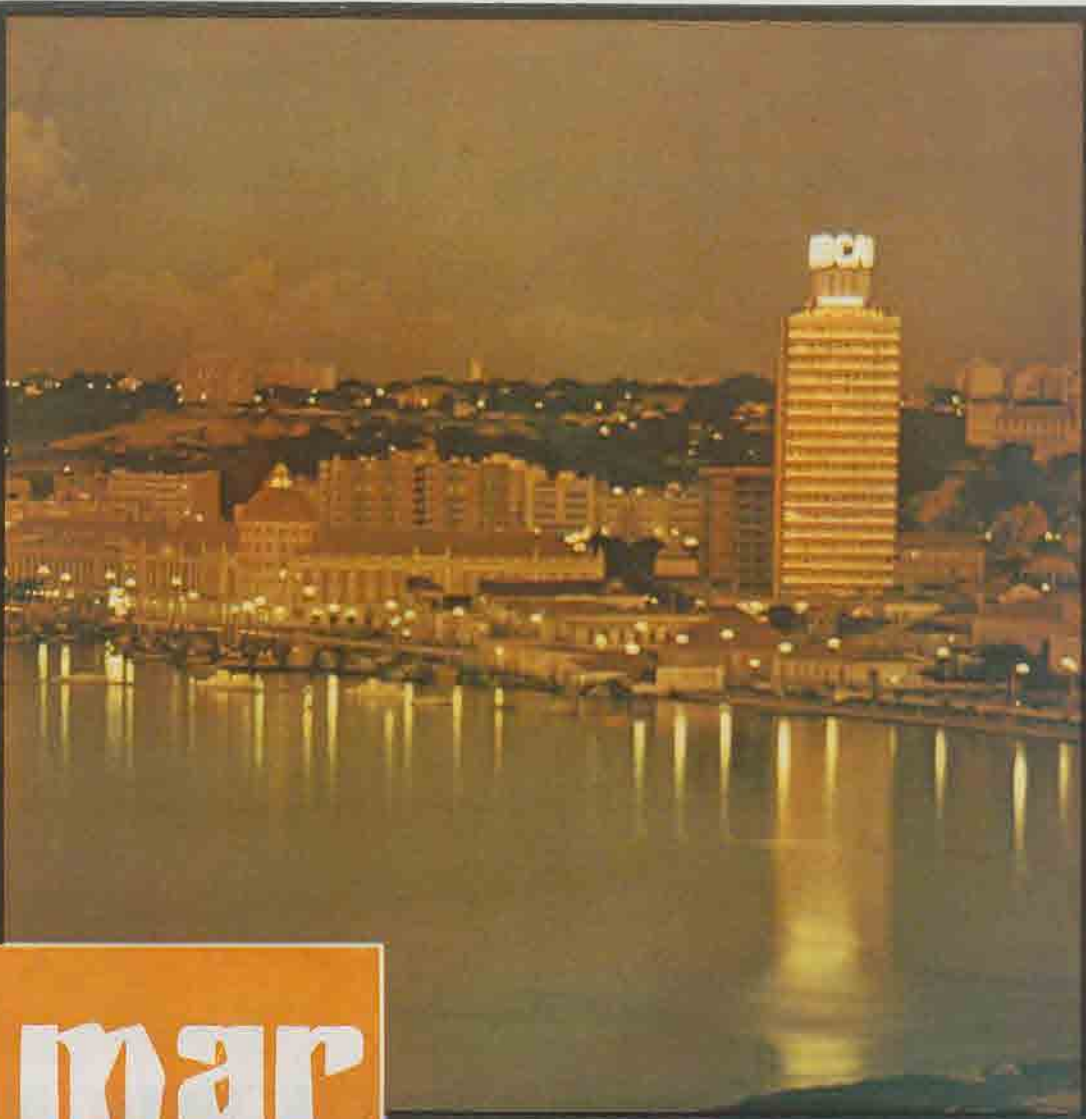


¡JUSTICIA

PARA LOS PESCADORES DE NUESTRAS FLOTAS CONGELADORAS ¡



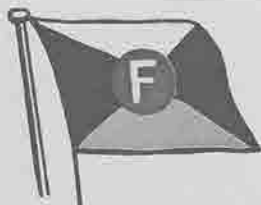
hoja del mar

Número 77 •

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



Dos estampas de Luanda (arriba) y Walvis Bay, puertos-base de las flotas congeladoras dedicadas a la captura de gamba y merluza. En páginas interiores ofrecemos amplios reportajes de nuestro enviado especial a estos puertos, quien acompañó al vicesecretario general del ISM en su visita de toma de contacto con los problemas que afectan a las tripulaciones —un total de cerca de cuatro mil hombres—.



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



SEGURIDAD SOCIAL
DEL MAR
INSTITUTO SOCIAL DE
LA MARINA

EDICIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR



ESTATUTO DE PERSONAL

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del ISM.

Génova, 24
Madrid-4



ESTATUTO DE
PERSONAL
INSTITUTO SOCIAL DE
LA MARINA

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

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

Central:
CEUTA
Muelle Dique Poniente
Teléfs. 51 37 04 - 49 43 89

SEAMAN'S HOUSE CASA DEL MARINO INTERNATIONAL MEALS COMIDAS INTERNACIONALES

RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso
Teléfono 26 10 44 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 escríbalos a máquina o en caracteres de imprenta.
También en el extranjero. Allí donde se encuentre recibirá HOJA DEL MAR. Actualmente se están ampliando los puntos de distribución en el extranjero, y hasta que formalice 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, Adelaide...

«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

GLOSAS AL DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO VIGENTE

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

Al haber sido invitado para participar en esta nueva sección que HOJA DEL MAR ha abierto a "todos los rumbos de la rosa" y, por ende, a todos los posibles colaboradores que más o menos en el ejercicio de una cierta especificación puedan estar en condiciones de poder aportar alguna idea útil a los lectores, se me ocurre que, de una manera escalonada y sujeta a un ordenamiento lógico, pudiéramos ir desplegando un abanico de textos convencionales del Derecho Internacional Marítimo que, por su vigencia, son normas de general aplicación, indicando en cada caso si obligan a los españoles por haber sido España parte en dichos instrumentos convencionales o, en casos concretos, haber sido objeto de ratificación o adhesión.

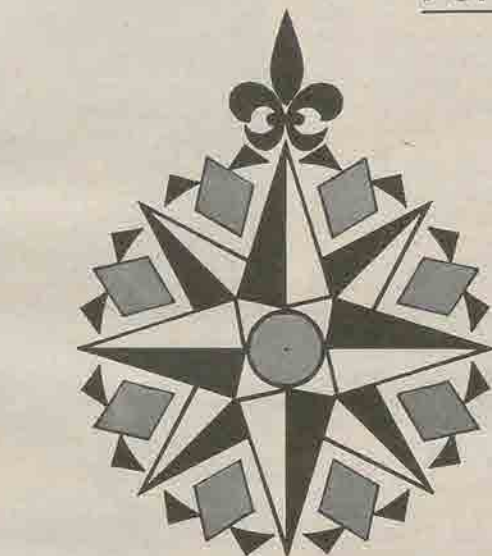
El índice o esquema que pudiera servirnos de base indicativa para nuestro comentario de hoy y para las ulteriores glosas que se nos publiquen, sería el siguiente:

- 1) Régimen jurídico de los espacios marítimos.
- 2) Protección de los mares.
- 3) Régimen jurídico de los buques.
- 4) Seguridad de la navegación.
- 5) Explotación de los recursos del mar.
- 6) Transportes marítimos.
- 7) Responsabilidad civil y competencia jurisdiccional.
- 8) Derecho laboral marítimo: convenios y recomendaciones de la OIT.

En realidad, toda esta materia fue objeto de recopilación y comentario, por nuestra parte, en una obra publicada en 1955 con el título de "Legislación internacional marítima", y en la que a lo largo de 1.219 páginas, con dibujos y mapas intercalados, ofrecimos, por primera vez en nuestro idioma, el mayor conjunto de fuentes documentales de Derecho Marítimo, con abundantes índices y los que podían servir de segura guía para quien desee consultar determinado texto convencional.

Pero, en definitiva, ahora aportaremos aquí tan sólo una síntesis de dichos textos con un breve comentario y, como es natural, con la actualización de los mismos.

En el apartado 1 —Régimen jurídico de los espacios marítimos— incluiremos los Convenios de Ginebra de 1958 sobre "Mar territorial y zona contigua" y "Alta mar", pues los otros Convenios elaborados y aprobados en dicho año sobre "Pesca y conservación de los recursos biológicos en alta mar" y "Plataforma continental" los estudiaremos en el epígrafe o apartado 5. Asimismo, en dicho apartado 1 incorporaremos el breve análisis de los Convenios relativos a los Estrechos (Montreux, 1936), a los Canales (en especial al referente a Suez con



su "status" actual) y al régimen jurídico de los puertos.

* * *

El Convenio sobre el mar territorial y la zona contigua, firmado en Ginebra el 29 de abril de 1958, ha sido publicado en el "Boletín Oficial del Estado" número 307, correspondiente al 24 de diciembre del pasado año (páginas 20.882 a 20.884, ambas inclusive), con la coetilla final del instrumento de adhesión de España, que fue depositado en poder del secretario general de las Naciones Unidas el 25 de febrero de 1971. Dicho Convenio entró en vigor para España el 27 de marzo de 1971. El referido instrumento de adhesión contiene la declaración de que la misma no puede ser interpretada como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht de 1713.

Y entrando ya en el análisis del Convenio, diremos brevemente que contiene tres partes relativas, respectivamente, al mar territorial, zona contigua y a los artículos finales o cláusulas de estilo, y que la primera parte se subdivide en tres secciones, a saber: disposiciones generales (artículos 1 y 2), extensión del mar territorial (artículos 3 al 13, ambos inclusive) y derecho de paso inocente, asimismo dividida en las subsecciones A, "Reglas aplicables a todos los buques" (artículos 14 al 17, ambos inclusive); B, "Reglas aplicables a los buques mercantes" (artículos 18 al 20, ambos inclusive); C, "Reglas aplicables a los buques del Estado que no sean buques de guerra" (artículos 21 y 22), y D, "Regla aplicable a los buques de guerra" (artículo 23). La parte segunda, referente a la zona contigua, consta de un solo artículo, el 24, y la tercera, artículos finales (del 25 al 32, ambos inclusive), se refiere a las conocidas cláusulas de estilo, sobre firma, ratificación, adhesión, entrada en vigor, textos oficiales, etcétera, etcétera.

Lo más importante del texto que comentamos es la definición del mar territorial so-

bre el que se extiende la soberanía de un Estado fuera de su territorio y sus aguas interiores, soberanía que no sólo recae sobre las aguas, sino también sobre el espacio aéreo suprayacente, así como el lecho y el subsuelo de tal mar. Pero el punto culminante de la cuestión, cual es la fijación de la anchura o extensión del mar territorial, no queda señalada en el Convenio, por lo que, unilateralmente, cada Estado viene decidiendo lo que le parece más conveniente a sus necesidades, y así vemos cómo, aunque ya se entonaron los cantos funerales a la vieja regla del "tiro del cañón" o de las tres millas y puede ser considerada como obsoleta o "demodée", tampoco existe una distancia fija y ésta fluctúa entre 6, 9, 12 y 200 millas.

