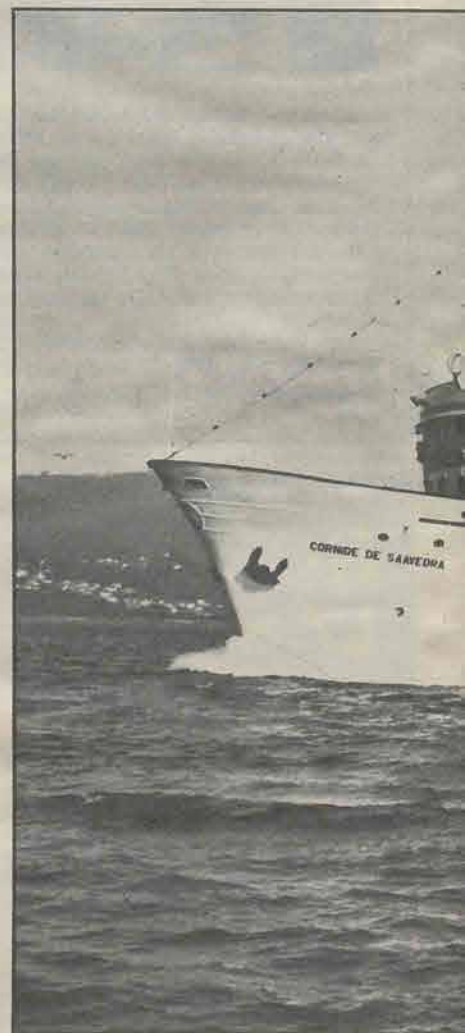
Con el objeto de conocer algo más el tema tratado, mantuvimos una entrevista con don Dámaso Berenguer, presidente del Instituto Español de Oceanografía (I. E. O.):

—¿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 encomendadas a esta institución las misiones investigadoras de carácter técnico e industrial para la mejor explotación de los productos marinos, con suje-



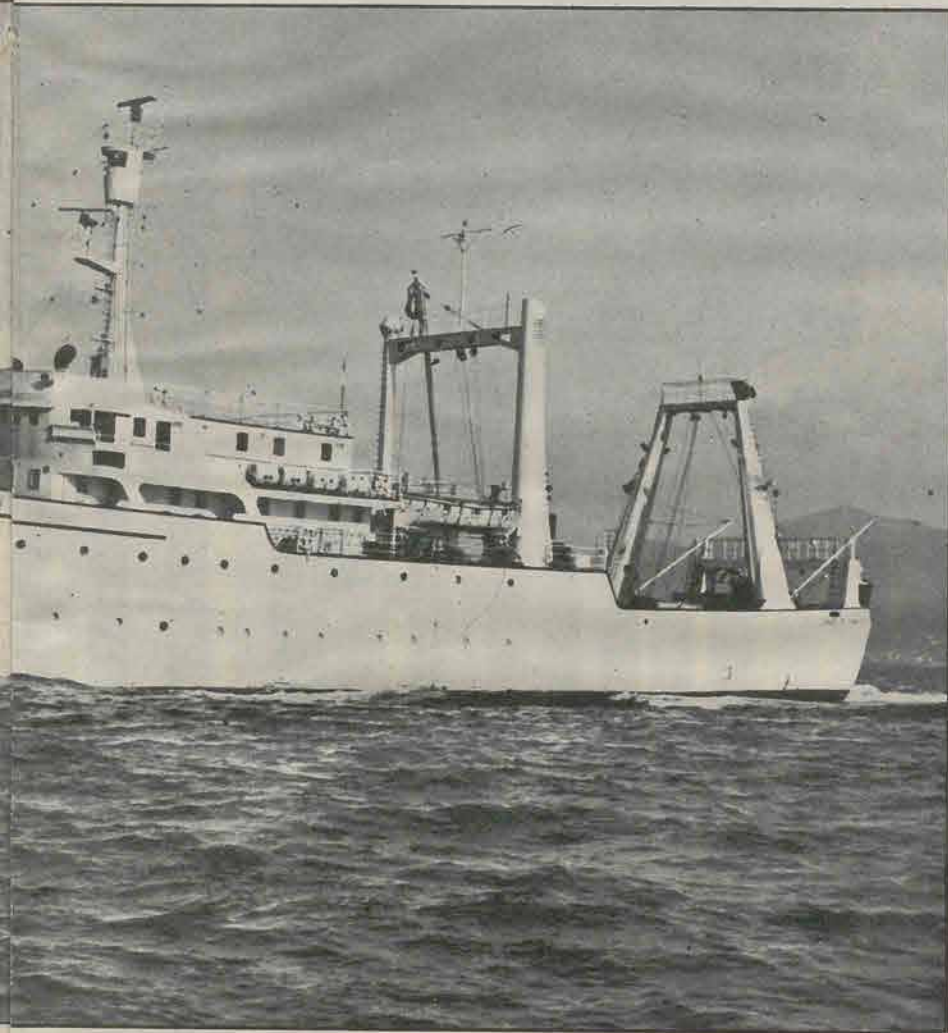
ción a las directrices fundamentales de unidad de la ciencia y al servicio del interés nacional.

—Creo que uno de los riesgos que todo científico corre es el de apartarse de la realidad que le circunda, quizá 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 Ordenador 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 detritus 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-

• El III Plan de Desarrollo prevé la realización de un Plan Oceanográfico.

Entrevista con don Dámaso Berenguer, presidente del Instituto Español de Oceanografía.

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 detritus. 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.

—Y continuando con el tema, pero relacionándolo con España. ¿Existe algún peligro en las aguas gaditanas por la presencia de submarinos norteamericanos, con armamento nuclear, en la base naval de Rota?

—No, no, porque todo eso está completamente aislado. El riesgo sólo ocurre en el momento de efectuar la explosión.

—Otro tema actual es la posible instalación de una refinería de petróleo en Tarragona. ¿Hasta qué punto puede ser perjudicial para las especies marinas de aquellos lugares?

—Si se hacen las cosas como se deben hacer, no debe causar casi ningún perjuicio, haciéndolo bien hecho, ¿comprende usted? Lo único que tienen que hacer es instalar una tubería que desemboque a cinco millas de la costa, y lanzar por ella los detritus. Claro, siempre queda el peligro de los barcos que llegan, y que sueltan algo al meter la bomba, pero ya hay siste-

mas de barrido de puertos, que todo eso lo quitan instantáneamente y no pasa nada.

DE LA ALIMENTACION Y LAS ALGAS

—Decía usted en una entrevista concedida al diario «Madrid», no hace mucho, que el mar podría acabar con el hambre en el mundo...

—¡Ah!, no. Eso, desde luego. Es mi opinión particular y estoy totalmente convencido.

—Actualmente esta utilización alimenticia ya se efectúa, ¿no?

—Sí, sí. Mire usted, los norteamericanos y los japoneses se dedican ya a «cultivar» pescado.

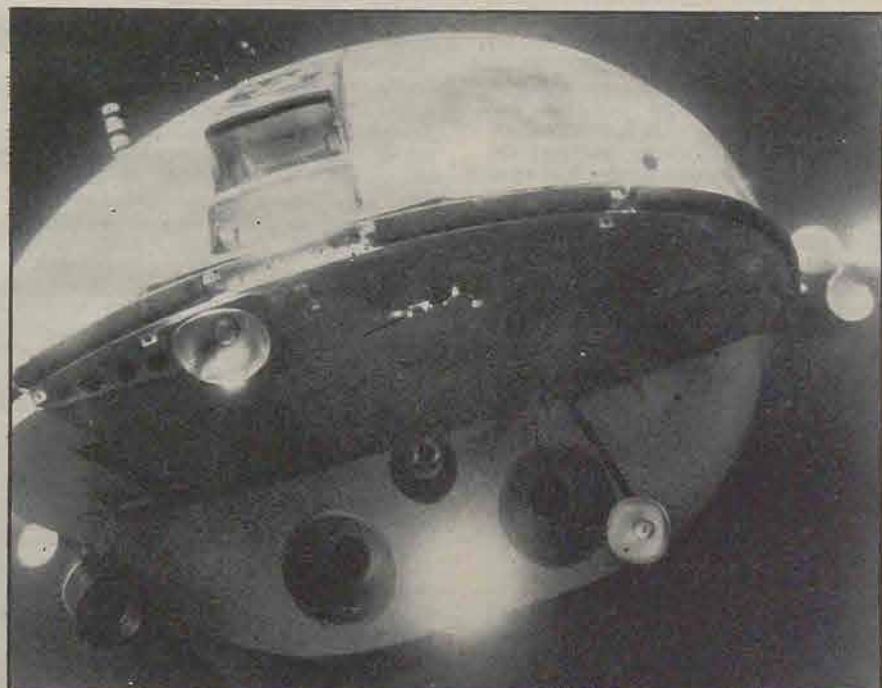
—¿Y las algas?

