

hoja del mar

Número 76 •

Año VIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • FEBRERO 1972

En Terranova,
con los
bacaladeros
portugueses.



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.



SU. CO. NA. S. L.
EFEKTOS NAVALES CONSIGNATARIOS
Sucursales:
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Calle Tauro, 106
Telfs. 26 11 10 - 26 95 63
CEUTA
Muelle Dique Poniente
Telfs. 51 37 04 - 49 43 89
ARRECIFE DE LANZAROTE
Avda. General Franco, 11
Teléfono 346

SEAMAN'S HOUSE
INTERNATIONAL MEALS
RESTAURANT
Simón Bolívar, 15, 2.º piso
Teléfono 26 10 44
CASA DEL MARINO
COMIDAS INTERNACIONALES
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

SUSCRIPCIONES
HOJA DEL MAR es una publicación gratuita. Si desea recibirla en su domicilio, solicítelo por escrito a la Administración, indicando nombre y apellidos, profesión (y categoría profesional), lugar donde desempeña su trabajo y señas completas. Por favor, nombre y señas escribalos a máquina o en caracteres de imprenta.
También en el extranjero. Allá donde se encuentre recibirá HOJA DEL MAR. Actualmente se están ampliando los puntos de distribución en el extranjero, y hasta que formule su suscripción, puede encontrar la revista, entre otros puertos, en Saint-Pierre et Miquelon, Saint-John's, Nueva York, Lima, Chimbote, Dakar, Luanda, Walvis Bay, Londres, Génova, Rotterdam, Hamburgo, Adelaida...

«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

Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 16.516-1963

Servicio de cierre:
INAGRA, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5
MADRID

Reunión extraordinaria de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC)

Por
Vicente Bermejo Martínez

La Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Nordeste, conocida en el mundo pesquero por sus siglas en inglés, NEAFC, es la organización internacional creada al amparo del convenio del mismo nombre, firmado en Londres el 24 de enero de 1959 y ratificado por España el 7 de noviembre de 1960. Tiene por misión asegurar la conservación de la riqueza pesquera y la explotación racional de los recursos del Atlántico Nordeste. Su zona de influencia comprende las aguas del océano Atlántico Nordeste limitadas al Sur y al Oeste por el paralelo de 36° N. y el meridiano de 42° W.

● Está dividida en tres regiones, según puede verse en el gráfico de la siguiente página. La primera, la de más al Norte, es la menos frecuentada por los buques pesqueros españoles; no obstante, y refiriéndonos concretamente al pasado año 1971, se han hecho en ella buenas capturas de bacalao y especies afines al Norte de Noruega y en aguas del Sur de Islandia. En la segunda, la más visitada por nuestros pesqueros de las costas Norte y Noroeste, se hallan los conocidos caladeros de Gran Sole y Pequeño Sole, donde se realizan buenas capturas de merluza, pescadilla, lenguados, rape, etcétera. La tercera abarca nuestro litoral del Atlántico.

● A esta Comisión, que normalmente celebra una reunión anual, generalmente en Londres, donde se halla la sede, pertenecen catorce países: Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Holanda, Irlanda, Islandia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Federal Alemana, Suecia y la URSS.

● Durante la celebración de la IX Reunión Anual de la Comisión, que tuvo lugar en Londres del 3 al 8 de mayo de 1971, la delegación de la URSS presentó un memorándum exponiendo la conveniencia de celebrar una reunión extraordinaria de la Comisión a nivel de ministros o altos jefes responsables de las pesquerías de los países miembros, para tratar en conjunto y buscarles solución

a los diferentes problemas pesqueros que actualmente tiene planteados la Comisión.

● Habiendo accedido los distintos Gobiernos miembros a la celebración de dicha reunión extraordinaria, se convoca la misma por el presidente de la Comisión, Mr. A. S. Gal'dovkov (URSS), para el 14-16 de diciembre de 1971 en Moscú, precedida de una reunión preparatoria igualmente en Moscú durante los días 7 y 8 de octubre de 1971.

● Durante la reunión preparatoria, en la que España estuvo representada por don Vicente Bermejo, jefe de la Sección de Organismos Internacionales de la Dirección General de Pesca, se discutió ampliamente la Agenda Provisional preparada por la Secretaría de la Comisión, y se llegó al acuerdo de que la reunión especial nivel de ministros debería considerar y así constar en el orden del día los problemas generales que tiene planteados la Comisión de una forma global y sin entrar en detalles sobre cada uno de ellos, con lo cual los acuerdos que los ministros tomasen no serían resoluciones en firme y si normas que la Comisión deberá considerar en detalle y dar forma en su primera reunión ordinaria de mayo de 1972.

● La reunión extraordinaria de la Comisión a nivel de ministros que tuvo lugar en Moscú, en el edificio del COMECOM, durante los días 14 al 16 de diciembre de 1971,

estuvo presidida por Mr. Ishkov, ministro de Pesquerías de la URSS, y asistieron nutridas delegaciones de todos los países miembros. La delegación española estuvo formada por los siguientes señores: Excelentísimo señor don Leopoldo Boado Endeiza, subsecretario de la Marina Mercante; excelentísimo señor don Fernando Marcillach Guazo, director general de Pesca Marítima; don Vicente Bermejo Martínez, jefe de la Sección de Organismos Internacionales de la Dirección General de Pesca Marítima; don Rafael Pastor, director de Cooperación Marítima y Aérea del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Abrió la sesión y dio la bienvenida a las distintas delegaciones el primer ministro adjunto de la URSS, Mr. Mazurov.

● El comunicado final de la reunión dice así:

— Los ministros, jefes de delegación, intercambiaron puntos de vista sobre los problemas más importantes y urgentes que tiene planteados la Comisión en cuanto al estado de los «stocks» de peces en el área del Convenio se refiere, con miras a facilitar instrucciones amplias a la Comisión para el desarrollo e intensificación de su trabajo futuro.

— La reunión recibió un informe del presidente del Liaison Committee del ICES (órgano científico asesor de la Comisión) sobre

RECOMPENSA

POR MARCAS EN PECES



LA COMISIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL ATÚN ATLÁNTICO PAGARÁ:

Ptas
150

Ptas
20.000

POR CADA MARCA
DEVUELTA! (ALGUNOS PECES
LLEVAN MÁS DE UNA MARCA)

PARA LA MARCA
PREMIADA EN UN SORTEO
ANUAL!

COMUNICAR:

- DÓNDE
- CUANDO ► SE CAPTURO EL PEZ
- CÓMO
- LONGITUD-(EXTREMO MANDIBULA INFERIOR
A HORQUILLA COLA)

ENVÍAR MARCAS Y DATOS A LOS SERVICIOS DE PESCA, O A LA DIRECCIÓN
INDUSTRIAL EN LA MARCA, O A ICCAT, GENERAL MOLINA 17, MADRID 1, ESPAÑA

el estado de los «stocks» más importantes de peces y aconsejando sobre las medidas a emplear para su recuperación. A través de este informe se advierte que la mayoría de los «stocks» de peces demersales (de fondo), aun estando sometidos a una gran intensidad de pesca, continúan proporcionando buenas capturas como resultado del éxito de las medidas de regulación establecidas por la Comisión. Los jefes de las distintas delegaciones estuvieron conformes en la necesidad de utilizar otros nuevos o poco explotados recursos pesqueros del área del Convenio.

— Hubo unanimidad de criterio, no obstante, en el hecho de que, debido a condiciones naturales poco favorables y a la alta intensidad de pesca, los «stocks» de arenques se hallan en estado de agotamiento en una extensa área en la que muchos países europeos han venido pescando esta especie durante centenares de años. La alta intensidad de pesca en algunos «stocks» de bacalao y eglefino ha reducido la captura por unidad de esfuerzo, lo que causa seria preocupación.

— Son altamente reconocidos los esfuerzos realizados por las organizaciones pesqueras internacionales, especialmente por NEAFC e ICES, cuyas actividades han contribuido grandemente a un mejor conocimiento de los recursos biológicos del océano y al desarrollo

SIGUE

標識マグロをさがしています

大西洋マクロ委員会(I.C.C.A.T.)



賞金はI.C.C.A.T.より直接送付します

\$2

\$300

再捕標識は

▶ 発見場所
▶ 発見日時
▶ 渔法
▶ どうも
▶ 体長
のいずれかに届け下さい。

ICCAT GENERAL MOLINA 17, MADRID 1, SPAIN

REWARD FOR FISH TAGS

TUNA-SAILFISH-MARLIN-SWORDFISH



WRITE:

► WHERE
► WHEN ► FISH WAS CAUGHT
► HOW
► LENGTH OF FISH - TIP OF LOWER JAW TO
TORN OF TAIL

REWARD TO YOUR NEAREST OFFICER, TO ADDRESS OF I.C.C.A.T.
TO LOCAL GENERAL MOLINA 17, MADRID 1, SPAIN

標識東洋漁獲獎賞海報

標識マグロ



國際大西洋資源保護委員會總理處、獎、獎勵標識放流試驗、對於捕獲標識魚者之獎賞辦法如下：

\$2

\$300

毎年選出標識一個給
賞金2元。
每年由回收標識內抽出
幸運獎一名，中獎金額
美金300元。

返還標識證明
標識魚之
捕捉地點
捕捉日期
捕捉魚具
體長

標識東洋漁獲獎賞海報
ICCAT GENERAL MOLINA 17, MADRID 1, SPAIN

표지 방류어 재포시 상금자리를

상금 1개 표지마다



대서양 참치자원 보존위원회에서는 다음의
상금을 지불할 것입니다.

\$2

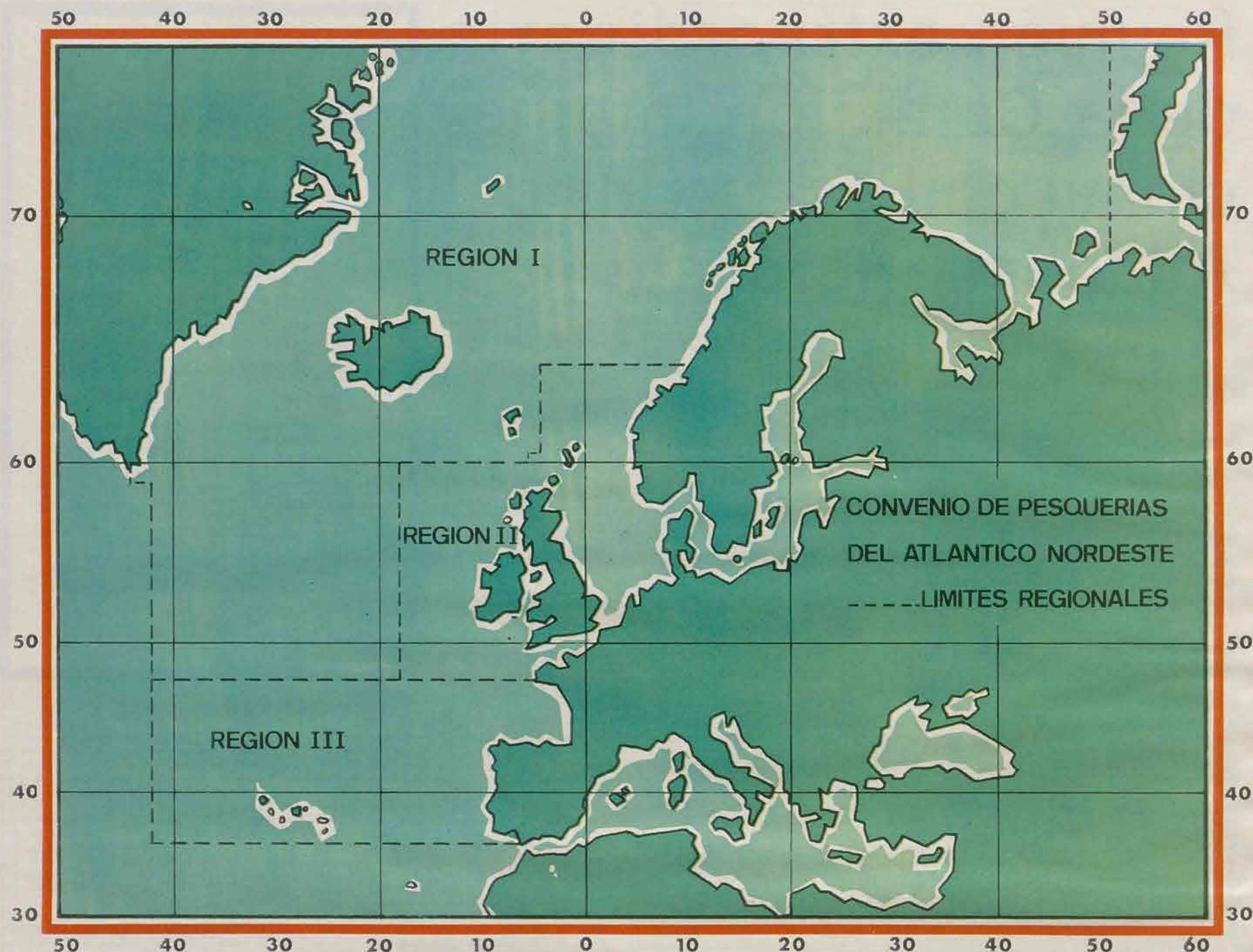
\$300

대서양 참치자원 보존위원회에서는 다음의
상금을 지불할 것입니다.

개별 표지마다

국제 대서양 대회에서
우승자는 상금을
받게 될 것입니다.

국제 대서양 대회에서
우승자는 상금을
받게 될 것입니다.



Reunión de la NEAFC

(Viene de la página anterior)

de métodos racionales para su explotación. Al apreciar las medidas de regulación adoptadas por algunos países, los ministros expresaron su convicción de que el estado actual de los «stocks» de las especies de mayor interés comercial requieren adicionales esfuerzos de todos los países que pescan en el NE del Atlántico y urgían a que se tomen medidas en tal sentido para asegurar un nivel adecuado en las pesquerías de tan importantes recursos.

Los ministros consideraron que ante tales circunstancias la importancia de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste se ve incrementada sensiblemente, y ello requiere que se faculte a la Comisión de poderes adicionales para asegurar la conservación y explotación racional de los «stocks» de peces en el área del Convenio.

Los ministros consideran que la primera tarea a realizar debe ser la aprobación inmediata por todos los Estados miembros de la Resolución de mayo de 1970, la cual facilita a la misma de los necesarios poderes para hacer recomendaciones a los países miembros sobre limitación de capturas, esfuerzo de pesca y su distribución entre éstos. Los ministros son de la opinión de que el establecimiento de estas y otras medidas pueden ser eficaces solamente bajo un estricto control nacional e internacional, y por ello dan la bienvenida a la incrementada participación de los países miembros en el

programa de vigilancia internacional conjunta en alta mar. Fue apoyada por una mayoría de naciones la idea de ampliar el programa de inspección para controlar internacionalmente las áreas de veda y estaciones de veda ya establecidas, o que se establezcan en el futuro. El Gobierno portugués confirmó su invitación a todos los Estados miembros para la celebración en Lisboa de una reunión especial sobre vigilancia internacional los días 23 y 24 de marzo de 1972.

Los ministros aceptaron que habría alguna demora, a causa de dificultades en las legislaciones nacionales de unos pocos países, antes de que la Comisión tenga poderes para establecer regulaciones sobre limitación de capturas, esfuerzo de pesca y su distribución entre los países. Por ello, se comprometieron a que sus Gobiernos consideren, con anterioridad a la próxima reunión de la Comisión de mayo de 1972, las medidas que con carácter interino podrían adoptarse con miras a evitar un mayor y grave peligro de agotamiento de los «stocks», antes de que el proyecto de limitación de capturas y esfuerzo de pesca, así como su distribución entre las naciones, pueda ser una realidad. Se sugirió, específicamente, que estas medidas de carácter interino deben adoptarse durante 1972, particularmente en los «stocks» de bacalao y eglefino en las áreas del Ártico Nordeste e Irlanda. Fue posteriormente sugerido que la reunión debería

dar un mandato a la Comisión para discutir el cumplimiento de esta idea.

Los ministros se comprometieron a considerar las propuestas relativas a la mejora de la organización de la Secretaría de la Comisión, en particular para asegurar que las recomendaciones fuesen rápidamente cumplimentadas sobre la base de consejos imparciales científicos. Estuvieron de acuerdo sobre la importancia de ampliar el rango y alcance de la investigación pesquera, incrementando la cooperación en los programas científicos conjuntos y en la mejora del suministro de estadísticas a los centros científicos correspondientes por los países miembros. Mencionaron también la necesidad urgente de tomar medidas, bajo el punto de vista pesquero, para atajar el problema, cada día más agudo, de la contaminación del mar.

Estuvieron de acuerdo los ministros, en que, en los casos en que por razones naturales o a causa de una intensiva explotación pesquera se hallen reducidos los «stocks» a un extremado bajo nivel, era esencial proteger éstos a todos los niveles, es decir, en los estados juveniles, inmaduros o embrionarios. En tales casos, sería aconsejable, al mismo tiempo que se limitan las capturas y el tamaño de los peces, conceder especial importancia a la protección de los «stocks» juveniles o en estado embrionario. Los esfuerzos para preservar estos «stocks» tendrán que hacerse durante algunos años, dado que la reglamentación existente sobre los mismos ha sido inadecuada. La captura de peces inmaduros reduce sensiblemente las promociones de adultos, lo que hace decrecer las capturas.

Una mayoría de ministros, se expresaron a favor de dar prioridad a las pesquerías para consumo humano cuando las circunstancias de su explotación esté en competencia con las destinadas para usos industriales. Estuvieron de acuerdo en que este principio era esencialmente importante en los «stocks» de arenque, teniendo en cuenta su estado de agotamiento actual. Algunos ministros, sin embargo, aunque tenían en cuenta la importancia de proteger los estados juveniles para asegurar un reclutamiento satisfactorio de «stocks» de adultos para el futuro, argumentaron que el uso final que se dé a las capturas era un asunto que concernía solamente a los países interesados y de menor importancia si se comparaba con la conservación de los «stocks». Establecer discriminaciones sobre el uso final era un asunto no comprendido en los términos del Convenio.

Fue unánime el criterio de que la reunión había servido de considerable ayuda a los Gobiernos de los Estados miembros, al discutir y decidir sobre los problemas actuales, descargando con ello de responsabilidades a la Comisión. Finalmente, los ministros se comprometieron a sí mismos para intensificar la cooperación a todos los niveles, contribuyendo con ello a asegurar una más racional utilización de los recursos pesqueros del Atlántico Nordeste y su más efectiva conservación. Se dieron las gracias al Gobierno de la URSS por su iniciativa al convocar la conferencia, por su generosa hospitalidad y facilidades de todo tipo, y, en particular, a mister A. A. Ishkov, ministro de Pesquería de la URSS, por lo bien que había llevado a cabo las discusiones y el éxito final de la reunión. ■ V. B. M.



INAUGURACION DE UNA MODERNA FABRICA DE HIELO EN ONDARROA

Produce ciento cincuenta toneladas diarias, con capacidad para llegar a trescientas veinte.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Las 160 embarcaciones ondarreras (100 de altura y 60 de bajura), en ritmo creciente de actividad, se vean obligadas en muchas ocasiones a proveerse de hielo en los puertos próximos de Lequeitio, Bermeo, Pasajes...

Con la inauguración de la nueva fábrica de hielo el 29 de enero, llegó la tranquilidad para los bravos «carrantzales».

La inauguración y bendición de Frigorífica Santa Clara estuvo presidida 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; secretario general del Crédito Social Pesquero, autoridades nacionales, provinciales y locales.

La factoría inaugurada produce en la actualidad 150 toneladas diarias de hielo, con capacidad de llegar en un futuro muy próximo a las 320 toneladas.

Se piensa en el futuro de Ondárroa y la costa cantábrica. Porque se modernizará una de las fábricas antiguas de forma que su producción actual de 100 toneladas pueda llegar a las 220 diarias. Y otra factoría que se inauguró el año 1933 se convertirá en fábrica de hielo en «escamas» para el pescado fresco.

Por otra parte, se pretende además edificar una planta de congelación-conservación para que las especies de temporada puedan cotizarse debidamente. El almirante Fontán Lobé procedió a la puesta en marcha de la ultra-moderna fábrica de hielo, y seguidamente visitó las dependencias.

Más tarde se celebró una reunión en la Sala de Juntas de la Cofradía de Pescadores Santa Clara. El gerente de la fábrica, señor Arrién, expuso algunas dificultades para que la factoría rindiera al 100 por 100, ya que por ahora no hay permiso para que pueda trabajar durante las veinticuatro horas del día.

Piropeó el almirante al edificio de la Cofradía: «La más bonita de España», y expresó los deseos del Instituto Social de la Marina para que la gente del mar vaya a más cada día. «Ondárroa —dijo— ha dado ejemplo en la pesca. Sois excelentes marineros, y Domingo (el presidente de la Cofradía) sabe lo que se trae entre manos...». Animó a los pescadores para que fueran ellos mismos los que comercializarán el pescado, «para darle al pescador lo que se merece».

Los «carrantzales» ondarreses no tendrán ya necesidad de proveerse de hielo en los puertos próximos. ■ IGNACIO IRIZAR.



Esposas de marinos de Vizcaya visitan al ministro de Trabajo

- Solicitaron la inclusión de los trabajadores de la mar en la revisión y mejora de percepciones de la Seguridad Social.

MADRID.—Un grupo de esposas de marinos de Vizcaya fue recibido, hace unos días, por el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente. Su visita a Madrid para mantener esta entrevista con el ministro obedeció a su deseo de pedirle la inclusión de los hombres del mar en la próxima revisión y mejora de percepciones de la Seguridad Social.

Las visitantes expusieron al señor De la Fuente sus aspiraciones, y éste recordó concretamente cómo la consideración especial que merecen los trabajadores del mar, en una tarea de indudable dureza, le ha movido siempre a tenerles muy en cuenta en cuantas ocasiones fue preciso y posible.

Recordó a estos efectos las mejoras que ha supuesto el nuevo Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, puesto en marcha durante 1970, y los sucesivos incrementos de pensiones realizados en dicho año y en el pasado de 1971, todo lo cual ha supuesto que las prestaciones del Instituto Social de la Marina hayan pasado de 1.400 millones de pesetas en 1969, aproximadamente, a 3.500 millones de pesetas en 1971.

El ministro escuchó con especial atención la exposición de las visitantes en lo referente al problema de las pensiones, y prometió estudiar las sugerencias recibidas con el mayor interés. Asimismo reiteró que la actual reforma de la Ley de Seguridad Social, hoy en las Cortes, permitirá una mejora general de prestaciones que alcanza también en algunos aspectos a los trabajadores del mar, y prevé muy especialmente las mejoras de pensiones.



EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PRESIDE LOS ACTOS DE CONS...

VISITA A LOS NUEVOS LOCALES DE LA DELEGACION PROVINCIAL DEL ISM Y POLICLINICA Y A LOS TERRENOS DONDE SE CONSTRUERA LA CASA DEL MAR

● **DON ALBERTO JARABO PAYA,
PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL**

VALENCIA (De nuestro corresponsal).—El presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, llegó a Valencia, procedente de Castellón, acompañado del arquitecto-jefe del organismo, don Manuel Bastarreche, siendo recibidos y cumplimentados en el hotel donde se hospedaban por el gobernador civil, señor Rueda y Sánchez Malo; por el presidente del Consejo Provincial y el delegado del ISM, señores Jarabo Payá y Sáez González-Elipe, respectivamente, con quienes mantuvieron un cambio de impresiones.

En el Salón de Reuniones del Gobierno Civil tuvo lugar el solemne acto de constitución del Consejo Provincial, que fue presidido por el almirante Fontán; gobernador civil; presidente de la Diputación, señor Perelló Morales; delegado de Trabajo, señor Prados Terriente; comandante militar de Marina, señor Guarch Rojano, y otras representaciones y autoridades.

Leída la relación de vocales del Consejo, prestó juramento el presidente del mismo, don Alberto Jarabo Payá, procurador en Cortes de representación familiar y antiguo delegado de Trabajo de Valencia, y a continuación lo hicieron en forma colectiva el resto de los vocales. Tomó asimismo posesión como secretario de actas, el funcionario del ISM señor Albert Matea, y fueron elegidos vicepresidente empresario don Pascual Palomés Juan, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Gandia, y vicepresidente trabajador don Rafael Camps Darder, obrero portuario, vocal del Consejo General y de la Comisión Permanente del ISM.

Finalmente, el señor Jarabo Payá pronunció un discurso en el que patentizó su gratitud para el ministro por haberle honrado con la designación, y su esperanza con el nuevo órgano de gobierno. El señor Jarabo conoce al Instituto por estar vinculado al Ministerio de Trabajo durante más de veinte años, primero como inspector de Trabajo, más tarde como subdirector general de Emigración y delegado provincial de Trabajo en Valencia, lo que le ha permitido identificarse con la labor del ISM. Lo señaló así en su discurso y dijo que entiende que la coyuntura es óptima para realizar una gran labor en pro de las gentes del mar, tras la aprobación de la Ley y Reglamento del Régimen Especial. Finalizó ofreciéndose incondicionalmente a todos.

El presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, tras agradecer al gobernador civil su gentileza al ofrecer sus salones para la constitución del Consejo, así como su presencia y de las restantes autoridades para solemnizarlo, hizo hincapié en la gran labor que espera a estos órganos de gobierno, en los que los trabajadores y empresas van a decidir las importantsimas cuestiones, tanto de prestaciones como de asistencia social, así como las sugerencias, aspiraciones y propuestas

de todo orden en pro del colectivo que representan.

Recordó que, además, está en pleno vigor la Ley de 18 de octubre de 1941, por lo que, con independencia de la gestión oficial de la Seguridad Social en el Mar, el Instituto ha de atender al mejoramiento profesional, cultural, moral, económico y social de las gentes de mar, siendo de gran importancia, en consecuencia, cuanto se refiera a promoción de viviendas, cursos de formación, escuelas, hogares y Casas del Mar, para las que en el proyecto del III Plan de Desarrollo se prevén importantes dotaciones.