Otro punto de interés reside en que el Convenio ha incorporado, como sistema aceptable, el de la fijación de un sistema de líneas rectas de base para aquellos casos de configuración costera anormal, junto al clásico sistema de la llamada bajamar escorada, y la aceptación doble, por último, de la zona contigua a los efectos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración, y del antiguo derecho de tránsito inocuo o paso inocente que pueden ejercer los buques extranjeros en las aguas territoriales de los Estados marítimos.

No hacemos mayores comentarios del Convenio por no extender los límites del presente artículo y porque, además de ser conocida su materia, bien puede aumentarse su conocimiento con la simple lectura del texto aparecido en nuestro "Boletín Oficial del Estado".

Queremos, como prometimos al principio, ser breves en la exposición de nuestras argumentaciones, y valga simplemente, como final de esta nuestra primera colaboración en HOJA DEL MAR, el añadir que el problema de la extensión del mar territorial es el dominante y principal en toda la materia del régimen jurídico de los espacios marítimos, y que a pesar de que falte no sólo un consenso internacional, sino también una mayoría cualificada entre los Estados que aboga se por una distancia determinada, puede puntualizarse que la soberanía estatal sobre el mar territorial implica que tiene el conjunto de poderes que a ella se le reconocen, de manera que es inútil especificar, por ejemplo, que posee la facultad de legislar, de dictar reglamentos y aplicarlos, de juzgar, de otorgar concesiones, de ejercer, en suma, su soberanía en materia jurisdiccional, de policía marítima, aduanera, sanitaria, reservándose el cabotaje la pesca y caza submarina, y el aprovechamiento de los demás recursos naturales de sus aguas, suelo y subsuelo, así como su espacio aéreo suprayacente. Y será obvio concluir que el Estado ribereño reglamenta el pilotaje, el practaje y todo lo concerniente a balizamientos, y evitación de accidentes marítimos y de la contaminación.

CONSTITUCION DE CONSEJOS PROVINCIALES DEL INSTIT

El presidente del ISM estudió con el alcalde de Barcelona el posible enclave de la proyectada Casa del Mar

• Don José Miguel Zuazu Garnica, presidente del Consejo Provincial.

BARCELONA (Resumen de la crónica de nuestro corresponsal, FERNANDO LOPEZ-PEREA).—En los primeros días del mes de marzo ha visitado Barcelona el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, al objeto de presidir la constitución del Consejo Provincial de dicho organismo en la Ciudad Condal y analizar con el Ayuntamiento el posible enclave de la proyectada Casa del Mar de Barcelona.

CONSTITUCION DEL CONSEJO

El acto de constitución del Consejo tuvo lugar en la delegación del Instituto Social de la Marina, y al mismo asistieron los delegados de Trabajo de Barcelona y Gerona, segundo comandante de Marina, secretario general del ISM y otras autoridades provinciales y locales.

Después de leída la orden de constitución de los órganos de gobierno del Instituto, prestaron juramento el presidente del Consejo Provincial, don José Miguel Zuazu Garnica, y los vocales del mismo, tras lo cual se designó a don Enrique Serra Navarro como secretario de Actas y fueron elegidos vicepresidentes don Eusebio Ferrer Noya —por parte de los trabajadores— y don José María García Coso —por parte de los empresarios—. Tras estos actos, hizo uso de la palabra el presidente del Consejo, quien significó su agradecimiento y el de todos los trabajadores del mar por la creación de este órgano provincial de gobierno, y prometió poner todo su empeño para lograr la máxima perfección en su trabajo. Rogó al almirante Fontán transmitiera su agradecimiento al ministro de Trabajo, y su lealtad y la de todos los miembros del Consejo al Jefe del Estado.

Por último, el presidente del Instituto Social de la Marina expresó su satisfacción por constituir este Consejo y los frutos que se derivarán de ello. Anunció la construcción de la Casa del Mar de Barcelona y su preocupación por construir viviendas dignas para los trabajadores de la mar.

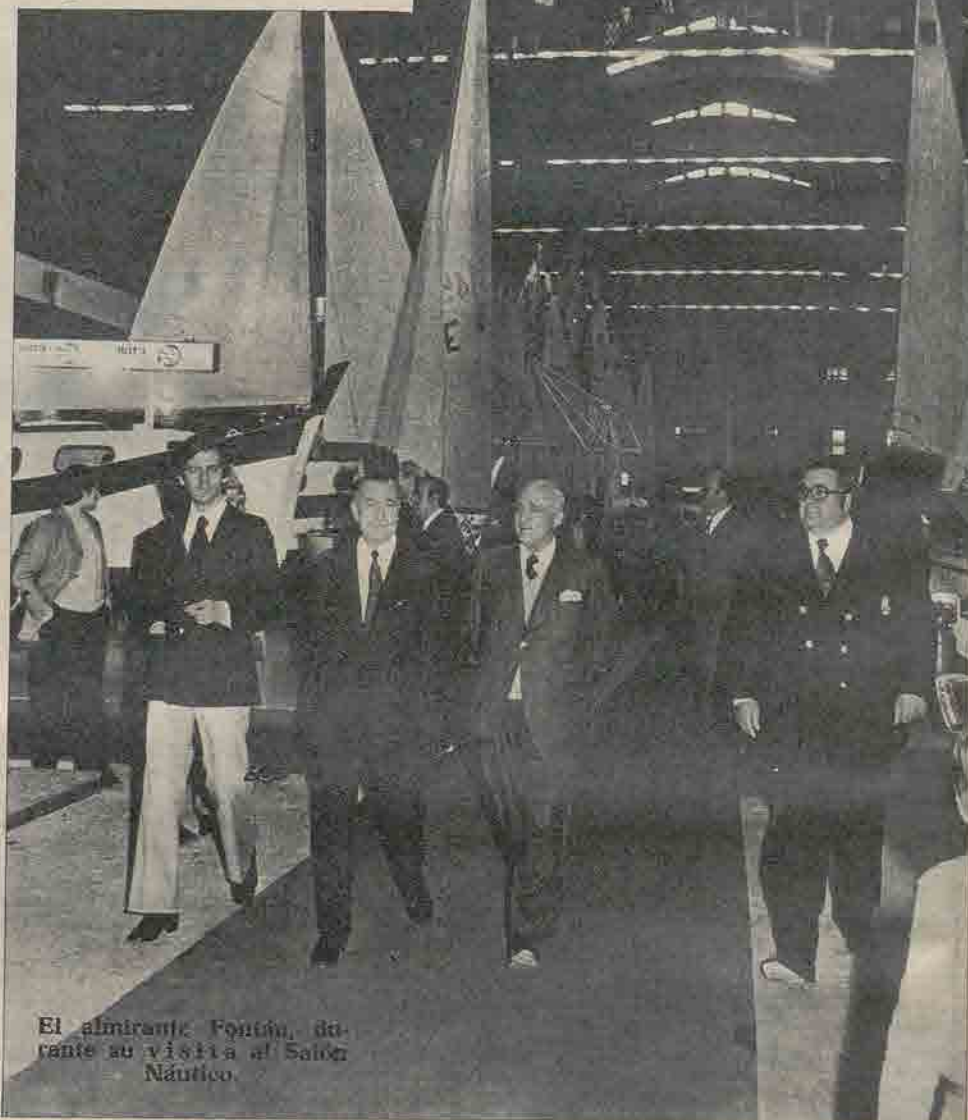
VISITA AL SALON NAUTICO

En la tarde del mismo día, el almirante Fontán, acompañado por el delegado provincial de Trabajo, secretario general del ISM y diversas autoridades, visitó el X Salón Náutico Internacional, siendo recibidos por el director del mismo, señor Ballesté, el cual les mostró la exposición. Al finalizar la visita, y tras la firma en el libro de honor por el almirante Fontán, el director del Salón le entregó una placa conmemorativa.

El presidente del ISM aprovechó también su estancia en Barcelona para visitar el Museo Naval, sito en las Reales Atarazanas, en donde fue cumplimentado por el presidente de la Diputación, señor Muller Abadal, y el director del museo, señor Martínez Hidalgo, el cual le hizo entrega de la medalla conmemorativa del IV Centenario de la Batalla de Lepanto.

ENTREVISTA CON EL ALCALDE

En la mañana del siguiente día, el almirante Fontán mantuvo una entrevista, en el palacio consistorial, con el alcalde de la ciudad, don José María de Porcioles, en la cual el presidente hizo saber al señor alcalde su vivo deseo de construir en Barcelona una Casa del Mar adecuada a las necesidades de tan importante puerto, a la vez que recababa del señor Porcioles su colaboración en el citado proyecto.



El almirante Fontán, durante su visita al Salón Náutico.

Don José Miguel Zuazu, durante el acto de juramento como presidente del Consejo Provincial de Barcelona.



DON MANUEL TE DEL CONS

LUGO.—Quedó constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Lugo. Presidió el acto, en representación del gobernador civil de la provincia, el delegado provincial de Trabajo, don Eduardo García Rodríguez, a quien acompañaban en la presidencia el vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindey Banet; presidente del Consejo Provincial, don Manuel Otero Novás, y el procurador en Cortes don Modesto Rivera Franco.

Fueron elegidos vicepresidentes del Consejo don José Alonso López y don Vicente Fernández Vázquez.

UTO SOCIAL DE LA MARINA

- Barcelona, Santander, Lugo, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Tarragona, Cartagena, Ceuta y Almería.

DON LUIS PEREDA PEREZ, PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DE SANTANDER

- El almirante Fontán se refirió en su discurso al plan de construcción de Casas del Mar.

SANTANDER.—Tuvo lugar el acto de constitución del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, en el salón de actos del organismo.

Ocupaban la presidencia el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM; gobernador civil de la provincia, don Claudio Colomer Marqués; comandante militar de Marina, don José Poblaciones; delegado provincial de Trabajo, don Benigno Pendás; presidente del Consejo Provincial del ISM, don Luis Pereda Pérez; vicesecretario general del Instituto, don Gerardo Harguindey Banet; delegado provincial de Información y Turismo, don Emilio Villalán, y delegado provincial de Sindicatos, don Alfonso Manso.

Después de que el gobernador civil, señor Colomer Marqués, tomara el juramento al cargo del nuevo presidente del Consejo Provincial, tuvo lugar la elección de los nuevos vicepresidentes del Consejo. Fueron elegidos don Venancio Diego González, por parte de los empresarios, y don José Antonio Espiga Santamaría, por los trabajadores. Tras prestar juramento la totalidad de los componentes del nuevo Consejo Provincial, tomó la palabra el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Banet, quien explicó al Consejo

constituido la nueva ordenación del Instituto.

A continuación, el señor Pereda Pérez expresó su agradecimiento al ministro de Trabajo por la confianza en él depositada al designarle presidente del Consejo. Pidió a todos colaboración y apoyo para el desempeño de sus labores, mostrando gran inquietud por todos los problemas de los hombres de la mar.

Seguidamente hizo uso de la palabra el almirante Fontán, presidente del ISM, quien alentó a los miembros del nuevo Consejo para conseguir el máximo bienestar y la máxima seguridad para los hombres y familias del mar, destacando la importancia de la Ley de Seguridad Social del Mar. Por último, dio a conocer la noticia de que en el III Plan de Desarrollo se ha logrado dedicar 165 millones de pesetas, en el próximo cuatrienio, para conseguir que en todos los puertos importantes se pueda construir una Casa del Mar. Finalizó sus palabras pidiendo al gobernador civil que ayude a encontrar en Santander un solar digno y bueno para esta Casa.

Cerró el acto el señor Colomer Marqués, ofreciendo su colaboración para conseguir que el proyecto de creación de una Casa del Mar sea pronto una realidad.