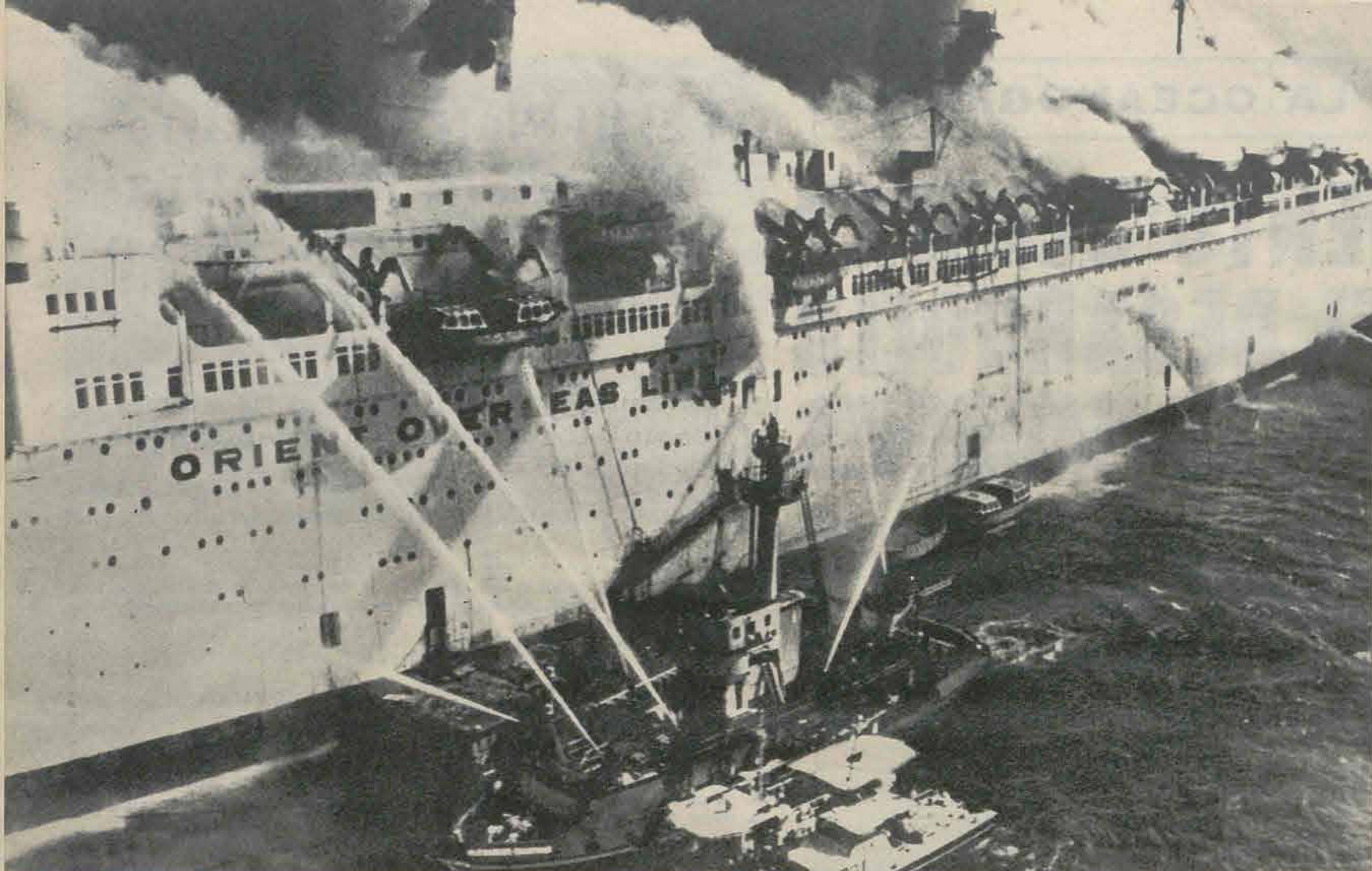
—Las algas tienen poca importancia en la alimentación.

—Pero creo que en determinadas sopas concentradas se utilizan ya...

—Pues sí, pero eso no es por la alimentación, es simplemente por la conveniencia de las empresas. Se emplea un gel que sale de algas, pero lo utilizan sobre todo para la preparación, para la presentación del producto, para que «quede bien».

Las posibilidades futuras de la oceanografía son ilimitadas. Con una racionalización de la pesca, de las instalaciones petrolíferas, en definitiva, con una ciencia dinámica y al servicio de la sociedad, los logros futuros ayudarán a la realización plena del individuo. ■ ANGEL S. HARGUINDEY.





Un in
truyó
de Ho
pués
traves
rida.

SU UL
RIO ES
FORMO
ADQUIR
NARLO
FLOTAN

Con el fo
se cierre
interesante
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 nostalgias maríneas, pensando 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. ■

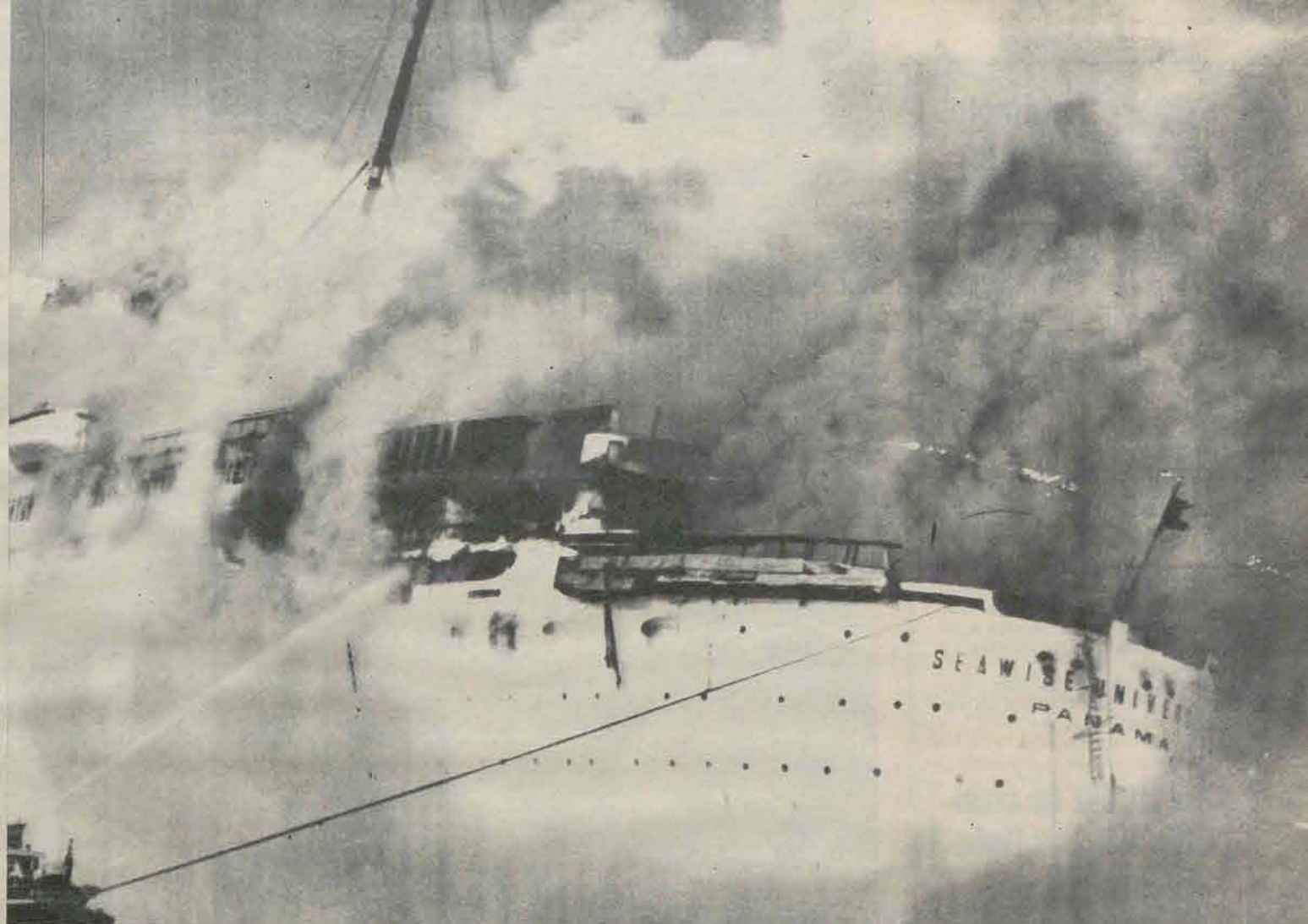
EL "QUEEN ELIZABETH I"



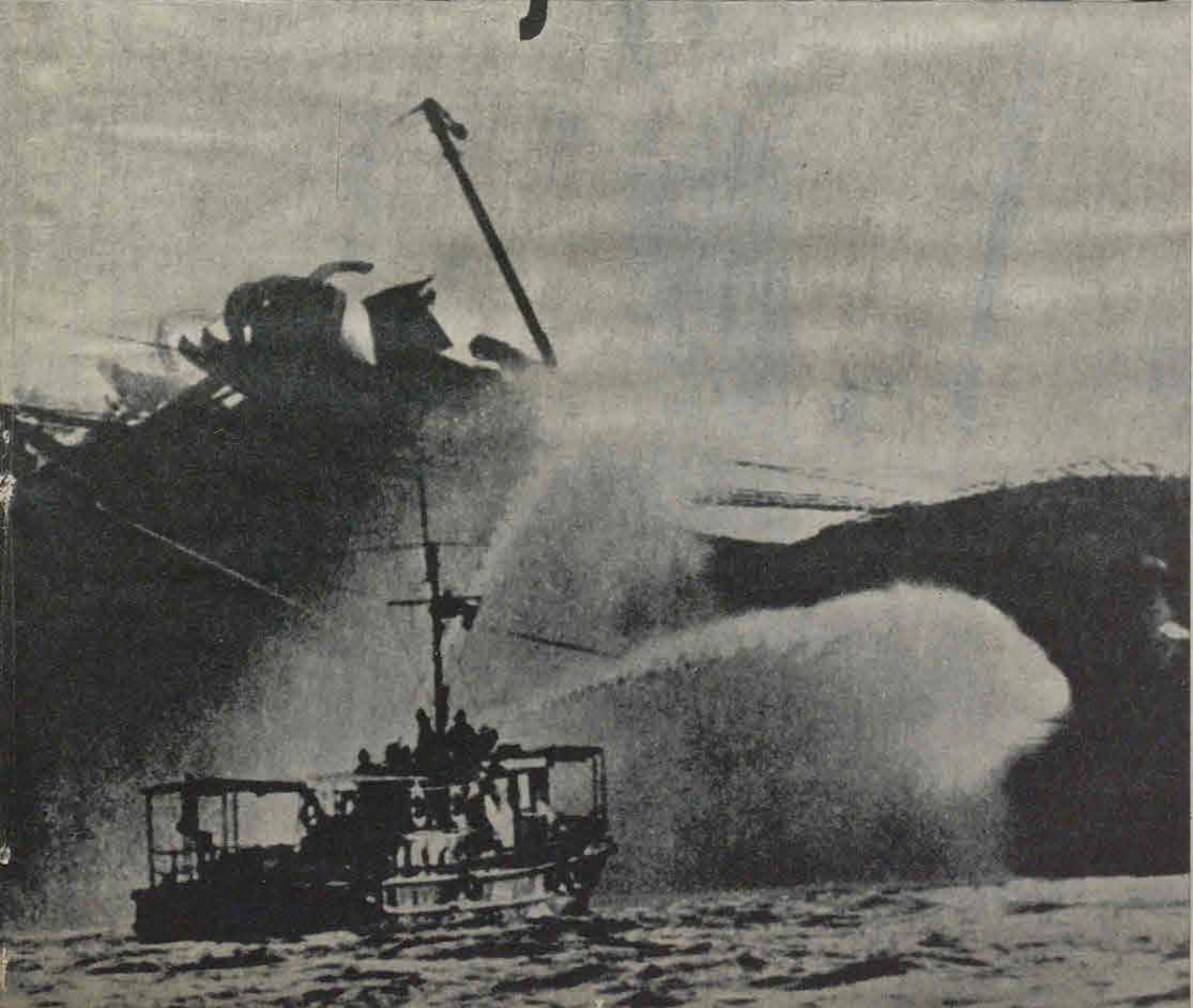
endio lo des-
en el puerto
ng-Kong, des-
de una penosa
ia desde Flo-