Tras este acto, el almirante Fontán, acompañado del delegado provincial del ISM en Valencia, señor Sáez y González-Elipe, se trasladó a los nuevos locales donde quedará instalada la delegación, así como la polyclínica, efectuando una detenida visita a las obras e instalaciones, y recibiendo del arquitecto, señor Bastarreche, y constructor-decorador, don Federico Cuesta, las oportunas explicaciones.

Seguidamente se dirigieron al solar propiedad de la Organización de Trabajos Portuarios, en el que se construirá, conjuntamente con el Instituto, la Casa del Mar, examinando los anteproyectos correspondientes; como asimismo los de la Casa del Mar de Gandia, de inminente construcción, mediante una fórmula idónea, ofreciendo la máxima ayuda del Instituto a la Cofradía de aquella ciudad para la dotación correspondiente de servicios. ■ **ALBERT.**

Un momento del acto celebrado en el Gobierno Civil de Valencia.



VISITA A LA COFRADIA DE PESCADORES, FABRICA DEL MAR EN CONSTRUCCION Y DELEGACION PRO

**DON JOSE RAMOS VIZCARRO,
PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL**

CASTELLON DE LA PLANA (De nuestro corresponsal).—A últimas horas de la noche del día 25 llegó a Castellón de la Plana el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán Lobé. El objeto principal de su visita fue la constitución del Consejo Provincial de dicho Instituto, en Castellón.

El acto se celebró el día 26 en la Sala de Consejos del INP, habilitada especialmente para este fin. Asistieron todos sus elementos componentes, y el representante de la delegación de Trabajo, señor Cerdá. El presidente del ISM tomó juramento al presidente del Consejo Provincial, don José Ramos Vizcarro, y al resto de los señores consejeros.

Efectuada la elección de vicepresidentes, se constituyó la Comisión Permanente.

A continuación, el presidente del Consejo Provincial pronunció unas

palabras de agradecimiento y lealtad, proclamando su voluntad de dedicación en pro de los trabajadores del mar.

El almirante habló seguidamente sobre la Ley del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar y la Orden de 2 de enero de 1971, que marcan una nueva etapa en la vida del Instituto. También sobre la subsistencia y vigorización de los fines primordiales de la Ley de 1941, y sobre el nacimiento y actuación de los Consejos Provinciales, dando normas concretas sobre la actuación de estos Consejos. Terminó, felicitó a los elegidos y manifestó la confianza en la eficacia.

También se refirió el almirante al Plan de Casas del Mar, en lo que se refiere a la provincia de Castellón, y dijo que atravesamos un momento extraordinariamente propicio en el nuevo Plan de Desarrollo.

Finalizado el acto, el presidente del ISM, acompañado de don José Ramos Vizcarro y de don Antonio González Sobaco, acudió a la recepción organizada en el gobierno Civil con motivo de la llegada del ministro de Trabajo a Castellón, en visita oficial.

Acto seguido el almirante Fontán visitó la delegación provincial del Instituto donde, tras examinar sus ser-

TITUCION DE LOS CONSEJOS PROVINCIALES DE CASTELLON, VALENCIA Y ALICANTE



HA SIDO DESIGNADO PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DON TOMAS BUADES RUSO

ALICANTE (De nuestro correspondiente).—El día 27 de enero ha quedado constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, en Alicante.

El presidente del organismo, almirante don Jesús Fontán Lobé, junto con el gobernador civil de la provincia, don Mariano Nicolás García, presidente de la diputación, don Manuel Morzón Mezquida; comandante militar de Marina, don Pedro Celestino Rey Ardid; alcalde de la ciudad, don Ramón Malluguiza y Rodríguez de Moya; delegado provincial de la Organización Sindical, don Adolfo García Ibán, y don Francisco M. de Santaolalla, delegado accidental de Trabajo, presidió el acto de constitución, que tuvo lugar en la sede de la delegación provincial de Montepíos y Mutualidades Laborales.

Tras leer la relación de los componentes del Consejo se procedió al juramento de los cargos. En primer lugar, don Tomás Buades Russo leyó la fórmula ritual, como presidente, y seguidamente los demás consejeros contestaron unánimemente a la pregunta formulada por el almirante Fontán.

Las vicepresidencias del Consejo recayeron, por aclamación, en don Tomás Morató Lis, por los empresarios, y don Blas Andréu Sánchez, por los trabajadores.

Fue designado secretario de Actas el funcionario de la delegación provincial, don Juan Martín García.

Leída la composición de la Comisión Permanente, hizo uso de la palabra el presidente del Consejo Provincial, don Tomás Buades Russo, para agradecer en primer término al ministro de Trabajo y al almirante Fontán su designación para este puesto de tanta responsabilidad, prometiendo entregarse de lleno a la misión que se le encomienda, en beneficio de todos los trabajadores del mar.

Cerró el acto el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán, haciendo una síntesis del nacimiento de estos Consejos, y explicando la normativa que ha de regirlos, que no es sino resolver los problemas sociales de los hombres del mar. Destacó la importancia de agilizar las pensiones, que pueden ser concedidas inmediatamente hasta el 80 por 100 de sus importes. Por otra parte, manifestó el almirante que considera vigente la Ley de 1941, por la que se confieren al Instituto funciones de la mayor trascendencia, cuales son la formación profesional, la construcción de viviendas, el mejoramiento cultural y social de los hombres del mar. Terminó su disertación felicitando a todos los consejeros, exhortándoles a que pongan el mayor entusiasmo en sus cometidos y haciendo patente su confianza en el señor Buades Russo, cuya larga trayectoria al servicio de los pescadores es por sí una garantía del acierto de su designación. ■

ANTONIO DIEZ.

OTRAS CONSTITUCIONES DE CONSEJOS

Cuando la presente edición se distribuya se habrán constituido también los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina en Cartagena, Almería, Ceuta y Melilla, de cuyos actos daremos cumplida información en el próximo número.

DE HIELO, CASA PROVINCIAL DEL ISM

vicios, recibió a los representantes de la Cofradía Sindical de Pescadores de Castellón-Grao, pasando a visitar la Casa del Mar, que actualmente construye la indicada Cofradía, y ofreciendo amplia y concretada colaboración del Instituto para una acción coordinada con la Cofradía y una mejor dotación de los servicios de asistencia sanitaria, formación profesional, albergue de pescadores en tránsito, domicilio social de la delegación provincial, etcétera.

Continuó con una visita a la fábrica de hielo y domicilio de la Cofradía, donde en un espontáneo acto le fue ofrecida la insignia de la entidad, que el almirante aceptó con visible simpatía.

En resumen, una visita marcada por la rapidez y la eficacia, y preludio indudable de unos frutos que se avecinan y otras realizaciones en proyecto en la provincia. ■ **ANTONIO GONZALEZ SOBACO.**



El presidente del ISM rindió homenaje al señor Buades Russo.

Por el Instituto Social de la Marina se han dictado dos oficios-circulares (números 1/72 y 2/72, de la Vicesecretaría Técnica) contenido normas sobre incrementos de Protección Familiar a Familias Numerosas (F. N.) de trabajadores de los grupos 1., 2. y 3., artículo 33 del Reglamento del Régimen Especial del Mar. Dado su indudable interés general, incluimos en estas páginas el texto de los referidos oficios-circulares.

La Ley 25/71, de 19 de junio, sobre Protección Familiar a Familias Numerosas ("B.O.E." de 24 de junio); el Reglamento para su aplicación, aprobado por Decreto 3.140/71 de 23 de diciembre ("B.O.E." de 28 de diciembre); la Orden Ministerial de 24 de diciembre siguiente y la Resolución de la Dirección General de la Seguridad Social de 27 de diciembre de 1971 ("B.O.E." del 31 de diciembre) determinan, entre otros beneficios concedidos a las familias numerosas, la ampliación de la acción protectora que la Seguridad Social les dispensa.

Para mejor conocimiento de los beneficios concedidos, extensión, opción, etcétera, y con acatamiento a las disposiciones legales citadas, se dictan las siguientes normas:

I. CAMPO DE APLICACION.

1. Los beneficiarios de asignaciones de protección a la familia de carácter periódico y cuantía uniforme, los pensionistas y los perceptores de prestaciones periódicas de la Seguridad Social que estén en posesión del título de familia numerosa vigente.

2. Los beneficiarios perceptores a la vez de Protección Familiar (prestación periódica y uniforme) y de plus o plus y subsidios familiares sólo percibirán los incrementos que otorga el nuevo Reglamento de F. N. por los familiares por los que perciban nuevas prestaciones de P. F.

3. Aquellos trabajadores que sólo perciban prestaciones derivadas del antiguo plus y subsidio familiar no tienen derecho a los incrementos, a no ser que ejerzieren la opción de la que se trata en el apartado V. Ahora bien, estos trabajadores conservan el derecho al percibo de aumento por F. N. del 10 ó 20 por 100 en la cantidad que cobren por subsidio familiar, si es que lo venían percibiendo, es decir, si tenían derecho reconocido por el extinguido Reglamento de Protección a F. N. En el caso de no percibir este aumento, no puede efectuarse nuevo reconocimiento, pues el actual Reglamento de F. N. no lo autoriza y el anterior de 31-4-44 ha quedado derogado.

II. JUSTIFICACION DE LA CONDICION DE FAMILIA NUMEROsa.

4. La condición de F. N. se acreditará exclusivamente por el título oficial que expide el Ministerio de Trabajo y sus Delegaciones Provinciales. Los actuales títulos de F. N. tienen validez de dos años, contados a partir de la fecha de su expedición.

III. INCREMENTOS CONCEDIDOS.

5. Serán del 25 por 100 en la cuantía de la P. F. para los beneficiarios con título de 1.ª categoría; del 30 por 100 para los de 2.º, y del 35 por 100 para los de honor.

6. En el Régimen Especial del Mar se aplicarán las proporciones indicadas sobre las cuantías familiares que perciba el trabajador en función del grupo del artículo 33 del Reglamento del Régimen Especial en que esté encuadrado.

IV. FECHA DESDE LA QUE SE PERCIBIRAN LOS INCREMENTOS.

Hay que distinguir dos supuestos:

A) TRABAJADORES QUE ACTUAL-

INCREMENTOS DE PROTECCION FA

TRABAJADORES DEL GRUPO 1.º

MENTE POSEEN TITULO DE FAMILIA NUMEROsa, y B) TRABAJADORES QUE LO ADQUIRIRAN EN EL FUTURO.

A) ACTUALES POSEEDORES DEL TITULO DE F. N.

7. Los trabajadores citados en el apartado I, núm. 1, desde el 1 de enero actual, presentando a tal efecto en la empresa en que trabajen el título de F. N. válido. La empresa satisfará los incrementos al mismo tiempo que la P. F., retendrá el título, expedirá modelos P. F.-1 especiales para F. N. y presentará ambos documentos en la Delegación Provincial o Local para reconocimiento de derecho y pago en lo sucesivo de este incremento. En el momento de la presentación entregará el P. F.-1 antiguo, pues carece ya de valor. La Delegación Provincial o Local devolverá en el mismo acto el título de F. N. y un ejemplar del P. F.-1.

8. Los trabajadores dichos en el apartado I, núm. 2, percibirán el incremento en las mismas condiciones citadas en el núm. 1, pero sólo por los hijos acogidos al nuevo sistema de Protección Familiar, pudiendo también cobrar el aumento por F. N. en la cuantía de subsidio familiar (10 ó 20 por 100) si tenían anteriormente reconocido el derecho, como se indica en el núm. 3 del apartado I.

9. Las empresas igualmente rendrán el título de F. N., diligenciarán el modelo P. F.-1, lo presentarán en la Delegación Local o Provincial de este Instituto.

10. Los trabajadores beneficiarios de asignaciones familiares de pago periódico y cuantía uniforme, en posesión de título de F. N. válido, que no manifiesten a las empresas en que presten servicio tal posesión durante todo el primer trimestre de 1972, percibirán los incrementos a partir del día 1 del mes inmediatamente siguiente a aquel en que pusieron de manifiesto tal derecho. Como es natural, las empresas diligenciarán igualmente el modelo P. F.-1, que presentarán en unión del título de F. N. y P. F.-1 antiguo en la entidad gestora, sin cuyo requisito no pueden efectuar pago alguno de incremento.

CASO ESPECIAL DE TRABAJADORES ACTUALMENTE EMBARCADOS

11. Se encuentran en las mismas condiciones que los trabajadores citados en el apartado I. Estos trabajadores quedan exceptuados de la obligación de presentar el título de F. N., toda vez que el capitán de la nave conoce (por haberlo presentado con anterioridad a efectos de reducción o exención de impuestos sobre el rendimiento de trabajo personal) los que poseen títulos de F. N. y su categoría. Por tanto, el capitán puede autorizar el pago de los incrementos.

12. Deben las empresas, al igual que en los casos anteriores, presentar en la Delegación Local o Provincial el título de F. N., P. F.-1 nuevo y el viejo, lo que harán cuando el trabajador les entregue el referido título o sus familias se lo envíen. Los trabajadores comprendidos en

este caso continuarán percibiendo el incremento mientras permanezcan embarcados. Condición precisa para todo lo expuesto es que el capitán tenga certeza de la validez de los títulos de F. N. Si no la poseyese, se abstendrá de efectuar pagos por incrementos. En este caso, al desembarcar el interesado le serían abonados por atrasos si el título que posee es válido.

B) TRABAJADORES QUE ADQUIERAN EL TITULO DE F. N. EN EL FUTURO.

13. Trabajadores que causan alta por primera vez en la Seguridad Social y son F. N. poseyendo título en vigor. Empezarán a cobrar los incrementos desde el mismo momento de comienzo del percibo de Prestación Familiar.

14. Trabajadores que provienen de otras empresas y tienen ya derecho reconocido. Percibirán los incrementos desde el mismo momento del alta en la nueva empresa.

15. Trabajadores que adquieran en el futuro la condición de F. N. y se provean del correspondiente título. A partir del mismo día de expedición del título.

Ahora bien, en este apartado es preciso hacer una distinción, motivada por el hecho de que la fecha de expedición del título de F. N. y consiguiente derecho a percepción de incrementos no coincide con la fecha de alta en la prestación periódica de P. F. del nuevo hijo, que precisamente determina la expedición del título de F. N.

Si un trabajador tiene tres hijos y le nace en cualquier mes de un trimestre el cuarto hijo y, por tanto, se encuentra en condiciones legales de ser F. N., solicita el título y dentro del plazo de diez días que preceptúa el artículo 11 del Reglamento de la Ley de F. N., el delegado provincial de Trabajo le expide el título. A partir de este momento será familia numerosa y goza de los correspondientes beneficios.

El cuarto hijo ha nacido, por ejemplo, el día 2 de febrero; pues bien, en P. F. este hijo no es alta hasta el día primero del trimestre natural siguiente al que nació, es decir, el 1 de abril (artículo 8.º de la Orden del Ministerio de Trabajo de 28 de diciembre de 1966). El trabajador que venía percibiendo P. F. por su mujer y tres hijos tiene por ellos derecho a los correspondientes incrementos (artículo 16 del Reglamento de F. N.) desde la expedición del título. El reconocimiento de estos derechos derivados de estas situaciones de transición se hará por modelo especial (anexo 1), el cual tendrá únicamente valor durante el plazo señalado en el mismo y se unirá por las empresas al RT del último mes del trimestre.

En este supuesto que nos ocupa, la empresa, como en los casos generales, diligenciará modelo P. F.-1 especial de F. N. y presentará éste y el título de F. N. para el oportuno reconocimiento.

V. OPCION.

16. Los trabajadores beneficiarios de prestaciones derivadas del plus familiar o bien de plus y subsidio familiar titulares de F. N. y que

quieran acogerse a los incrementos de que venimos tratando, podrán ejercitarse con carácter irrevocable la opción.

17. A estos efectos cumplimentarán el modelo que se une a la circular.

18. Estas opciones pueden ejercitarse en cualquier momento. Pero las ejercitadas hasta el 31 de marzo próximo comienzan a surtir efecto desde el 1 de enero actual a todos los efectos. Mientras que las ejercitadas con posterioridad a la fecha indicada tendrán efecto desde el primer día del mes siguiente al en que se ejercitaron.

19. No obstante, el personal actualmente embarcado puede ejercitarse la opción ante su capitán, en escrito con arreglo al anexo 2, y en este caso, y sin necesidad de autorización por la entidad gestora, puede abonarse a los interesados P. F. e incrementos a partir del 1 de enero, siempre que la acción se ejercente antes del 31-III-1972.

20. Cuando la embarcación arribe a puerto español, los capitanes deberán entregar las opciones ejercitadas por los trabajadores, las que en unión de los P. F.-1 nuevos, títulos de F. N. y P. F.-1 antiguo presentarán las empresas en el Instituto Social de la Marina (Delegaciones Locales o Provinciales). Estas opciones se enviarán posteriormente al Servicio de Prestaciones Inmediatas.

21. Las empresas con personal actualmente embarcado que no ejerzan la opción ante su capitán, remitirán a la Delegación Provincial que corresponda relación que comprenda:

- Nombre y matrícula de la embarcación.
- Fecha aproximada de arribo a puerto español.
- Personal enrolado y que pueda ejercitarse la opción.

Estos trabajadores podrán ejercitarse la opción durante el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de arribada a puerto español, y de hacerlo así se les abonará los atrasos que puedan corresponder.

JULIO DEL 72-1		JUNIOR DE TRABAJO	
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA		X JULIO 1972	
NOTA DE AUTORIZACIÓN			
APORTA 1.º		DURANTE 2.º	
DURANTE 3.º		DURANTE 4.º	
DURANTE 5.º		DURANTE 6.º	
DURANTE 7.º		DURANTE 8.º	
DURANTE 9.º		DURANTE 10.º	
DURANTE 11.º		DURANTE 12.º	
DURANTE 13.º		DURANTE 14.º	
DURANTE 15.º		DURANTE 16.º	
DURANTE 17.º		DURANTE 18.º	
DURANTE 19.º		DURANTE 20.º	
DURANTE 21.º		DURANTE 22.º	
DURANTE 23.º		DURANTE 24.º	
DURANTE 25.º		DURANTE 26.º	
DURANTE 27.º		DURANTE 28.º	
DURANTE 29.º		DURANTE 30.º	
DURANTE 31.º		DURANTE 32.º	
DURANTE 33.º		DURANTE 34.º	
DURANTE 35.º		DURANTE 36.º	
DURANTE 37.º		DURANTE 38.º	
DURANTE 39.º		DURANTE 40.º	
DURANTE 41.º		DURANTE 42.º	
DURANTE 43.º		DURANTE 44.º	
DURANTE 45.º		DURANTE 46.º	
DURANTE 47.º		DURANTE 48.º	
DURANTE 49.º		DURANTE 50.º	
DURANTE 51.º		DURANTE 52.º	
DURANTE 53.º		DURANTE 54.º	
DURANTE 55.º		DURANTE 56.º	
DURANTE 57.º		DURANTE 58.º	
DURANTE 59.º		DURANTE 60.º	
DURANTE 61.º		DURANTE 62.º	
DURANTE 63.º		DURANTE 64.º	
DURANTE 65.º		DURANTE 66.º	
DURANTE 67.º		DURANTE 68.º	
DURANTE 69.º		DURANTE 70.º	
DURANTE 71.º		DURANTE 72.º	
DURANTE 73.º		DURANTE 74.º	
DURANTE 75.º		DURANTE 76.º	
DURANTE 77.º		DURANTE 78.º	
DURANTE 79.º		DURANTE 80.º	
DURANTE 81.º		DURANTE 82.º	
DURANTE 83.º		DURANTE 84.º	
DURANTE 85.º		DURANTE 86.º	
DURANTE 87.º		DURANTE 88.º	
DURANTE 89.º		DURANTE 90.º	
DURANTE 91.º		DURANTE 92.º	
DURANTE 93.º		DURANTE 94.º	
DURANTE 95.º		DURANTE 96.º	
DURANTE 97.º		DURANTE 98.º	
DURANTE 99.º		DURANTE 100.º	
DURANTE 101.º		DURANTE 102.º	
DURANTE 103.º		DURANTE 104.º	
DURANTE 105.º		DURANTE 106.º	
DURANTE 107.º		DURANTE 108.º	
DURANTE 109.º		DURANTE 110.º	
DURANTE 111.º		DURANTE 112.º	
DURANTE 113.º		DURANTE 114.º	
DURANTE 115.º		DURANTE 116.º	
DURANTE 117.º		DURANTE 118.º	
DURANTE 119.º		DURANTE 120.º	
DURANTE 121.º		DURANTE 122.º	
DURANTE 123.º		DURANTE 124.º	
DURANTE 125.º		DURANTE 126.º	
DURANTE 127.º		DURANTE 128.º	
DURANTE 129.º		DURANTE 130.º	
DURANTE 131.º		DURANTE 132.º	
DURANTE 133.º		DURANTE 134.º	
DURANTE 135.º		DURANTE 136.º	
DURANTE 137.º		DURANTE 138.º	
DURANTE 139.º		DURANTE 140.º	
DURANTE 141.º		DURANTE 142.º	
DURANTE 143.º		DURANTE 144.º	
DURANTE 145.º		DURANTE 146.º	
DURANTE 147.º		DURANTE 148.º	
DURANTE 149.º		DURANTE 150.º	
DURANTE 151.º		DURANTE 152.º	
DURANTE 153.º		DURANTE 154.º	
DURANTE 155.º		DURANTE 156.º	
DURANTE 157.º		DURANTE 158.º	
DURANTE 159.º		DURANTE 160.º	
DURANTE 161.º		DURANTE 162.º	
DURANTE 163.º		DURANTE 164.º	
DURANTE 165.º		DURANTE 166.º	
DURANTE 167.º		DURANTE 168.º	
DURANTE 169.º		DURANTE 170.º	
DURANTE 171.º		DURANTE 172.º	
DURANTE 173.º		DURANTE 174.º	
DURANTE 175.º		DURANTE 176.º	
DURANTE 177.º		DURANTE 178.º	
DURANTE 179.º		DURANTE 180.º	
DURANTE 181.º		DURANTE 182.º	
DURANTE 183.º		DURANTE 184.º	
DURANTE 185.º		DURANTE 186.º	
DURANTE 187.º		DURANTE 188.º	
DURANTE 189.º		DURANTE 190.º	
DURANTE 191.º		DURANTE 192.º	
DURANTE 193.º		DURANTE 194.º	
DURANTE 195.º		DURANTE 196.º	
DURANTE 197.º		DURANTE 198.º	
DURANTE 199.º		DURANTE 200.º	
DURANTE 201.º		DURANTE 202.º	
DURANTE 203.º		DURANTE 204.º	
DURANTE 205.º		DURANTE 206.º	
DURANTE 207.º		DURANTE 208.º	
DURANTE 209.º		DURANTE 210.º	
DURANTE 211.º		DURANTE 212.º	
DURANTE 213.º		DURANTE 214.º	
DURANTE 215.º		DURANTE 216.º	
DURANTE 217.º		DURANTE 218.º	
DURANTE 219.º		DURANTE 220.º	
DURANTE 221.º		DURANTE 222.º	
DURANTE 223.º		DURANTE 224.º	
DURANTE 225.º		DURANTE 226.º	
DURANTE 227.º		DURANTE 228.º	
DURANTE 229.º		DURANTE 230.º	
DURANTE 231.º		DURANTE 232.º	
DURANTE 233.º		DURANTE 234.º	
DURANTE 235.º		DURANTE 236.º	
DURANTE 237.º		DURANTE 238.º	
DURANTE 239.º		DURANTE 240.º	
DURANTE 241.º		DURANTE 242.º	
DURANTE 243.º</			

FAMILIAR A FAMILIAS NUMEROSAS DE TRABAJADORES DEL MAR

(GRUPOS 1.^o, 2.^o Y 3.^o)

les desde enero de 1972, cumpliendo los trabajadores el modelo anexo 2 y las empresas el certificado anexo 3.

22. Las Delegaciones Provinciales, antes de autorizar estos atrasos, comprobarán en las relaciones enviadas por las empresas que el trabajador aparece en las mismas.

23. El pago de estos atrasos se hará por las empresas. A este fin, en los modelos RT, e inmediatamente debajo del renglón en que se consigne el nombre y apellidos del trabajador con los datos del mes a que corresponde el RT, se consignará otra vez el propio trabajador, y seguidamente se especificarán los meses que se abonan. Y en la casilla «nuevas prestaciones», el importe total de las diferencias abonadas.

24. El pago de los atrasos antes citados se refiere a trabajadores que continúen en la misma empresa en que ejercitaron la opción. Pero si ésta se ejerce en otra empresa diferente a aquella en que cobró Protección Familiar antigua, la documentación a presentar será la misma indicada y se harán las mismas comprobaciones. Y la autorización de pago se hará a la empresa actual, la cual, en su RT, consignará además de los meses a que corresponden las diferencias que abonan, el nombre de la empresa anterior.

VI. REINTEGRACIONES DE LOS ABONOS HECHOS POR LAS EMPRESAS.

25. Las empresas se reintegran de los pagos hechos, tanto por P. F. como por incrementos, como lo vienen haciendo hasta la fecha, es decir, descontando de sus liquidaciones de cuotas los importes pagados.

VII. PENSIONISTAS, INVALIDOS PROVISIONALES Y SUS VIUDAS.

26. No cumplimentarán modelo alguno. Únicamente presentarán en las Delegaciones Locales o Provinciales del Instituto Social de la Marina el título de F. N. Si la presentación es anterior al 31 de marzo próximo, les serán abonados los incrementos desde el 1 de enero. Si la presentación del título es posterior, el abono se hará a partir del día 1 del mes siguiente al en que fueron presentados.

27. Las Delegaciones Provinciales o Locales extenderán en los títulos una diligencia que diga: «Tomada nota del título a efectos de F. N., fecha, firma y sello. Acto seguido, comunicarán al Servicio de Prestaciones Inmediatas los datos siguientes: beneficiario, clase de pensionistas (accidente, invalidez provisional, bajura, altura o Sovi no común), número asignado de pensionista, categoría del título, fecha de expedición y su número.