SE CONCEDE A LAS EMPRESAS DEL SECTOR MARITIMO-PESQUERO DISPENSA DE LOS RECARGOS DE CUOTAS ATRASADAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL QUE SE INGRESEN ANTES DEL 30 DE ABRIL

La Dirección General de la Seguridad Social, por resolución de 9 de febrero, y a petición del Instituto Social de la Marina, ha accedido a eximir de los recargos de mora a las empresas del sector marítimo-pesquero que en dicha fecha tuviesen cotizaciones al descubierto, siempre que dichas cotizaciones pendientes se ingresen durante los meses de marzo y abril.

La Vicesecretaría Técnica del Instituto Social de la Marina ha dictado un oficio circular dirigido a todos los delegados provinciales, dando normas al respecto. En él se recuerda que la condonación del recargo lleva aparejada también la autorización para deducir el importe de las prestaciones de pago delegado, efectuadas por la empresa durante el período a que el devengo de las cuotas se refiere. Y añade que al comunicar esta condonación deberá indicarse que los ingresos que a su amparo se efectúen durante los meses de marzo y abril habrán de realizarse, necesariamente, en las delegaciones provinciales o locales del ISM, reseñando en la parte superior de los modelos CM: «Ingreso fuera de plazo y sin recargo, según resolución 2-II-72».

OTERO NOVAS, PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DE LUGO

Como secretario de Actas se nombró a don Desiderio García Mera.

Tras prestar juramento de sus cargos tomó la palabra el señor Otero Novás, quien agradeció la confianza que el Ministerio de Trabajo y el Instituto Social de la Marina habían depositado en él al designarle presidente del Consejo, comprometiendo a desarrollar su cometido sin regatear esfuerzo alguno en pro de las gentes del mar de la provincia de Lugo.

Le siguió en el uso de la palabra el vicesecretario general del ISM,

don Gerardo Harguindey Banet, quien se refirió a la nueva ordenación funcional del Instituto, basada en la sustitución de las antiguas entidades que lo integraban por unos servicios dotados de la mayor flexibilidad y eficacia.

Cerró el acto el delegado provincial de Trabajo, quien excusó la ausencia del señor gobernador civil de la provincia por deberes ineludibles de su cargo, manifestando la plena identificación con la gestión del Instituto por parte del Ministerio de Trabajo y la Delegación Provincial.

Don Manuel de la Cueva Fernández, presidente del Consejo Provincial de Las Palmas

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Se constituyó el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas de Gran Canaria. El acto fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM. Le acompañaban en la presidencia el secretario general del Instituto, don Manuel Pérez de la Barreda; los vicesecretarios general y técnico, don Gerardo Harguindey Banet y don Pedro Jiménez Poyato, respectivamente.

Fue designado presidente del nuevo Consejo don Manuel de la Cueva Fernández. Como secretario de Actas se designó a don Antonio Hernández Toledo. Fueron elegidos vicesecretarios don Vicente Doreste

Medina, por el grupo de trabajadores, y don Andrés Perdomo Torres, por el de empresarios.

Tomó la palabra, en primer lugar, el almirante Fontán para saludar a los nuevos consejeros. A continuación intervino el secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda, resaltando la importancia de los Consejos y la confianza que en ellos ha depositado el Instituto, en la seguridad de que su quehacer logrará un mejor servicio a los hombres del mar. Una vez que los componentes del Consejo juraron sus cargos, levantó la sesión el presidente del Instituto Social de la Marina, declarando constituido el Consejo Provincial.

CONSTITUCION DE CONSEJOS PROVINCIALES DEL INSTITUTO

Don Cándido Luis García San Juan, presidente del Consejo Provincial de Santa Cruz de Tenerife

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—En el salón de actos de la Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife tuvo lugar el acto de constitución del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina y de su Comisión Permanente, del que es presidente don Cándido Luis García San Juan.

El acto fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM, a quien acompañaban el secretario general del organismo, don Manuel Pérez de la Barreda, y vicesecretarios general y técnico, don Gerardo Harguindéy

Banet y don Pedro Jiménez Poyato, respectivamente.

Fue designado secretario de Actas don Manuel Parera Martín, y seguidamente juraron sus cargos los componentes del Consejo Provincial, del que fueron elegidos vicepresidentes don José Ascasibar Troncoso, por el grupo de empresarios, y don Felipe Martín Abreu, por el de trabajadores.

En nombre de los consejeros pronunció unas palabras el señor Ascasibar, quien agradeció, en nombre propio y en el de sus compañeros, la confianza depositada en ellos, ase-

gurando que procurarán por todos los medios a su alcance lograr la mayor eficacia posible en sus cometidos en bien de todo el colectivo asegurado de la rama del mar.

Intervino a continuación el secretario general del ISM, señor Pérez de la Barreda, quien habló sobre la finalidad y competencia de los Consejos Provinciales.

Por último, cerró el acto el almirante Fontán, declarando constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina y su Comisión Permanente.

Un aspecto del acto celebrado en Cartagena.



Don Eliseo Castanedo Abascal, presidente del Consejo Provincial de Tarragona

● El acto de constitución fue presidido por el almirante Fontán, gobernador civil de la provincia y secretario general del ISM.

TARRAGONA.—El día 2 de marzo quedó constituido el nuevo Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina. El acto tuvo lugar en la Delegación Provincial de Mutualidades y fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM, y el gobernador civil de la provincia, don Antonio Alge Pascual, a quienes acompañaban el secretario general del ISM, don Manuel Pérez de Barreda; presidente de la Diputación, don José Clúa Queixalós; alcalde de la ciudad, don Ricardo Vilar Guix; comandante militar de Marina, don Miguel Coll; delegado de Trabajo, don Enrique Rodríguez Pérez; delegado provincial de Sindicatos, don Carlos Cepero Salat; delegado de Mutualidades, don José María Noguera Salort, y delegado provincial del ISM, don Antonio Escudero Martín.

Fue designado presidente del Consejo Provincial, don Eliseo Castanedo Abascal.

Resultaron elegidos vicepresidentes, por los empresarios, don Manuel Cera Castellá, y por los trabajadores, don José Placa Flos.

Fue designado secretario de Actas don José María Pomares Martín.

Una vez jurados los cargos por los componentes del nuevo Consejo, el presidente del mismo pronunció unas palabras, en las que expresó su gratitud por el nombramiento, afirmando que la presidencia que se le asignaba constituía un orgullo para él, y subrayó el esfuerzo por dotar a los trabajadores españoles de ayudas efectivas.

Seguidamente hizo uso de la palabra el almirante Fontán, destacando en su discurso la importancia de la Ley de Seguridad Social del Mar y, como consecuencia, el relieve del cometido del Consejo que se había constituido. Estamos pendientes de una Orden ministerial —añadió— para que en este Consejo formen también parte los pensionistas. Subrayó que la Ley determina que sean los trabajadores y em-



presarios los que ejerzan la rectoría del Instituto Social de la Marina. Por último mencionó la posibilidad de construcción de viviendas y de la Casa del Mar que Tarragona ansía.

Cerró el acto el gobernador civil de la provincia, quien agradeció la estancia del almirante Fontán y del señor Pérez de la Barreda. Expresó su confianza en todos los componentes del Consejo, esperando que de su gestión se desprendan beneficios para los hombres del mar de toda la provincia.

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—El día 4 de febrero llegaron a Almería, procedentes de Madrid, el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, y el jefe del servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro.

El objeto de este desplazamiento era asistir el señor Pérez de la Barreda, en representación del presidente del ISM, don Jesús Fontán Lobé, a la constitución del Consejo Provincial del Instituto en esta provincia.

La tarde del viernes la dedicaron a girar una detenida visita a la Casa del Mar y a las instalaciones de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, comprobando su funcionamiento y las necesidades de material y de local que hacen falta en ambas edificaciones.

En la mañana del sábado, el señor Pérez de la Barreda celebró una cordialísima reunión con todos los funcionarios de la delegación, a los que dio cuenta de las mejoras que ya conocíamos en gran parte y de las que esperaba para el futuro, haciendo resaltar el hecho de que, una vez terminada la reestructuración y acoplamiento de los servicios centrales, el año 1972 iba a ser el año de las delegaciones.

Pidió a los funcionarios expusieran con toda libertad los problemas personales de todos y cada uno, y departió con los que le sometieron cuestiones, dando solución a algunas de las que le plantearon y prometiendo que se someterán a estudio las restantes.

CONSTITUCION DEL CONSEJO

A las trece horas se llevó a cabo la constitución del Consejo. Fue presidido el acto por el gobernador civil de la provincia, don Juan Mena de la Cruz, y asistieron el alcalde de la ciudad, representado por el teniente de alcalde, don Eduardo Gallart Baldó; don Diego Arenas Gamio, delegado provincial de Trabajo; don Luis de la Sierra Fernán-

VISITA A ALME

dez, comandante militar de Marina; don Enrique Navarro Castillo, delegado provincial de Sindicatos; don Manuel José Díaz López, jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, y el subjefe accidental del Movimiento, don José A. Consuegra López.

El amplio salón de actos de la Casa del Mar se encontraba totalmente ocupado, porque no solamente de Almería había gente de la mar, sino que de toda la provincia se habían desplazado, invitados expresamente por el secretario general, los patronos mayores de las Cofradías, los delegados locales del ISM y gran número de armadores y tripulantes de cada puerto.

Abierta la sesión por el presidente, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina procedió a dar lectura a las órdenes del ministro por las que se nombran vocales de su libre designación a don Antonio Andújar Rodríguez y a don Agustín Falcón Gómez, y al primero, presidente del órgano de gobierno.

A continuación se procedió al juramento de todos los consejeros, haciéndolo en primer lugar el presidente, señor Andújar.

Se designó como secretario del Consejo y de la Comisión Permanente al funcionario de la delegación don Joaquín Sánchez Fernández, y seguidamente se realizó la elección de los vicepresidentes, resultando elegidos por los empresarios, don Pedro Cazorla Escanez, armador de buques de pesca, y por los trabajadores, don Juan Hernández Pérez, de la Marina Mercante.

Se dio lectura de los miembros que, designados por el presidente del Instituto, constituyen la Comisión Permanente.

UTO SOCIAL DE LA MARINA



Don Ramón Machimbarrena Erduza, presidente del Consejo Provincial de Cartagena

● El almirante Fontán, que presidió el acto de constitución, anunció que el próximo año estará terminada la Casa del Mar.

CARTAGENA.—El día 12 de febrero quedó constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina.

El acto de constitución tuvo lugar en el salón de sesiones del Ayuntamiento de la ciudad, bajo la presidencia del almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del ISM, a quien acompañaban el delegado provincial de Trabajo, don Benito Ballestar de Jesús; director provincial del Instituto Nacional de Previsión, don Alfredo Langle Rodríguez; delegado provincial en Cartagena del Instituto Social de la Marina, don Juan Oliva Cervantes; comandante militar de Marina, don Antonio Torres Menéndez, y ayudantes de Marina de Aguilas, Mazarrón y San Pedro del Pinatar.

Fue designado presidente del Consejo Provincial don Ramón Machimbarrena Erduza. Le fue tomado el juramento por el almirante Fontán.

Resultaron elegidos vicepresidentes: por los empresarios, don David Jou Adreu, y por los trabajadores, don Juan Gómez Ruiz. Fue designado como secretario de Actas del nuevo Consejo, don José Vicente Cazorla Ruiz.