●
TIMO PROPIETA-
UN NAVIERO DE
SA, QUIEN LO
IO PARA DESTI-
A UNIVERSIDAD
TE.

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



ELIZABETH, 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 siniestro 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 singladuras 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 Marciano 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 zona caribeña, que se está realizando en Caracas», comentó un portavoz del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela.

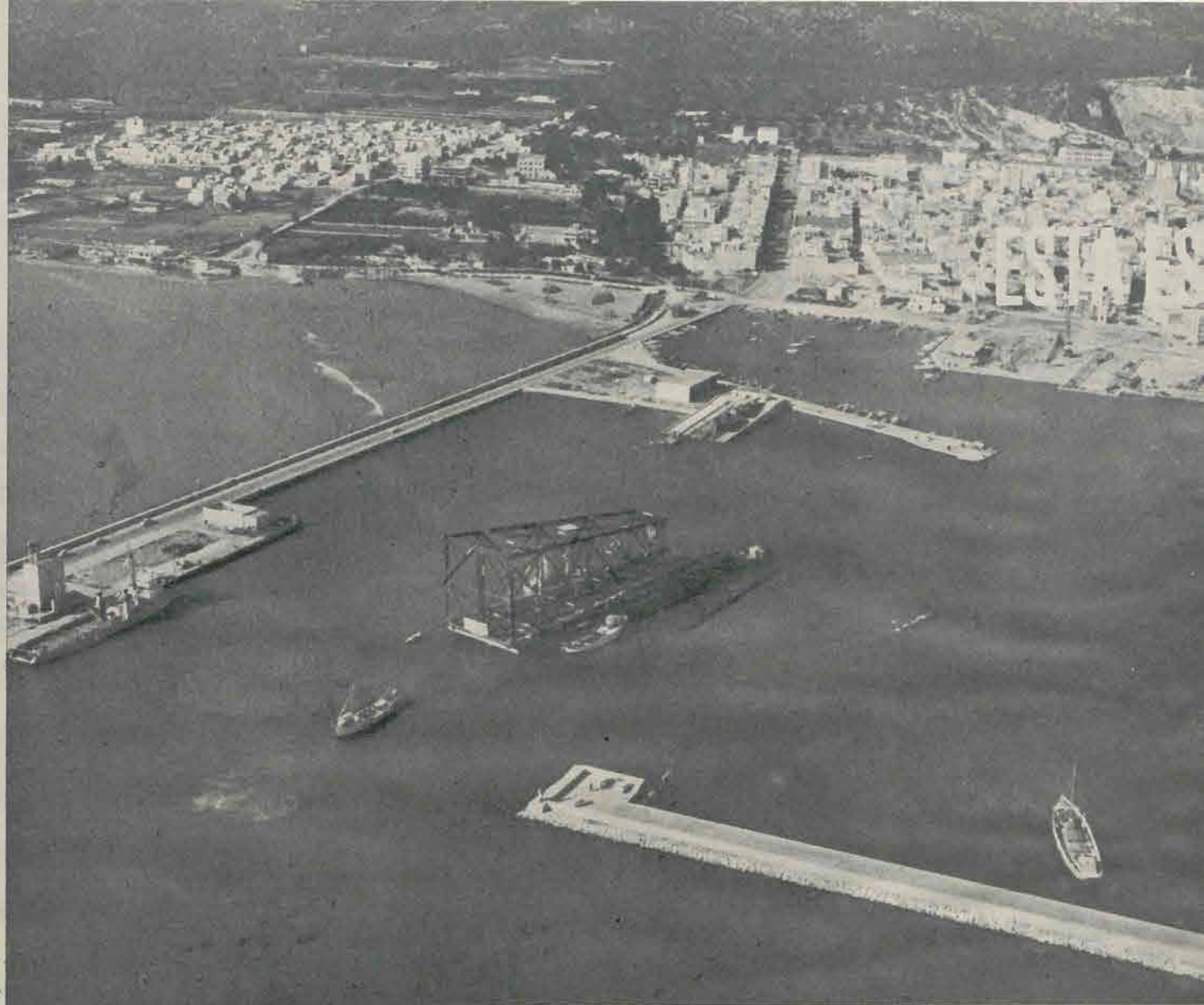
El mismo funcionario subrayó que la iniciativa de crear una flota pesquera pertenecía a Venezuela, aunque en el proyecto se encuentran interesados diversos países del Caribe.

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

Calendario de fiestas no recuperables para la Marina Mercante

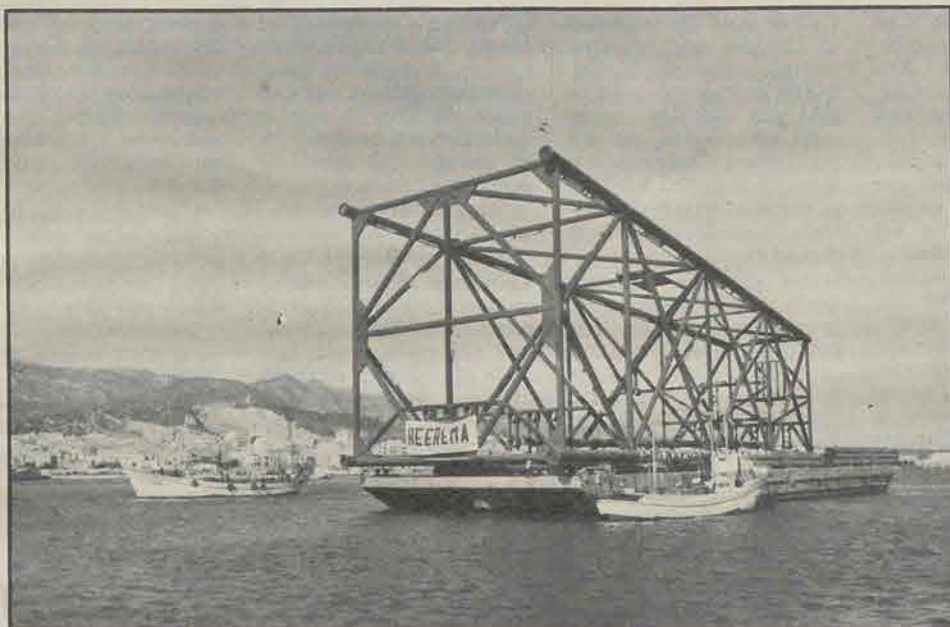
MADRID.—Nueve días de 1972 serán considerados como festivos y no recuperables para el personal de la Marina Mercante comprendido en su correspondiente Ordenanza de Trabajo, según resolución de la Dirección General de Trabajo.

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 PRIMERA PLATAFORMA DE PRODUCCION 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 Dasso y informado por nuestro ilustre colaborador Luis Millán Roca, corresponsal 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 cambiarse 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 habían 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 preguntará 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 quiero que me digan qué les parece más fácil: si poseer el carnet de conducir español o la Cartilla de Navegación, mareos 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 mensualidades 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 marinos de «arriba» han de demostrarlo y sobre todo acordarlo con los países bajo cuyas banderas navegan nuestros marinos 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 Ostende 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 re ovambos a su las operacione ques han ten propios tripul

- Swakopmund rano sudafríe 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 convelecián 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 - María - San Bartolomé - Teiguise - Tinajo - Santa Coloma - Isla de la Graciosa - Valza.

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

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

AFRICA OCCIDENTAL

Aaiún - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Bata - Giera.

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 bu-
ido que realizarlas los
antes.

lugar de moda en el ve-
ano, es visitado por los
pañoles en ratos libres.

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

El barco lleva la ban-
dera sudafricana, con
tripulación española, y
la pesca será vendida
en Walvis Bay. Todos
los tripulantes españo-
les han tenido que sa-
car el pasaporte y visa-
do para embarcar, y se-
gún dicen, los relevos
los harán en avión a Es-
paña.

DIFICULTADES CON LOS OVAMBOS

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

Desde mediados de di-
ciembre se venía insis-
tiendo en que estos
ovambos dejarían de
trabajar, marchándose
hacia sus poblados en
el interior del país, al
Sur de Angola. Al prin-
cipio decían que de Wal-
vis Bay se irían unos
3.000. Pero según pa-
rece sólo se han ido 500.
Durante esos días los
barcos españoles que es-
taban descargando en
el puerto, al no haber
mano de obra negra,
han tenido que servirse
de los mismos marine-
ros para las operaciones
de descarga.