28. A la vista de esta comunicación, el Servicio de Prestaciones Inmediatas dará orden de pago de los incrementos que correspondan a Mecanización o a la Delegación Provincial si el beneficiario no figura en nómina mecanizada.

VIII. UTILIZACION DEL NUEVO P. F.-1.

Para más fácil comprensión, comprobar el ejemplo que se da en el anexo 4, y cuya explicación es la siguiente:

Como vemos, se trata de un trabajador que percibe prestaciones antiguas y nuevas. De aquéllas, pun-

tos congelados y subsidio familiar, y de éstas, P. F. e incremento por familia numerosa.

El trabajador no ha ejercitado la opción, pero sí ha solicitado incremento por los dos hijos por los que percibe P. F.

La forma de llenar el anverso queda aclarada en el modelo. La única dificultad radica en el recuadro HASTA..., toda vez que actualmente es preciso cambiar de modelo P. F.-1, por un motivo más que hasta ahora. Y este motivo es el devengo de nuevos incrementos.

En el caso del ejemplo, el título de F. N. caduca el 14-X-1973, y en esa fecha ninguno de los hijos causa

baja por motivo alguno. En subsidios familiares, la primera baja en producirse será el 31-XII-1974. Pero para el 14-X-1973, si el trabajador no renueva el título, pierde el derecho a los incrementos, y si lo renueva, los conserva, pero tanto en uno como en otro caso, es decir, tanto si no renueva el título como si lo renueva, el P. F.-1 si precisa cambiarse, pues en el primer caso es preciso quitar los incrementos, y en el segundo, cambiar la fecha de renovación. Pero en HASTA... no puede ponerse la fecha de validez del título renovado, puesto que antes tenemos las bajas en subsidios familiares de los hijos que lo cobran, lo

cual ocurre el 31 de diciembre de 1974, que es la fecha a poner en HASTA... El título renovado tiene validez hasta el 14-X-1975, y en esta fecha se precisa renovar y cambiar a su vez el P. F.-1, etcétera.

Otras causas de renovar el P. F.-1 son las mismas que hasta el presente, es decir, altas de nuevos hijos, bajas por cumplimiento de dieciocho o veintitrés años, inclusión de otros familiares, etcétera.

Estos P. F.-1 se llenarán íntegramente por las empresas. Los funcionarios del Instituto Social de la Marina comprobarán la exactitud de los datos consignados, hecho lo cual autorizarán los citados modelos. ■

TRABAJADORES DE LOS GRUPOS 2.^o Y 3.^o

I. CAMPO DE APLICACION.

1. Todos los trabajadores de los grupos segundo y tercero en posesión del título de F. N. vigente.

II. JUSTIFICACION DE LA CONDICION DE FAMILIA NUMEROUSA.

2. La condición de F. N. se acreditará exclusivamente por el título oficial que expide el Ministerio de Trabajo y sus Delegaciones Provinciales. Los actuales títulos de F. N. tienen validez de dos años, contados a partir de la fecha de su expedición.

III. INCREMENTOS CONCEDIDOS.

3. Serán del 25 por 100, en la cuantía de la Protección Familiar, para los beneficiarios con título de primera categoría; del 30 por 100, para los de segunda, y del 35 por ciento, los de honor.

4. En el Régimen Especial del Mar se aplicarán las proporciones indicadas sobre las cantidades familiares que perciba el trabajador en función del grupo del artículo 33 del Reglamento del Régimen Especial en que esté encuadrado.

IV. FECHA DESDE LA QUE SE PERCIBIRAN LOS INCREMENTOS.

Hay que distinguir dos supuestos:

A) TRABAJADORES QUE ACTUALMENTE POSEEN EL TITULO DE FAMILIA NUMEROUSA VALIDO Y

B) TRABAJADORES QUE LO ADQUIERAN EN EL FUTURO.

A) ACTUALES POSEEDORES DEL TITULO DE FAMILIA NUMEROUSA.

5. Los trabajadores que nos ocupan podrán percibir los incrementos en P. F. desde el 1 de enero actual, con el único requisito de presentar en la empresa en que trabaja o en la Delegación Local el título de F. N. válido. Las empresas o Delegaciones les satisfarán estos incrementos, y acto seguido diligenciarán modelo P. F.-8 especial para F. N., el cual, en unión del título y P. F.-8 antiguo, presentarán en la Delegación Provincial o Local para su reconocimiento.

Transcurrido el mes actual, las empresas ya no podrán efectuar pa-

gos por incrementos sin el previo reconocimiento del derecho, cumplimentando al efecto los documentos antes dichos.

6. Caso especial de trabajadores actualmente embarcados. Si la empresa a la que pertenecen conoce con exactitud la fecha de la validez del título y su categoría (por haberlo presentado el interesado con anterioridad a efectos de exención o reducción del impuesto sobre rendimiento de trabajo personal), puede abonar los incrementos, sin necesidad de presentación del título, durante el primer trimestre de 1972. No obstante, si el pago de la P. F. de estos trabajadores se hace a sus familias y no a los titulares, se abonará el incremento con los mismos requisitos que en el caso general. Las empresas y Delegaciones Locales deben cumplimentar también modelo P. F.-8 especial para F. N., que remitirán a las Delegaciones Provinciales junto con el título de F. N. y P. F.-8 viejo.

B) TRABAJADORES QUE ADQUIERAN EL TITULO DE FAMILIA NUMEROUSA EN EL FUTURO.

7. Trabajadores que causan alta por primera vez en la Seguridad Social y son F. N., poseyendo título en vigor. Empezarán a cobrar los incrementos desde el mismo momento del comienzo del percibo de P. F.

8. Trabajadores que provienen de otras empresas y tienen ya derecho reconocido. Percibirán los incrementos desde el mismo momento del alta en la nueva empresa.

9. Trabajadores que adquieran en el futuro la condición de F. N. y se provean del correspondiente título. A partir del mismo día de expedición del título.

Ahora bien, en este apartado es preciso hacer una distinción motivada por el hecho de que la fecha de expedición del título de F. N. y consiguiente derecho a percepción de incrementos no coincide con la fecha de alta en la prestación periódica de P. F. del nuevo hijo, que precisamente determina la expedición del título de F. N.

Si un trabajador tiene tres hijos y le nace, en cualquier mes de un trimestre, el cuarto hijo y, por tanto, se encuentra en condiciones legales de ser F. N., solicita el título, y dentro del plazo de diez días que perceptúa el artículo 11 del Regla-

mento de la Ley de Familia Numerosa, el delegado provincial de Trabajo le expide el título. A partir de este momento será familia numerosa y goza de los correspondientes beneficios.

El cuarto hijo ha nacido, por ejemplo, el día 2 de febrero. Pues bien, en P. F. este hijo no es alta hasta el día 1 del trimestre natural siguiente al en que nació, es decir, 1 de abril (artículo 8.^o de la Orden del Ministerio de Trabajo de 28 de diciembre de 1966). El reconocimiento de derechos derivados de estas situaciones de transición se hará por modelo especial (anexo 1), el cual tendrá únicamente valor durante el plazo señalado en él mismo, y se unirá por las empresas o Delegaciones Locales al R. T. del último mes del trimestre.

En este supuesto que nos ocupa, la empresa o Delegación Local, como en los casos generales, diligenciará modelo P. F.-8 especial de F. N. y presentará éste y el título de F. N. para el oportuno reconocimiento.

V. REINTEGRACIONES DE LOS ABONOS HECHOS POR LAS EMPRESAS.

10. Las empresas se reintegrarán de los pagos hechos, tanto por P. F. como por incrementos, como lo vienen haciendo hasta la fecha, es decir, descontando de sus liquidaciones de cuotas los importes pagados.

VI. UTILIZACION DEL NUEVO P. F.-8.

11. No requiere explicación especial. Las empresas, cuando tengan a su servicio algún trabajador en posesión del título de F. N. y con derecho reconocido a los incrementos en el P. F.-8, les abonarán la P. F. correspondiente y de acuerdo con la categoría de la embarcación en la que prestan servicio. Deben comprobar especialmente que la fecha consignada de renovación o expedición del título de F. N. no aparece corregida ni está caducada.

Los trabajadores deben renovar el P. F.-8 antes de la caducidad del título de F. N. para poder continuar percibiendo incrementos. Si no lo hacen y no presentan el título y P. F.-8 nuevo, que sustituye al que poseen, los incrementos dejarán de serle abonados.

VEDA DEL MEJILLÓN EN LA CORUÑA

Según edicto hecho público por el comandante militar de Marina de La Coruña, don Félix Bastarreche, desde el pasado día 1 de enero, y hasta el 1 de julio de 1972, estará implantada la veda del mejillón en esa provincia marítima, por lo que queda terminantemente prohibido la captura, transporte y venta de dicho molusco dentro de las fechas señaladas. Dicho edicto está conforme a lo dispuesto en el vigente Reglamento de Moluscos y Crustáceos y disposiciones complementarias.

Los moluscos procedentes de parques de cultivo y depósitos reguladores podrán circular con la Guía de Circulación en las condiciones establecidas en la Orden ministerial de 25 de marzo de 1970 («B. O. E.» número 91), que da normas para el transporte y venta de moluscos y crustáceos en tiempo de veda.

MALAS CAPTURAS EN EL PASADO AÑO DE LA FLOTA PESQUERA CASTELLONENSE

CASTELLON.—En sesenta millones de pesetas menos que en 1970 se estima el valor de las capturas efectuadas durante el pasado año por la flota pesquera, castellonense, según ha manifestado el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores San Pedro, José Falomir.

«El año pasado —dice el señor Falomir— ha sido bastante malo, por no decir pésimo, debido a que las barcas de cerco, que es donde está el volumen y las capturas fuertes de sardinas y boquerones, han alcanzado una cifra muy inferior a mil novecientos setenta».

Refiriéndose a las causas de este descenso en las capturas, de boquerón sobre todo, señala la creciente presencia de barcos de otras zonas del litoral y a que al pescado no se le deja reposar lo debido en sus caladeros habituales.

Actualmente, los pescadores de Castellón están practicando una veda voluntaria, impuesta por ellos mismos, y que afecta a las barcas de cerco. En cuanto a la pesca de arrastre, las capturas durante el pasado año fueron bastante buenas, con el consiguiente beneficio, debido a los precios muy remunerativos que esta clase de pescado alcanza en el mercado.

SE HA ANTICIPADO LA COSTERA DE LA ANCHOA

● El 31 de enero se hicieron a la mar las embarcaciones de bajura.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—«No sabemos qué va a resultar, pero es necesario salir a la mar...».

Y a la mar se han ido, anticipando la costera de la anchoa, las embarcaciones de bajura del Cantábrico.

Hasta ahora, la mayoría guardaba un descanso obligado hasta mediados del mes de marzo, cuando aparece ya la anchoa en su plenitud.

El 31 de enero salieron a la mar, con cierta timidez, algunas embarcaciones.

—Probablemente no saldrá aún la anchoa. Pero aunque sea la sardina, el chicharro...

Efectivamente, el primer día apareció, aunque no en mucha cantidad, el chicharro, que en lonja se cotizó a 12 pesetas el kilo.

Por ahora, debido principalmente a las condiciones de la mar, los pescadores se han visto obligados a tomar bastantes días de vacaciones forzosas.

Este año, ya que las circunstancias mandan cada vez más, las embarcaciones de bajura han tratado de aprovechar lo que en años anteriores era un paro de cuatro meses.

Fueron muchas las embarcaciones que, después de la costera del bonito, se lanzaron a faenar en aguas del Sur. Con resultados bastante positivos, ya que se habla de repetir la experiencia los próximos años.

Y han anticipado la costera de la anchoa.

—No podemos quedarnos en nuestros puertos, ya que, además, otros no están dispuestos a guardar la veda de la anchoa.

Las perspectivas, por ahora, no parecen ser halagüeñas.

—Probablemente perderemos dinero...

Tal nos han afirmado algunos patrones.

Respecto a esta costera anticipada de la anchoa, sigue en vigencia la llamada "guerra de la anchoa". Insisten algunos rumores en que Francia ampliará en seis millas más sus aguas jurisdiccionales —de las seis actuales a doce—. Se comenta también que los pescadores del país vecino tienen interés en poder vender su mercancía en puertos españoles.

La reunión de pescadores españoles y franceses aclarará el futuro en cuanto a estas cuestiones.

Durante esta costera que se ha iniciado, las embarcaciones retornan a su puertos respectivos cada veinticuatro horas.

—Hemos comenzado a pescar cerca de nuestros puertos, a unas 15 o veinte millas.

En espera ansiosa de que lleguen los buenos tiempos y la anchoa aparezca. Mientras tanto...

—Habrá que contentarse con lo que «caiga». ■ IGNACIO IRIZAR.

"LA CRISIS DEL PUERTO GADITANO SE DEBE A UN CRECIMIENTO DEL TRAFICO MAS RAPIDO QUE EL PREVISTO"

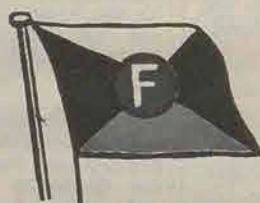
CADIZ.—Según el presidente de la Junta de Obras del Puerto gaditano, la crisis del puerto de la ciudad se debe «a un crecimiento del tráfico más rápido que el previsto, y que ha hecho que resulten insuficientes los elementos de almacenaje, carga, descarga y manipulación de las mercancías».

Dice el señor González Tanago Obregón, que el índice de ocupación de muelles en 1970 fue del 67 por 100, cuando el óptimo oscila entre el 50 y el 55 por 100, alcanzándose a partir de estas cifras un régimen de congestión que incide desfavorablemente en los costes de operación.

Añade que si el tonelaje de registro bruto de los buques entrados en el puerto gaditano fue de 7,4 millones de toneladas en el año 1965, en el año 1971 ha sido de 13,3 millones de toneladas. «Una cifra esta —comenta— que excede en cerca de seis millones de toneladas el tonelaje previsto en el Plan de Puertos que se aprobó en mil novecientos sesenta y cuatro con motivo de los estudios del primer Plan de Desarrollo».

Sobre la disminución de mercancías observada en 1971 con relación a 1970 (98.000 toneladas menos), dice el presidente de la Junta de Obras del Puerto que en parte se debió a la extraordinaria importación de hierros, aceros y chatarra que en el año 1970 hicieron las empresas de construcción naval de la bahía. Importaciones que disminuyeron en 1971 debido al fuerte «stock» que poseían ya. Otras causas, a su juicio, han sido la suspensión del comercio con Cuba durante parte del año y en los últimos meses, la huelga de estibadores en los Estados Unidos.

Opina, en cambio, que las tarifas, sensiblemente iguales en todos los puertos españoles, no son parte principal del coste de las operaciones portuarias, pero sostiene que la situación de las grúas es «desoladora», ya que de las trece que existen cuatro tienen cincuenta y cinco años de antigüedad, tres funcionan desde hace treinta y seis años y las seis restantes desde hace veinticuatro años. Para mejorar la situación dice que las perspectivas apuntan hacia la adquisición de nuevas grúas (inversión de alrededor de 50 millones), mejoras en los muelles y en los dragados, reparación de vías y paramentos de los muelles pesqueros y acondicionamiento de la lonja.



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

TEMAS MARITIMO-PESQUEROS EN LAS CONCLUSIONES DE DOS CONSEJOS ECONOMICO-SOCIALES CELEBRADOS EN ALICANTE



ALICANTE (De nuestro corresponsal).—Con un mes de diferencia, Alicante ha sido escenario de dos plenos de clausura de Consejos Económico-Sociales Sindicales, en los cuales se han tratado diversas ponencias relacionadas con nuestras actividades pesqueras.

El primero de ellos, presidido por el ministro de Relaciones Sindicales, don Enrique García Ramal, que pronunció un importante discurso de clausura, es el llamado Consejo Interprovincial del Sudeste, que abarca la problemática de las provincias de Albacete, Murcia, Almería y Alicante, coincidente en muchos aspectos por similitudes geográficas, de aprovechamientos hidráulicos —tal el trasvase del Tajo al Segura—, transportes y comunicaciones, turismo, etcétera.

Ciñéndonos en nuestro comentario a las cuestiones que más afectan a los habituales lectores de HOJA DEL MAR, hemos de señalar las conclusiones elaboradas por la ponencia monográfica «Pesca». Solicitar la creación de centros de investigación pesquera para conocer la riqueza de nuestras costas y fomento de nuevos viveros de especies no desarrolladas en nuestro litoral; la firma de un tratado con Argelia para que nuestros barcos puedan realizar sus faenas en aquellas aguas jurisdiccionales; renovación y ampliación de la flota, mediante concesión de crédi-

tos que alcancen en sus beneficios a las explotaciones familiares, cooperativas y fundaciones laborales; impulsar la labor de los centros dedicados a la formación profesional, con ampliación de las becas a nivel de salario mínimo, sobre todo a los pescadores casados; construcción de refugios pesqueros, así como realización de obras de mejora y dragado en los puertos que lo necesiten. Y, por último, que las lonjas de contratación sean explotadas directamente por las Cofradías, con establecimiento de una adecuada red frigorífica, de transporte, centro de distribución y venta al detall de la mercancía.

CONSEJO DE LA COSTA

El Consejo Intercomarcal de la Costa Alicantina afecta a dieciocho localidades de nuestro litoral o que con el mar se relacionan y más de trescientas personas han intervenido en el estudio de las diversas comisiones, agrupadas en torno a unos temas trascendentales para el momento económico-social de nuestra provincia: Turismo, Pesca e Industrias y Servicios Auxiliares.

La Comisión Pesca, presidida por don Tomás Buades Ruso, que a su vez preside el Sindicato Provincial de Pesca, ha estado formada por cuatro ponencias: «Ordenación pesquera y reestructuración de la flota», «Investigación pesquera y formación profesional», «Cooperación y

aspectos sociales del trabajador en la mar» y «Comercialización y lonjas de pescado». Cada una de ellas ha estado presidida, respectivamente, por don Felipe Fontanet Roure, patrón mayor de la Cofradía de Denia; don Antonio Díez Martínez, director de los Cursos F. I. P. del Instituto Social de la Marina; don José Luis Camarasa Monje, delegado provincial de dicho organismo, y don Antonio Juan Juan, patrón mayor de la Cofradía de Alicante.

El acto de clausura, celebrado en el teatro Principal de esta ciudad, con asistencia masiva, fue presidido por don Francisco Abella Martín, vicesecretario nacional de Ordenación Económica, acompañado de don Pedro Zaragoza Orts, director general de Empresas y Actividades Turísticas; don Mariano Nicolás García, gobernador civil de la provincia, y otras autoridades. Don Sergio Campos Ferrera, presidente del Consejo, hizo un amplio resumen de las conclusiones aprobadas, agradeciendo a todos sus colaboradores el interés que han puesto en sus trabajos.

Don Pedro Zaragoza Orts, representando al ministro de Información y Turismo, habló a continuación para exponer el interés del Ministerio por encontrar adecuada solución a los problemas que se le planteen. Resaltó la sincera colaboración de la Organización Sindical y el eficaz apoyo de las autoridades provincia-

les para promocionar turísticamente nuestra provincia.

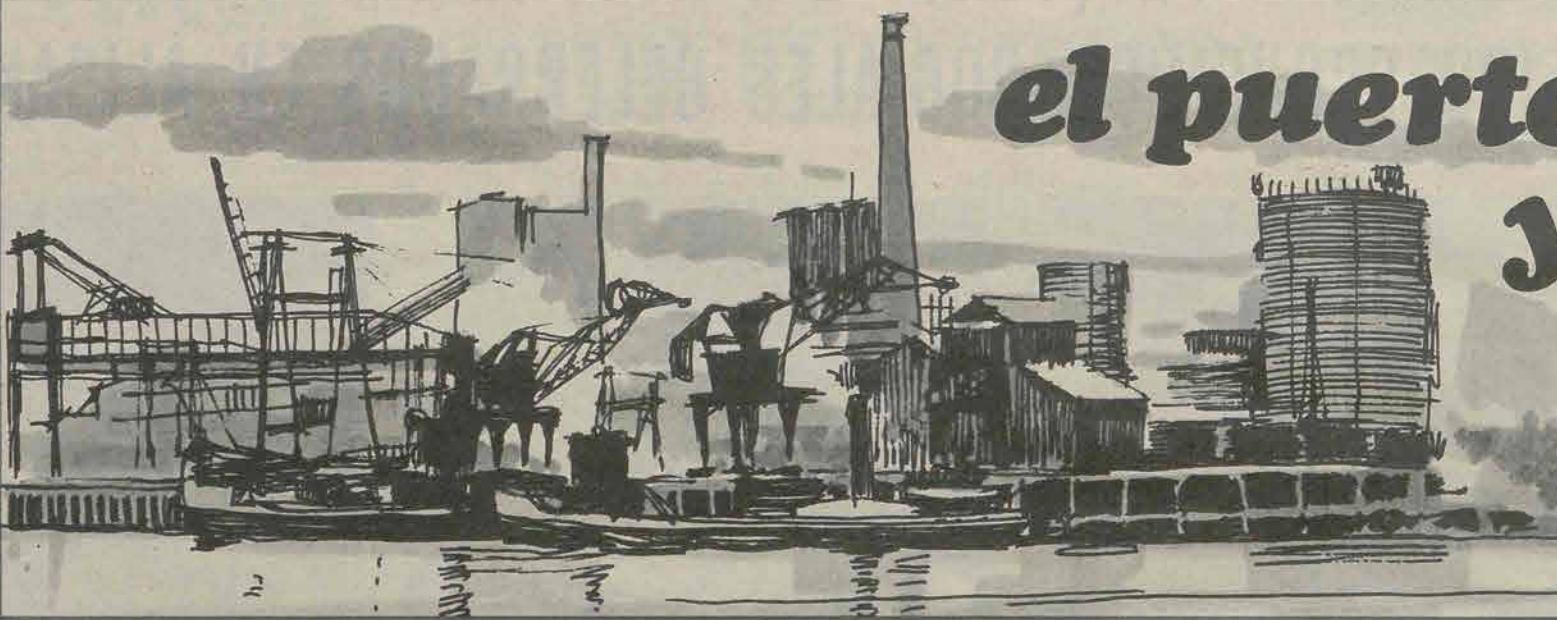
Nuestro gobernador civil, don Mariano Nicolás García, comentó las conclusiones del Consejo, y dijo que la Organización Sindical ha sabido plantear lo necesario y, más que esto, lo urgente. Terminó con estas palabras: «Se ha puesto una tremenda esperanza en este Consejo porque es sentida preocupación de una provincia que trabaja».

Cerró el acto don Francisco Abella Martín, transmitiendo un saludo del ministro de Relaciones Sindicales, y señaló el acierto de abarcar un ámbito costero. «Quisiera recalcar —fueron sus palabras— la emoción de ver revalorizado este concepto de costa». Que tiene «altura, calidad y categoría, que es lo que busca el mundo».

No nos detenemos en reseñar las distintas conclusiones de la Comisión Pesca por cuánto del enunciado de sus ponencias se desprende el contenido de las mismas. Inciden los problemas con los tratados en el Consejo del Sudeste, aunque referidos más primordialmente a nuestra provincia exclusivamente.

Queremos, sin embargo, dejar constancia de una preocupación y de unos afanes: preocupación por cuánto atañe a nuestras actividades marítimo-pesqueras y afán de superación para beneficio de nuestros trabajadores del mar. ■ **ANTONIO DÍEZ MARTÍNEZ.**

el puerto de y su economía



L Puerto de Bilbao tiene un extenso «hinterland» económico que tiene su base en la industria cabecera asentada en las orillas del Nervión, y que va extendiéndose gradualmente fuera de los límites provinciales hasta una gran parte del Norte, Centro y Este de España, como tendremos ocasión de demostrar más adelante.

Este «hinterland» económico es precisamente el que ha determinado el enorme proceso de crecimiento de la actividad portuaria, que ha superado ya los 13 millones de toneladas anuales, colocándole en el primer lugar entre

los llamados de carga seca en España. Pero estas cifras van a ser superadas rápidamente, teniendo en cuenta que para el año 1972 se pondrá en marcha la refinería de Vizcaya, por la empresa Petronor, que está prevista para una capacidad inicial de cinco millones de toneladas, pero que pasará rápidamente a los siete millones, y se prevé que alcance los 12 millones para 1970.

Este aumento espectacular del tráfico petrolífero, unido a la evolución de la carga seca, nos lleva a unas estimaciones de tráfico del siguiente orden:

TRAFFICO TOTAL PREVISTO POR EL PUERTO DE BILBAO HASTA 1980 (Millones de toneladas)

	1972	1975	1980
TRAFFICO EXTERIOR (nacional e internacional):			
Petróleo (crudo y productos petrolíferos) ...	4,3	7,3	17,0
Graneles sólidos (mineral de hierro, carbón, etcétera) ...	7,4	8,5	10,5
Otras mercancías ...	4,9	7,1	13,2
TOTAL TRAFFICO EXTERIOR ...	16,6	22,9	40,7
TRAFFICO INTERIOR Y VARIOS ...			
TRAFFICO TOTAL PREVISTO ...	18,3	25,8	46,2

Estas cifras provocarían la saturación del actual puerto bilbaíno, que se vería incapacitado para atender las necesidades de su «hinterland» económico, máxime si tenemos en cuenta que, de acuerdo con la evolución tecnológica de la marina mercante, se ha pasado rápidamente hacia los grandes barcos petroleros, mineraleros y «bulckcarriers» (*ore bulckcarriers*), que, en definitiva, exigen unos calados mayores de los existentes hoy en día.

El aumento del tamaño de los buques ha obligado a todos los puertos del mundo a grandes obras de ampliación y dragado para permitir la carga y descarga de estos colosos del mar.