Una vez constituido el Consejo Pro-

vincial, compuesto en total por treinta vocales, el presidente del mismo, señor Machimbarrena, pronunció unas breves palabras, en las que puso de manifiesto su agradecimiento por haber sido designado para dicho cargo.

Cerró el acto el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, que expresó su satisfacción por asistir a la constitución del Consejo Provincial de Cartagena. Alentó a los obreros y empresarios que forman parte del mismo a partir de ese momento, y dijo que esperaba del equipo una actuación decidida, ya que estaba seguro de su competencia. Exhortó también al Consejo a la búsqueda de solares para construcción de viviendas, con destino a las familias de los trabajadores encuadrados en la Delegación Provincial, ya que ello debía de ser uno de los objetivos primordiales a conseguir. Se refirió a la Casa del Mar, cuyas obras estaban pendientes de subasta, y dijo que el próximo año estaría terminada.

Finalmente, el almirante Fontán declaró constituido el Consejo Provincial de Cartagena del Instituto Social de la Marina.

ERIA DEL SECRETARIO GENERAL DEL I.S.M.

● Presidió la constitución del Consejo Provincial, cuyo presidente es don Antonio Andújar Rodríguez.

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO

A continuación hizo uso de la palabra el presidente del nuevo Consejo, don Antonio Andújar Rodríguez, quien empezó manifestando su agradecimiento a todos los presentes y muy especialmente al gobernador civil, por haber hallado un hueco en sus numerosas y acuciantes ocupaciones para presidirnos, y a don Manuel Pérez de la Barreda, por haber hecho el largo viaje desde Madrid y ser portador de la representación del almirante don Jesús Fontán Lobé.

Continuó el señor Andújar haciendo un canto lleno de realidad de la dura y abnegada vida del marinero, que no sólo se enfrenta a los peligros constantes que la mar ocasiona, sino que ha de prescindir, casi totalmente, de la vida familiar, de la convivencia con sus hijos y su mujer, y hasta del rato de charla y de descanso con sus amigos.

Dijo que si todos los trabajadores, por el mero hecho de serlo, tienen derecho a una protección eficaz y completa por la Seguridad Social, los hombres de la mar, que están a la vanguar-

dia y en la primera línea del honor del trabajo, tienen más derecho que nadie por la dureza de su propia existencia y por su aportación permanente y eficaz a la economía de la nación.

Refiriéndose al órgano de gobierno que se acababa de constituir, dijo que estaba seguro de que su labor sería eficaz porque conocía a todos los que lo integraban y sabía de su preocupación y dedicación, porque ellos mismos lo viven, a los problemas de los hombres de la mar. Que estaba seguro de que el Consejo no iba a ser un simple tramitador de prestaciones o resolutor de peticiones, sino que iba a ser muy especialmente el que hiciera llegar a la superioridad las inquietudes y los afanes de promoción de los hombres de la mar. En este último aspecto se refirió ampliamente a la necesidad de acondicionar debidamente y ampliar en lo posible las Escuelas de O. M. y de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Terminó sus palabras el señor Andújar haciendo el ruego al señor Pérez de la Barreda de que hiciera llegar al presidente del Instituto, al subsecretario y al ministro de Trabajo su profunda gratitud por la confianza que le han demostrado, y su permanente lealtad y entrega a la nueva tarea.

DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M.

A continuación hizo uso de la palabra don Manuel Pérez de la Barreda, que empezó diciendo traía un saludo muy cordial de parte del almirante Fontán —que no había podido desplazarse por sus múltiples ocupaciones— para todos los presentes y en general para todos los hombres de la mar de Almería. Siguió agradecien-

do la presencia de las autoridades y de todos los que asistían al acto y exhortó a los miembros del Consejo a que se excedieran, si fuera necesario, en el cumplimiento de su deber, pues no debían olvidar que acababan de prestar un juramento y esto les obligaba no sólo ante aquellos a quienes representaban, sino ante su propia conciencia y ante Dios.

Hizo a continuación un análisis de los deberes de los consejeros y de las facultades que a los mismos, como miembros del Pleno o de la Comisión Permanente, les están atribuidas, deteniéndose muy especialmente en todas aquellas que hacen referencia a la promoción del hombre del mar, pues no hay que olvidar —añadió— que si por la Ley del año 1969 el Instituto se constituye como entidad gestora de la Seguridad Social, por la del año 1941 tiene una intervención directa e inmediata en el desarrollo de toda la vida del pescador, y ha de extenderse esa acción no sólo a que reciba las prestaciones que por ley le están conferidas, sino también y muy especialmente a aquello que se refiere a la vida espiritual del trabajador del mar.

En frase gráfica dijo que el Instituto puede y debe «meter la nariz» y de hecho lo hace en la mejora del hogar del pescador, del marino mercante y del trabajador de los puertos, dándoles viviendas dignas, decorosas y al alcance de sus medios económicos; ha de vigilar la promoción de las mujeres y los hijos que integran la familia de los hombres de la mar y para ello monta cursos de capacitación para las esposas, en los que se les enseña todo aquello que una madre de familia debe poner en práctica para que su casa sea perfecta y los ingresos que con tanto trabajo adquieren los jefes del

hogar sean empleados para una mejor vida de todos los que lo componen.

El Instituto crea y sostiene Escuelas de O. M. y de Formación Profesional Náutico-Pesquera y en ellas procura ampliar no sólo los conocimientos profesionales del hombre de la mar, sino los de toda índole con clases de educación física, de formación humana, etcétera, etcétera...

Recogiendo algunas de las palabras del presidente del Consejo se extendió en la necesidad de que los Consejos Provinciales sean órganos vivos que compartan las inquietudes de los hombres de la mar y canalicen sus necesidades y aspiraciones a los órganos centrales.

Terminó haciendo votos por que los hombres de la mar de esta magnífica y bellísima Almería, que le había recibido con cielo hosco y lleno de nubes, a su llegada, pero que en este día le regalaba con toda la belleza de su cielo azul y su sol espléndido, consiguieran todas las mejoras a que tienen derecho.

INTERVENCION DEL GOBERNADOR CIVIL

Cerró el acto el gobernador civil diciendo que no tenía que darle las gracias por su asistencia a él, porque a estos actos, en que se va a trabajar con espíritu constructivo y sin demagogias por esta querida provincia, venía con el corazón alegre y le servían de satisfacción, en medio de sus graves preocupaciones.

Dirigiéndose al señor Andújar, respecto al ofrecimiento de lealtad que éste había hecho, le dijo que nadie mejor que él, que durante tanto tiempo le había tenido trabajando en relación inmediata, podía saber de su lealtad, de su vocación de servicio y de su espíritu de trabajo, y terminó dándole las gracias a todos los asistentes y rogando al señor Pérez de la Barreda transmitiera también este agradecimiento al presidente del Instituto, subsecretario y ministro de Trabajo. ■

JOSE EGUIZABAL.

HUELVA.—El anteproyecto del Plan de Ordenación Marisquera de la costa onubense ha sido aprobado en una reunión celebrada en la Casa Sindical, y en la que, bajo la presidencia del delegado provincial de Sindicatos, estuvieron presentes la comisión encargada de elaborar, comandante militar de Marina, delegado provincial de Trabajo, vicesecretario de Ordenación Económica, presidentes de las Cofradías de Pescadores y de las uniones de empresarios, trabajadores y técnicos, así como los alcaldes de las localidades a que afecta el Plan.

Para su superior aprobación, el anteproyecto ha sido enviado a la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, al Sindicato Nacional de Pesca y a la Dirección General de Pesca Marítima.

SUS FINES

El objetivo principal de este Plan marisqueño de Huelva —una de las primeras provincias españolas en esta riqueza— será el de establecer en todas las zonas aprovechables del litoral unos parques para el criadero y engorde de moluscos, especialmente ostras, berberechos, almejas y otras especies. Bajo un régimen de control por las Cofradías de Pescadores, y previa la capacitación de los marisqueros, se aspira a acrecentar la riqueza marisquera y a garantizar un trabajo bien remunerado y permanentemente a los trabajadores del ramo.

LA CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DE CEUTA FUE PRESIDIDA POR EL COMANDANTE GENERAL DE LA PLAZA

- En representación del ISM asistió el vicesecretario general, quien pronunció un importante discurso.
- Don Pedro Buades Escolano, presidente del Consejo.

CEUTA (Especial para «Hoja del Mar»).—Como en la mayoría de las provincias marítimas españolas, ha quedado constituido en Ceuta el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina.

El acto de constitución estuvo presidido por el comandante general de Ceuta, don Carlos Fernández Vallespín, acompañado por el vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindey Banet, expresamente llegado de Madrid para tal acto. Con ellos ocupaban la presidencia el delegado gubernativo accidental, alcalde accidental, comandante militar de Marina, delegado de Trabajo y diversas autoridades provinciales y locales.

CONSTITUCION DEL CONSEJO

Quedó constituido el Consejo tras el juramento del presidente del mismo, don Pedro Buades Escolano, y el de los vocales que lo componen.

Tras esta ceremonia, el señor Buades Escolano pronunció unas palabras en las que puso de manifiesto su gratitud al ministro de Trabajo por la confianza que le había dispensado al nombrarle para asumir dicho cargo, y tuvo frases de cariño para Ceuta, ciudad a la que tan vinculado se encuentra por lazos profesionales y humanos. Prometió desempeñar su trabajo con el mayor entusiasmo y tuvo, por último, un cariñoso recuerdo para su hermano don Francisco (que en paz descanse), nombrado primer presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, y cuya alta misión no llegó a desempeñar, al fallecer poco antes de prestar juramento de su cargo.

«LOS CONSEJOS PROVINCIALES, CIMA DEL PROCESO DE REORGANIZACION DEL I. S. M.»

Seguidamente, el vicesecretario general del ISM pronunció un discurso, en el que resaltó la importancia de la reestructuración del Instituto Social de la Marina, como consecuencia de la promulgación de la Ley de Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar, y las funciones que, como órganos de gobierno, tienen los Consejos Provinciales, verdadera participación directa de las empresas y trabajadores en la propia gestión del Instituto.

«Como consecuencia de la promulgación de la Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar —comenzó diciendo—, el Ministerio

de Trabajo, al mismo tiempo que encomendó a nuestro organismo la gestión de este régimen especial, actualizaba las funciones que a la entidad le asignó la Ley de 18 de octubre de 1941. Y se nos indicaba el camino para llevar a cabo una reestructuración del Instituto, con la que se nos pedía servir, de una manera más eficaz, a los trabajadores y a las empresas del mar. Y esa reorganización se ha basado en dos principios para nosotros fundamentales: de una parte, la desaparición de una serie de entidades que formaban parte del organismo, que tenían su propia personalidad jurídica, su cometido propio, una autonomía patrimonial, integrándolas en este organismo único que es el Instituto Social de la Marina, en el que han sido sustituidas las entidades por unos servicios con los que pretendemos un cometido más ágil, más actual y más eficaz. Y como segundo principio, la participación directa de las empresas y de los trabajadores en la propia gestión del Instituto mediante la creación de órganos colegiados de gobierno que, como ustedes bien saben, son, en el ámbito nacional, el Consejo General del Instituto y su Comisión Permanente, y en el ámbito provincial, estos Consejos y las Comisiones Permanentes provinciales».

Se refirió después el señor Harguindey Banet a la constitución de los Consejos Provinciales, con los que se culmina el proceso de reorganización del ISM, que comenzó con la institución de los órganos centrales, hoy ya en plenitud de servicios.