EN PLENO VERANO Y AMBIENTE DE PLAYA

Ahora en Walvis Bay
estamos en pleno vera-
no. Durante las fiestas
de Navidad se nota
más ambiente de gen-
tes de otras partes, del
interior, que se acercan
al muelle para ver los
barcos, curioseando có-
mo los españoles re-
paran las redes y des-
cargan el pescado.

Sobre todo Swakop-
mund, un poblado a
unos 35 kilómetros de
Walvis Bay hacia el
Norte, es el sitio de ve-
raneo, con sus comple-
jos de hoteles, «bunga-
lows», «campings» y re-
sidencias veraniegas. Es
la playa de Africa del
Sudoeste.

Algunos españoles, en
sus ratos libres, se acer-
can a Swakopmund. Les
sirve un poco como ex-
pansión del espíritu y
como reconfortante para
seguir en la pesca has-
ta finalizar la campa-
ña. ■ URBANO VELAZ.

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 trance 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 resolu-
ción de las cuestiones que puedan
plantearse en materia de inscrip-
ción de empresas, afiliación, altas y
bajas de trabajadores y cotización,
y al reconocimiento del derecho a
las prestaciones del Régimen Espe-
cial, la competencia corresponde a
las Comisiones Permanentes Provin-
ciales, quienes deberán oír a los
Servicios Centrales, antes de adop-
tar resolución, en los casos de duda
que puedan plantearse. Se estará
además a lo que se dispone en los
apartados siguientes:

- Las prestaciones inmediatas de-
rivadas de protección familiar, tan-
to fijas como periódicas, y de de-
sempleo, incluidas las derivadas de
naufragio, así como los subsidios
por defunción, serán reconocidos
provisionalmente por las Delegacio-
nes Provinciales, dándose cuenta a
la Comisión Permanente respectiva,
para aprobación, en la primera se-
sión que ésta celebre.

- Las ayudas económicas para
prótesis dentarias y demás especia-
les 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 econó-
micos señalados en el baremo pre-
visto en la resolución.

El acuerdo de reintegro de gas-
tos efectuados por asistencia reci-
bida fuera de los servicios sanita-
rios del Instituto, o por asistencia
en el extranjero, requerirá que ha-
yan informado en el expediente los
Servicios Centrales del Organismo.

- En los expedientes para recono-
cimiento 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 invali-
dez provisional, informarán precep-
tivamente los Servicios Centrales,
antes de que recaiga en ellos resolu-
ción de la Comisión Permanente.

- El reconocimiento del derecho
a disfrutar pensión, o a percibir
subsidios temporales, salvo los su-
puestos en que la causa de aquél sea
la situación de invalidez permanen-
te, así como la indemnización a tan-
to alzado que proceda en los casos
de accidentes de trabajo con resul-
tado de muerte, se hará por las Co-
misiones Permanentes Provinciales
a propuesta de las Delegaciones res-
pectivas. El reconocimiento tendrá
carácter definitivo cuando, obran-
do en la Delegación todos los datos
necesarios para que la Comisión
pueda resolver, aquél resultara pro-
cedente en derecho. En aquellos
otros casos en que por las especia-
les circunstancias de movilidad la-
boral que afectan a los trabajadores
del mar, la Delegación carezca de
algún dato esencial para poder de-
cidir 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 Co-
misión, 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 propo-
ner reconocimiento provisional, con
expresión del motivo en cada caso.

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

puesta, en su caso, a la Comisión
Técnica Calificadora correspondien-
te, compete a las Comisiones Perma-
nentes Provinciales, previo in-
forme 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 necesi-
dad y que habiendo trabajado en
barcos extranjeros no hayan cau-
sado pensiones en la Seguridad So-
cial Española, ni en ninguno de los
países en que trabajaron, si se en-
cuentran en paro voluntario o no
son aptos para trabajar.

- A los padres, cuyo hijo soltero,
en alta en el Régimen especial, fa-
llezca en accidente de trabajo, si
contribuía con sus aportaciones al
sostenimiento de la familia, siem-
pre que no haya causado pensión en
favor de aquéllos.

- A los tripulantes que hayan nau-
fragado, en concepto de indemniza-
ción 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 desem-
pleo o después de haber agotado los
plazos reglamentarios de duración
de estas prestaciones y en todo caso
a los trabajadores del Régimen Es-
pecial que se vean afectados por si-
tuaciones excepcionales de paro
involuntario que superen el estacio-
nal, correspondiente a la falta de
costera o anormal estado de la mar.

- A quienes hayan sufrido una pér-
dida de salarios, como por rotura
fortuita de aparatos de prótesis.

- A quienes continúen estando im-
pedidos para el trabajo, sin tener
derecho a otras prestaciones econó-
micas, después de haber agotado
los plazos reglamentarios de dura-
ción de las de incapacidad laboral
transitoria o de invalidez provisio-
nal derivadas de enfermedad común
o accidente laboral.

- A los enfermos mentales que ha-
yan de ser internados en un centro
hospitalario para su tratamiento.

- A los trabajadores del Régimen
especial y a sus familiares o perso-
nas 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 trata-
mientos o intervenciones especiales,
mediante la intervención de un de-
terminado facultativo.

- Los previstos en los apartados
cuarto y quinto del punto anterior
cuando las personas comprendidas
en ellos, o sus familiares o asimila-
dos, precisen asistencia sanitaria
tras agotar los plazos reglamenta-
rios 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 subsidia-
dos de dicho Régimen y las perso-
nas que habiendo estado incluidos
en su campo de aplicación, hayan
perdido la condición de afiliados al

mismo sin figurar en ningún otro
régimen de seguridad social.

3) El cónyuge, ascendientes, des-
cendientes y demás parientes por
consanguinidad o afinidad que hu-
bieran 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 inclui-
dos 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 dis-
pondrá para atender las presta-
ciones 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 Delega-
ciones, en proporción al censo.

Dentro de ese límite, las Comi-
siones Permanentes podrán acordar
las prestaciones que procedan de
acuerdo con lo establecido anterior-
mente, sin comprometer en ningún
caso otros recursos que los asigna-
dos para estos fines, ni excederse
del límite de 15.000 pesetas por cada
caso individual. Si excepcionalmen-
te en un supuesto concreto estima-
ran 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 cons-
tituido 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 con-
ceda de conformidad con lo estable-
cido 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 pre-
staciones a que se refiere esta Nor-
ma 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
Audífonos	5.250
Aparatos fonadores	5.250
Ortodoncia	12.000

La expresada cantidad de doce
mil pesetas para los tratamientos
de ortodoncia sólo se concede cuan-
do los prescribe el facultativo de la
Seguridad Social en razón a que re-
sulten 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-pakistaní 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. Este, 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 "Ondarroa", 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 aterrizase 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 Chalna, 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 pakistaníes pudieron identificarse ante las autoridades indias y ser atendidos convenientemente.

El cargamento que transportaba el «Ondarroa» 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 RODRIGUEZ.

EMBARRANCARON EN PAKISTAN ORIENTAL



No fueron sólo los del "Ondarroa". 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.

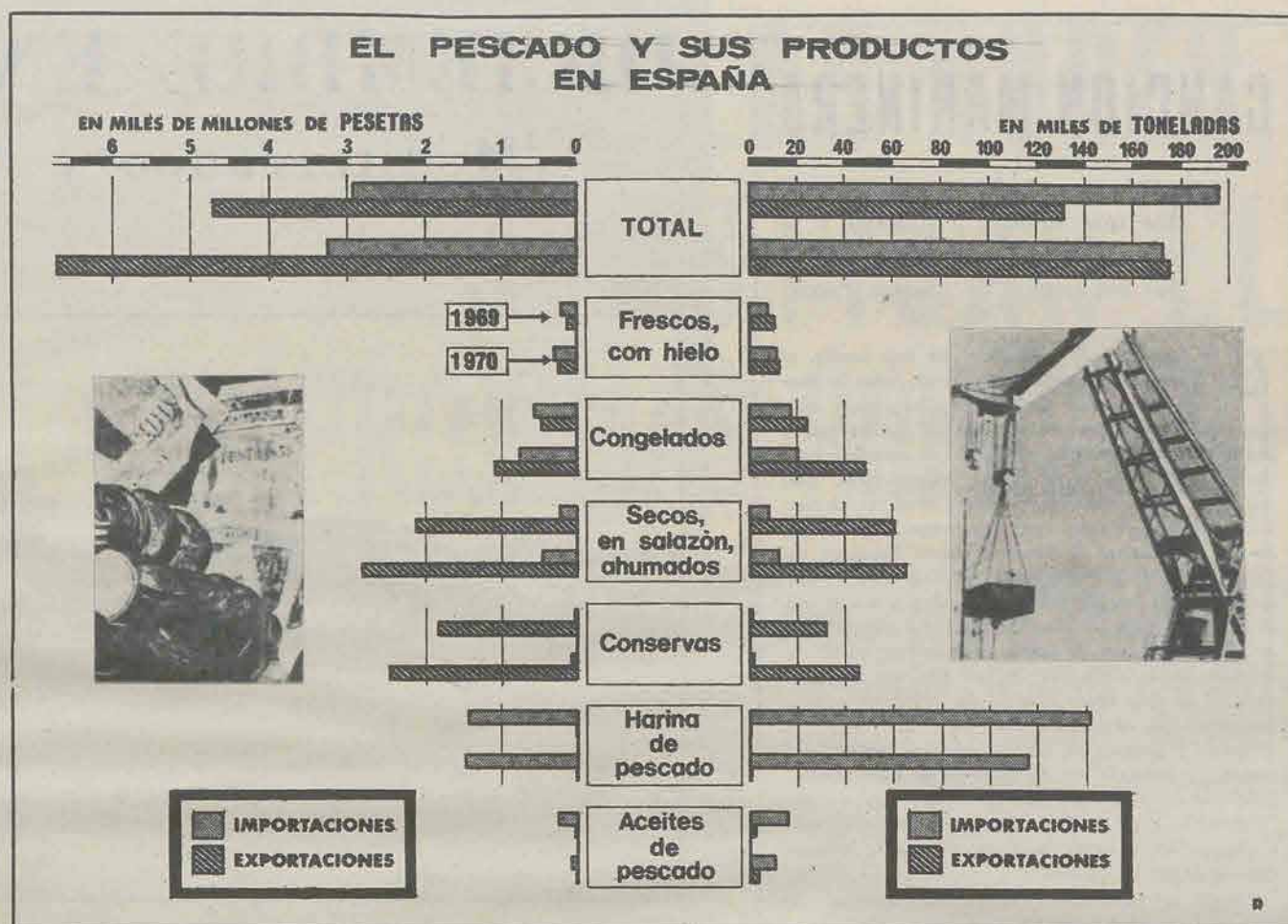
INDIA LAMENTA EL HUNDIMIENTO DEL «ONDARROA»

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 "Ondarroa" 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 Chalna y Chalna, unos mercantes que estaban situados cerca de unas instalaciones militares abrieron fuego contra los aviones indios. Estos barcos eran, por supuesto, pakistaníes, 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 pakistaníes, 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 pese 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, fileteado 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 renglón 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 Amalio 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 dentusos que nos rompieron el cogero, "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 janguin es el más voraz tiburón de todos los mares. Emperador de makuss, zardas, tintoreras, marrajos, dentusos 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". Atrévase —si son valientes— a pescar un romero, pues tendrán que vérselas con su amigo el tiburón.