En concreto, en la actualidad, y después de considerables mejoras, se ha conseguido que los principales puertos

europeos puedan admitir barcos de hasta los siguientes desplazamientos:

Principales puertos europeos	Toneladas
Bantry Bay	350.000
El Havre	200.000
Rotterdam	200.000
Milfordhaven	200.000
Fawley	120.000
Dunquerque	100.000
Hamburgo	100.000
Londres	90.000
Liverpool	80.000
Lisboa	80.000
Oporto	80.000
Burdeos	70.000
Birmingham	70.000
Amberes	60.000

PROVINCIAS DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCIAS OBJETO DE TRAFICO INTERNACIONAL POR EL PUERTO DE BILBAO, 1964 y 1969

PROVINCIAS	ORIGEN		DESTINO	
	1964	1969	1964	1969
	Tm.	%	Tm.	%
Vizcaya	129.161	72,22	269.155	49,37
Madrid	16.452	9,20	112.111	20,56
Valencia	418	0,23	50.761	9,31
Guipúzcoa	2.346	1,31	31.752	5,82
Navarra	9.739	5,44	18.258	3,34
Zaragoza	1.798	1,00	10.467	1,92
Logroño	773	0,43	10.441	1,91
Alava	3.313	1,85	9.876	1,81
Barcelona	2.292	1,28	5.999	1,10
Castellón	200	0,11	4.913	0,90
Burgos	459	0,25	4.215	0,77
Murcia	9.464	5,29	2.980	0,54
Santander	114	0,06	2.528	0,46
Toledo	1	—	1.797	0,32
Palencia	—	—	1.194	0,21
Oviedo	515	0,28	1.174	0,21
Alicante	—	—	1.120	0,20
Valladolid	76	0,04	685	0,12
Almería	—	—	423	0,07
La Coruña	13	—	209	0,03
León	132	0,07	99	0,01
Sevilla	—	—	318	0,05
Pontevedra	—	—	403	0,07
Otras	1.558	0,94	4.231	0,90
TOTAL	178.824	100,00	545.082	100,00
			1.344.436	100,00
			2.250.000	100,00

Fuente: Encuesta de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1970.

A pesar de estos logros, las perspectivas inmediatas parecen conducir a la construcción de barcos de 500.000 y hasta 1.000.000 de toneladas, para lo cual no se encuentran preparados en absoluto la mayor parte de los puertos del mundo.

Previendo este futuro se están llevando a cabo grandes obras de ampliación en puertos como El Havre, Marsella-Fos, Génova, Rotterdam, etcétera, estudiándose asimismo grandes posibilidades de ampliación en otros, como Hamburgo, etcétera.

En estos últimos tiempos se está hablando de una noción nueva, que es la del puerto regulador, que a la vez que sirve el desarrollo industrial de una determinada zona, puede permitir el uso

de sus instalaciones como punto de aprovisionamiento y trasvase de mercancías de estos grandes barcos a otros de menor tonelaje.

Entre las condiciones que puede tener un puerto de regulación, podemos citar las siguientes:

1º Un puerto regulador verdaderamente competitivo se debe basar en la infraestructura ya existente de un puerto importante y debe tener un «hinterland» económico desarrollado de base suficiente para dar seguridad adicional a las inversiones. Se consigue así divi-

Muelles de Uribarrieta.

bilbao hinterland económico.

dir los costes de amortización de las importantes obras a realizar entre las mercancías transbordadas y las propias del puerto existente, que a su vez se benefician de los importantes ahorros producidos al ser transportadas en buques mucho mayores.

2.º Es necesario que el puerto regulador esté bien situado respecto a las grandes rutas del petróleo y de los

minerales, a la vez que de los puertos de destino final de las mercancías. De esta forma, un puerto que tiene la suerte de encontrarse cerca de otro regulador, consigue prácticamente los mismos costes de transporte que éste, sin tener que realizar inversiones de gran cuantía.

3.º Debe disponer de una zona amplia de mar con grandes profundidades. Amplia, para poder permitir las manio-

bras de parada y atraque que exigen los buques gigantes, y con grandes profundidades (alrededor de los 30 metros) si se tiene en cuenta que un barco de 500.000 TPM, cuya construcción puede darse como muy próxima, puede calar de 25 a 27 metros.

4.º Las características técnicas de la zona escogida deben ser favorables para permitir las obras de abrigo y atraque necesarias con inversiones razonables. Una posición demasiado expuesta al ataque del mar o un deficiente terreno de cimentación pueden dificultar enormemente las realizaciones necesarias, encareciéndolas hasta extremos prohibitivos.

El puerto de Bilbao cumple todas estas características, ya que está situado en un lugar privilegiado con respecto a las grandes corrientes comerciales del transporte marítimo en el Atlántico Norte; dispone de grandes profundidades en El Abra, alcanzando hasta los 30 metros, y por último posee un poderoso «hinterland» económico, que vamos a analizar detenidamente a continuación.

ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCIAS DEL PUERTO DE BILBAO

El Servicio de Estudios de la Cámara de Comercio de Bilbao ha publicado recientemente una obra titulada «El puerto de Bilbao y su zona de influencia», en la que se analiza, mediante una encuesta de origen y destino, la procedencia de las mercancías im-

portadas y exportadas durante los años 1964 y 1969.

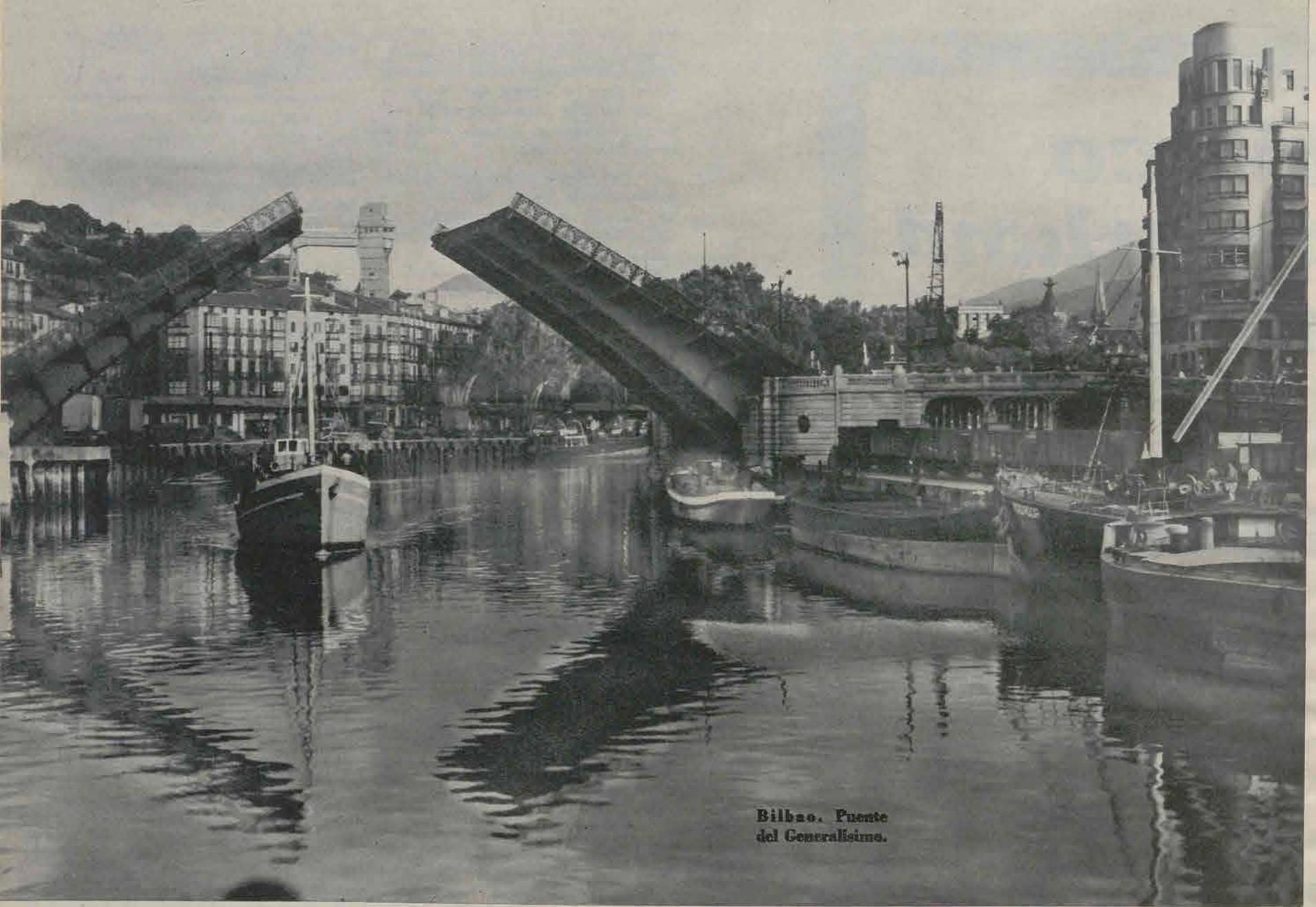
Los resultados obtenidos por dicha encuesta pueden verse en el cuadro insertado en la página 12, «Provincias de origen y destino de mercancías».

Según esta encuesta, el puerto de Bilbao sirve principalmente a 11 provincias, que absorvieron el 97,82 por 100 del tráfico total del comercio exterior en 1964, y el 98,46 por 100 en 1969. Como puede observarse, existe una fuerte concentración, pues con Vizcaya y Madrid se alcanza ya un porcentaje de consideración. Respecto a Vizcaya, conviene tener en cuenta la fuerte proporción en que intervienen los productos minerales —hierro y carbón principalmente— y los metales transformados metálicos, llegando a representar estos dos grupos de productos el 68,6 por 100 en 1964 y el 53,9 por 100 en 1969 de todo el tráfico de comercio exterior del puerto bilbaíno.

Estas estadísticas pueden inducir, sin embargo, a conclusiones erróneas, en el sentido de que la actividad del puerto bilbaíno es casi exclusivamente local, puesto que supone el 82,82 por 100 en 1964 y el 66,78 por 100 en 1969, siguiéndole la provincia de Madrid, aunque a larga distancia.

Sin embargo, se dispone de otro dato sumamente significativo, cual es el de las cifras de embarque y desembarque de los productos minerales y metales con origen y destino a Vizcaya, que en definitiva modifican radicalmente la situación.





Bilbao. Puente del Generalísimo.

(Viene de la página anterior)

PARTICIPACION DE VIZCAYA EN EL TRAFICO PORTUARIO INTERNACIONAL (Porcentajes)

Con minerales y metales		Sin minerales y metales	
1964	1969	1964	1969
82,8	66,8	14,2	12,9

Este aspecto puede ser fundamental, ya que demuestra la trascendencia nacional del puerto bilbaíno, puesto que no sólo está sirviendo a las industrias de cabecera radicadas a ambas márgenes del Nervión, que precisan en gran medida de El Abra para abastecerse de sus materias primas, sino que igualmente otras zonas industrializadas, entre las que hay que destacar la de Madrid y las restantes provincias vascongadas, emplean el puerto de Bilbao como arteria para el desarrollo de sus industrias.

Las estadísticas anteriores pueden desglosarse asimismo según las diferentes provincias y para los referidos años 1964 y 1969 en origen (exportaciones) y destino (importaciones), todo lo cual está facilitado por la referida encuesta llevada a cabo por el Servicio de Estudios de la Cámara.

Analizando, en primer lugar, el origen provincial de las mercancías que son exportadas por El Abra, ocupan las primeras posiciones, en 1969, Vizcaya, 49,37 por 100; Madrid, 20,56 por 100; Valencia, 9,31 por 100; Guipúzcoa, 5,82 por 100; Navarra, 3,34 por 100, y más distanciadas, Zaragoza, Logroño, Alava, etcétera.

Al comparar 1964 y 1969, pueden observarse las grandes diferencias que se han producido en Vizcaya, que de una participación del 72,22 por 100 en 1964 pasa al 49,37 por 100 en 1969. Esto viene a demostrar que otras provincias españolas, al aumentar su desarrollo económico y capacidad de exportación, están recurriendo a los servicios del puerto bilbaíno, puerta de salida a las principales rutas marítimas, especialmente a la del Atlántico Norte, como se ha visto en el apartado anterior, donde se asientan los países económicamente más desarrollados del mundo. Así, destacan los aumentos de Madrid, que pasa del 1,31 al 5,82 por 100; Zaragoza, del 1 al 1,92; Logroño, del 0,43 al 1,91 por 100, etcétera. Por el contrario, disminuyen Navarra, del 5,44 al 3,34 por ciento, y Alava, del 1,85 al 1,81 por 100, por lo que se refiere a esta zona más inmediata del puerto bilbaíno.

Es digno de señalar la diversidad de regiones o provincias de procedencia de los productos exportados por el puerto de Bilbao, que se extiende desde el Levante (Valencia, Barcelona, Castellón, Alicante, etcétera), Andalucía (Sevilla, Almería), Galicia (La Coruña, Pon-

tevedra) y el Centro (Madrid, Zaragoza, Toledo, Palencia, Valladolid, León), aparte de las provincias limítrofes con la vizcaína situadas en el interior (Alava, Burgos, Logroño, Navarra).

En relación con el destino provincial de los productos importados por El Abra, destaca también, en primer lugar, Vizcaya, que absorbió el 70,99 por ciento de las importaciones que se desembarcaron en su puerto en 1969; seguida de Madrid, 14,56 por 100; Navarra, 3,09 por 100; Alava, 2,79 por 100; Barcelona, 2,34 por 100; Guipúzcoa, 2,17 por 100, etcétera.

También, en cuanto a las provincias de destino de las importaciones llegadas al puerto bilbaíno, se observa la disminución de la participación vizcaína sobre el total en favor de otras provincias al comparar 1964 y 1969. En efecto: del 84,23 en 1964 pasa al 70,99 por 100 en 1969 y, por el contrario, aumentan Madrid, del 10,25 al 14,56 por ciento; Guipúzcoa, del 0,56 al 2,17 por ciento; Navarra, del 0,35 al 3,09 por 100; Alava, del 0,44 al 2,79 por 100; Zaragoza, del 0,10 al 1,86 por 100; Logroño, del 0,03 al 0,29 por 100, etcétera, confirmándose aquí también que al aumentar el desarrollo económico de las provincias se hace imprescindible disponer de unas adecuadas instalaciones portuarias, con unos accesos lo más fáciles posible.

Como resumen, se puede afirmar que el puerto de Bilbao tiene un primer

« hinterland » económico muy definido, que abarca las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa, Alava, Navarra, Logroño, Burgos y Santander, y una segunda área de influencia algo más lejana, aunque de una gran importancia, cuyas provincias más destacadas son Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza.

Demostrada esta área de influencia del puerto bilbaíno y las cada vez mayores necesidades que la industrialización de estas provincias reclaman, se comprende la urgente necesidad de llevar a cabo la construcción del gran puerto exterior que pueda abrigar no sólo los grandes petroleros que precisarán la refinería, sino los buques de carga seca y para los grandes astilleros que han de precisar mayores calados para la construcción y reparación de los buques que la marina mercante demanda hoy en día.

Afortunadamente, la construcción de la refinería de Vizcaya ha constituido el efecto desencadenante de este importante proceso, puesto que ha permitido buscar una solución financiera para la construcción del dique de Poniente, llevada a cabo la cual el mismo peso de las circunstancias obligará a plantear la solución completa de abrigo o el aprovechamiento integral portuario de El Abra, con las ilimitadas perspectivas que tal acontecimiento abrirá al futuro económico de la región. ■ JESÚS DORAO LANZAGORTA, jefe del Servicio de Estudios de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

MAS DE UN MILLON DE MARCOS DEJAN DE PERCIBIR ANUALMENTE LOS MARINOS ESPAÑOLES QUE TRABAJAN EN COMPAÑIAS ALEMANAS POR NO PRESENTAR LA SOLICITUD DE REAJUSTE DE IMPUESTOS

BONN (Crónica de nuestro corresponsal).—Se calcula en una cifra superior al millón de marcos la suma de las cantidades que los españoles en Alemania pierden de cobrar todos los años al no saber realizar o no presentar dentro de plazo, o sencillamente no presentar, la solicitud de reajuste de impuestos, con lo que dejan de conseguir que les sea devuelto el importe de los impuestos sobre el sueldo abonados de más, y que les fue desquitado durante el año que termina el 31 de diciembre.

Entre los más perjudicados se encuentran nuestros marinos enrolados en barcos de bandera alemana o pertenecientes a compañías de navegación alemanas, dándose la paradoja que al ser también sus sueldos más altos son mayores las cantidades descontadas, y en razón directa las que podían conseguir de devolución por este motivo.

Por esta causa, voy en primer lugar a informarles sobre los trámites, y a continuación sobre los conceptos más generales que son tenidos en cuenta a la hora del reajuste, así como las clases de Tarjeta de Impuestos (*Lohnsteuerkarte*) que según su estado les corresponde:

El último día de la presentación de los formularios de solicitud de devolución o de reajuste de impuestos, que pueden conseguir en el departamento de Finanzamt de su lugar de residencia en 20 de septiembre del año 1971, refiriéndonos a la solicitud actual, es el 30 de abril de 1972. Es muy conveniente que tengan en cuenta esta fecha y que la envíen lo antes posible, pues son ya varios los casos que por hallarse embarcados y pensando hacerlo, al llegar nuevamente a tierra, por cambio de fecha de regreso, fuerza mayor, reparaciones, espera de carta, etc., les es rechazada por caducar el plazo. Igual ocurre si se marchan a España definitivamente. Aunque parezca redundancia, vuelvo a repetir que el último día de presentación de las solicitudes ha de ser el 30 de abril de 1972.

Bien, ya tenemos el formulario ante nuestros ojos y ahora vamos a rellenarlo. ¿Qué datos necesitamos?:

En la primera cara, nuestro nombre, fecha de nacimiento, religión, y lugar donde queremos que nos sea enviado el dinero a devolver, y lugar donde residímos el 20 de septiembre de 1971. Al departamento de Finanzamt en que residímos este día es al que hay que enviar la solicitud.

Sigamos: nombre de la esposa, lugar de residencia, fecha de na-

cimiento, religión y fecha de casamiento. Clase de Steuerkarte (Tarjeta de Impuestos). Si la mujer residiera o residió en el 1971 en Alemania y trabajó en esta nación, hay que acompañar también la carta de impuestos de ella.

● El plazo finaliza el próximo 30 de abril, y si se declaran los diversos conceptos y situaciones (que detalla nuestro corresponsal volante en Europa) se obtienen importantes deducciones.

Volvemos la hoja, y en su casilla correspondiente sentamos lo que figura en el reverso de nuestra Tarjeta de Impuestos, a excepción de las cantidades abonadas por el concepto de Seguros Sociales (*Sozialversicherung*), que reflejaremos en la hoja siguiente (empiece de la misma). Pasamos ésta, sin olvidar reflejar el impuesto para la Iglesia (*Kirchenteuer*), y llegamos a las que nos pueden valer los marcos.

Si el marino que está pensando hacer un destructor con el formulario de marras se olvida de esos momentos bélicos y recuerda que tiene a su cargo a sus padres o a los padres de su mujer, a quienes envía regularmente dinero para su manutención, entonces, sin perder nudo, pide al Ayuntamiento de residencia de los mismos un certificado en el que conste esta circunstancia, así como la carencia de bienes de sus padres o el poco valor de los mismos, y acompañado de los giros —bancarios o postales—, lo añade al formulario, y al saber que por cada una de esas personas a su cargo le van a tener en cuenta 1.200 marcos libres de impuestos, le hará olvidar su primitiva idea y pensará más en hacer un transatlántico de lujo. Y si a continuación, en la hoja siguiente, anota también a descontar del sueldo bruto 11 marcos diarios por doble vivienda, es decir, por tener la mujer en España, que multiplican 3.960 marcos, también libres de impuestos, más el coste del viaje de vacaciones a la base familiar, sus "malas" ideas anteriores se han borrado, y su imaginación se acerca al yate de Onassis.

Pero todo esto hay que hacerlo pisando arena o asfalto, desde tierra, sabiendo que aún hay otras cantidades que pueden hacerse fi-

gurar, tales como dietas por enfermedad de estómago, hígado, riñón, diabetes, etc., testimoniadas por un médico alemán; seguro del coche si se posee, ropa de trabajo si se ha gastado a costa del bolsillo de cada uno, etc...

Toda esta documentación, con el formulario de que hablábamos, y con el que ya no pensamos hacer ni siquiera un bote de goma, sino procurar que no se ensucie mucho y que en alemán se denomina "Antrag Lohnsteuerausgleich Jahr 1971", lo enviamos al departamento de Finanzamt del lugar donde residimos el 20 de septiembre de 1971, tal como decíamos antes, y me van a permitir que vuelva a insistir en que ha de ser antes del 30 de abril de 1972. Remítanlo por carta certificada, con lo que, en caso de siempre posibles extravíos, el resguardo de Correos les valdría como justificante. Ahora comprobemos si la Tarjeta de Impuestos (*Lohnsteuerkarte*) que poseemos es la que nos corresponde. Nada más fácil si sabemos que:

La clase "eins" corresponde a un soltero o a un casado sin hijos, y con la mujer en "base" familiar española; la "zwei", para los casados con hijos y con la mujer en "puerto o base" española; la "drei", para aquellos cuya mujer se encuentra en Alemania y no trabaja, y la "vier", si ambos se encuentran trabajando en esta nación. La de la esposa en este último caso, y siempre que convenga, puede cambiarse a la "fünf", con lo que ella pagará más impuestos y no le seguirán tenidos a efectos de descuento los hijos, y el marido tendrá clase "drei", con lo que pagará menos impuestos que con la "vier".

Para que sea conveniente este cambio es necesario que, entre otras cosas, el marido gane muchísimo más que la mujer y no tenga más de dos hijos. Cito para completar el ciclo legal alemán, aunque serán muy raros los casos que concurren en nuestros marineros —en catorce años no he conocido ninguno—, la clase "sechs", que se

refiere a aquellos que, aparte de trabajar para la compañía, aún encuentran horas libres para trabajar en otro sitio fuera de la misma. En este caso dispondrá el "superdotado" de dos Tarjetas de Impuestos: la que le corresponda por su estado y primera ocupación, y la segunda por el otro trabajo fuera de la compañía.

Es muy importante comprobar si al lado de la clase figura el número de hijos menores de dieciocho años que se tengan, y si no están "todos los que son", reclamar inmediatamente, ya que por cada hijo hay una cantidad libre de impuestos. Si durante todo o parte del año 1971 tuvieron la clase equivocada de Tarjeta de Impuestos o en la misma no figuraba el total de hijos, háganlo constar en el formulario de que hablábamos antes y en medio y que tanta rabbia nos daba llenar al verlo, enviando como mejor prueba, en el supuesto de que se hubieran equivocado de estado o número de hijos, el formulario SPKG 40 que expide el Instituto Nacional de Previsión, y que es el mismo que se presenta para el beneficio del Subsidio Familiar en Alemania (*Kindergeld*) y que el citado organismo suele enviar por duplicado.

Aprovechando esta cita les prometo que en el próximo número hablaremos del Subsidio Familiar, donde muchos todavía no han cogido el rumbo, en especial los que no tienen más que dos hijos, y entre todos tenemos que poner proa hacia el punto que nos interesa y que nos aumente los caudales.

Mi mayor alegría sería que este año y mucho menos los siguientes se quedara en la Hacienda alemana ni un solo "pfriige" de lo que a nuestros marinos les corresponde al reajustar sus impuestos, pero si, pese a los informes anteriores, nunca muy concretos a causa de la complejidad del problema, aunque si exactos, tuvieran alguna duda, que se dirijan a este corresponsal, que les atenderá gustosamente, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

CON LOS BACALADEROS PORTUGUESES EN AGUAS DE TERRANOVA

Botaron las «doris». Bailaban en el mar como frágiles cáscaras de nuez. El capitán Da Silva se quitó la gorra y gritó: «¡Vamos con Dios!». Era la señal para la salida. Yo iba también con ellos.

Esta forma de pescar es muy dura y exige mucha paciencia, habilidad y fuerza para arrastrar hasta el bote el hilo con un bacalao de metro o metro y medio de largo. Pero Manuel lleva con toda justificación el título de pescador de primera. Es realmente un maestro de su oficio. Cuando al atardecer vimos en el horizonte la señal de volver (una bandera a media asta en el palo de mesana del «Creoula»), nuestro bote estaba lleno de bacalaos. Cansado, remaba Manuel con su bote a lo largo del velero con el propósito de quedar a sotavento, la parte resguardada del viento. Arriba se inclinaba el capitán Da Silva para comprobar, con mirada experta, nuestra captura. Aquí no se pesa o se cuenta, sólo se estima. Da Silva apuntó el resultado y aprobó: la mejor calificación para Manuel.

Manteniéndose de pie sobre el bote, que oscilaba a uno y otro lado, pasaba el pescador —pieza por pieza— los peces al barco. Allí estaba ya dispuesta una parte de la tripulación, cogía el bacalao, le cortaba la cabeza y lo hacía desaparecer en la bodega de la nave. Abajo, en los compartimientos, otros hombres salaban las

piezas y las amontonaban. Así fue vaciada «dory» a «dory». «Hoy hemos cogido doscientos treinta quintales. Un buen día», manifestó el capitán.

Según un uso antiquísimo, miden los pescadores sus capturas por quintales. Un quintal equivale, aproximadamente, a 60 kilos de pescado seco. Después de que fue izado el último bote, dijo el capitán: «Por hoy, Dios ya nos ha dado; mañana nos volverá a dar».

Después de terminada la faena, se sientan los pescadores en el «rancho» para comer. Mario, el cocinero, preparó una comida reconfortante. Había sopa de verduras, bacalao asado y carne. Con ello bebimos vino tinto, y el que quería podía reforzarse con un buen trago de aguardiente. Un joven pescador entonó con la guitarra canciones de la patria lejana, llenas de saudade.

Así pasaba semana tras semana, sólo que no siempre fuimos tan afortunados en la pesca como el primer día. «Los modernos pescadores con red y el mal tiempo son culpables de ello», me explicó el capitán.

Para mí había todos los días una bonita sorpresa. El capitán de un barco vecino, el «Santa María Manuela», me despertaba a través de la radio con un optimista «Buenos días», y acto seguido ponía discos alegres.