FUNCIONES DE LOS CONSEJOS PROVINCIALES

A continuación, el vicesecretario general del ISM se refirió a las funciones de los Consejos Provinciales:

«Estas funciones —señaló— responden a tres tipos de facultades muy claras y definidas.

«1.º Facultades de iniciativa, por las posibilidades que se les otorga de promover normas o la modificación de normas de carácter legal o reglamentario.

«2.º Facultades de control, mediante la fiscalización de la propia gestión del Instituto en el ámbito provincial y de su contenido económico.

«3.º Facultades de resolución, radicadas en la competencia que tienen las Comisiones Permanentes provinciales para reconocer el derecho a la totalidad de las prestaciones de la Seguridad Social.

«Esta facultad de resolver ya os dáis cuenta —añadió— que significa tanto como llegar nada menos que a la descentralización de las funciones del propio Instituto Social de la Marina.

«Pero si el contenido al que me he referido es importante, pienso que es igualmente importante el espíritu de las normas jurídicas que lo regulan. Toda norma jurídica supone una postura previa ante los hechos que va a regular o ante los modos de hacerlo, y en las normas que regulan los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina también hay una postura previa, hay como una filosofía de estos Consejos. Filosofía que no es otra que la de la participación, que para nosotros equivale a tanto como integración, y que es también, a nuestro modo de ver, un paso más en el camino de la pura y simple representación».

Centró luego sus palabras el señor Harguindey en la participación de los hombres del mar en estos órganos de gobierno, exponiendo que «con ella queremos conseguir que los problemas de empresas y trabajadores nos lleguen con unos perfiles reales y libres. Participación con la que buscamos que nuestros propios servicios se introduzcan en la médula de los problemas que les compete resolver. He pensado alguna vez —siguió diciendo— que la solución de ese problema, que tanto preocupa a todas las sociedades, de la integración de las fuerzas sociales en la vida del Estado, puede depender, en muy gran medida, de la eficacia de una administración especialmente receptiva, con una sensibilidad especial para las incitaciones que nos hacen los administrados. Bien podéis comprender, por cuanto digo, que tanto como pedir el cumplimiento de los cometidos atribuidos a estos Consejos, he de pedir también la fidelidad al espíritu de la norma que los regula para conseguir, mucho más que el respeto a una norma vigente, la fecundidad de una norma viva».

RECUERDO POR EL PRIMER PRESIDENTE DEL CONSEJO

«Quiero dejar constancia —dijo a continuación—, en nombre de nuestro organismo, del recuerdo por el primer presidente del Instituto Social de la Marina en Ceuta, que, como ha dicho su hermano, segundo presidente, no llegó a tomar posesión por haber fallecido».

También deseó el señor

Harguindey Banet «los mejores deseos y las mejores esperanzas en nombre del presidente, almirante Fontán, para todos los componentes del Consejo».

«Los pescadores de Ceuta —terminó diciendo el vicesecretario general del ISM—, los trabajadores del mar de Ceuta, tienen sus problemas, problemas que están ahí y que constituyen la preocupación de todos vosotros. Problemas a los que habrá que echar mucha imaginación, mucha valentía y mucha voluntad de resolverlos. Y es así que os valis a encontrar, por parte del Instituto Social de la Marina, mucho más que con una realización concreta más o menos inmediata para los trabajadores del mar, con el

compromiso de que todos sus servicios van a estar totalmente pendientes de los problemas de esos productores».

«Mi general, señores —finalizó el señor Harguindey—, yo quiero darles las gracias por su presencia en este acto. Presencia que estoy seguro responde, más que a su exquisita delicadeza, a un deseo de identificarse con los problemas de los trabajadores del mar de Ceuta».

Las palabras del señor Harguindey Banet fueron acogidas con fuertes y prolongados aplausos.

Cerró el acto el comandante general de Ceuta, don Carlos Fernández Vallespín, dando por constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina. ■

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

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

EN LA ISLA DE LANZAROTE

Arrecife - María - 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

Atlix - Villa Clara.

N. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernandín - Pao - Bata - Elibra.

RECOMPENSA

POR MARCAS EN PECES



LA COMISION INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACION DEL ATUN ATLANTICO PAGARA:

Ptas
150

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

Ptas
20.000

PARA LA MARCA
PREMIADA EN UN SORTEO
ANUAL!

COMUNICAR:

- DONDE
- CUANDO ► SE CAPTURÓ EL PEZ
- COMO
- LONGITUD-(EXTREMO MANDIBULA INFERIOR A NORQUILLA COLA)

ENVIAN MARCAS Y DATOS A LOS SERVICIOS DE PESCA, O A LA DIRECCION INDICADA EN LA MARCA, O A ICCAT, GENERAL MOLA 17, MADRID 1, ESPAÑA.

TRESCIENTOS DOLARES PARA UNA JOVEN CANADIENSE, PREMIO DEL PRIMER SORTEO ANUAL DE MARCADO DE ATUNES



Una joven señorita empleada en una compañía conservera de Canadá, la Canadian Tuna Company, de St. Andrews, New Brunswick, ha sido la agraciada con un premio de 300 dólares en el primer sorteo anual de marcado, celebrado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico. La marca número OH-20.581, hallada por la señorita Pamela B. Sangster, de McAdam, New Brunswick, había sido colocada en un atún frente a las costas de New England el 14 de agosto de 1970 por la Woods Hole Oceanographic Institution, Woods Hole, Massachusetts, USA.

El sorteo tuvo lugar en el Club Internacional de Prensa de Madrid el día 1 de marzo de 1972, con la asistencia del director general de Pesca Marítima, jefe nacional del Sindicato de Pesca, miembros de las Embajadas de los países interesados, personas relacionadas con las actividades pesqueras y representantes de la prensa.

Formando parte del programa internacional de investigación conjunta de la Comisión, fueron aplicadas 4.600 marcas a túnidos y ejemplares de marlín en el océano Atlántico durante 1971, por científicos de distintos países. De dicho número, 280 marcas fueron devueltas por pescadores y empleados de industrias conserveras de Canadá, Corea, Cuba, España, Estados Unidos, Francia, Ghana, Holanda, Japón, Senegal y Venezuela. Todas estas marcas entraron en sorteo.

Las marcas llevan un número y la dirección a la que deben ser devueltas, y además de recibir todas las personas que las devuelven una recompensa, toman parte en un sorteo para un premio de 300 dólares. La finalidad de esta recompensa es promover la devolución de las marcas, ya que los datos que se acompañan a las mismas, describiendo las condiciones de la recuperación, representan una información sumamente valiosa para los científicos, que les permite proseguir sus estudios de estas especies.

El proyecto será ampliado en 1972

y se espera marcar más de 10.000 ejemplares.

¿POR QUE SE MARCAN LOS TUNIDOS?

Las experiencias de marcado constituyen uno de los medios más importantes para que los científicos estudien las poblaciones de túnidos. Se trata de una operación costosa en dinero y personal, que requiere, además, un cuidado extremo por parte de técnicos altamente especializados y de científicos. Una marca devuelta con la información correspondiente relativa a la recuperación nos informa de la ruta y velocidad de la migración del pez, índice de crecimiento, índice de mortalidad natural, porcentaje de peces capturados, cuántos ejemplares más pueden ser capturados, etcétera. Dichos resultados son esenciales para los fines de la Comisión, por ejemplo, para mantener las poblaciones de túnidos a niveles que permitan el máximo rendimiento de utilización y que, al mismo tiempo, no afecten a la talla de la población. Son, asimismo, importantes para los pescadores, ya que ello les permite planear sus actividades, encontrar los métodos más eficaces de pesca, localizar los bancos, etcétera.

Las operaciones de marcado de albacora, que han sido llevadas a cabo en el golfo de Vizcaya, revelaron que esta especie puede volver al golfo durante tres años consecutivos. Además, se ha sabido que las condiciones de pesca locales están íntimamente relacionadas con el movimiento del pez dentro del golfo. El marcado de atún reveló que puede nadar a través del Atlántico desde el golfo de Vizcaya hasta las costas de New England, en los Estados Unidos, y viceversa.

Esta Comisión es de creación bastante reciente: comenzó sus actividades el año 1969, a partir de un Convenio internacional. Cuenta actualmente con doce países miembros: Brasil, Canadá, Corea, España, Estados Unidos, Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Senegal y Sudáfrica.

REPRESENTANTES DE LOS PENSIONISTAS TRABAJADORES DEL MAR SE INCLUYEN EN LOS CONSEJOS GENERAL Y PROVINCIALES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—La experiencia adquirida desde la puesta en marcha de la nueva estructura del Instituto Social de la Marina, realizada a partir de la regulación del Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar, aconseja la inclusión en los Consejos general y provinciales del Instituto a representantes de los pensionistas, y adecuar la representación de los trabajadores según las características de cada provincia a través de los Sindicatos de la Pesca y de la Marina Mercante.

A este objeto, el Ministerio de Trabajo ha dictado una Orden por la que se regula la composición, competencia y funciones de los órganos de gobierno y Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, con la inclusión en éstos de representantes según los diferentes ámbitos provinciales y según el número de trabajadores del mar existentes.

A partir de ahora figurarán como vocales natos de los Consejos Provinciales, los presidentes de los Sindicatos Provinciales de Pesca y Marina Mercante, en aquellas provincias con un censo superior a los 3.000 trabajadores del mar. Por parte del Ministerio de Trabajo tendrán esta condición el jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, el secretario de la Sección de Trabajos Portuarios y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina.

La delegación provincial del ISM en Almería organizó en los puertos de la provincia actos de divulgación de la campaña sin accidentes

ALMERIA (De nuestro corresponsal).— El Instituto Social de la Marina no podía mantenerse al margen de la generosa campaña iniciada por el ministro de Trabajo sobre prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

La delegación provincial de Almería, previa autorización del vicesecretario técnico del ISM, ha organizado en los principales puertos de la provincia unos actos de divulgación de la campaña, que han culminado con el llevado a cabo en la capital de la provincia el día 15 del pasado mes de marzo, DÍA SIN ACCIDENTES.

Ha habido que hacerlo los días y a las horas en que era de prever, por el descanso dominical, mayor asistencia de pescadores, y así en Garrucha se llevó a cabo el domingo día 5; en Adra, el lunes 13, a las diez de la mañana, y en Almería, el día 15, a las once horas.

A Garrucha se desplazaron el presidente del Consejo Provincial de Almería, don Antonio Andújar Rodríguez, y el inspector médico provincial, don Manuel de Oña Iribarne. Les acompañó, sumándose así a todo el contenido del acto, el consejero nacional por esta provincia, don Miguel Vizcaino Márquez.

En el salón de actos de la Casa del Mar de aquel puerto, lleno totalmente de tripulantes y armadores de las embarcaciones, pronunció unas palabras de presentación de los oradores el patrón mayor de la Cofradía, Gerez Clemente, y a continuación don Manuel de Oña desarrolló su conferencia considerando los tres elementos fundamentales que intervienen en el accidente de trabajo para el hombre de la mar.

Definió el accidente como todo trauma sufrido por el trabajador a bordo de la embarcación o en tierra, bien cuando se desliza hacia el barco o desde el barco, bien cuando realiza labores complementarias de la pesca propiamente dicha.

Calificó al medio de trabajo como uno de los más peligrosos en que se puede desarrollar la actividad laboral del hombre, por su inestabilidad, por la necesidad de estar continuamente expuesto a los elementos naturales y por la posibilidad casi constante de que desaparezca ante la furia del mar y del viento.