"Hoy, al amanecer, avistaremos 'averíos', 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 dentusos y galanos: cómanse "esto" y sueñen 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.

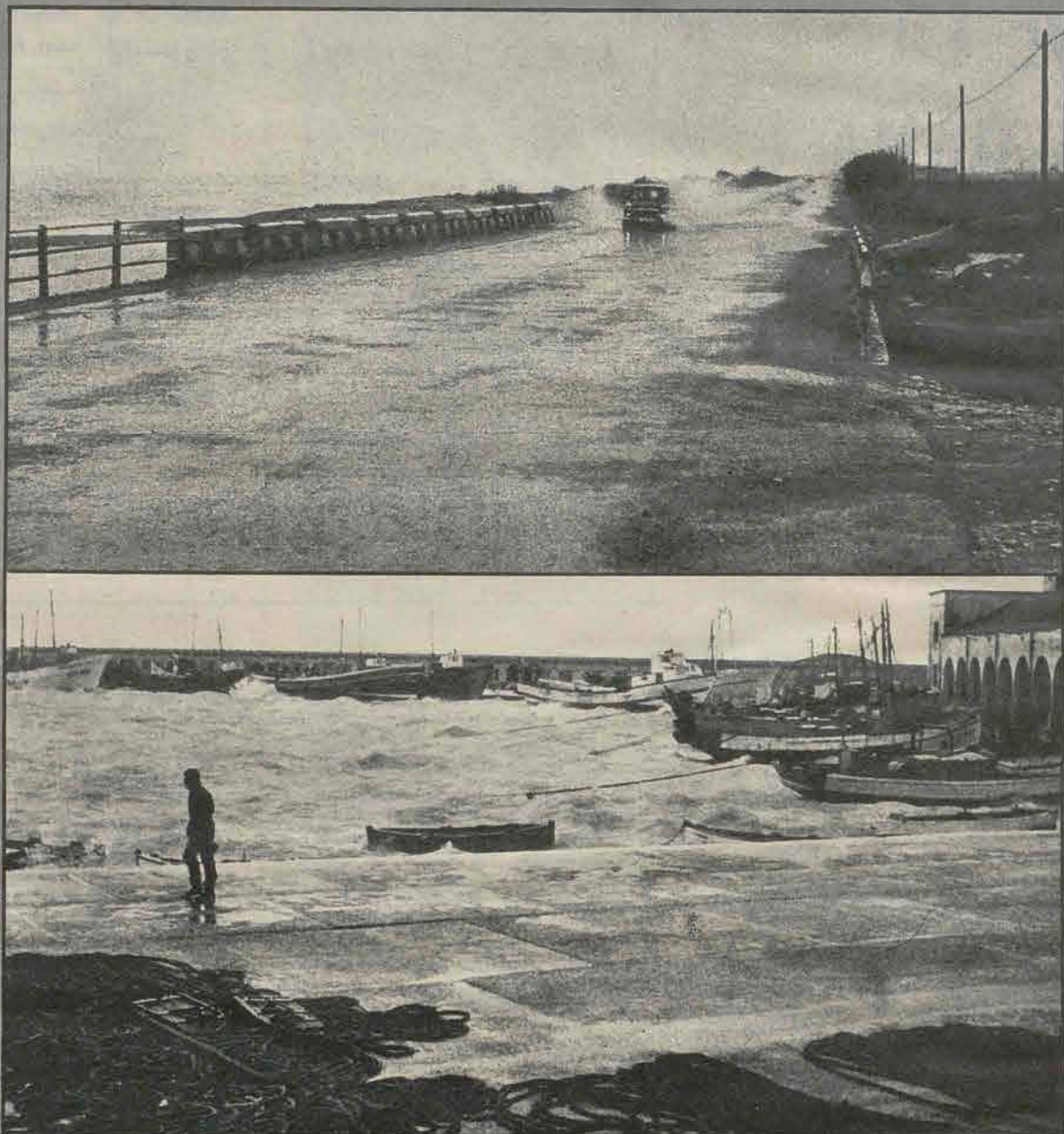
Amanece, y el "alpargatado" pretromax da las últimas boqueadas. Una voz dice: "Echen tres jamos más, que ese 'tanque' tiene seis cuadernas y el barco es mangudo, y tú, con ese cacharro, di a los de Fillo si quieren carnada... y no se olviden de derramar esa menudencia que parecen 'pejines'".

El sol apunta ya, y no muy lejos, montones de "averíos" vuelan sobre las verdes manchas de bonitos. "¡El serrucho hasta el fondo!, y preparen las bambas", grita Juan, el patrón..., y los minutos pasan entre el humo negro del escape y el roncar del motor. "¡Acorta la marchal, ¡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 endiablado 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...

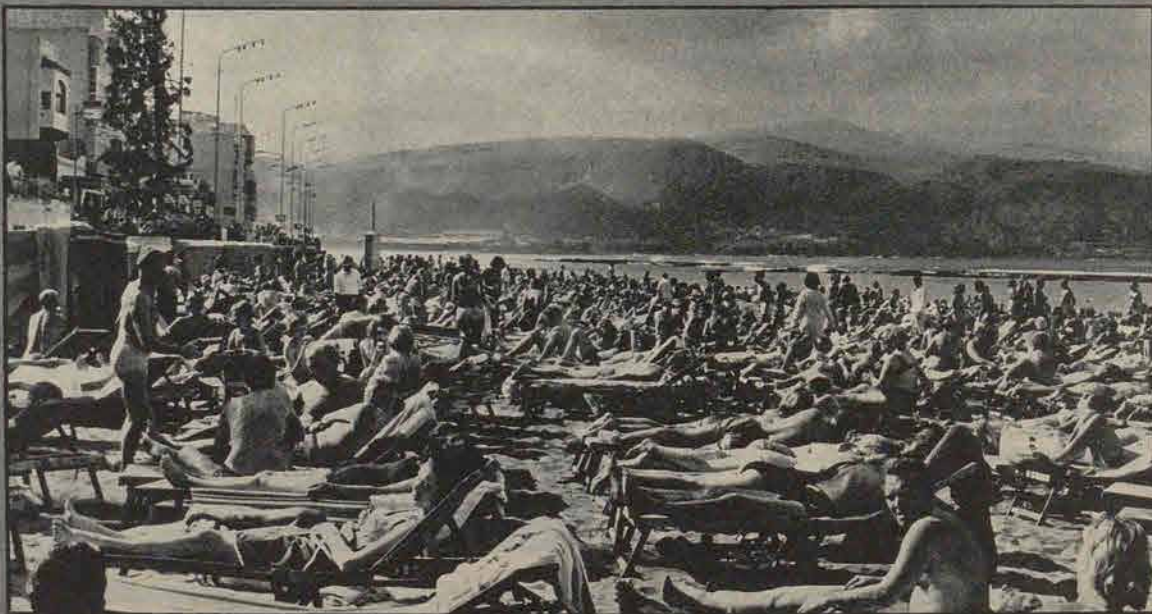
La captura ha sido más que buena, y Juan, adormecido, le parece comprender que también para él brillan las estrellas, y que en las ondas salinas comenzó la vida, y que allí terminará la suya, y que puede ser el símbolo de una raza en un nuevo resurgimiento... Y recuerda al viejo, que soñaba con playas 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 guiñadas. 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 destruían 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 anunciaban, 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.