Voy a ser sincero: cuando vi por primera vez fondeado ante mí el

«Creoula» en el puerto de Saint-Johns (Terranova) se me hizo un nudo en la garganta. A mí, hombre de tierra adentro, no me despertaba demasiada confianza aquél «cuatro-palos» portugués. Y de forma embaraizada me vinieron a las mientes todas aquellas historias que había leído antes acerca de gente que vendía su alma, del sepulcro húmedo y otras tantas historias del mar. Sin embargo, el capitán Antonio Marques da Silva me devolvió el ánimo. «Bien venido a bordo», me dijo, al mismo tiempo que como saludo me ponía entre las manos una copa de brandy llena hasta el borde. Con mutua curiosidad, nos observábamos la tripulación agolpada en cubierta y yo.

Para decirlo todo de una vez, nos hicimos muy buenos amigos. Los portugueses, con su tradicional hospitalidad, trataron de hacérnoslo todo lo más agradable posible.

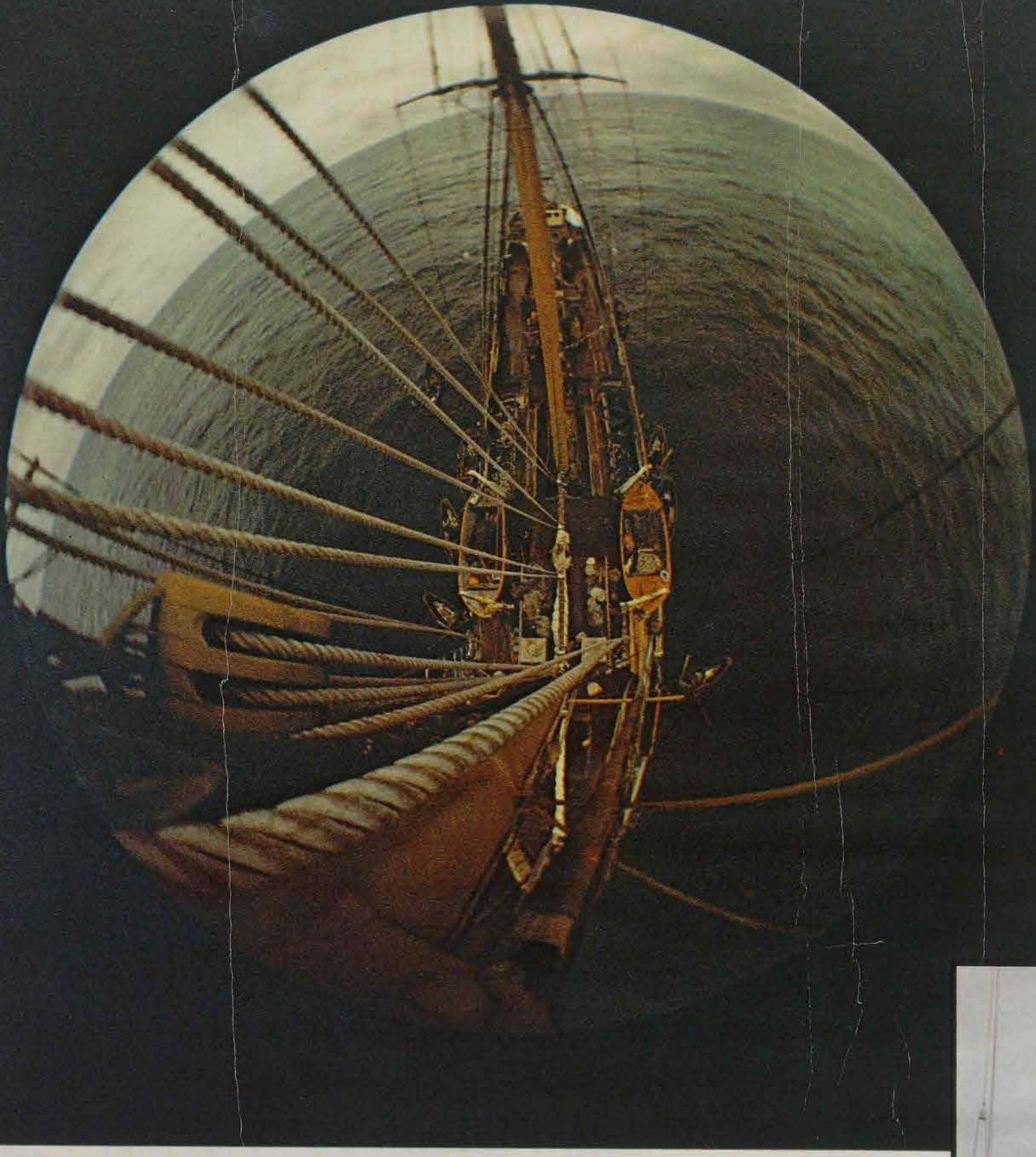
Al poco de instalarme en mi alojamiento (la enfermería de la nave), el «Creoula» largó amarras. Nuestra meta eran los grandes bancos de pescado delante de la costa de Terranova, donde, junto con otros trece barcos, íbamos a la pesca del bacalao.

Los tres primeros días fueron duros para mí. Estaba totalmente mareado y no podía dormir a gusto; me causaba mayor fastidio la cantidad de medicinas que había en mi habi-

Fue el último viaje del velero portugués «Creoula». Con cincuenta y siete tripulantes a bordo, partió de Lisboa rumbo a Terranova, con el fin de pescar bacalao con anzuelo, tal como se viene haciendo desde el año 1500. En nuestra época tecnificada, éste sistema parece superado, pero los portugueses no opinan así. Los jóvenes que se comprometen para siete temporadas en esta campaña, no tiene que hacer los tres años y medio de servicio militar. Pero no es este el motivo que les embarca en la gran aventura, sino la retribución, que es importante si hay buenas capturas.

SIGUE





tación que el olor a pescado que invadía todo el barco.

El capitán Da Silva, un viejo lobo de mar a prueba de tormentas, me explicó todo cuanto yo quería saber. El «Creoula» había sido construido en 1937. El «cuatro-palos» de la matrícula de Lisboa tiene una eslora de 58 metros, 9,70 de manga y un calado de 4,80. «Pescamos el bacalao casi exactamente igual que hace quinientos años lo hacían nuestros antepasados», me decía, lleno de orgullo. Naturalmente que se habían hecho concesiones a la era atómica, y así el «Creoula» tiene radar, radio y sonda acústica a bordo. Además, hay instalado un potente motor auxiliar de 480 HP.

Por fin llegamos a nuestra zona de pesca. Mucho tiempo antes habían preparado los hombres de las pequeñas «doris» sus botes, los hilos de

nylon (cada uno de los cuales lleva de quince a veinticinco anzuelos) y los cebos de calamar.

Por lo demás eran commovedores estos duros muchachos, con los que me entendía en un portugués de lo más singular. Mario, el cocinero, me quería de forma especial. Siempre que pasaba delante de su cocina me metía dentro y me ofrecía un sabroso bocado y un trago.

Un día se acabó. El tiempo de la pesca había concluido, y las «doris» fueron subidas por última vez y amarradas sobre cubierta. Por desgracia, no había sido la flotilla tan afortunada como en los tiempos pasados: las bodegas del barco no estaban totalmente llenas de bacalao salado. Pero los hombres se sentían felices de poder volver a casa por fin. Para el viaje de vuelta empleamos nuestro motor y, adicionalmente, las velas. El

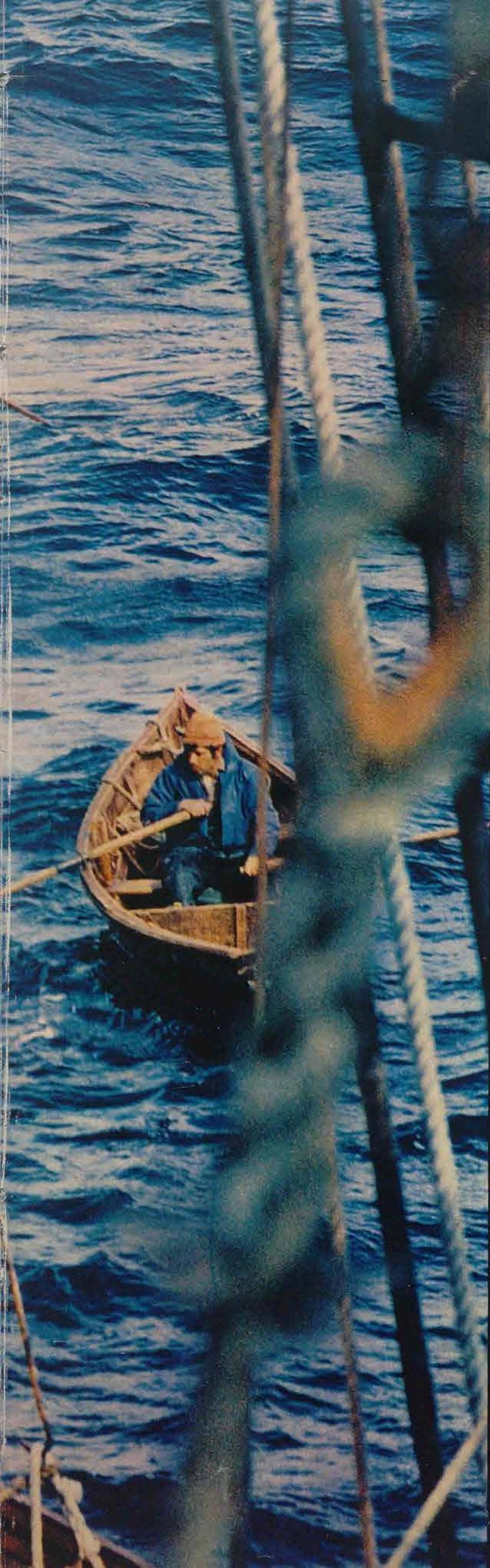
viaje duró casi dos semanas, hasta que de repente un día se oyó: «¡Terra a la vista!». El práctico subió a bordo y las velas fueron arriadas. Pasamos la barra del Tajo. La torre de Belém y la gran iglesia de los Jerónimos nos saludaron como símbolo de la ciudad. Tras seis meses de viaje, estaba el «Creoula» de nuevo en casa.

A mí, que había pasado seis largas semanas junto a aquellos hombres, me resultó penosa la despedida. Intercambiamos direcciones y nos estrechamos las manos. El capitán Da Silva me dio una palmada en el hombro y me dijo adiós, despidiéndome con un gesto...

Creo que también había en él algo de melancolía. Quizá en aquel momento me envidiaba como hombre que sigue su camino tierra adentro; quizás tanto como yo a él, que tiene la dicha de volver al amplio espacio de la mar... ■







Si, los portugueses continúan con los tradicionales procedimientos de pesca del bacalao. El pescado capturado a mano —aseguran— se conserva mucho mejor. En las redes modernas puede resultar aplastado.

Día a día, durante seis meses, se repite la misma escena: se botan las «doris» y los hombres reman alejándose del buque.

Cada tarde, después de la pesca, se izan de nuevo las «doris» a cubierta.

A bordo, el trabajo sigue. Unos se dedican a preparar los cebos que colocarán en los anzuelos (calamar congelado, que cortan a tiras). Otros elaboran el bacalao capturado.

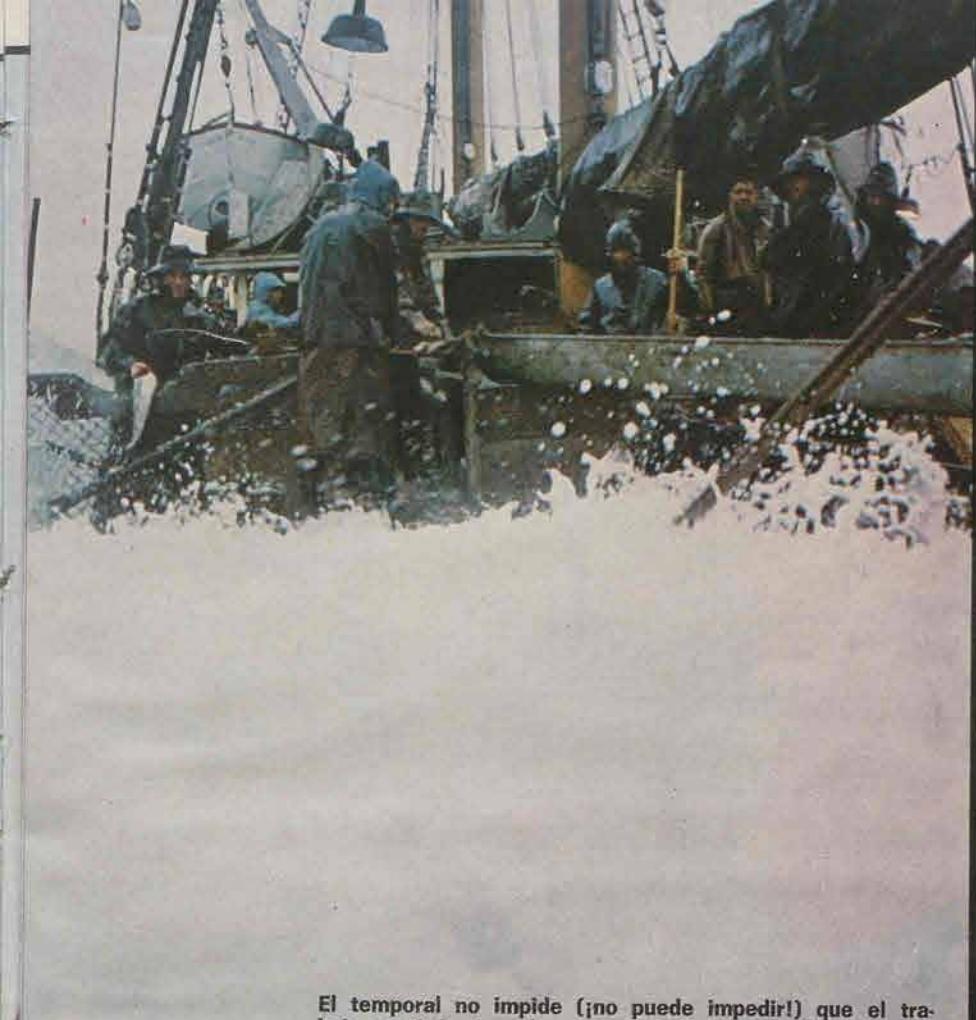


S. O. S... S. O. S... ¡NOS HUNDIMOS!

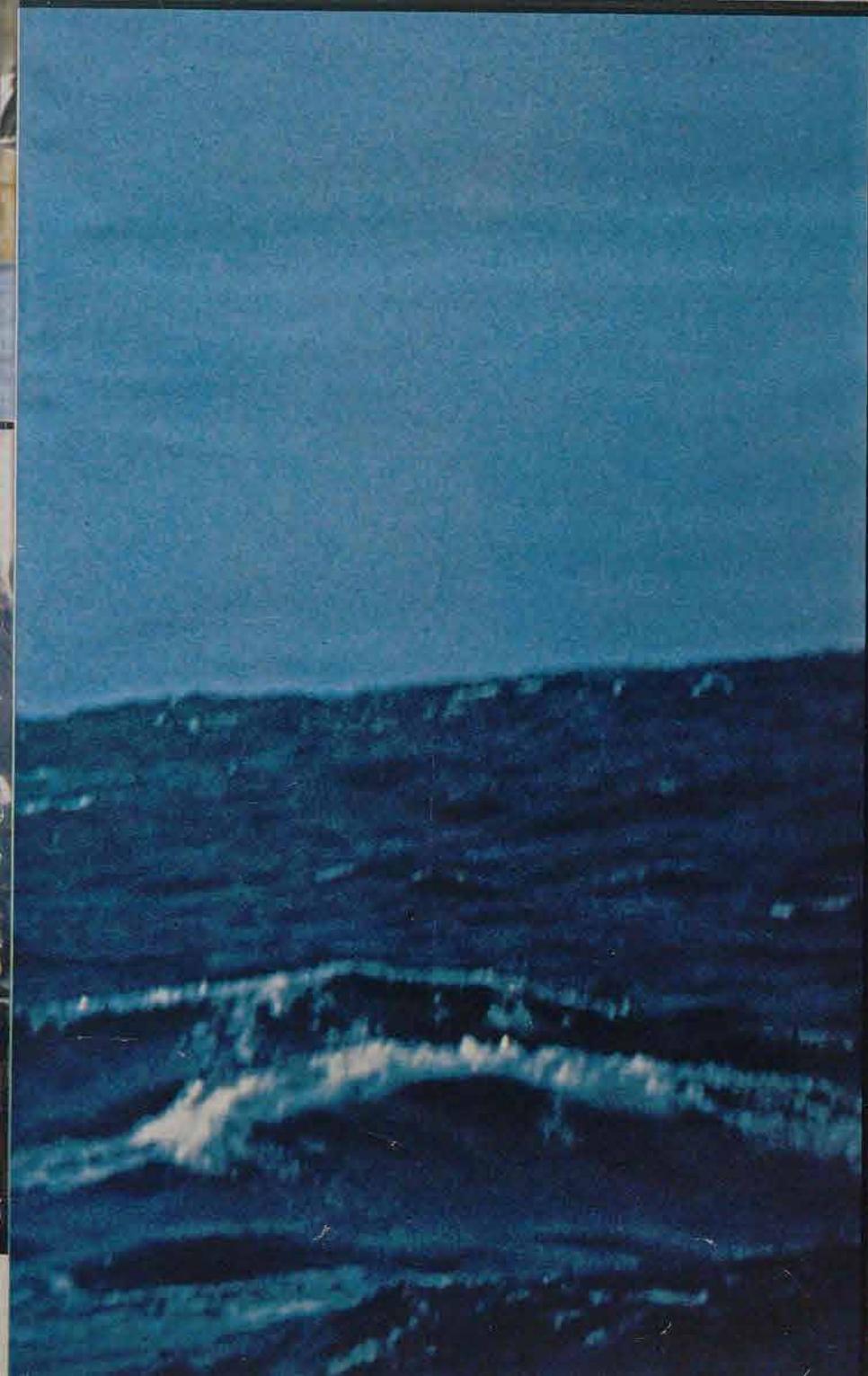
Día negro para los pescadores. El «Creoula» recibió una llamada de auxilio: ¡El «San Jacinto» se hunde! En su sala de máquinas se había producido una explosión. Hubo muertos y heridos graves. En pocos minutos se hundió el barco. El «Creoula» acude a toda máquina y logra recoger a heridos y supervivientes. Las gentes del «San Jacinto» trepan a bordo. Están desolados: perdieron a varios compañeros. Pero ellos han conseguido salvar la vida.

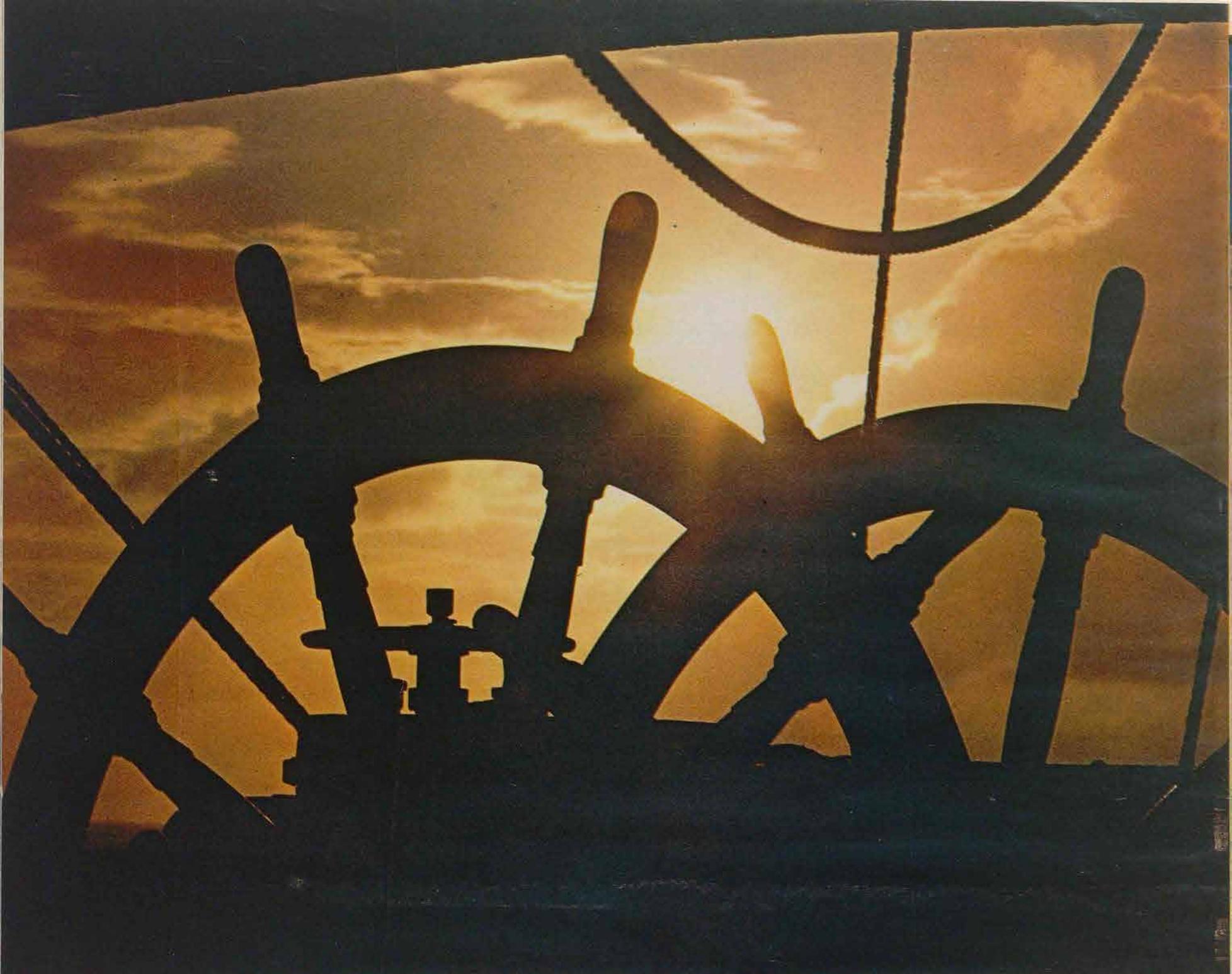
Los últimos días de campaña van a ser tristes. La alegría del retorno a casa ha quedado oscurecida por el dolor de estos trabajadores, que vivieron tan de cerca la tragedia.





El temporal no impide (¡no puede impedir!) que el trabajo continúe. Los duros marinos ibéricos saben soportar el rigor de las temperaturas, del viento y de las olas.





SEIS MESES DESPUES

De vuelta del gran viaje.

El «Creoula» ha escapado de los malos tiempos. El clima es más templado. Como si la mar quisiera sumarse a estas horas de alivio y de creciente alegría, la navegación se hace tranquila, suave... Los atardeceres son dorados y apacibles.

¡Lisboa! El «Creoula» atraca en el muelle. Con los empleados de Aduanas y de Sanidad suben también a bordo los familiares de los tripulantes. No habría, en estos momentos, fuerza capaz de dilatar un segundo el abrazo de bienvenida después de tantos meses. Para algunos media vida del hijo que no han podido ver crecer... ■ JOAQUIN VIDAL. Fotos: BUNTE-KEYSTONE/VIDAL.





EL TIO GATICA TODO UN MARINO

MAS DE CIEN
VIDAS
HA SALVADO
EN
LA MAR.



VALENCIA (De nuestro corresponsal). Desde las orillas suaves de Valencia, lamidas por un indolente mar que a veces se enfurece con rabietas de niño pequeño, se oye el eco maravilloso de las gestas de un marinero menudo y vejete —¿me perdoná, tío Gatica?—, con unos ojos pícaros y burlones, resabiados por sus casi ochenta y siete años de vida y sus ochenta de pasear cubiertas y surcar mares.

Si ejemplar es la vida del marinero, por el mero hecho de serlo, por la bondad que la profesión exige, por su dedicación, por su sacrificio al dejar un hogar y tantas cosas en tierra... por su desprecio del peligro, de un peligro que puede materializarse en cualquier momento, en cualquier instante, la vida de este hombre nos hace sentir un estremecimiento de hondo orgullo, porque vemos en él la más genuina representación de la estirpe hispana cara al mar.

Embarcó a los seis años, zarpando a los nueve en un carguero de cabotaje a vela. Treinta y cinco años navegó por doquier, sorteando peligros, tempestades, fiebres, aventuras extrañas y reales, esquivando la muerte y salvando vidas... En noviembre de 1906, a sus veintiún años, con otros dos compañeros, salvó ciento treinta y seis vidas de un vapor —el «Sírios»— que, camino de Buenos Aires, quedó hundido junto a las Hormigas de Cabo Palos, entregando a las aguas más de novecientas personas.

Causó sensación tal hazaña, concediéndole la Cruz de Plata al Mérito Naval con distintivo rojo, con una pensión vitalicia de dos pesetas cincuenta céntimos mensuales, que el tío Gatica nos repite con sorna. A propósito del salvamento,

leemos en un interesante librito de María Angeles Arago, «Valencianos de la mar», que en un espacio dedicado a nuestro hombre relata este homenaje que El Cabanal —su pueblo— les dispensó... «Nos pusieron en una carretela y nos pasaron por El Cabanal, y luego nos invitaron al cine, que entonces costaba quince céntimos la entrada». Nos sonreímos...

Y es que el tío Gatica se llama Ramón, Ramón Gómez Parra, sólo que el apodo cariñoso por el que se le conoce popularmente le viene —según nos cuenta con un aire de nostalgia que acongoja desgranando sus recuerdos— de aquella facilidad felina, de gato, con que subía a los palos, de manera que en un santiamén se encontraba en la punta del mayor o del mesana. ¡Aquellos tiempos, tío Gatica!

Posteriormente realiza nuevos salvamentos en aguas del Cantábrico y de Terranova —veinticinco y cuarenta vidas, un velero y un yate—. Parece como si la sombra protectora del tío Ramón, de «Valencias», como se le acostumbraba a llamar en los barcos, se alzase a cada paso entre las aguas verdes y los hombres.