Consecuencia de ello es que el buque pueda ocasionar, por sus simples movimientos, accidentes que en tierra no se pueden dar. Que al largar las artes y las mallas, andando el barco, bien avante o virando para cerrar el cerco, la maquinilla, una malla, una puerta o cualquier otro de los elementos que integran el arte pueda producir, a la más mínima distracción, graves lesiones.

El pescador, en general el hombre de la mar, por la inestabilidad del medio en que se desenvuelve, por el considerable peso de las artes, tanto al ser largadas como cuando vienen con la pesca a bordo, ha de realizar esfuerzos físicos muy superiores a los del resto de los trabajadores, y esos esfuerzos le ocasionan con mucha frecuencia lesiones en la cintura, hernias y «el lumbago de esfuerzos».

Habló de la necesidad de ir provistos de medios de defensa, fundamentalmente en pies y manos, que son las partes del cuerpo que están más expuestas al accidente y que llegan a suponer el sesenta por ciento de los que se ocasionan.

Terminó la conferencia pidiendo a todos, armadores y tripulantes, la mayor comprensión y preocupación por el hecho del accidente de trabajo, y esperaba que las palabras que había pronunciado sirvieran para que todos se dieran cuenta de la importancia que el cuidado y atención en la labor tenían para evitar el daño.

Esta conferencia, en términos prácticamente idénticos, fue desarrollada por el doctor Oña en Adra y en Almería.

El delegado provincial del Instituto se refirió fundamentalmente al dolor físico y moral que ocasiona el accidente de trabajo. Dijo que no era momento de valorar o determinar la pérdida económica que el accidente ocasiona. Que lo que él consideraba más importante era el dolor del ser humano, tanto del accidentado, en su cuerpo y en su alma,

● Disertaciones del doctor Oña, inspector médico provincial, y del delegado y presidente del Consejo Provincial del ISM, en Garrucha, Adra y Almería-capital.

como el de los familiares de las víctimas. Se refirió al hecho de que después de más de un año del naufragio del «Barbara y Jaime», había todavía viudas que no habían podido consolarse.

Añadió que el trabajador que sufre una amputación de parte de su anatomía, la frecuentísima pérdida de alguna falange o de dedo completo, padece un dolor físico que sólo el que lo sufre

sabe cuánto es, y un dolor moral al verse disminuido frente a los demás, tanto mayor cuanto mayor sea la lesión que le ha ocasionado el accidente.

Cerró los actos el presidente del Consejo Provincial, quien, tras ofrecerse a todos los pescadores en su primer contacto con el nuevo cargo que ostenta, hizo un resumen de las palabras pronunciadas por los que le habían prece-

dido, y se refirió muy especialmente a la obligación del armador de dotar a los tripulantes de todos los medios materiales necesarios para evitar el accidente, especialmente guantes o manoplas y botas idóneas. De que todas las embarcaciones llevaran a bordo los botes salvavidas o balsas que la legislación vigente preceptúa, que se tuvieran los botiquines y las personas capaces de utilizarlos a bordo y que el trabajador correspondiera utilizando los medios que se pusieran a su alcance para tratar de evitar todos los accidentes posiblemente evitables.

Hizo ver que hay ocasiones en que por la actitud del trabajador, por la falta de medios de protección, por la posición en que está a bordo es posible decir: «Ahora se va a producir un accidente».

Recalcó la pérdida económica del accidente para el interesado, para su familia, para la empresa y para la economía nacional, y les hizo ver que la protección de la Seguridad Social, indemnización económica y asistencia médico-farmacéutica repercuten en contra del acervo patrio con el perjuicio consiguiente. ■ JOSE EGUIZABAL.

Entrega de 1.111.000 pesetas por el crédito social pesquero a la Cooperativa «Pescarguín», con destino a la construcción de unos frigoríficos

LAS PALMAS (De nuestro corresponsal).— Tuvo lugar en la delegación del Instituto Social de la Marina en Las Palmas el acto de la entrega por el Crédito Social Pesquero de 1.111.000 pesetas a la Junta Rectora de la Cooperativa de Pescadores Pescarguín, con destino a la financiación de las obras

de unas cámaras frigoríficas que la citada cooperativa construye en la playa de Arguineguín, al Sur de Gran Canaria. Hizo la entrega del préstamo, en nombre del Crédito Social Pesquero, el delegado del Instituto en Las Palmas, don Antonio Betancort González, mediante un cheque por dicho importe

que recibió la Junta Rectora de la Cooperativa, representada por su secretario, don Francisco Martín Quesada, y el tesorero, don Manuel Macías Santana. Dio fe del acto leyendo la escritura de concesión del crédito el notario don José Manuel Die Lamana, y asistieron don Manuel de la Cueva Fernández, como presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, y el director de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, don Juan Marrero Portugués, como entidad avalista del crédito.

Hemos de añadir que estas cámaras frigoríficas que construye la Cooperativa Pescarguín tendrán una capacidad para sesenta toneladas, y están destinadas precisamente al almacenamiento de las capturas para su posterior venta. Las obras están ya muy avanzadas, casi a punto de finalizar, y su presupuesto es de 1.800.000 pesetas, aproximadamente.

Con destino a la financiación de estas obras y con carácter de dinero a fondo perdido, el ministro de Trabajo concedió 600.000 pesetas con cargo al Fondo de Protección al Trabajo a finales del pasado año, el cual prometió con motivo de la visita que giró a dicho poblado de pescadores.

Ahora la cooperativa está gestionando la adquisición de un equipo generador que ha quedado fuera de presupuesto y que se considera fundamental para la buena marcha de la instalación ante los posibles fallos del suministro de energía eléctrica a través de la red industrial, problema que fue expuesto al subsecretario de Trabajo durante su reciente visita. ■ JUAN F. FONTE.



¿ACABARA EL "BOOM" TURISTICO CON LA PROFESION DE PESCADOR?

Polémica en Campello por la construcción de un puerto deportivo, cuando hace años que se pide un puerto pesquero

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—Parece como si el turismo, que tan importantes beneficios representa para la economía nacional, entorpeciese con su crecimiento el desarrollo de las actividades pesqueras.

Ya en otra ocasión nos hemos ocupado de cómo influye en la escasez de vocaciones maríneas. Aquellos pueblecitos de nuestro litoral mediterráneo con olor a sal y paisaje de redes, cambiaron en el transcurso de los últimos tiempos su fisonomía para convertirse en grandes núcleos urbanos, más o menos bellos, pero en audaz incremento demográfico, con una demanda de servicios que exige la cobertura de nuevos puestos de trabajo.

No cabe duda de que el mar tiene sus riesgos, que las faenas de la pesca no alcanzan siempre su justa remuneración y que, por tanto, atrae más a los jóvenes, en trance de buscar ocupación, un jornal en tierra que el problemático quignon "a la parte" en embarcaciones que se adentran en el mar a expensas de una mayor o menor suerte en las capturas.

Turismo o pesca. He aquí la disyuntiva que a muchos se plantea, cuando entendemos que no deben entorpecerse mutuamente ambos conceptos, sino complementarse en lo posible.

Y viene a cuento esta introducción porque la prensa alicantina se ha hecho eco recientemente de la polémica suscitada en torno a dos aspectos surgidos en nuestros pueblos de Campello y Benidorm.

¿Puerto deportivo o pesquero?

En la localidad campellera, que tantos años viene suspirando por la construcción de un puerto refugio para sus barcos pesqueros, existe inquietud por la noticia de la próxima instalación de un puerto deportivo. Piensan —y no sabemos si aciertan o no— que éste dificultaría los trámites administrativos, lentos y copiosos, para conseguir el pesquero. Por otra parte hay quien dice que nada tiene que ver el uno con el otro; que una cosa es atraer a los yates y embarcaciones de recreo para conseguir así una más amplia difusión turística, al fin y al cabo como negocio empresarial sujeto a beneficios o pérdidas, y otra muy distinta la ayuda que el Estado ha de prestar

para dotar a Campello de un puerto pesquero para que en él puedan fondear las embarcaciones que ahora han de hacerlo en el cercano de Alicante o marchándose con redes y aparejos a ampararse en Cofradías de más distante situación.

Lo cierto es que Campello tiene 520 pescadores censados, en activo; más 142 pensionistas, con un total aproximado de dos mil y pico habitantes que de la mar viven. Y que existen 51 embarcaciones —según datos que nos facilita la Cofradía—, de las que casi la mitad se han marchado a otros puntos de la costa, donde encuentran mayores facilidades para su desenvolvimiento.

También nos consta que su Cofradía está atravesando por una difícilísima situación económica, que no puede ser remediada si no es con la explotación de la Lonja, principal fuente de ingresos de estos organismos sindicales. Lonja que podría establecerse si los barcos pudieran desembarcar sus capturas en la misma localidad.

¿Representa para el Estado una buena inversión la construcción del puerto pesquero? ¿De verdad no es posible la coexistencia de éste con el deportivo? ¿Interesa que la Cofradía se integre en la de Alicante? ¿Ganaría mucho Campello con la expansión turística que le proporcionaría la arribada de embarcaciones deportivas?

He aquí las preguntas que unos y otros se formulan, sin que las res-

puestas sean coincidentes. HOJA DEL MAR, en próxima edición, abrirá una encuesta para que personas caracterizadas opinen sobre ello. Y que el lector imparcial obtenga sus propias conclusiones.

Benidorm y su Cofradía

No hace tantos años que Benidorm era un pueblo sencillo y pintoresco, con casitas blancas de poca altura, aire marítimo y limpias arenas, sobre las que descansaban barcos de pesca dispuestos para la diaria aventura de obtener, con los peces capturados, el sustento de modestas familias que vivían tan sólo del mar.

Pero el "milagro" se produjo en poco tiempo. Quien lo conociera entonces y, al cabo de un par de décadas, volviese a él, quedaría asombrado de esta moderna ciudad cosmopolita y enorme, con altas edificaciones, avenidas amplias y una densa población humana que habla en todos los idiomas y busca el sol y la brisa como descanso o como placer.

De aquel Benidorm de entonces, de su secular actividad pesquera, apenas si queda el símbolo de su antiguo Pósito, convertido más tarde en Cofradía Sindical, cuyo edificio, alzado junto al mar, parece que está en trance de desaparición.

El turismo asfixió a la pesca. Los hijos de aquellos esforzados marineros que antaño heredaban de sus

padres, de sus abuelos, la vocación y el arte de faenar en las tibias aguas mediterráneas, se han convertido en camareros de lujosos hoteles, guías de extranjeros, obreros de la construcción o vendedores de "souvenirs". Si acaso, quedan una docena de fieles a tan noble profesión tradicional y algún centenar de pensionistas que perciben "la vejez" con añoranzas de lejanas singladuras.

Una disposición oficial puede acabar con este vestigio entrañable para los pescadores, ordenando la demolición del edificio de la Cofradía. Se apoya, al parecer, en trámites incumplidos en sus fechas, en denuncias de algún que otro concejal de su Ayuntamiento y en consideraciones de tipo administrativo.

¿A quién beneficiaría su desaparición? Como siempre, son dispares las opiniones. Pero hay quien apunta hacia ciertos establecimientos hoteleros que evitarían la competencia del Hogar del Pescador que, si bien a veces es un restaurante más en donde cualquiera puede saborear una rica mariscada, también es cierto que debe percibir precios especiales (hasta un 20 por 100 de descuento) de quienes acrediten su condición de pescador, jubilado o en activo.