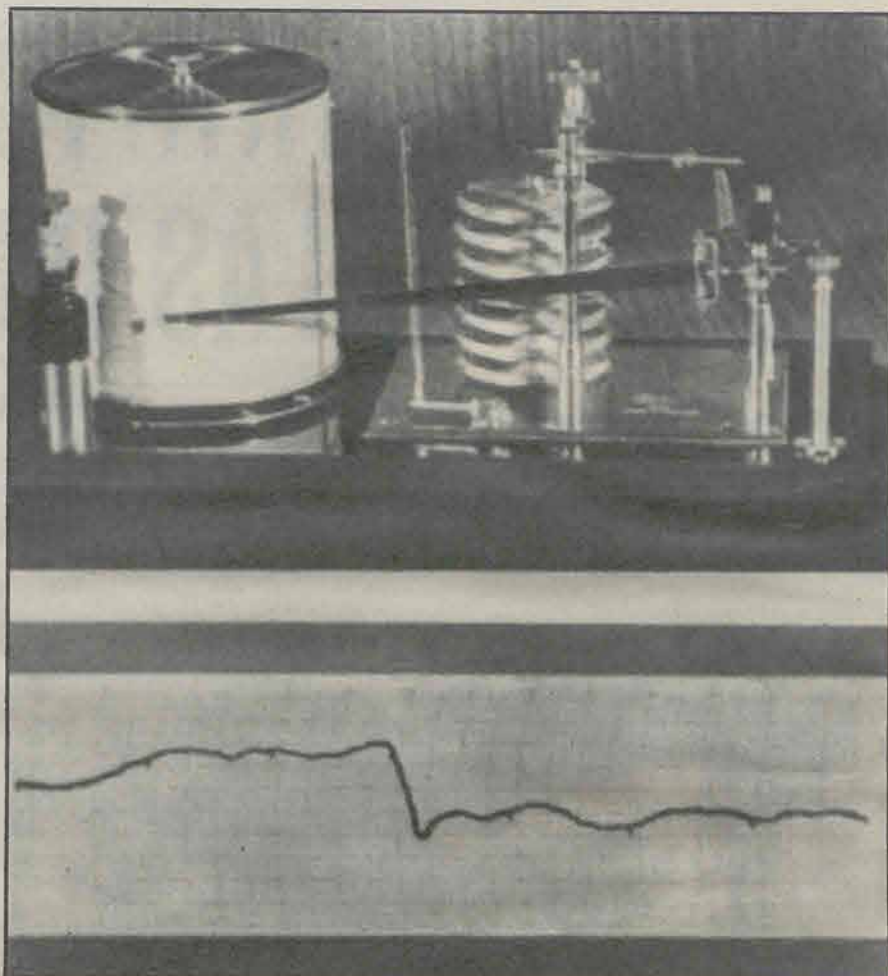
Los fenómenos ópticos debidos al paso de un velo (halo) pueden tener lugar en los márgenes, en cuyo caso no anuncia ni cielo cubierto ni lluvia en las próximas horas por tratarse de cirrus de margen.

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

TELA - 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

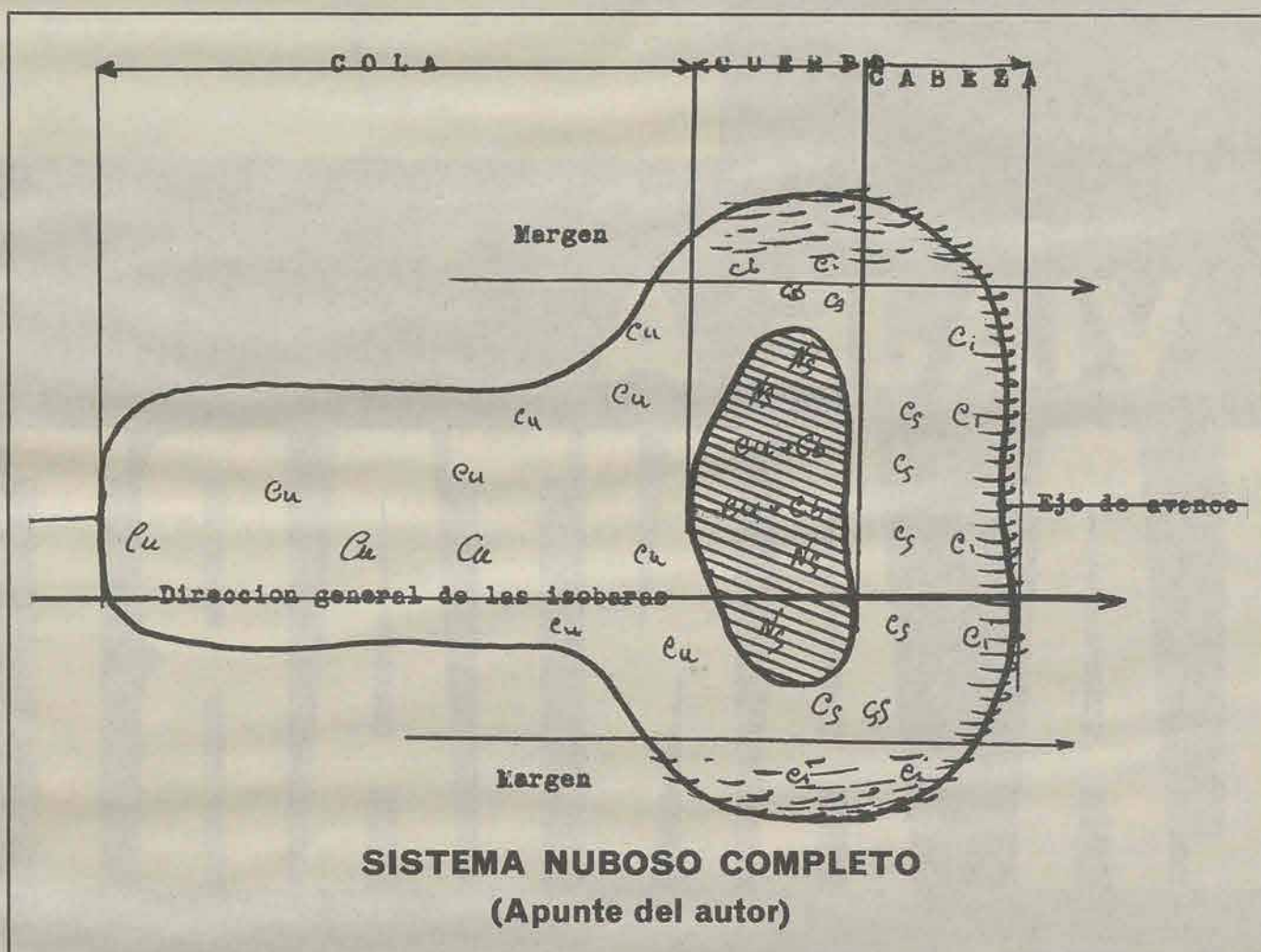
SEGUROS MARITIMOS

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 METEOROLÓGICOS MANIFESTADOS POR LOS ALTOESTRATOS DE UN FRENTE 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 desarrollo vertical	2 a 4	Visibilidad muy mala
Precipitación	Lluvia o nieve	Moderada y continua	2 a 4	Fuerte lluvia, fuerte nevada

MIGUEL ANGEL DE LUQUE

3.000 kilómetros
por un desierto
de hielo.



VIAJE A LA ANTARTIDA



Orcas, focas y pingüinos

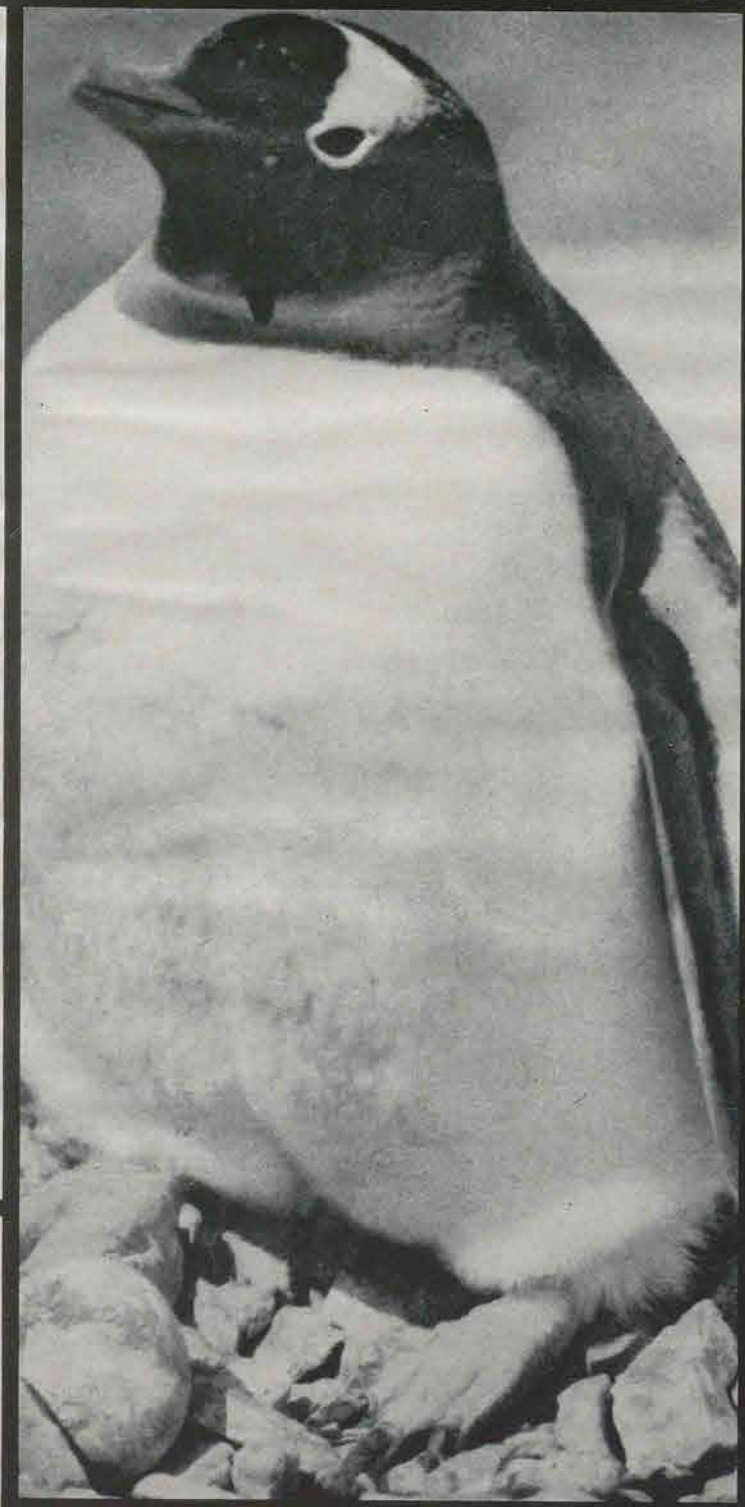
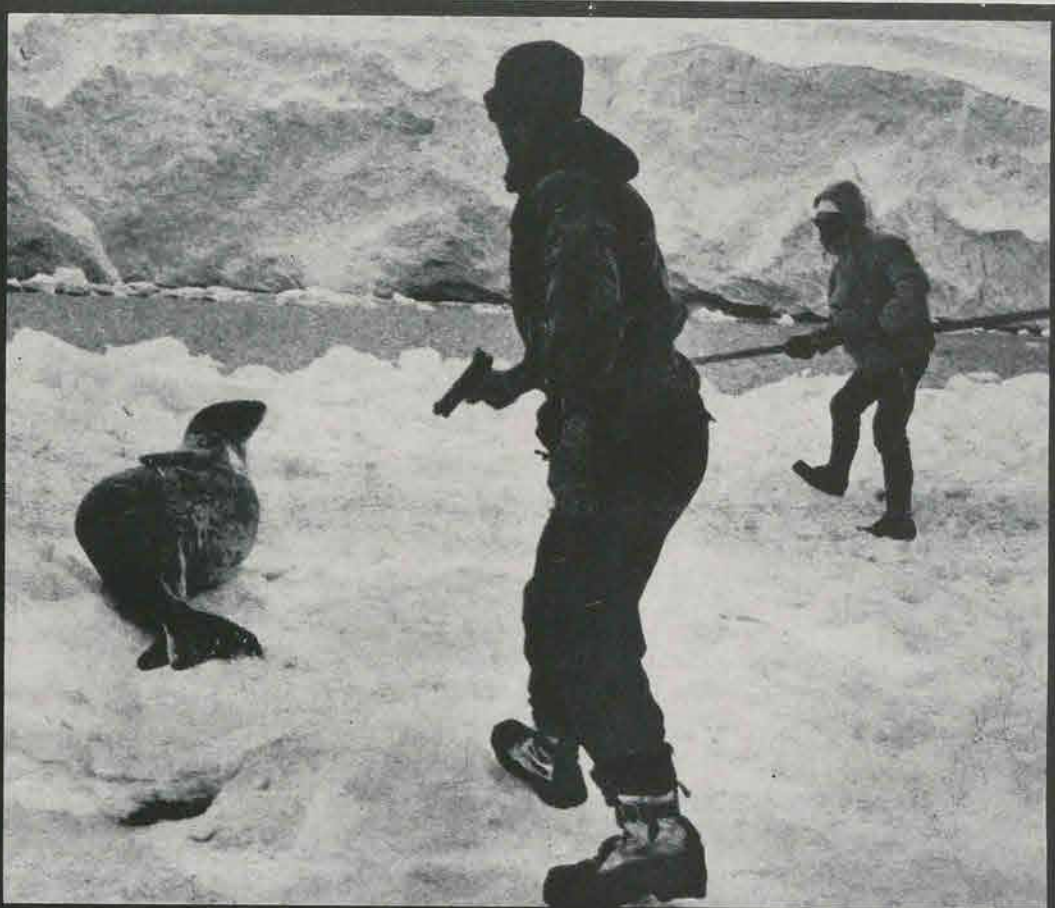
Estas son algunas de las vivencias de Stammberger, que hizo en esquí 3.000 kilómetros a través de la Antártida. Su mundo fue el hielo. Pero no sólo el hielo: también los animales que pueblan ese gran mar helado. En estas páginas relata algunas de las costumbres de orcas, pingüinos, focas y pedreles.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