Más tarde deja los mares lejanos y busca en la pesca el sustento, convirtiéndose en la razón de su vida, en su porqué de vivir. Y esto es hasta tal punto cierto que hace tan sólo un año dejó de salir a la mar; aún ahora, cuando hace buen tiempo, no puede resistir la tentación...

No puede vivir sin el mar, como tantos otros marineros con alma salobre y cuerpo reseco. A veces pienso que son como esos pulpos que, después de pescados, se dejan secar a bordo y, aun muertos y secos, van siempre cara a la mar, siempre

a bordo, confundiéndose con la esencia de la barca, cumpliendo quién sabe qué destino navegante.

Este es nuestro hombre. Y digo «nuestro» porque, queramos o no, es de los que dejan huella. Han aceptado su papel con naturalidad, sin ambajes, sin darle importancia. Ha recibido títulos y medallas... Pero no podemos dejar de citar la exclamación del tío Gatica que recoge María Angeles Arago en su libro, y que a mí me repite casi íntegramente, con esa ingenua sinceridad de los viejos: «¡Tanta medalla! Lo que quiero es que me aumenten la jubilación». El tío Ramón sobra 1.000 pesetas al mes de vejez... Y burla que burla, me dice: «Ya tenemos mi mujer y yo para la ensalada. ¡Aixó no pot ser!».

Y yo, por las buenas, le pregunto:
—¿Le gustaría, si naciese otra vez, ser pescador de nuevo?
El me contesta con los ojos de niño:
—Sí, porque es mi afición, y si naciera otra vez me haría millonario. Hay unos cuantos a los que he enseñado dónde está el dinero en la mar.

A renglón seguido, me dice ufano:

—Desde Vinaroz a Cartagena me conozco todas las rocas de memoria. Y los calados donde hay langostas.

—¿Cree usted que el trabajo de la mar es agradable?

—Para mí, sí —dispara terminante—, pero iría sólo a la pesca. Hoy se come mejor y hay más sueldo.

Aprovecho una pausa para preguntarle algo que se me va de la boca.

—¿Qué recomienda usted a los jóvenes que empiezan en la mar?

Y él se queda un poco sin saber qué decirme, como pensando que es una perogrullada eso que le he preguntado. Seguramente no comprende que, siendo joven y estando en la mar, haya el más mínimo problema... Después hago alusión a la unión entre los pescadores, a la formación de cooperativas. Entonces me dice animoso:

—Eso, eso es muy importante, que estén unidos siempre. La unión en el mar es muy buena...

Y se queda cavilando el tío Ramón.

■ PACO ALBERT.

LA REFORMA DE LA EMPRESA

Como es conocido, la riqueza pesquera del Perú es ingente y este país hermano es el primero del mundo en capturas. Y también es sabido que en orden a su evolución y desarrollo en el campo de la Seguridad Social, al igual que otros países centro y sudamericanos, queda muy distante de las metas conseguidas en Europa.

Pero las circunstancias políticas, económicas y sociales que concurren en el Perú, que no vamos a analizar, les han llevado a procurar un ambicioso programa de realizaciones en justicia social por la vía de la reforma en la empresa.

El tema siempre ofrece interés en España de cara al III Plan de Desarrollo, dado que se adquirió el compromiso, tantas veces recordado, de reforma de la empresa española, calificado como "vinculante para la Administración".

Entre los objetivos fundamentales que persigue la nueva legalidad sobre pesquerías en el Perú figura, en su enunciación programática, el de una justa distribución de los beneficios económicos derivados de la explotación de la riqueza hidrobiológica, entre el Estado, el trabajo y el capital.

En el Perú se parte del principio de considerar mar jurisdiccional las 200 millas, y anuncia su Gobierno que el esfuerzo común desarrollado por los componentes del sector pesquero se ha de traducir en una "Marcha hacia el Oeste". ¡Hay que reconocer que tienen, desde luego, amplio horizonte en esa dirección!

Las líneas básicas de la reforma de la empresa se contienen en la Ley General de Pesquerías de 25 de marzo de 1971 y en el Reglamento para su aplicación de 25 de junio siguiente, cuyas medidas fundamentales resumimos.

En cada empresa peruana, con excepción de la de servicio del sector público, se crea una "comunidad pesquera" como persona jurídica de derecho privado para representar el conjunto de trabajadores que real y efectivamente laboren en ella, con la finalidad concreta de participar en la propiedad, gestión y beneficios generales, bien entendido que un mismo trabajador sólo puede ser miembro de una comunidad pesquera.

Esta comunidad sólo se debe formar en las llamadas grandes empresas, entendiendo por tales, aquellas cuyo ingreso "bruto" excede de tres millones de soles al año (aproximadamente, cuatro millones de pesetas). Las empresas de propiedad social tampoco participan del régimen aludido de la comunidad pesquera.

Además, se ha creado una "comunidad de compensación pesquera", de ámbito na-

cional, también con personalidad jurídica de derecho privado, con la finalidad de redistribución compensada de los aportes que reciban de todas las comunidades pesqueras.

Pues bien, las empresas afectadas deben deducir, libre de todo impuesto, el 20 por 100 de la renta neta, que se distribuye en la siguiente forma: el 8 por 100 de la participación líquida, en efectivo, y el 12 por 100, como participación patrimonial. Aquel 8 por 100 de participación líquida de los trabajadores se distribuye a su vez en dos mitades. Una mitad se entrega directamente a la comunidad pesquera de cada empresa, y la otra mitad, por intermedio de la misma, a la comunidad nacional de compensación pesquera, la cual, integrando todos los aportes de las distintas comunidades de las empresas afectadas, procede a redistribuirlos entre aquéllas en proporción al número de trabajadores de cada una y el número de días laborados por cada empresa.

Por su parte, la comunidad pesquera de cada empresa distribuye anualmente entre sus trabajadores los fondos, a saber: el 50 por 100 en partes iguales, y el otro 50 por 100 en proporción a las remuneraciones personales básicas.

En cuanto al fondo de participación patrimonial de los trabajadores, ha de ser reinvertido obligatoriamente en la propia empresa, y se capitalizará, libre de todo impuesto, en forma inmediata, hasta alcanzar el 50 por 100 del capital social.

Las acciones o participaciones adquiridas con este fondo son asignadas, a su vez, el 50 por 100 directamente a la comunidad pesquera de cada empresa y el otro 50 por 100 a la comunidad de compensación pesquera, que emite acciones que representan el total del patrimonio aportado por todas las comunidades pesqueras del sector.

Por lo que respecta a la participación en la gestión, el órgano director de la empresa, desde la constitución de la comunidad pesquera, tiene que incorporar un representante de ésta como mínimo, incrementándose el número de ellos en función del total de acciones o participaciones que posean tanto la comunidad pesquera como en la comunidad de la compensación pesquera. Y cuando los trabajadores hayan alcanzado la propiedad del 50 por 100 del capital social de la empresa, el presidente del directorio será elegido por mayoría.

Fácilmente se comprende que el camino emprendido es el de la socialización de la empresa, mejor dicho, en una etapa inicial al menos, de la gran empresa. Son hitos del camino o "Marcha hacia el Oeste". ■ IGNACIO URIARTE.

"Hoja del Mar", en su intento de ampliar el campo de la información que corresponde a su especialidad, abre sus puertas a más amplios horizontes y ha entrado en contacto con Perú.

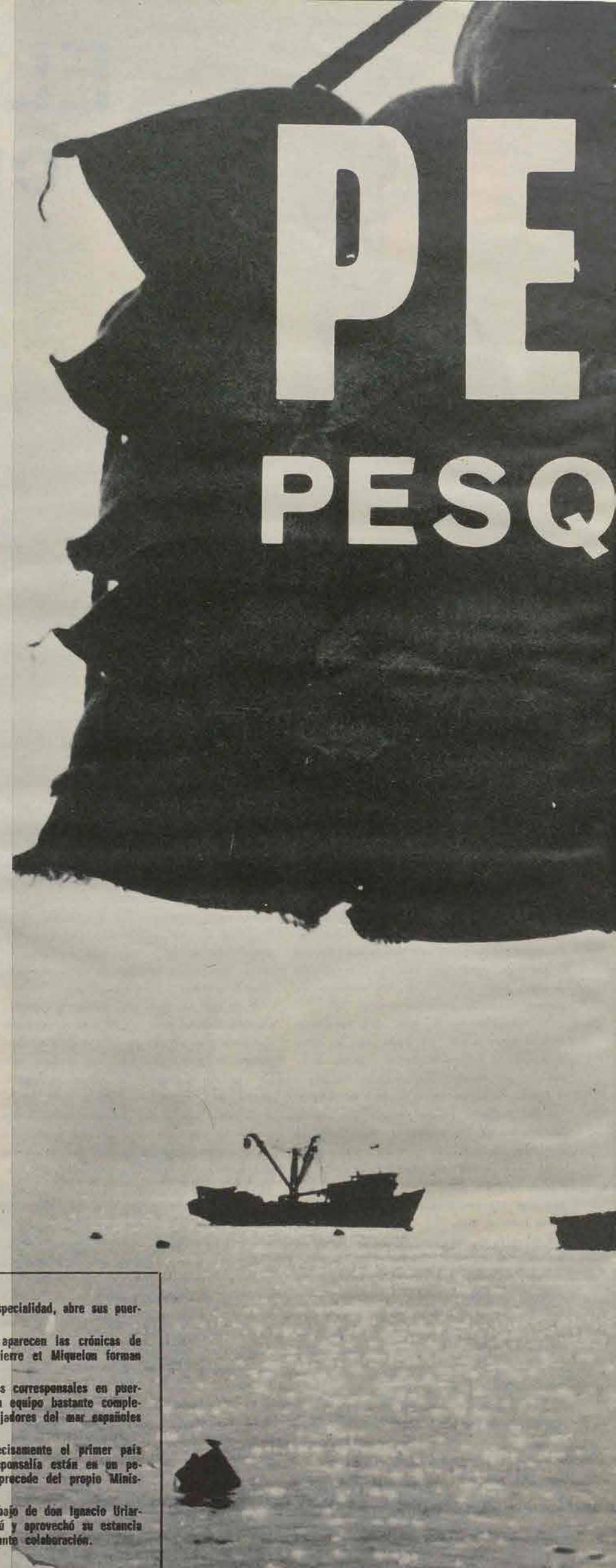
Nuestros lectores habrán podido comprobar que desde hace varios meses en estas páginas aparecen las crónicas de Bonn, en Alemania Federal, y de Walvis Bay, en Sudáfrica, que con la más antigua de Saint Pierre et Miquelon forman las corresponsalías fijas que hasta el momento tenemos establecidas en el extranjero.

Ultimamente se está procediendo a culminar gestiones para concretar la colaboración de nuevos corresponsales en puertos clave del mundo, y esperamos que en un plazo de tiempo no muy lejano podremos ofrecer un equipo bastante completo, que puntualmente informará, en directo, de los acontecimientos y de la presencia de los trabajadores del mar españoles en todos los mares.

Es obvio que en un proyecto de esta envergadura no podía faltar la presencia de Perú, precisamente el primer país del mundo en capturas pesqueras. Las conversaciones con quienes llevarán directamente la corresponsalía están en un período muy avanzado, y prueba de ello es este primer servicio informativo que nos llega, el cual precede del propio Ministerio peruano de Pesquerías.

El reportaje sobre la producción de harinas de pescado se complementa con un magnífico trabajo de don Ignacio Uriarte y Bofarull, jefe del Servicio de Pensiones del Instituto Social de la Marina, el cual visitó Perú y aprovechó su estancia para estudiar la problemática marítimo-pesquera del país, que muy fielmente recoge en su importante colaboración.

PE
PESQ



RÚ UERO



El ministro de Pesquería del Perú, general Javier Tantaleán Vanini, mantiene un constante diálogo con los empresarios y trabajadores.

Con intervención del Estado

PERÚ LOGRA IMPORTANTE INCREMENTO AL COMERCIALIZAR HARINA Y ACEITE DE PESCADO

LIMA (Especial para «Hoja del Mar»). Si sintetizamos lo que representa la industria de harina y aceite de pescado en el desarrollo económico del Perú, podemos señalar las siguientes cifras estadísticas, que muestran la consolidación de esta floreciente industria que poseen los peruanos.

El ingreso de divisas por concepto de exportación de harina y aceite de pescado alcanza la considerable cifra de más de 300 millones de dólares anuales, con una producción aproximada de dos millones de toneladas de harina, dando trabajo a 25.000 pescadores, con una flota de 1.300 embarcaciones dedicadas exclusivamente a la captura de anchoveta, que se procesa en 150 fábricas de transformación, lo cual representa el 30 por 100 del ingreso de divisas para este país. Esa es la pesquería peruana, que se resume en una sola frase: la primera potencia pesquera de harina y aceite de pescado del mundo, algo de lo que los peruanos deben sentirse orgullosos.

El ministro de Pesquería, general EP. Javier Tantaleán Vanini, responsable de la dirección y primer representante de este importante sector, se refirió recientemente al auge alcanzado por esta actividad, señalando que había sido creada «en base a la audacia de los empresarios, al sacrificio de los pescadores y al esfuerzo y tecnificación de los obreros, que en conjunto han sido capaces de colocar muy alto, en todos los lugares del mundo, el nombre del Perú».

EL ESTADO ASUME LA COMERCIALIZACIÓN

Mediante el Decreto-Ley núm. 18.212 se creó la Empresa Pública de Comercia-

lización de Harina y Aceite de Pescado, EPCHAP, que liquidó el juego especulativo de ciertos compradores extranjeros, que ejercían una función de intermediarios o «brokers», obteniendo pingües ganancias en perjuicio del Estado peruano y de los mismos países compradores, pues a éstos también los afectaban al aumentar ficticiamente el precio de venta y ofrecerles un producto sin garantía de calidad; aspecto último que es fundamental para la permanente buena imagen y promoción de este renglón tan importante de la exportación de la nación peruana. Pero actualmente ha variado totalmente esta negativa figura, ya que el Gobierno peruano garantiza a entera satisfacción de los compradores la calidad de su harina y aceite de pescado, punto que es el resultante de la comercialización de estos productos por el Estado.

Esta anómala situación que, repetimos, fue corregida desde que el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada de ese país asumió la comercialización íntegra de la harina y aceite de pescado a través de EPCHAP, organismo público creado para servir como único canal encargado del comercio y exportación de estos productos.

El mercado mundial de consumidores de harina y aceite de pescado es abastecido actualmente por seis países productores, marchando el Perú a la vanguardia, con más del 60 por 100 de la producción mundial; le siguen Angola, Sudáfrica, Noruega, Chile e Islandia, que se agrupan y forman el Fishmeal Exported Organization (FEO), cuyos integrantes se reunieron en Lima este año en sesión extraordinaria para intercam-

SIGUE

(Viene de la pág. anterior)

biar información técnica, adoptar medidas de conservación de la especie, uniformar en lo posible la política de comercialización y estudiar las variaciones del mercado y la incidencia de productos competitivos.

SE AMPLIA EL MERCADO CON LOS PAÍSES DE LA ÓRBITA SOCIALISTA

Dentro del consenso mundial de comprado, los países que integran la órbita socialista adquieren en total, aproximadamente, 400.000 toneladas anuales, que se han incrementado a partir del año 1970, en que se hizo cargo el Estado peruano de la comercialización. Las cifras expresan elocuentemente las comparaciones, mientras que con el sistema tradicional anterior, en el año 1968 se exportaron 278.000 toneladas, sobre un total de casi dos millones, que significó el 13 por 100 de la exportación total; al año siguiente, 1969, esta cantidad sufrió una merma de un poco más de 10.000 toneladas, pese a que el porcentaje creció en un 3 por 100 más en relación al año anterior, debido a una baja de las exportaciones en casi 350.000 toneladas anuales.

En cambio, a partir del año 1970, ya en función la EPCHAP, se logró incrementar notablemente las exportaciones a los países del sistema socialista, alcanzando la considerable cifra de 422.000 toneladas, pese a que en ese periodo se produjo el viraje operacional de la comercialización, que indudablemente influyó en la venta, considerando que todo proceso de cambio origina cierto escepticismo y retracción del mercado, consecuencias naturales derivadas de este periodo de transición que ya se ha superado al ponerse en funcionamiento el engranaje de la complicada y dinámica mecánica de la comercialización.

Pese a ello se alcanzó el mayor porcentaje de venta en la historia de la pesquería peruana, obteniéndose la cifra récord de 422.000 toneladas, que representa el 22 por 100 de las exportaciones, sobre un total de 1.870.000 toneladas vendidas ese año.

Para el presente año, este poderoso mercado mundial de los países socialistas, incrementado con las ventas a la China Popular, Cuba y Alemania Oriental, permitirá superar largamente los índices logrados en años anteriores,



ya que en los primeros ocho meses se ha colocado un total de más de 600.000 toneladas, que representan un elevado porcentaje en comparación a los años pasados.

LA HARINA DE PESCADO PERUANA EN OCCIDENTE

En cuanto al mercado internacional con los países del mundo occidental, este año se ha reactivado en forma considerable. En una amplia exposición del titular de la Cartera de Pesquería, general Javier Tantaleán Vanini, que, como se recordará, estuvo de paso por España, rumbo a la Unión Soviética, en junio último, y donde tuvo oportunidad de entrevistarse y tomar contacto con las autoridades oficiales y privadas del sector de la pesca, intercambiando información y estableciendo acuerdos bilate-

rales de cooperación técnico-económica. El ministro peruano se refirió a las dificultades que se habían presentado con los países de Europa Occidental, como defectos propios de la inexperiencia del conocimiento del mercado, pues ese año, 1970, se obtuvo la mayor captura de anchoveta, llegando la extracción a más de dos millones y medio de toneladas, cifra superior a todos los años anteriores, aparte de tratarse de imponer un precio mayor de venta, que ha repercutido en la comercialización de estos primeros seis meses de 1971, pero a partir de julio, expresó el general Tantaleán, se viene colocando gran cantidad de este producto y, según lo proyectado por su Cartera, se piensa llegar a vender más de 1.818.000 toneladas, de las cuales ya se han colocado 1.701.000, faltando aún tres meses para finalizar

el año, lo que ha significado un ingreso de divisas de más de 261 millones de dólares.

El proceso de transformación de las estructuras del país por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada peruana sigue su marcha firme, corrigiendo los tradicionales sistemas políticos económicos que no permitían el desarrollo integral de esa República e impedían mejorar los niveles de vida de sus clases más necesitadas. Ahora, los trabajadores participan de los beneficios de las empresas hasta en un 50 por 100 y tienen responsabilidad en la dirección, bajo el nuevo sistema creado por el Gobierno revolucionario, a través de las comunidades industriales, pesqueras y mineras. ■ ALFONSO SALCEDO RUBIO, director de Relaciones Públicas del Ministerio de Pesquería del Perú.

- Más de 150 fábricas de harina de pescado transforman la anchoveta, factor importante en la economía de este país.
- La extracción de la anchoveta tiene en el pescador de esta actividad un decidido y esforzado participante.

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

EL DELEGADO DEL ISM Y EL PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DE ESTE ORGANISMO EN MÁLAGA VISITAN LA COFRADIA DE PESCADORES DE ESTEPONA



Llegó a temerse una grave tragedia en el Atlántico

LOS BACALADEROS "COSTA CATALANA" Y "COSTA CANADIENSE" REGRESAN A LA CORUÑA, POR AVERIAS

MADRID (Redacción).—En los últimos días de enero llegaron a nuestra Redacción una serie de noticias alarmantes acerca de una pareja bacaladera, la formada por los barcos "Costa Catalana" y "Costa Canadiense". Intentamos confirmar los rumores, graves ciertamente, y puestos al habla con los armadores, nos comunicaron que no eran ciertos. El 4 de febrero llegó la pareja al puerto de La Coruña, con una diferencia de horas un barco del otro. No obstante, por su aspecto se notaba que ambos habían sufrido las consecuencias del temporal.

Es don Pedro Calvo Duque, patrón del "Costa Catalana", quien relata los pormenores de la aventura:

—A mediados de enero habíamos zarpado para Terranova, pero el diecinueve tuvimos que volver a La Coruña a causa de una avería. Por fin, el día veinticinco nos hicimos de nuevo a la mar. Llevábamos cinco días navegando, cuando, en medio del Atlántico, a unas novecientas millas de La Coruña, se desencadenó un fuerte temporal. Fue el treinta de enero. El viento nos distanció de nuestra pareja, tenía una fuerza de once (unos ciento diecisiete kilómetros por hora). Un golpe de mar desabolió nuestro barco. La radiotelefonía quedó inutilizada, reventaron las puertas y las ventanas del puente, que quedó anegado. Aligeramos el barco de gas-oil y agua, y de todas las cosas que no eran imprescindibles. Al día siguiente intentamos reparar el emisor y el gonió receptor de una telefonía. Conseguimos comunicar con el bacaladero "Santa Celia". Fue entonces cuando nos localizó un avión militar norteamericano con base en las Azores, que nos comunicó cuál era nuestra situación, lo que nos permitió arrumbar a La Coruña.

El "Costa Canadiense" fue el primero en llegar, y debido a una avería en su sistema transmisor no se enteró de lo que ocurría en el "Costa Catalana" hasta su arribada al puerto coruñés. Ahora, ambos

barcos serán reparados para poder comenzar nuevamente su campaña de pesca.

Nos alegramos de que, al menos por esta vez, lo que pudo ser tragedia quedara en susto.

EL NUEVO PATRON MAYOR DE ESTEPONA, DON JOSE FERNANDEZ GARRIDO, TOMA POSESION DE SU CARGO

ESTEPONA (Málaga).—El pasado día 18 de enero tomó posesión de su cargo el nuevo patron mayor de la Cofradía de Pescadores de esta localidad, don José Fernández Garrido.

Al acto, que fue presidido por el delegado provincial de Sindicatos, don Alfonso García Calleja, asistieron el delegado del Instituto Social de la Marina, ayudante militar de Marina, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca y otras representaciones y autoridades locales.

Tras unas palabras del patron saliente, señor Villena, agradeciendo la colaboración que le habían prestado durante sus cinco años de mandato los funcionarios de la Cofradía, tomó la palabra el señor Fernández Garrido para ofrecerse a todos en el cargo y rogar a las autoridades allí presentes el apoyo necesario para la resolución de los problemas que actualmente tiene planteados la Cofradía.

Clausuró el acto el delegado provincial de Sindicatos, quien resaltó la importancia del cargo de patron

mayor, lo cual debe llevarle a una constante preocupación por mantener el equilibrio entre las distintas

secciones del sector pesquero, para evitar enojosos enfrentamientos, siempre perjudiciales para todos.



HABRA SALARIOS MINIMOS GARANTIZADOS DURANTE LAS CAMPAÑAS DE TERRANOVA

LA CORUÑA (Especial para «Hoja del Mar»).—Durante los días 8 y 9 del pasado mes de enero, y en las localidades coruñesas de Noya y Mugardos, los pescadores gallegos que faenan en Terranova han mantenido su reunión anual —organizada por el Apostolado del Mar— para tratar de las mejoras asistenciales y profesionales a conseguir para su próxima campaña.

EN BUSCA DE UN CONVENIO COLECTIVO

En las mismas, los capellanes del Apostolado del Mar destacados en San Juan y San Pedro informaron de las actividades que dicha organización eclesiástica había realizado en aquellos lugares durante la pasada campaña, y los proyectos previstos para la próxima, como son la mejora de las instalaciones del club con que cuentan allí los pescadores y actividades culturales y formativas de diverso tipo.

No obstante ser para ellos todos los temas de interés, los reunidos prestaron una especial atención a los problemas que les plantea sus contratos de trabajo y a la necesidad de conseguir lo más pronto posible un convenio colectivo.

Por lo que respecta al contrato de trabajo, fue acordado por los asambleístas que no se embarcarían sin suscribirlo —una vez entendido que es completo y ajustado a las leyes laborales— y les sea dado copia del mismo al embarcarse. Con esto quieren tener lo que se ajusta al Derecho laboral en cuanto a contratos de trabajo se refiere y pleno conocimiento de sus derechos y deberes profesionales antes de meterse en la aventura que es cada campaña bacaladera.

También se vio en dicha asamblea la necesidad de una equiparación en retri-

● En la misma Asamblea se acordó solicitar un convenio colectivo y disolver la Caja del Marino.

buciones con la flota bacaladera de Pasajes, para la que la Delegación de Trabajo de Guipúzcoa ha dictado una norma de obligado cumplimiento (ver «Hoja del Mar» del mes de enero). Sería ello —en opinión de los reunidos— un paso previo a la consecución del convenio colectivo que desean.

DISOLUCION DE LA CAJA DEL MARINO

Otro tema de interés tratado por los pescadores del bacalao fue el de la Caja del Marino, acordando que dicha Caja fuese disuelta y la inversión de sus fondos dedicada a otros fines, y de modo especial al de la repatriación de los pescadores fallecidos en Terranova.

(La Caja del Marino fue constituida por las parejas que pescaban en Terranova mediante una colecta anual que servía para aportar una ayuda económica, en lo posible, a los familiares de los allí fallecidos; sobre todo teniendo en cuenta la demora —que por los trámites administrativos a realizar en estos casos se produce— con que recibían las pensiones de viudedad y orfandad.)

HABRA SALARIOS MINIMOS GARANTIZADOS

Tras la asamblea de los pescadores gallegos que realizan sus campañas en Terranova, y a la vista de sus acuerdos —de los que hemos informado anteriormente—, tuvo lugar días después una reunión en la Delegación Sindical de

La Coruña de sus representantes con armadores y las autoridades del Sindicato de la Pesca para estudiar la manera de hacer viable las conclusiones por ellos aprobadas.

Después de tres horas de deliberaciones, se llegó a un acuerdo en lo que

respecta a salarios mínimos garantizados, y que tales salarios consten, mediante cláusula, en el contrato de trabajo. Se dejó para fecha próxima el pertinente estudio para lograr un convenio colectivo.