Cinco extensos reportajes ha publicado un diario de esta provincia en torno al tema que comentamos. Se aducen razones, se recoge la opinión del presidente del Cabildo de la Cofradía, se insertan los motivos que los denunciantes alegan para solicitar la demolición, hay argumentos diversos para pedir que se mantenga el edificio. Edificio propiedad de los pescadores, construido sobre un solar adquirido por ellos en 14 de junio de 1955 y para el que el Instituto Social de la Marina, a través de su entonces Caja Central de Crédito Marítimo Pesquero, facilitó un préstamo de 197.000 pesetas.

Nuestra misión de informadores objetivos nos impide conjeturar soluciones. Pero lo que sí podemos hacer es lamentar la situación en que se encuentra la Cofradía de Pescadores de Benidorm y desear su supervivencia. Para ver si de estos rescollos maríneos pudiese aún surgir una nueva promoción de vocaciones que empuñen el timón, halen las redes y surquen los mares para recibir de ellos la preciada mercancía que luego saboreen los turistas. ■ ANTONIO DIEZ.

VEDA DE LANGOSTA EN EL SAHARA

Por una Orden del Ministerio de Comercio, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 3 de marzo de 1972, se modifica la del 10 de febrero de 1971 relativa a la pesca de la langosta, en la provincia del Sahara.

El cuadro general de vedas y tallas mínimas, para recogidas de crustáceos, quedará redactado como sigue:

Langosta mora. Época de veda: 15 de diciembre al 15 de marzo. Dimensiones mínimas: 18 centímetros. Forma de hacer la medición: desde el borde exterior de los ojos hasta el borde superior de la nadadora o aleta caudal.

No obstante lo dispuesto, en la zona del litoral de la citada provincia, comprendida al Norte del paralelo de cabo Barbas, queda prohibida la pesca de las citadas especies durante todo el año de 1972.

Cualquiera que sea la época de captura, y las dimensiones de los ejemplares, serán devueltas al mar todas las hembras que porten huevos en su cola.

¿CRISIS DE LA FLOTA PESQUERA DE B

CRONICA DE BERMEO

INSEGURIDAD DE LAS COSTERAS Y PRECIOS DESCENDENTES

El invierno es para nuestros pescadores época de descanso y de preparación para la nueva costera. Ha terminado la campaña del atún y listado en las islas Canarias, y hay un par de meses (o tres) para que empiece la costera de la anchoa.

Los «arrantales» aprovechan estas vacaciones forzadas para tomarse un merecido respiro en su actividad laboral, frecuentando el trato con la familia para compensar el alejamiento de tantos meses, y con los amigos «terrestres» o marineros que tripulan embarcaciones distintas y con los que ahora pueden salir a «chiquitear» y charlar de sus cosas.

Las embarcaciones, fuertemente amarradas en Bermeo o en Bilbao, por no ser abrigo suficiente nuestro puerto, también reciben atenciones. Se limpian y repitan, y se repara cualquier desperfecto que hayan podido sufrir durante el año. Del mismo modo se procede con los motores. Y con los aparatos radioeléctricos y con todas y cada una de las partes y elementos de la embarcación, hasta que ésta se halla otra vez lista para iniciar un nuevo ejercicio.

Pero el invierno es época también de balances, de cuentas. De saber los resultados obtenidos y las perspectivas del futuro. Para decirlo con palabras marineras: saber el rumbo del negocio.

Y las conclusiones han sido claras. Los pescadores no están satisfechos de cómo se viene desenvolviendo la pesca últimamente. Y el futuro les preocupa.

ESTADISTICAS

Se viene observando un progresivo descenso en las capturas de las dos especies fundamentales de nuestra flota: la anchoa y el bonito, cuyas ventas en la lonja de subastas de la Cofradía de Pescadores de Bermeo han pasado de 21.500 toneladas en 1965 a 14.093 toneladas en 1969.

Los precios medios han ido aumentando en dichos años, a tenor del aumento general de precios, lo cual ha paliado en gran medida la disminución de la productividad.

Sin embargo, a partir del año 1969 se viene observando el fenómeno alarmante del descenso de precios.

El precio medio general de todas las especies subastadas en Bermeo pasó de 32,99 pesetas/kilo el año 1969, a 28,33 pesetas en 1970 y 26,50 pesetas en el pasado año 1971. Es decir, un total de 20 por 100 menos en el término de dos años.

Por el contrario, el índice de precios de los artículos generales de consumo ha seguido su ritmo ascendente, ya que en el período a que nos concretamos el aumento ha sido superior al 12 por 100.

Lo mismo ha de decirse acerca de los costes de inversión de las embarcaciones, tanto en cascos, motores, aparatos radioeléctricos y redes, como en otros capítulos menores como chicotes, nylon, anzuelos, en los que los aumentos han sido considerables.

En otro orden de cosas, las cuotas de Seguridad Social constituyen un importante factor de gastos generales, cuya incidencia es mayor cada año, al mejorarse las bases mínimas de cotización.

POSIBLES SOLUCIONES

Las causas adversas que hemos expuesto han originado una rápida crisis en la evolución de la flota pesquera de bajura o superficie de nuestros puertos, que ya, desde hace algunos años, venía aquejada de profundos males estructurales, el más importante de los cuales, en mi opinión, ha sido la excesiva proliferación de unidades pesqueras en franca desproporción con las posibilidades

de explotación de las zonas de pesca. Los signos inmediatos de esta crisis han sido: falta de cartera de pedidos de los astilleros; amarre y venta a otros puertos o para desguace, de unidades pesqueras; cambio de base de algunas embarcaciones, a otras zonas de pesca (Algeciras, islas Canarias).

De las entrevistas celebradas en Madrid, los pescadores han salido muy confortados ante la garantía del total apoyo que las jerarquías correspondientes han prometido prestar para la solución de esta situación.

Entre otras cosas se elaborará un detallado estudio económico que recoja los diferentes aspectos del problema, con un análisis de la explotación de un barco pesquero de tipo medio.

Sabemos, por ejemplo, que una embarcación de las que actualmente se dedican en nuestros puertos a la pesca de superficie necesita efectuar un volumen bruto de ventas de unos cinco millones de pesetas por término medio para mantenerse «a flote», es decir, cubrir gastos y amortizaciones. Y esa cota de cinco millones de ventas no es, ni mucho menos, fácil de alcanzar.

Otro importante aspecto a considerar, y que fue especialmente recalado y recomendado por el almirante Fontán durante la reunión sostenida con los representantes de las Cofradías norteñas, es el de la comercialización. El almirante Fontán expresó a los pescadores su vivo interés en que sean ellos mismos los que comercialicen el producto de su trabajo estableciendo puestos de venta en diversos puntos de la nación, suministrados por una flota de camiones frigoríficos.

Se habló también del montaje de plantas de congelación y fábricas de conservas por los propios pescadores. Habida cuenta de que la pesca de superficie, y en especial los túnidos, se destina casi en su totalidad a la industrialización, éste sería el mejor camino a seguir. Como variante de esta idea se consideró la posibilidad de ir a una fusión o asociación de pescadores y fabricantes de conservas, uniendo de este modo en una misma iniciativa, intereses actualmente contrapuestos, pero que, en definitiva, dependen directamente uno del otro.

De hecho, uno de los factores que también inciden en esta crisis del sector extractivo, es la crítica situación de la industria conservera de pescado, que en los últimos años ha venido sufriendo una fuerte descapitalización, con cierre de numerosas fábricas del litoral cantábrico y Noroeste. En especial, la elaboración y venta de salazón y anchoa elaborada, exige una fuerte inmovilización de capital que puede durar seis meses y más, mermando completamente los rendimientos. Se hace necesario recurrir al crédito, pero éste no es lo suficientemente elástico para atender el ritmo que el negocio exige.

El Instituto Social de la Marina ha prestado su total apoyo técnico, moral y económico al pescador, para que pueda emprender la aventura de la comercialización. Ha sido un auténtico desafío lanzado por el almirante Fontán. Hace falta que el pescador recoja el guante. Parece claro que la flota pesquera de bajura ha de evolucionar hacia estructuras más amplias, y emprender iniciativas que abarquen todos los procesos de extracción o captura de la materia prima, y su posterior conservación y comercialización. Las inversiones que esto requiere son muy altas y están fuera de las posibilidades normales de crédito de los pescadores. El Instituto Social de la Marina tiene que pensar en ayudas muy especiales, incluso a fondo perdido, si esta promoción del pescador ha de ser una realidad en breve plazo. ■ A. PEREZ BILBAO.

LOS REPRESENTANTES DE LAS COFRADIAS GUIPUZCOA, VIZCAYA Y SANTANDER CI EN EL SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA DE PESCA E INSTITUTO SOCIAL

● Expusieron su preocupación por la es flota de litoral, en la que inciden la minución de sus precios y la constante utillaje y carburante.

● "Los pescadores deben gozar de los Seguridad Social que los trabajadores servicios".

BILBAO (De nuestro corresponsal).— La flota de bajura atraviesa un momento difícil.

El 9 de febrero, a las 10,30 de la mañana, comenzaba en la Casa Sindical de Echániz, en Bilbao, una reunión de los presidentes y vicepresidentes de las Cofradías pesqueras de Guipúzcoa, Santander y Vizcaya, asistiendo también representaciones de armadores y pescadores.

Tanto la parte económica como la social expusieron, en las cuatro largas y densas horas de discusión, sus puntos de vista.

—Los precios del pescado van para abajo; mientras tanto, todo sube a un tren vertiginoso. Alguno nos tendrá que ayudar a solucionar nuestro presente y, sobre todo, nuestro porvenir.

Decidieron trasladarse a Madrid a fin de mostrar a las jerarquías nacionales sus preocupaciones. Y cada provincia se decidió a realizar un detallado estudio socio-económico del mundo de la pesca para poderlo presentar en su momento oportuno a las autoridades nacionales.

EN MADRID

Los representantes de las distintas Cofradías de Pescadores del Norte volvieron de Madrid, después de entrevistarse con las primeras autoridades..., con esperanzas.

Así lo indica también la nota de la Federación Sindical de Cofradías de Pescadores de Vizcaya, que decía lo siguiente:

"Los días 16 y 17 de febrero, una representación de armadores y pescadores de las Federaciones Sindicales de las Cofradías del litoral cantábrico, que se dedican al faenar de cerco bajo la modalidad retributiva 'a la parte', han sostenido sendas reuniones en el Sindicato Nacional de la Pesca bajo la presidencia del titular del mismo, don Agustín Bárcena y Reus.

"En las reuniones de referencia, las representaciones precedentemente aludidas hicieron partícipe a la jerarquía nacional de la hondísima preocupación en que se hallan sumidas por la exigua rentabilidad de la flota de pesca costera o de litoral, en la cual inciden de forma acusada la escasez de capturas, la disminución de los precios de las mismas y la gradual y constante subida de los costos de pertrechos, utillaje y carburante para sus embarcaciones.

"Asimismo, se hizo notar la inquietud que el problema de la Seguridad Social de los trabajadores del mar siente ante las desigualdades que se producen, estimándose por los mismos que los pescadores deben gozar de los mismos derechos que los de la industria o de los servicios, y habida cuenta la debilidad de sus economías, en virtud del principio de solidaridad nacional, deben ser el Estado y el régimen general de la Seguridad Social los que, con sus aportaciones, satisfagan el déficit que se produzca por dicho concepto.