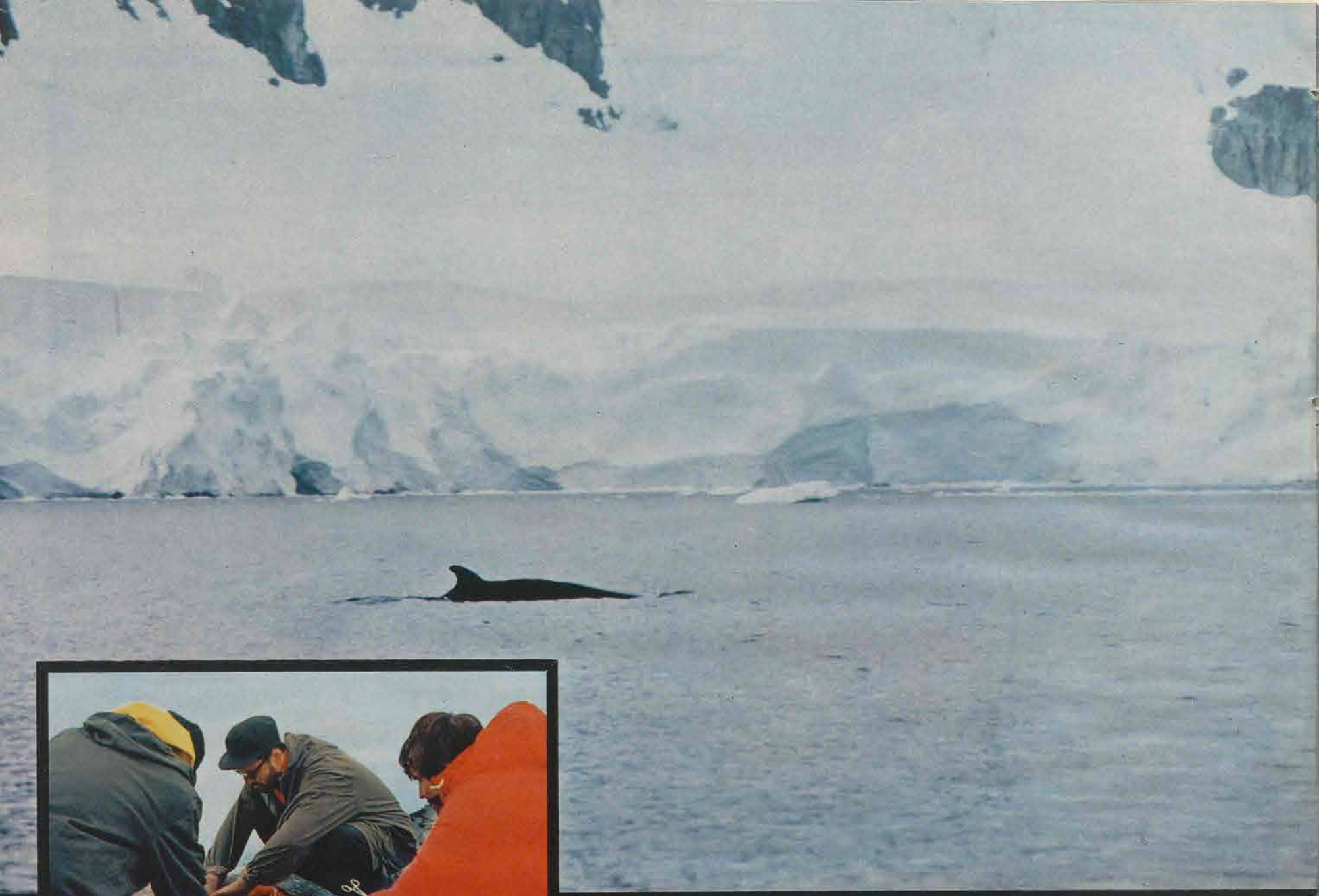


ROCAS escarpadas y paredes de hielo; en ellas se siente Fritz Stammberger como en su casa. Ya ha vencido la cumbre de 8.150 metros de altura del Cho Oyu, en el Himalaya. Cuando él vio aparecer ante sí en el Antártico una montaña de 600 metros de elevación, le sobrevino la pasión de trepar. Stammberger 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 fienda de campaña, pues en el Polo Sur, pasar una noche al aire libre sería mortal. Y soledad... Hasta que aparecieron los primeros animales polares.

A black and white photograph of a walrus resting on a rocky shore. The walrus is lying down, with its head turned towards the right. Its mouth is wide open, showing its teeth and tongue. The walrus has dark, vertical stripes on its neck and head. The background is a rocky, uneven surface.

A black and white photograph showing a dead pronghorn lying on a rocky ground. A person's leg and foot are visible in the upper right corner, standing near the animal.