Con estos dos acuerdos tomados —salario mínimo y cláusula contractual— se levantó la sesión, que ha servido para determinar unas condiciones definitivas para los cuatro mil marinos gallegos que se dedican a la pesca del bacalao. ■ CORRESPONSAL.

LAS CAPTURAS DE LA PAREJA BACALADERA "BORDA-AUNDI" - "BORDA-BERRI"

Hemos recibido una carta de rectificación de la compañía Ciriza Huarte, S. A., de cuyo contenido gustosamente damos cuenta para una mejor información de nuestros lectores. Se refiere a la crónica de Terranova publicada el pasado mes de diciembre, en la que nuestro corresponsal daba la noticia de que la pareja bacaladera de Pasajes, «Borda-Aundi»-«Borda-Berri», propiedad de la mencionada casa armadora, había totalizado capturas en 1971 por un valor de noventa millones de pesetas.

Ciriza Huarte, S. A., nos comunica que tal información no es cierta, y que no puede serlo dado que la pareja bacaladera —decía en la carta— aún no había regresado a puerto tras su segunda marea. Ciertamente, si los barcos no habían regresado todavía, difícilmente podía haberse hecho balance, por lo que era prácticamente imposible conocer el valor exacto de la pesca capturada.

Es indudable que nuestro corresponsal recogió el dato de fuentes generalmente bien informadas, como son las propias tripulaciones, que saben hacer un cálculo aproximado —por estimación— de lo que llevan en las bodegas. En la noticia y en su transmisión no puede haber, por tanto, exactitud, ni nosotros podemos pedírsela, pues más nos interesan las impresiones generales (y ciertas, por supuesto) que las cifras y sus exactitudes al céntimo.

Quede aclarada, en fin, la rectificación de Ciriza Huarte, como es de derecho y es ético. Motivaciones técnicas nos han impedido incluirla en la edición correspondiente a enero, como era nuestro deseo.

Y quede convenientemente salvaguardado el buen nombre y la impecable ejecutoria de nuestro corresponsal, que pulsa muy bien el ambiente y la opinión de nuestra flota en Terranova.

Telfs. 26 66 00 - 02 - 04



Direc. telegr. COCISA
Telex. 95174 - COBAR-E

COCISA

COMPANIA CANARIA INTERNACIONAL DE EXPORTACION E IMPORTACION, S. A.
CONSIGNATARIOS DE BUQUES-TRANSITARIOS

Oficinas: Presidente Alvear, 52

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

LOS ARMADORES DE CABOTAJE DEL NORTE Y NOROESTE ESTUDIAN EN GIJÓN SUS MÁS ACUCIANTES PROBLEMAS



INVERSIONES DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO EN CONSTRUCCION NAVAL (1960-1970)

En nuestro artículo anterior decíamos que el Crédito Social Pesquero había construido o renovado mil quinientos once buques, con 93.350 TRB., en la década de 1960-1970, todos ellos correspondientes a la flota de altura o litoral. Los créditos concedidos por el Banco para este fin habían ascendido a 3.153 millones de pesetas, y las inversiones totales realizadas por los armadores, a 5.773 millones de pesetas.

Para efectos del estudio, suponemos una vida útil media del buque de quince años y, por tanto, una depreciación anual media del 6,6 por 100 (actualmente, en la mayoría de los buques la vida útil es superior a quince años, porque el casco es de acero). También partimos de la hipótesis de que la vida media actual de la flota construida con la ayuda de este Banco para la década es de cinco años. En estas condiciones, y como el precio actual de la TRB. es de 160.000 pesetas, el valor actual de la flota construida con la ayuda de este Banco sería de 10.000 millones de pesetas aproximadamente (9.957 millones de pesetas).

Teniendo en cuenta que el coste de la construcción naval ha subido en cinco años un 125 por 100, el valor actual de la flota construida con ayuda del Crédito Social Pesquero sería en 4.227 millones de pesetas superior a los 5.773 millones de pesetas, que es el coste de dicha flota en pesetas de cada año. Las pesetas de cada año se refieren al coste real del buque o de sus elementos (casco, motor, aparatos, etcétera) en el año en que fueron construidos. Las pesetas de 1970 se refieren a la hipótesis de que dichos buques hubieran sido construidos en 1970 a los costes de 1970, teniendo en cuenta la depreciación sufrida en cinco años.

El valor actual de la flota construida con ayuda de este Banco, y que es de 10.000 millones de pesetas, es superior en un 333 por

ciento a las concesiones netas de crédito concedidas por el Banco (3.000 millones, aproximadamente) para la construcción de dicha flota, en los diez años considerados. Los efectos de la inversión realizada por el Crédito Social Pesquero sobre la flota han sido los siguientes:

FLOTA PESQUERA.—De 1961 a 1969, las toneladas de registro bruto han aumentado para la totalidad de la flota de 411.000 a 642.000 TRB., es decir, en 231.000 TRB., de las que 93.350 TRB., han sido construidas con la ayuda crediticia de este Banco. El Crédito Social Pesquero ha contribuido a la construcción de un 40 por 100 de la flota total. De altura y litoral (superiores a 20 toneladas de registro bruto) se han construido en la década 109.647 TRB., por lo que este Banco, con la ayuda a la construcción de 93.350 TRB., ha participado en la construcción del 85 por 100 de los buques en la década. Prácticamente toda la flota de altura y litoral, construida en la década, lo ha sido con la ayuda financiera de este Banco.

Como los caballos de vapor por TRB. en la flota de altura y litoral es de 3 CV/TRB., los CV. construidos con la ayuda de este Banco ascienden a 300.000 CV., aproximadamente.

El casco de los buques supone, aproximadamente, un 30-40 por 100 del valor del buque. El Crédito Social Pesquero ha contribuido a que los astilleros construyan en la década 1.511 cascos de buques, con un valor actual de 4.000 millones de pesetas.

La industria auxiliar de la construcción naval ha satisfecho pedidos (motores principales y auxiliares, aparatos detectores, artes y pertrechos, etcétera), gracias a las concesiones de este Banco, por importe de 6.000 millones de pesetas, en pesetas de 1970. ■ PEDRO VALDES FERNANDEZ.

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Ha tenido lugar el pasado día 27 de enero la nunciada Asamblea de Armadores de Cabotaje del Norte-Noroeste.

Han participado en ella armadores de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Asturias, Lugo, La Coruña y Pontevedra, presidiéndola don Eduardo Aznar y Coste, presidente de la Unión de Empresarios del Sindicato de la Marina Mercante, y procurador en Cortes.

Esta Asamblea ha tenido un tono trascendente. Porque se han puesto de manifiesto en ella, con una concisión rigurosa pero exacta, los problemas que hoy gravitan y están a punto de arruinar el cabotaje nacional.

Entremezclados problemas antiguos y nuevos, la conjunción de ambos en el momento actual, de acusada recesión económica, producirá, si no se pone inmediato remedio, un colapso definitivo en el cabotaje, ya en el límite del «no va más».

La reducción del tráfico de mercancías por la vía marítima entre los puertos nacionales es evidente; fácil de comprobar si quiera en fugaz visión, en cualquier instante, de nuestros puertos comerciales. No se debe la cada vez menor presencia de nuestros barcos de regular y variado tonelaje con tráfico entre puertos que no requieren para ello enormes inversiones, a la necesidad de su sustitución de esos otros de colossal tamaño, precisos para las grandes cargas en un ir y venir del continente y allende de los mares, ni siquiera a la supuesta lógica de su sustitución por medios de transportes terrestres «más ágiles, ningún entorpecimiento burocrático, visados, credenciales, etc.», sino a una competencia protegida una y «envilecida» otra.

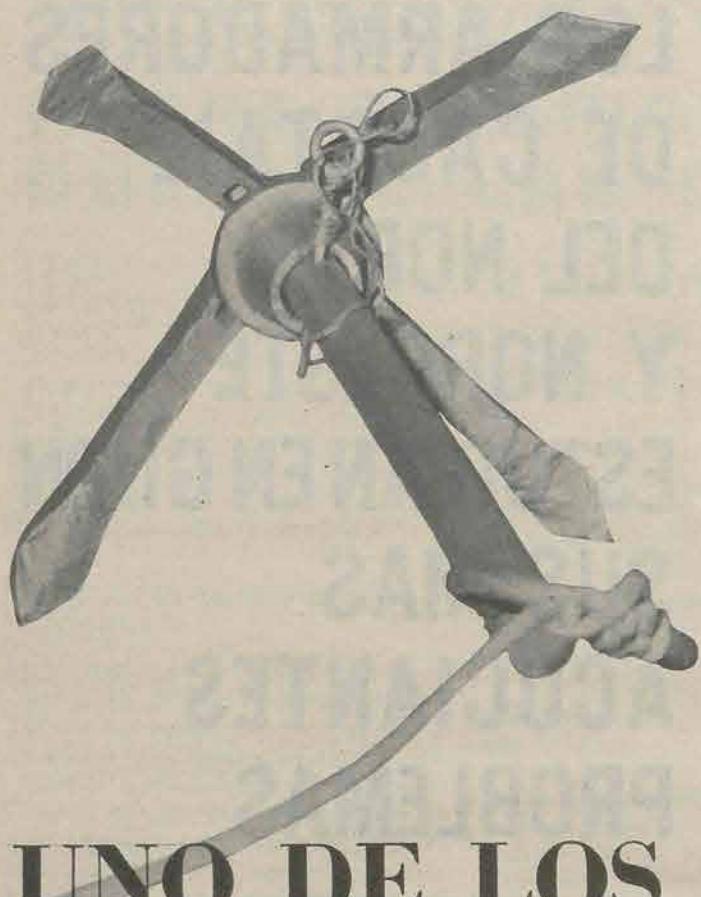
De ahí que en el seno de esta trascendental Asamblea se haya constituido una Comisión que ha de formular de inmediato un estudio de los fletes, y que elevará a la Administración, así como otras propuestas razonables en torno a otras cuestiones debatidas, dispuesta a las medidas y compromisos que impidan el envilecimiento de los fletes y tarifas del transporte. ■ RAIMUNDO RODRÍGUEZ MORAN.

blea cada cuestión que incide negativamente en el cabotaje nacional de forma completa y total. La experiencia y solera de estos armadores avala su justa preocupación.

Un apretado temario les ha ocupado la jornada, iniciada con una exposición de la situación actual del negocio marítimo; el estudio de los fletes, las competencias del tráfico con gárraras; del terrestre, por ferrocarril y carretera; costos de explotación; tasas, gravámenes y tarifas portuarias y practicajes;

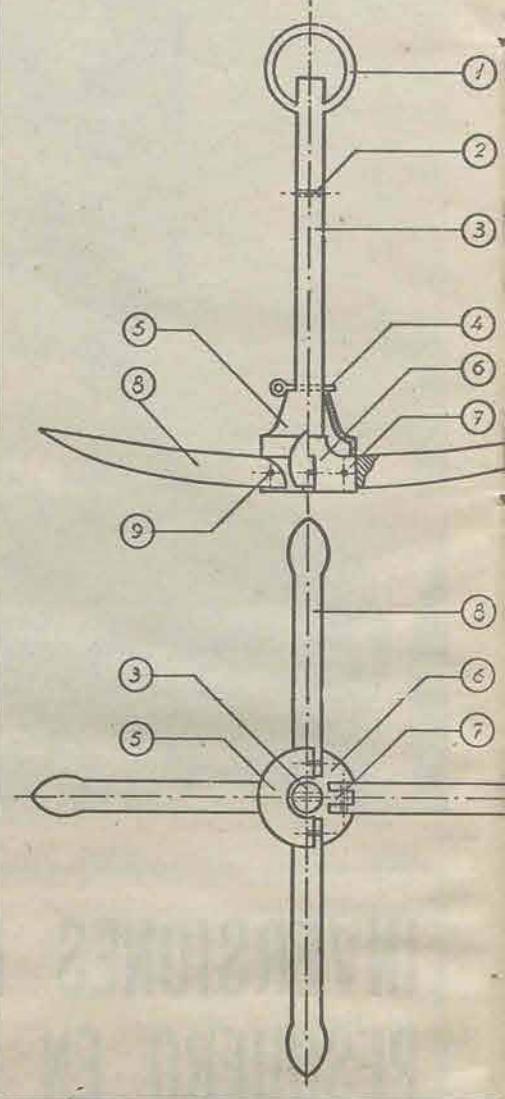
la posibilidad de concentración de empresas y del proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, absorbieron todo el interés, ya que estas cuestiones, en sus distintos y bien desmenuzados apartados, constituyen el problema que atenaza y asfixia el cabotaje nacional, y los últimos, deparar la defensa del negocio marítimo, cuya decadencia, y no digamos su desaparición, causará graves consecuencias de diferente orden. Admitir esta situación y dejarla continuar es un volverse de «espaldas a la mar», para más anchura de ésta en favor de otras banderas, y por un transporte por carretera y ferrocarril que debiera corresponder a nuestros barcos, y que a la desaparición de éstos, aquél plantearía el natural problema al tratar de zafarse de sus tarifas «envilecidas» y protegidas.

De ahí que en el seno de esta trascendental Asamblea se haya constituido una Comisión que ha de formular de inmediato un estudio de los fletes, y que elevará a la Administración, así como otras propuestas razonables en torno a otras cuestiones debatidas, dispuesta a las medidas y compromisos que impidan el envilecimiento de los fletes y tarifas del transporte.



La idea partió de la dramática experiencia vivida, cuando la balsa que utilizaron los supervivientes estuvo a punto de chocar contra los acantilados.

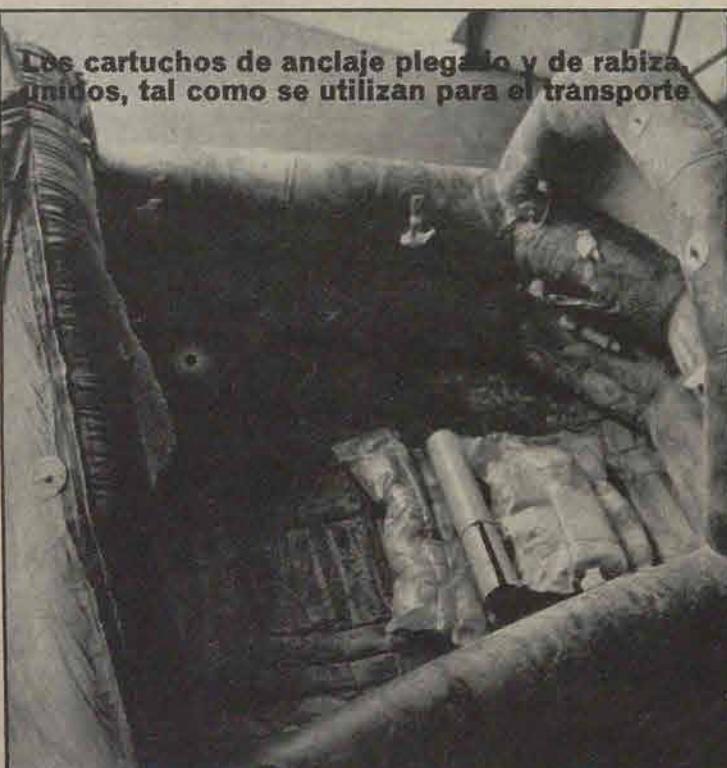
UNO DE LOS NAUFRAGOS DEL «PEÑA CASTILLO» HA INVENTADO UN ANCLAJE PARA BALSAS Y BOTES DE SALVAMENTO



MADRID (Redacción).—«Saint-Pierre et Miquelon, madrugada del 21 de noviembre de 1971, se hunde el bacaladero "Peña Castillo I".

Meses después nos visita en nuestra Redacción su antiguo patrón, don Andrés Coussillas. El motivo no es otro que el de mostrarnos su invento, el anclaje «Esperanza», y cuyas características señalaremos a lo largo de la charla que con él mantuvimos. Sin embargo, y antes de meternos de lleno con el anclaje, resulta interesante el señalar unos aspectos previos.

La historia (sin mayúscula) de la Humanidad resulta compleja y atractiva a la vez. El hombre, en su cotidiana lucha con la Naturaleza, va progresando. Su capacidad imaginativa se incrementa paulatinamente. Y fruto de este enfrentamiento con su medio ambiente, a modo de síntesis, son los importantes descubrimientos, a los que el si-



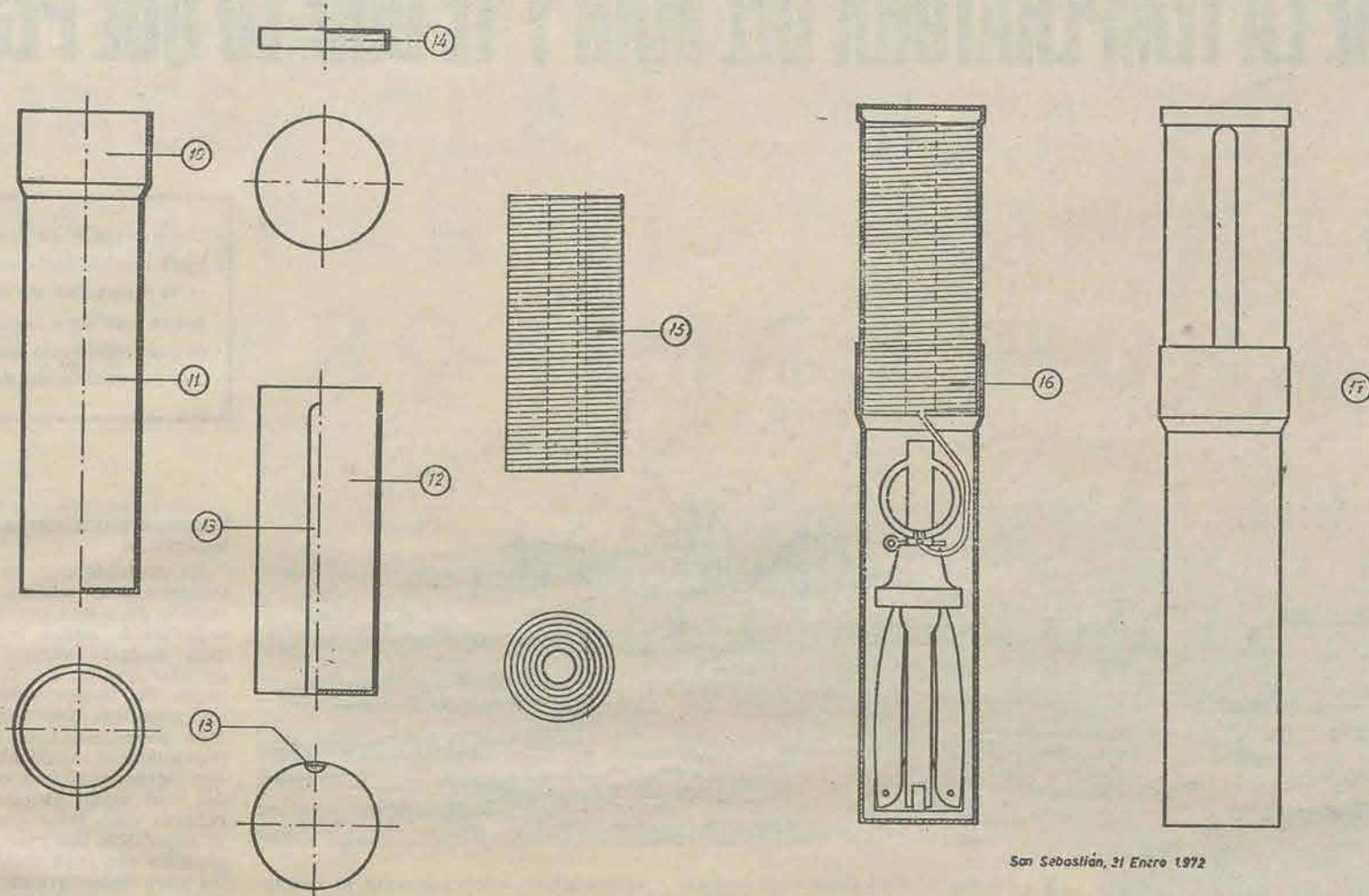
Los cartuchos de anclaje plegado y de rabiza, unidos, tal como se utilizan para el transporte.

Primera fase



Segunda fase





San Sebastián, 31 Enero 1972

Escala variable

glo XX nos tiene acostumbrados. Naturalmente que no todo son triunfos; con frecuencia los fracasos, y su consiguiente aspecto de tragedia, irrumpen en lo cotidiano. A lo largo de su historia, que es lo mismo que decir a lo largo de su lucha, el individuo posee un instinto de conservación muy desarrollado. Cuando los tripulantes del «Peña Castillo I» estuvieron a punto de perecer en las aguas de Terranova, su patrón pensó en la posibilidad de que no volviera a ocurrir, y de ser así, que las posibilidades de salvación de los tripulantes fueran mayores y mejores.

Don Andrés Cousillas tiene cuarenta y ocho años. Desde el año 39 vive del y por el mar. Desde el 46 es patrón de gran altura.

—La diferencia de mi anclaje con los otros —nos dice don Andrés— es que va plegado. La rabiza, cuya longitud oscila entre cien-

cincuenta y doscientos metros, va enrollada, sin ejes ni nada. El sistema de uso es de lo más sencillo, puesto que no lleva ningún tipo de tornillo. Cualquiera puede utilizarlo, aunque no tenga grandes conocimientos marineros.

—Hubiera sido útil llevar un ancla de este tipo cuando naufragaron?

—Si la hubiéramos tenido nos hubiéramos evitado el susto que pasamos. Cuando nos recogió el práctico estábamos muy cerca ya de la rompiente. Mi anclaje evita a las balsas acercarse peligrosamente a la costa, puesto que las fondea. Ello evitaría muchas pérdidas de vidas humanas.

—¿Su anclaje sólo sirve para las balsas?

—No, no. Sirve para botes, e incluso para las embarcaciones de recreo. Sólo habría que cambiar la rabiza por otra más resistente y ponerle un anclaje apropiado al peso

de la embarcación, pero el sistema sería el mismo.

—¿Cómo se le ocurrió su invento?

—Pues cuando veníamos en avión. Desde la altura, el mar se observa mejor. Y me di cuenta de que el problema de las balsas es que están indefensas cerca de la costa. El ancla flotante que llevamos no tiene ninguna eficacia para evitar que se acerque a la rompiente; sirve un poco de freno, pero nada más. Por ello, un anclaje de fondeo evitaría muchos riesgos. Yo creo que se debería llevar acoplado en la balsa, con el resto de los utensilios, porque si estuviera fuera en el momento del naufragio, lo más seguro es que no se acordara nadie de cargarlo.

—¿Qué precio tendría en el mercado su invento?

—Pues alrededor de las mil pesetas. Con un poco más de dinero se podría equipar

a las balsas y botes de unos emisores-transistores, cuyo precio no supera las ochocientas pesetas por unidad, y que serían muy útiles en caso de naufragio.

—¿Cree usted que los barcos españoles están lo suficientemente equipados para el caso de accidente?

—Sí, lo que pasa es que la tripulación lo está sólo regular. Necesitan el asesoramiento de los mandos, y esto es peligroso, porque en ocasiones los mandos son los primeros en perecer.

Actualmente, don Andrés Cousillas está sin trabajo, ecogido al Seguro de Desempleo. Lo significativo de este invento es, quizás, su origen. Surge de la vivencia personal del inventor, buen conocedor del mar, y pensado para una mayor seguridad de los que en él faenan diariamente. ■ ANGEL S. HAR-GUINDEY.



'DIME LA TEMPERATURA DEL MAR Y TE DIRE LO QUE PESCAS'



La variación de temperatura del agua marina influye directamente en la formación de los bancos de peces. Las aves son, sin embargo, buena referencia para reconocer una concentración de peces.

la temperatura media anual del agua superficial.

Es evidente que un control de las temperaturas medias anuales es necesario para una pesca científica bien organizada. Estas temperaturas medias anuales varían, naturalmente, de año a año. La tendencia de los peces de mayor tamaño es buscar temperaturas más frías que los peces más pequeños. Esto es natural. Los movimientos verticales ascendentes que llevan el plancton a la superficie del mar están asociados con temperaturas más frías que lo normal en la superficie del mar. Los peces más grandes son más robustos y más ágiles para hacer grandes desplazamientos en busca del alimento.

TEMPERATURAS OPTIMAS PARA LA PESCA

Todos los bancos de peces de una especie determinada tienen un intervalo óptimo de temperaturas que es necesario conocer para la predicción de grandes concentraciones de peces. Para el bacalao, en aguas del Este del Atlántico, oscila entre 3 a 5 grados en verano y de 2 a 3 grados en invierno. Para la anchoa, en el mar Báltico, oscila entre 8 y 12 grados. Para el bonito y la albaca, entre 15 y 22 grados, aunque para la albaca, las mayores concentraciones de peces se originan entre 17 y 18 grados. Estas temperaturas son encontradas en Galicia, Gran Sol y área marítima de Vizcaya en los meses de julio y agosto.

El bonito y la albaca entran en Canarias en el mes de mayo, pero las mayores cantidades empiezan en junio y julio. En agosto se observa un ligero descenso, para aumentar bruscamente en septiembre.

La sardina, el «*sardinops pilchardus*», se captura en Canarias todo el año, con un mínimo en enero y febrero. Hay dos máximos en la captura de esta especie: mayo y octubre.

En el Japón, la pesca de la sardina es máxima en invierno y primavera, en la región Sur del mar del Japón, mientras que en verano, las capturas máximas se realizan en la región Norte. Esto indica una emigración condicionada por la temperatura del agua del mar. Para la pesca del bacalao es muy importante vigilar la isoterma del agua superficial de tres grados bajo cero, pues para su salinidad del 35 por 1.000 representa la temperatura de máxima densidad del agua marina. Esto significa que el agua marina superficial a tres grados bajo cero se está hundiendo. Cerca, el agua del mar debe estar elevándose. Si en las proximidades de la isoterma de tres grados bajo cero están las temperaturas del bacalao, las aguas serán ricas en plancton, produciéndose una gran concentración de peces. ■ ANTONIO MAYA.