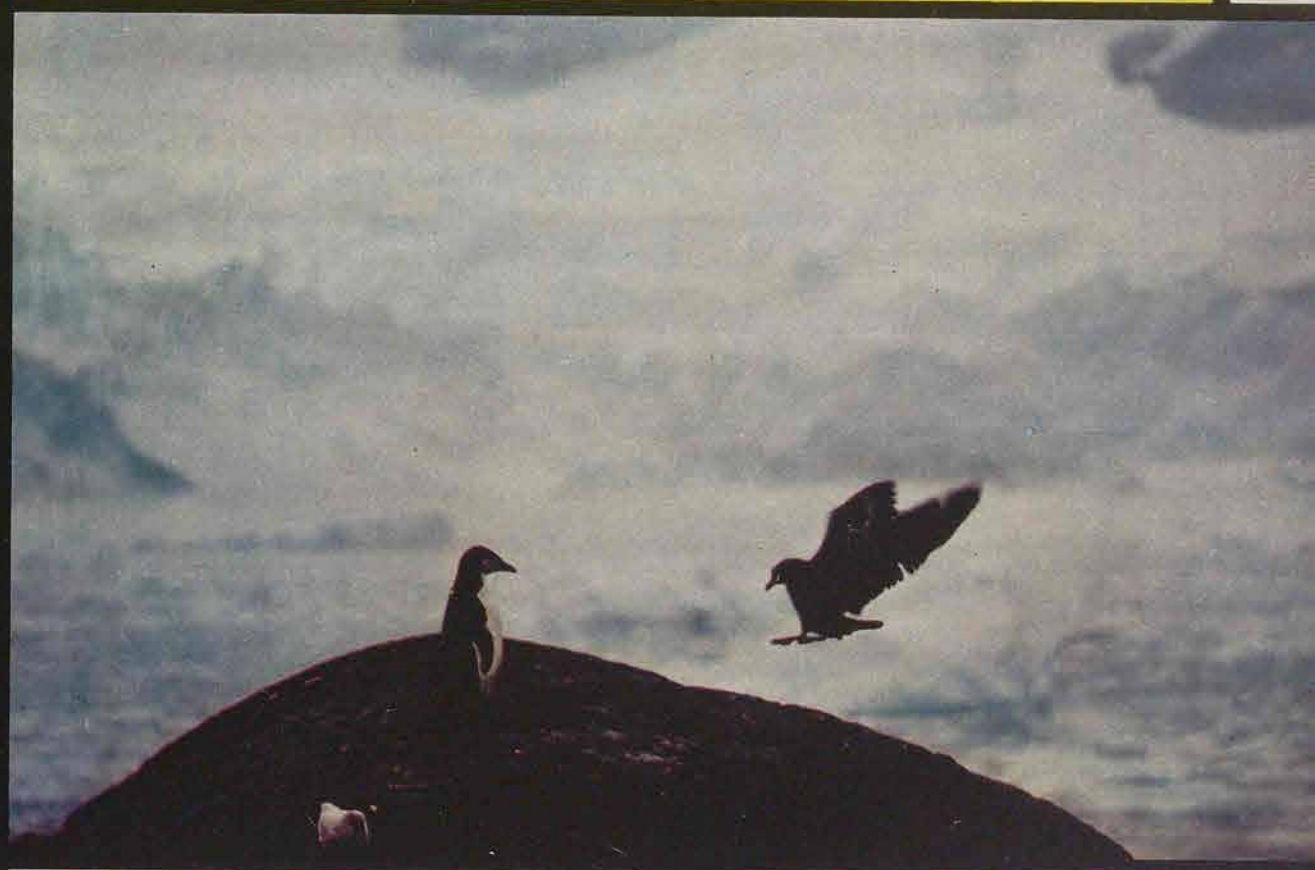


Los científicos, ayudados por el autor del reportaje, sacan las vísceras de la foca para enviarlas, congeladas, a la Argentina. El pedrel (página contigua) se lanza al ataque sobre un pingüino. Sin embargo, la colonia de pingüinos consigue rechazarle. Una proeza de Fritz Stammberger: lanzarse al agua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



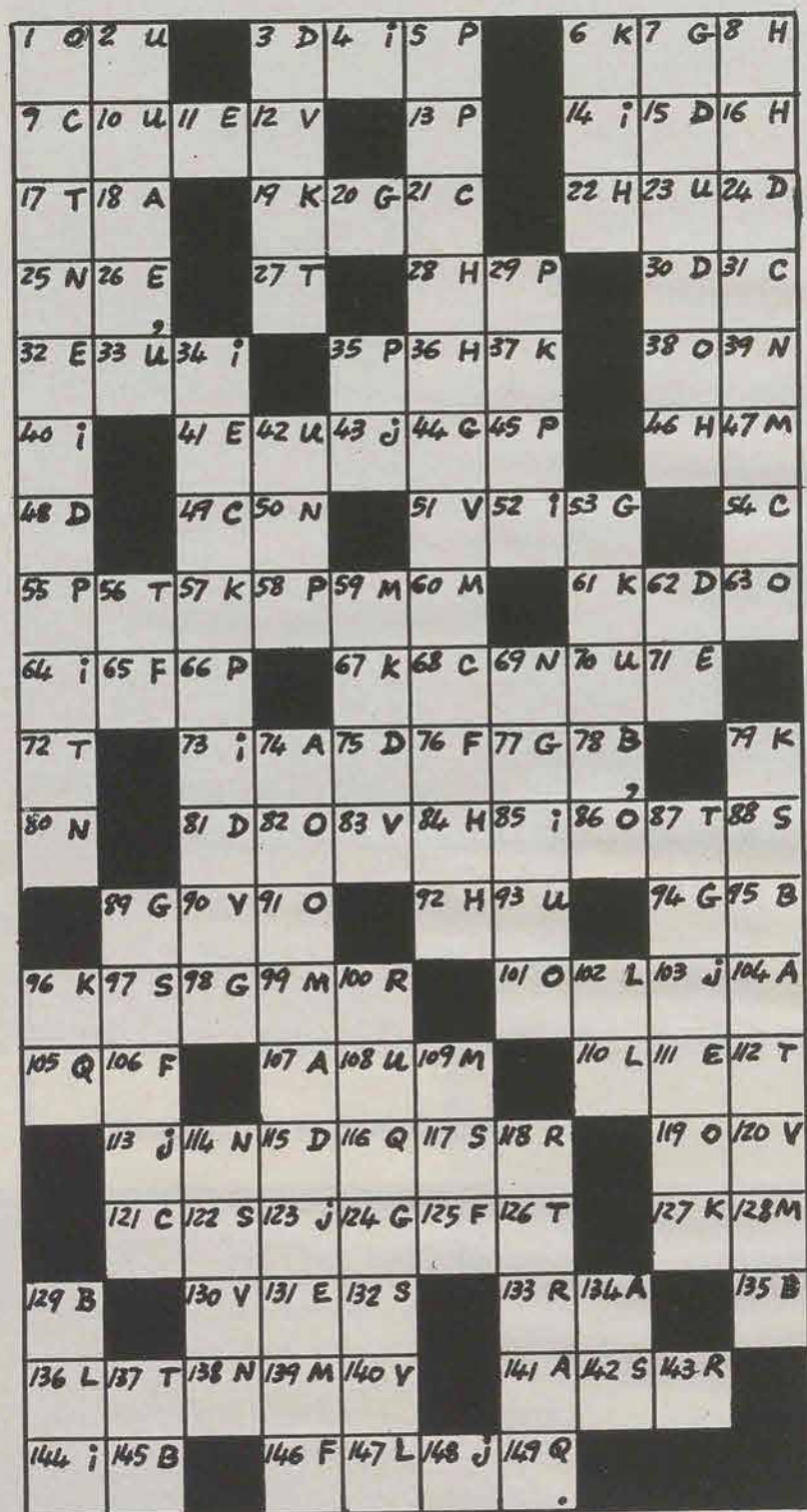
VIAJE A LA ANTARTIDA **(Focas, pedreles, pingüinos)**

Un reportaje BUNTE/KEYSTONE-NEMES.



EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE



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:

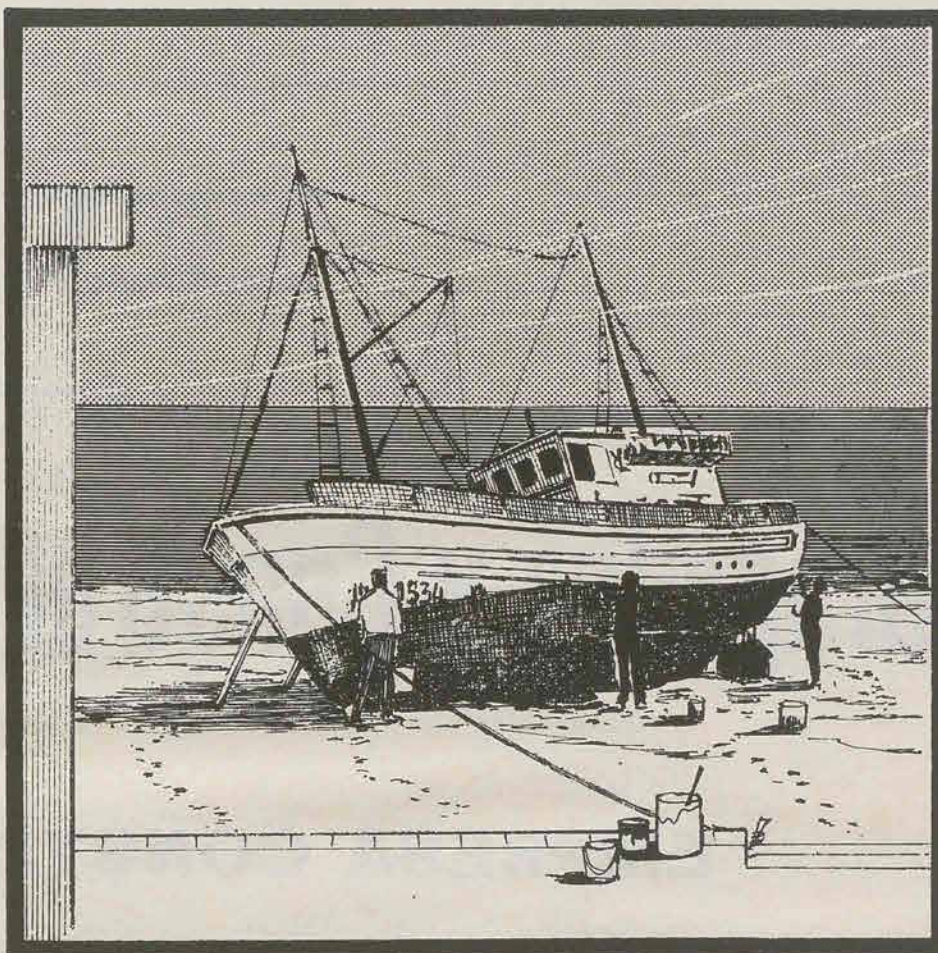
A. Machado: «EL MAR TRISTE».)

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 manobran 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 Rasques 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.

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.

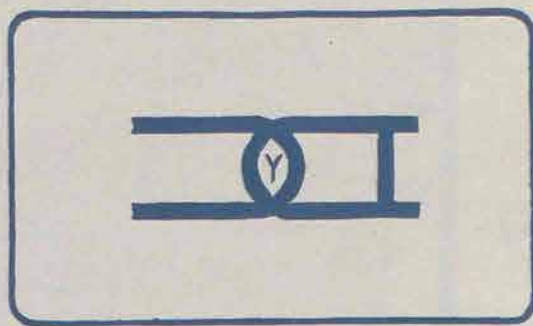
**CUANTIA: Hasta 5 millones
PLAZO: 6 años
INTERES: 8'50%**

¡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