● El frío o calor de las aguas marinas influye decisivamente en la constitución, la alimentación y en la pesca de las especies de peces.



● El bacalao pone sus huevos entre los 2,5 y los 7 grados, y las sardinas, entre los 9 y 19,6 grados, según los mares.



● El pez grande busca aguas frías, y el pequeño, las templadas.



● Una pesca científica bien organizada requiere un control de las temperaturas medias anuales del mar.

Las variaciones del medio ambiente Marino tienen gran influencia en las emigraciones aperiódicas y estacionales de los peces; también tiene gran influencia en actividades biológicas como la puesta de huevos y el crecimiento. Puesto que el ambiente marino afecta a la flora y la fauna marinas, los cambios del medio ambiente alteran la conducta y la distribución de todos los animales marinos.

Puesto que la relación entre las causas que producen estos cambios en el medio ambiente marino y los efectos sobre los peces es muy complicada, se prefiere referirse a un solo factor del medio marino. El más importante es la temperatura del agua del mar.

Además, la temperatura es el factor más fácilmente determinado, por cuyo motivo muchos investigadores han relacionado el comportamiento de los peces con la temperatura del agua del mar y sus variaciones. Los cambios de la temperatura del agua del mar están relacionados a otros factores, como las corrientes marinas.

FRENTES PESQUEROS

La temperatura del agua y sus cambios diurnos tienen gran significación en las emigraciones. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que las diferencias de temperatura en sentido horizontal y en sentido vertical afectan notablemente la conducta de los peces. Los peces tienen gran predilección en concentrarse en áreas donde la temperatura del agua superficial varía bruscamente no sólo en sentido vertical, sino también en sentido horizontal. Estas zonas donde la temperatura del agua superficial varía bruscamente en sentido horizontal son llamadas frentes oceánicos, aunque el autor los ha popularizado con el nombre de frentes pesqueros o líneas de pesca.

FACTORES METEOROLOGICOS QUE AFECTAN LA TEMPERATURA DEL AGUA SUPERFICIAL

La temperatura del agua superficial es afectada por las condiciones me-

teorológicas, especialmente la insolación, que depende de la cantidad de nubes y de la altura del Sol sobre el horizonte; de la evaporación, que depende de la velocidad del viento y de la humedad del aire; del flujo de calor sensible, que depende de la diferencia entre la temperatura del aire y la temperatura del agua, así como de la velocidad del viento, de las corrientes marinas, que dependen de la dirección y velocidad del viento en su mayor parte.

Así resulta que el medio ambiente en que viven los peces es una función de las condiciones meteorológicas.

ACTIVIDADES BIOLOGICAS DE LOS PECES Y LA TEMPERATURA DEL AGUA DEL MAR

La temperatura del agua del mar influye en la constitución de los peces, de forma que las aguas frías aumentan las vértebras y las «espines» de los peces. Según Poulsen, la temperatura del agua marina afecta los órganos reproductores del bacalao. Este pez tiene un intervalo de temperaturas para la puesta de huevos. En aguas danesas, esta temperatura oscila entre 3 y 7 grados centígrados, y en aguas noruegas, entre 2,5 y 5 grados. La sardina, el «*sardinops pilchardus*», pone los huevos en el canal de la Mancha entre 9 y 16,5 grados. En la costa de Sudáfrica, esta especie pone los huevos entre 15 y 19,6 grados. Probablemente esto es lo que ocurre en aguas del Mediterráneo.

De ahí que un estudio de las temperaturas pasadas nos da una idea aproximada de la fecha de la puesta de huevos.

La temperatura del agua marina afecta el grado de alimentación de los peces, de forma que el bacalao no come si la temperatura del agua es inferior a un grado centígrado. Las temperaturas óptimas para la alimentación del bacalao oscilan entre 2 y 5 grados centígrados. Según Taylor, el máximo tamaño del bacalao está íntimamente relacionado con

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

En el artículo de hoy nos encontramos en el cuerpo del sistema nuboso.

Por encima de nosotros han pasado los «cirrus» anunciando la llegada de una depresión, los cirrostratos que nos pueden confirmar si nos encontramos en el eje de la depresión, siendo éstos la parte avanzada de una perturbación, seguida normalmente por nubes de lluvia; pero si en vez de encontrarnos en el eje del sistema nuboso estamos en el margen, el borde del velo de cirrostratos corre aún el peligro de alcanzarlos, pero no de ser seguido más que por nubes altas y medias, que no echarán a perder la jornada del día siguiente.

Así que el anunciar lluvia con la sola presencia de un halo (anillo de 22° de radio y que tiene su centro en el astro) es exponerse a graves fracasos. El mismo riesgo se corre si basamos nuestros pronósticos de lluvia en los dichos populares de «cielo empedrado, suelo mojado», o «cielo aborregado, antes de tres días bañado». Los altocúmulos, que son los que dan al cielo este aspecto de empedrado o aborregado y dibujan al pasar por delante de los astros una corona hecha de anillos coloreados, son precisamente nubes de margen de sistema nuboso o bancos nubosos, pertenecientes a un sistema de depresión debilitada; su paso por delante de la Luna o del Sol no constituye necesariamente la señal popular de lluvia.

Vamos a suponer que después de todas estas señales aparece en el cielo un velo de nubes que cada vez es más tupido, hasta empezar a vislumbrarse lluvias en el horizonte. Esto nos indicará que estamos en el eje del sistema nuboso y que dentro de poco tiempo nos encontramos en la segunda fase del mismo, con las peores condiciones meteorológicas.

El cuerpo del sistema nuboso se conoce por ser el sector cálido, la nube que preside es el nimbostrato; pero éste es tanto más amplio cuanto más separados nos encontramos de la depresión. Así, si estamos muy separados del centro de la borrasca, la capa se hace más delgada, permitiendo ver el cielo en algunos puntos, es una señal de esperanza (salvo en el caso de los ciclones tropicales), pero de ello a reconocer el retorno del buen tiempo puede mediar más de un aguacero intercalado con claros e incluso otro sistema nuboso, que después de un pequeño claro pasajero dará nuevamente lluvias, encontrándose en ese momento en el paso al sector frío, conocido en meteorología con el nombre de «frente frío».

A los aficionados a las previsiones locales les aconsejo que cuando aparezca el primer aguacero en la masa

de las nubes lluviosas, vigile la variación barométrica (tendencia en las próximas tres horas); se debe acusar una subida en el barómetro, mientras que el viento empieza a girar al Noroeste con un pequeño descenso de la temperatura, y es en ese momento cuando se puede pronosticar el buen tiempo.

Si el barómetro continúa estacionario o inicia un descenso más, nos indicará que el buen tiempo tardará aún en llegar, ya que es necesario dejar paso a los cumulonimbos, nubes que van en los frentes fríos y muy asociadas a los nimbostratos. En este caso, el reconocimiento de éstos será debido al viento racheado.

¿Qué es un frente frío? Es una masa de aire más fría que la que le rodea en forma de cúpula, llana por su base y convada a los lados, con una extensión de 1.000 a 1.200 kilómetros de punta a punta y con una altura aproximada de diez kilómetros. Su velocidad de desplazamiento viene a ser muy aproximada alrededor de los mil kilómetros cada veinticuatro horas.

Cuando este tipo de masa avanza hay que esperar toda clase de tiempo. En primer lugar el fenómeno que lo caracterizará será una ligera niebla, producida por causa del enfriamiento del suelo húmedo; en segundo lugar, pasará por encima de nosotros gran acumulación de nubes tormentosas, que terminarán en chubascos fuertes con vientos racheados. Tiene una característica muy importante este segundo período, que lo mismo que le pilla a uno desprevenido suele terminar también de repente; la tercera y última fase es que comienza a clarear el barómetro, como antes decíamos, empieza a subir; se ven cada vez menos nubes en el cielo y sale el sol, el viento cesa y la temperatura desciende unos grados, quedando una atmósfera muy transparente, con una visibilidad buenisima.

¿Qué es un frente caliente? Un frente caliente se caracteriza por la imposición de aire caliente que se eleva sobre una región primitivamente ocupada por aire frío que está retrocediendo. La cabeza de un frente caliente es bastante alta, con la presencia de las nubes formadas por cristalitos de hielo, «cirrus».

Cuando este tipo de masa avanza, en primer lugar veremos los «cirrus» (colas de yegua, plumas, etcétera). Unas seis horas más tarde se verá una capa más baja de aspecto blanquecino, «cirrostratos». En este momento el cielo ya está nublado, pero deja ver el sol; un poco más tarde, en segundo lugar, las nubes empezarán a estar más bajas, el cielo empieza a tomar

SIGUE



ELEMENTOS METEOROLÓGICOS MANIFESTADOS POR LOS CUMULOS Y CUMULONIMBOS

ELEMENTOS	TENDENCIA	EVOLUCION	TIEMPO (HORAS)	RIESGO
Viento	A reforzarse y cambio de dirección.	Fuerza 4-6.	8-12	Fuerza 8-9.
Visibilidad	Decrece por lluvia.	De 5 a 10 km. por chubasco.	12	Muy reducido, por granizo.
Presión	Baja lento, pero rápido.	Pequeñas variaciones bajo tormenta.	6-12	Bajada rápida tormenta, probable temporal.
Temperatura	Bajada brusca.	A fresco.	6-18	
Nubes	Cubierto con Cu. —Cb.—.	Aspecto caótico.	6-12	
Precipitación	Chubasco.	Intermitencia, chubasco y granizo.	6-8	A fuerte granizo.

ELEMENTOS METEOROLÓGICOS MANIFESTADOS POR LOS NIMBOSTRATOS

ELEMENTOS	TENDENCIA	EVOLUCION	TIEMPO (HORAS)	RIESGO
Viento	Disminuye velocidad.	Mantenerse	6-10	
Visibilidad	Mala.	Muy mala, 200 m.	Hasta 10	Muy mala y lluvia.
Presión	Bajada continua.	A mantenerse.	4-8	
Temperatura	Sube lenta.	A subir.	6-12	
Nubosidad	Cubierto con nimbostratos.	Nimbostratos a muy bajos.	10-12	
Precipitación	Lluvia y llovizna.	A lluvia y a cesar.	4-6	A lluvia.

(Viene de la página anterior)

un color grisáceo para, horas más tarde, aumentar la intensidad, oscureciéndose aún más, comenzando una lluvia continua, reduciendo la visibilidad por efecto de dicha lluvia y, en sus alrededores, una ligera niebla. En el tercero y último lugar, al finalizar el paso del frente que estuvo sobre nosotros, nos deja envueltos en una masa de

aire caliente húmedo; el aire es diáfano, pero nunca llega a ser de tanta transparencia como en la masa fría y la temperatura se mantiene, y, en algunos casos, inicia una pequeña lluvia. La velocidad de un frente cálido viene a ser de veinticinco kilómetros a la hora, con una extensión aproximada de punta a punta de 1.500 kilómetros.

■ MIGUEL ANGEL DE LUQUE.

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Para a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

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

EN LA ISLA DE LANZAROTE

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

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

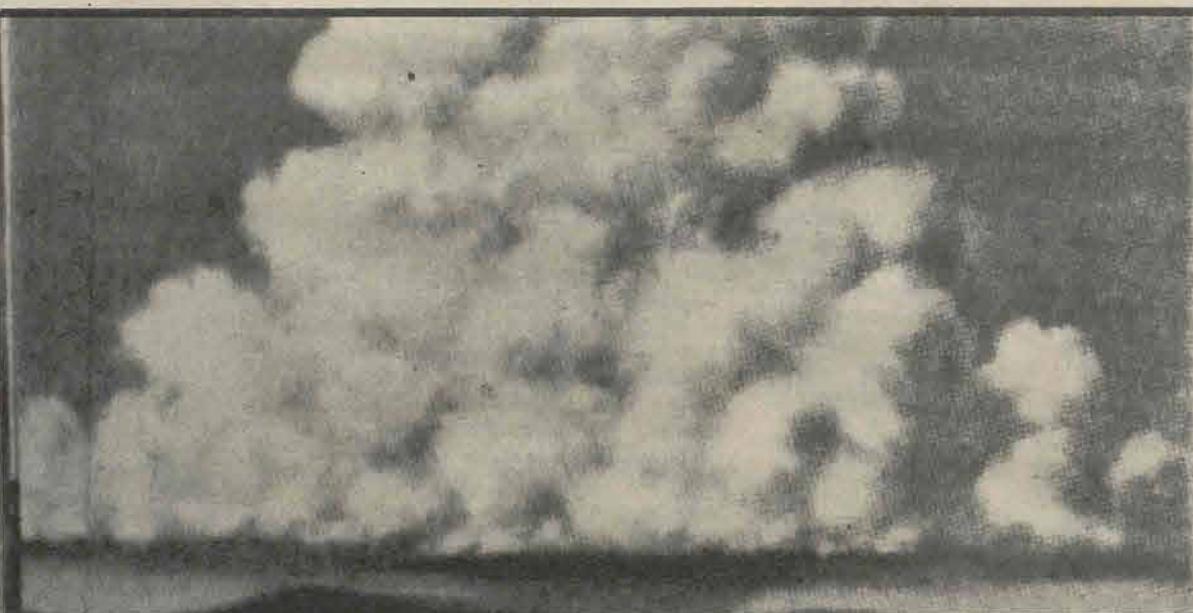
Puerto del Rosario - Gran Tarajal - Corralejo - Antigua - Pájara.

AFRICA OCCIDENTAL

Azán - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Beta Gíera.



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

HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

por el agregado
VITINOWSKY

DISCIPLINA EN REMOJO

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que ya empezaba a intuir la importancia de la jerarquía.

Todo ocurrió en el mar del Norte, cerca de la costa, un día nuboso de aguas proporcionalmente calmadas. Y, realmente, aquella punta oscura que asomaba no muy lejos era un escollo. Pero el "viejo" y sus gafas se empeñaron en afirmar que se trataba de una boyera. Así que dio rumbo a la boyera.

Las órdenes del capitán no se discuten a bordo y el barco, claro está, fue a estrellar el costado de estribor contra la roca. Y no fue la proa gracias a que el timonel prefirió confiar en lo que veían sus ojos y en mis guíños para que metiera unos cabillos a babor.

El caso es que saltaron los remaches de la bodega dos, se hundieron tres planchas y una vía de agua amenazó con cargar de mar un barco en lastre. Desde el marmítón al último palero, la tripulación se puso a la maniobra de achique, tratando de contener la inundación. Ocho horas después, las bombas seguían funcionando sin descanso, manteniendo un nivel de cinco pies de agua en la bodega, después de haber conseguido colocar un paquete en la brecha.

El capitán, como es fácil de adivinar, me echó una bronca mayúscula por haber clavado el compás en la carta. Aunque de esta manera desahogado, prudentemente nadie se acercaba al capitán aquella noche. En previsión, los pesos móviles se corrieron al costado opuesto de la vía. El cocinero, el "chef" y dos marineros, los más gordos de la dotación, durmieron en el camarote y literas de babor.

A las once, el capitán llamó al primer oficial:

—Durante toda la noche se quedará vigilando el nivel de la bodega. Si subiera, me despista rápidamente —y se fue a dormir.

A las once y cinco, el primer oficial encontró al segundo rondando el aparador de la cámara a la caza de algún trozo de pan sobrante.

—Baje a la bodega y vigile el nivel. Si subiera, me despista en seguida —y se encerró en su camarote.

A las once y diez, cuando intentaba pescar con un alambre alguno de los salchichones que guardaba el mayordomo en la gamba, a través de la ventanilla entrejada de la puerta, me sorprendió el segundo oficial.

—Ha dicho el capitán que vigiles el nivel de la bodega. Si subiera, me despistas urgentemente —y se marchó a la cama.

A las once y cuarto localicé al agregado en la cocina, asando una patata.

—Encárgate de vigilar el nivel de la bodega. Si subiera, me despistas a escape —y me encerré en el camarote, mano a mano con el salchichón y la patata asada.

A las once y veinte, el agregado lograba despertar al contramaestre, después de arrancarle la pierna de goma a fuerza de tiros.

A las once y media, el mozo encargado por el "nóstromo" de vigilar el nivel, transfería la orden a uno de los marineros de guardia. Este habló a otro, el segundo a un tercero y, por fin, a las doce menos cinco, el cocinero arrastraba al segundo marmítón hasta la boca de la escotilla de la bodega y le decía:

—Si subiera el nivel, corres a despertarme a toda prisa.

A las doce, el marmítón volaba escalera abajo a despertar al cocinero. Este, en calzoncillos, buscó al pelero, que le comunicó la "orden del capitán". Este a un fogonero, el fogonero a un compañero de sudores, el otro a un marinero bizco, éste a un mozo de cubierta, el mozo al tercer maquinista, éste al contramaestre, él de la pierna de goma al agregado, el agregado a mí... A las dos menos cinco, el capitán era avisado por el primer oficial de que el buque tenía la proa bajo el agua, con las bodegas una y dos completamente anegadas.

Nada despeja el sueño mejor que un lavado de pies y un baño. Por eso, unos a nado y los que no sabían saltando de escollo a escollo, llegamos a la costa bien despiertos.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que conocía perfectamente la importancia de la jerarquía. Y también toda la tripulación (menos el pobre segundo marmítón). ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.



BANCO HISPANO AMERICANO

Setenta años
de intensa labor
al servicio
de nuestros clientes

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

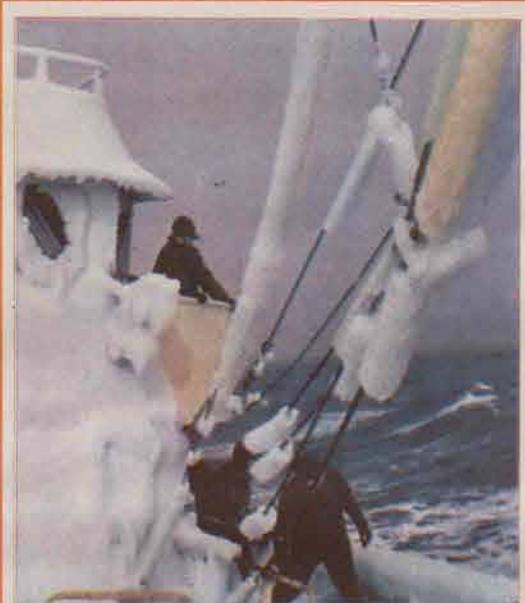
BANCO
HISPANO AMERICANO
TRADICION Y EFICACIA

APROBADO POR EL BANCO DE ESPAÑA CON EL NUMERO 7.795/4

¿Conoce usted sus derechos
y obligaciones?

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

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



SEGURIDAD SOCIAL
DEL MAR
INSTITUTO SOCIAL DE
LA MARINA

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

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

P. V. P.: 100 pesetas

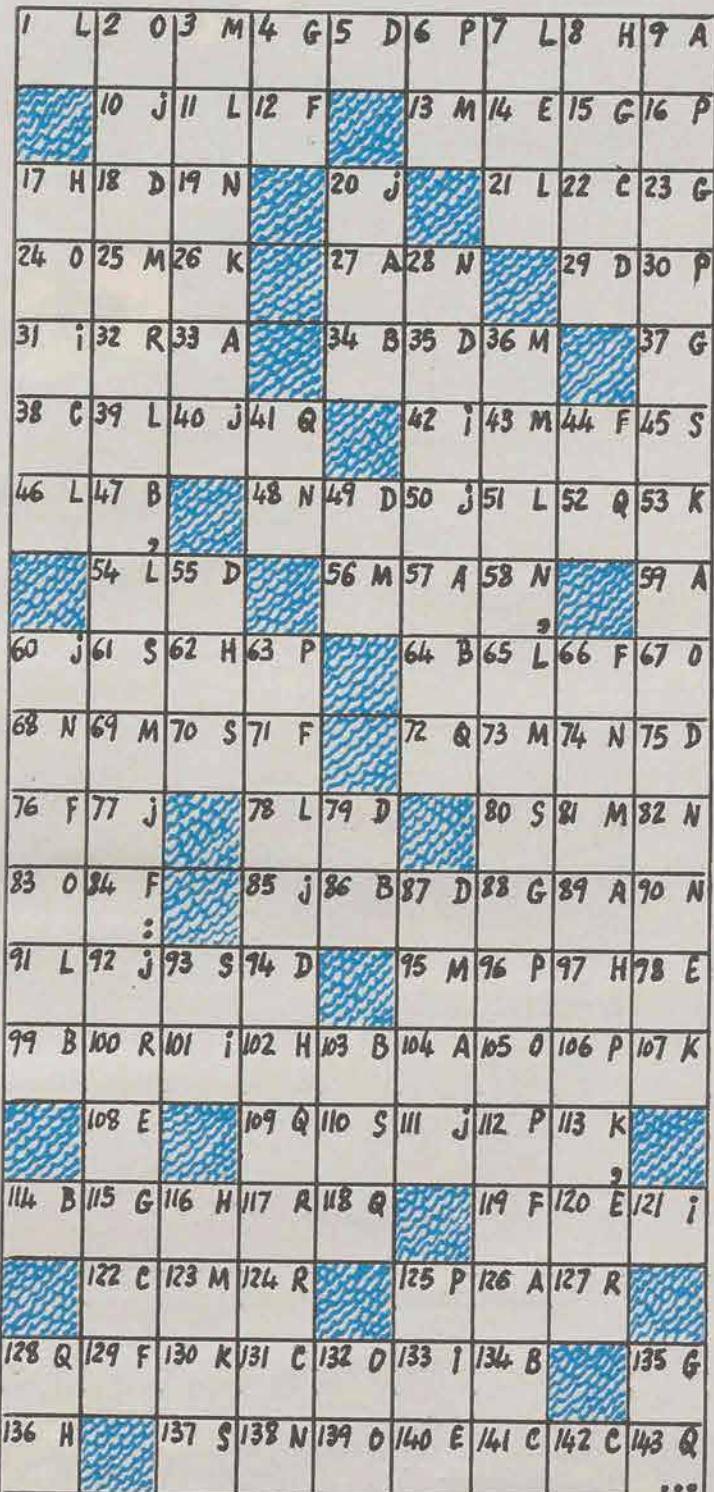
Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del
Instituto Social de la Marina. - Génova, 24. - Madrid-4.

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

DEFINICIONES

- A. 89 59 33 27 57 9 126 104 Embarcaciones de fondo plano con una eslora que llega a pasar de los cuarenta metros, poca manga y poco calado, empleadas en el transporte fluvial.
- B. 64 47 34 103 99 114 86 134 Estaquilla de madera que sirve para tapar el agujero de los fondos de un bote o embarcación menor (plural).
- C. 142 22 122 131 141 38 Acción de recoger los objetos arrojados a las costas por los naufragios.
- D. 29 49 87 79 18 5 75 55 35 94 Puntales que en las gradas de construcción se empleaban para sostener la roda y el codaste del buque.
- E. 98 108 14 140 120 Cabo o aparejo dado en previsión de que otro pudiera romperse o para reforzar la acción de éste.
- F. 12 84 71 66 44 129 119 76 Voz con la que se denomina al contramaestre en los buques mercantes.
- G. 37 88 23 4 15 135 115 Dicése del estado de la mar con olas de gran longitud de onda y que no rompen.
- H. 136 102 62 8 97 17 116 Aparato de acero moldeado o hierro fundido, colocado en la cubierta del castillo de un buque, para morder y detener la cadena del ancla, que corre por el escobén.
- I. 121 101 31 133 42 Al revés, cabitos o trozos de madera que forman una escala de gato.
- J. 10 50 77 85 92 40 20 60 111 Retirarse la mar de la playa, como ocurre al bajar la marea.
- K. 107 53 26 130 113 Sistema internacional de señales horarias adoptado en 1913 por la Conferencia Internacional de la Hora, cuyo nombre está formado por las letras que constituyen la clave del sistema.
- L. 65 11 51 78 91 7 39 46 21 1 54 Viento del primer cuadrante, intermedio entre el Norte y el Nordeste. En el Mediterráneo también se llama tramontana.
- M. 13 123 73 69 25 95 56 43 36 81 3 Embarcación de dos palos con velas al tercio y foques en un pequeño botalón. Hoy casi desaparecida, era muy corriente en las costas bretonas y en las gallegas.
- N. 138 68 90 48 19 58 82 28 74 Dicése del tiempo regulado por la hora civil de Greenwich.
- O. 139 24 83 105 132 2 67 Nombre del primer buque submarino español inventado y construido por Narciso Monturiol.
- P. 16 30 106 6 125 112 63 96 Piezas o pedazos de madera de figura de teja larga, que se adaptan y trincan a un palo, verga o botalón, para su refuerzo.
- Q. 118 128 109 143 72 52 41 Ojetes que se hacen en puntos determinados de las velas y toldos para hacer pasar los cabos que sirven para sujetarlos.
- R. 32 124 117 100 127 Hija de Urano y de Gea, que casó con su hermano Océano, de cuyo matrimonio nacieron tres mil ríos y tres mil doncellas llamadas oceánidas.
- S. 93 61 45 137 110 80 70 Remate de la parte de la proa de la quilla de la embarcación, curvada hacia arriba.



SOLUCIÓN A "EL DAMERO MARINERO" PUBLICADO EN EL NÚMERO 75

"La mar comenzó a venir muy brava,
y el Norte fue tan recio, que ni los batelos osaron salir a tierra ni pudieron dar en ninguna manera con los navíos al través por ser el viento por la proa".

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la derecha de las definiciones, deben decir:

CABEZA DE VACA: "NAUFRAGIOS".

TOD EL MUND LA VE...

- Todo el mundo marítimo ve "HOJA DEL MAR"
- Más constantemente que el faro.
- Porque "HOJA DEL MAR" QUEDA; en el hogar, en el barco, en el despacho.
- Todos los meses, puntualmente, llega hasta el último rincón de las costas de España.
- Y a Terranova, Nueva York, Lima, Chimbote, Londres, Dakar, Luanda, Walvis Bay, Rotterdam, Hamburgo, Adelaida, Melbourne.



¡DONDE ESTE HOJA DEL MAR, ALLI PUEDE ESTAR USTED!