"Se puso el mayor énfasis en la imperiosa necesidad de unificar los precios de los carburantes y que no siga subsistiendo la manifiesta discriminación entre los suministrados a la flota de altura y a la del litoral, que, por cierto, se despacha para altura.

"Por último, el presidente del Sindicato Nacional informó en la reunión del estudio del anteproyecto de Ley de Régimen Local y de la trascendencia que la misma tiene para la pesca.

"Asimismo se dio cuenta al señor Bárcena y Reus de que se está en la fase preparatoria de una reunión pesquera de las provincias del litoral cantábrico para, previos los estudios precisos y necesarios, abordar la problemática del sector pesquero, principalmente el de la baja rentabilidad de la flota y tratar de llegar a soluciones concretas que pueden ser elevadas a la Administración.

"Aprovechando este desplazamiento, la referida representación fue recibida por el director general de Pesca Marítima, al que se expusieron diversos problemas relacionados con su esfera jurisdiccional, y a los que el señor Marcillach prometió poner su mejor cariño y máximo interés a efectos de su encauzamiento y posible solución.

"Finalmente, los representantes pesqueros de bajura sostuvieron una amadísima reunión con el presidente del Instituto Social de la Marina y secretario general de dicho Instituto, señores Fontán y Pérez de la Barreda, ante los cuales se volvieron a exponer todos los problemas que en su amplia dimensión tiene el sector en sus diversos aspectos y facetas.

"Las jerarquías del órgano gestor de la Seguridad Social de los trabajadores del mar expusieron, de forma clara y detalladísima, los puntos de vista que el

LA BAJURA EN EL CANTABRICO ORIENTAL?

DE PESCADORES DE CELEBRARON REUNIONES DIRECCION GENERAL DE LA MARINA

La baja rentabilidad de la
escasez de capturas, dis-
subida de pertrechos,

los mismos beneficios de la
de la industria y de los

Instituto tiene sobre la variadísima pro-
blematika planteada, y ofrecieron su
ayuda para servir de cauce y apoyo en
algunos de ellos y colaborar con los
restantes.

"Ni que decir tiene que las represen-
taciones desplazadas han regresado a
sus puertos francamente ilusionadas y
esperanzadas en que los problemas, una
vez más, serán abordados con todo in-
terés y con muchas posibilidades de
solución".

PRECIOS

¿Pero es verdad que la pesca ha ido
descendiendo de precio en lonja?

Cantian cifras.

El precio medio de la anchoa el
año 69 fue de 36,75 pesetas; el año 70,
de 25,73, y el 71, de 30,84. El precio me-
dio del bonito fue el año 69 de 47,87;
el 70, de 56,37, y el 71, de 44,27.

El precio medio de la sardina fue
el 69 de 3,57; el 70, de 3,01, y el 71, de
2,80. El del listado en el Sur descendió
en más de 14 pesetas del año 70 al 71.

En todas las especies, el precio medio
del año 69 fue de 32,99, de 28,33 el
año 70 y de 26,50 el 71.

Y todos sabemos, por otra parte, lo
que han subido los costos.

Al llegar a este punto merecen recor-
darse las palabras del presidente del
Instituto Social de la Marina en Ondá-
rroa:

"Un puerto lanzado a hacer cosas bue-
nas debe estudiar también la comercia-
lización del pescado para sacar todo el
fruto posible al mar".

Los pescadores andan en ello.

ANCHOA

En sus deseos de que la temporada
fuera más rentable, los pescadores ade-
lantaron la costera de la anchoa. Pero...

Bien sabido es que la anchoa es pesca
de primavera y no de invierno. Pocas
han sido las capturas de "anchoilla" y
muchos los días que las embarcaciones
de bajura se han visto obligadas a per-
manecer en sus puertos.

Mandan los tiempos. Han abundado
más los malos que los buenos.

Sólo falta esperar que llegue la prima-
vera en plenitud y se repita el gran es-
pectáculo de la actividad en la costera
de la anchoa. ■ IGNACIO IRIZAR.

CRONICA DE SAN SEBASTIAN

MAL COMIENZO DE LA COSTERA DE LA ANCHOA

● En la Casa del Mar de Pasajes se celebra un curso de promoción
social de la mujer, con creciente asistencia de esposas de traba-
jadores del mar.

PASAJES DE SAN PEDRO (De nues-
tro corresponsal).—Tras un descanso for-
zoso de más de tres meses de duración,
la flota pesquera de bajura se hizo a la
mar el 1 de febrero con la ilusión y
la necesidad de un rápido encuentro con
la anchoa, única especie con la que en
esta época del año puede defenderse la
economía del sector.

Sin embargo, el comienzo no ha podi-
do ser más desalentador. La anchoa no
ha acudido a la cita. Para ser más exac-
tos, diremos que se ha presentado en
pequeñísimas cantidades y, además, de
reducido tamaño, siendo por ello utili-
zable únicamente para el consumo en
fresco.

A ello ha de añadirse que los tempo-

rales han retenido durante bastantes días
a los barcos en puerto.

Esta circunstancia ha afectado también
a las embarcaciones que por sus espe-
ciales características se dedican a la pes-
ca de la merluza, por lo que también en
esta especialidad las capturas han sido
muy escasas.

Por otra parte, continúan las gestio-
nes a fin de conseguir sea suprimida la
veda para la pesca de la anchoa, que
con carácter experimental se estableció
para las regiones cantábrica y Noroeste
por el Ministerio de Comercio, ya que,
en opinión de los afectados y a la vista
de los datos obtenidos, no ha dado re-
sultado alguno.

CURSO DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER

El día 10 de febrero dio comienzo en
la Casa del Mar de Pasajes un curso de
promoción social de la mujer.

Este curso, primero de los que se ce-
lebran en la Casa del Mar, ha tenido
una acogida extraordinaria, como lo de-
muestra el hecho de que, programado
en principio para veinte alumnas, acu-
den con gran regularidad treinta muje-
res, todas ellas casadas.

El final del curso está previsto para
comienzos del verano, pero bastantes de
las alumnas asistentes ya han solicitado
que para el año próximo se programe
un nuevo curso a modo de continuación
del que en la actualidad se viene des-
arrollando. ■ AGOTE.

EN PERLORA SE HA CELEBRADO UN CURSO ESPECIAL DE FOR- MACION SINDICAL Y SOCIAL PARA PESCADORES DE ASTURIAS

GIJON (De nuestro corresponsal).—Durante los días 7 al 11
de marzo se ha desarrollado, en la Ciudad Residencial de Perlo-
ra (Candás), un Curso Especial de Formación Sindical y Social
para pescadores de Asturias, organizado por la delegación del
Instituto de Estudios Sindicales, Sociales y Cooperativos.

En este primer contacto, dedicado a un intenso y apretado
programa de variado estudio, más de cincuenta pescadores
procedentes de diferentes localidades y del sector del litoral
han convivido y participado en la realización de este intere-
sante curso, aprovechando el tiempo con los temas imparti-
dos bajo conferencias, charlas y orientaciones para, de su
propia interpretación individual, no exenta quizá de la influen-
cia del ambiente habitual, especialidad o situación profesio-
nal y doméstica, exponer y contrastar sus puntos de vista u
objeciones en torno a las cuestiones doctrinariamente expuestas.

El acto inaugural fue presidido por el secretario provincial
de Sindicatos, en representación del delegado provincial, asis-
tiendo el del Instituto Social de la Marina, entre otras au-
toridades.

La primera conferencia estuvo a cargo del señor Rivas
Rodero, jefe de Fomento Social de la delegación provincial y
profesor de las Escuelas Reconocidas de Náutica y Náutico-
Pesquera de Gijón, del Instituto Social de la Marina, que versó
sobre «La formación profesional de los trabajadores del mar».
Como introducción hizo una sucinta semblanza del ISM desde
sus primeros antecedentes, para significar que uno de sus
fines más esenciales es precisamente el mejoramiento pro-
fesional, cultural, social y moral de los trabajadores del mar,
que realiza en Asturias, por ejemplo, a través de sus centros
culturales, Escuelas de Orientación Marítima en diferentes
puertos y en las de Náutica y Náutico-Pesquera de Gijón y
sus filiales de Cudillero, Lastres y Lueca, que por su situa-
ción geográfica brindan todas las posibilidades para la cul-
tura y la promoción. Detalla las titulaciones comprendidas en
las secciones de «puente», «máquinas» y especialidades «ra-
dioeléctricas», a partir de la reorganización de las enseñanzas
náuticas por Ley 144/1961, que limita entonces la competen-
cia de las antiguas escuelas elementales a titulaciones infe-

riores, que desaparecen para una firme realidad las Escuelas
Reconocidas de Náutica y de Formación Profesional Náutico-
Pesquera y sus filiales. La sección de náutica para pilotos,
maquinistas y oficiales radiotelegrafistas, a cuyos estudios se
accede a partir de Bachillerato Superior, maestría industrial,
pero también con la aprobación de mecánico naval de primera,
patrón de pesca de primera o de cabotaje, a través de un
curso de «preparatorio». Y en cuanto a Náutico-Pesquera, com-
prende desde patrón de pesca de segunda a patrón de altura,
cabotaje y mayor; y desde motorista a mecánico naval mayor,
y especialidades radioeléctricas, competencia marinera, etcé-
tera. Desde el curso 64-65 al 70-71, en Náutico-Pesquera han
promocionado mil novecientos treinta y cuatro profesionales
de la mar, en estas escuelas de Gijón y sus filiales. Destaca
también la concesión de becas para todos estos estudios;
las de acceso a Universidades Laborales y para estudios su-
periores, única y exclusivamente para trabajadores del mar
y sus beneficiarios.

En las jornadas sucesivas, otros conferenciantes disertaron
sobre Derecho Laboral, Economía, Sindicalismo, Derecho Ma-
rítimo, Sociología, Seguridad e Higiene, Cooperativismo, Se-
guridad Social, y en torno a estas lecciones se desarrollaron
una serie de coloquios encaminados a la aclaración de con-
ceptos que culminaron en la redacción de unas conclusiones
que serán elevadas al Consejo Económico Sindical.

El acto de clausura se llevó a efecto el día 11, con la
presencia del segundo comandante militar de Marina de As-
turias, que ostentaba la representación del capitán general
de la zona marítima del Cantábrico; presidente del Sindicato
Nacional de la Pesca, delegado provincial de la Organización
Sindical, delegado provincial del ISM, alcalde de Carreño y
otras autoridades.

Colofón de estas jornadas de convivencia y relación sín-
dical y social fue el emotivo acto de la renovación de la
ofrenda al Santísimo Cristo de Candás, como Patrón Mayor de
las Cofradías de Pescadores de Asturias, que ofreció, en nom-
bre de éstas, el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca,
don José Escotet Cerro. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.



INVIERNO DE GRAVE SINIESTRALIDAD

Los efectos causados por los últimos temporales en nuestro litoral han sido lamentables, tanto para las embarcaciones que navegaban como para las que permanecían en puerto, que al chocar violentamente unas con otras han sufrido daños considerables, que requieren grandes reparaciones. En consecuencia, durante este invierno el número de siniestros y la cuantía de sus indemnizaciones ha excedido a todo cálculo de siniestralidad, tanto en averías como en pérdidas totales.

Destaca por lo inusitado y por sus extrañas características el incendio y posterior embarrancamiento, hasta su total destrucción, del pesquero «Germán», de Santoña, en su primera salida a la mar.

Por este motivo se desplazaron a

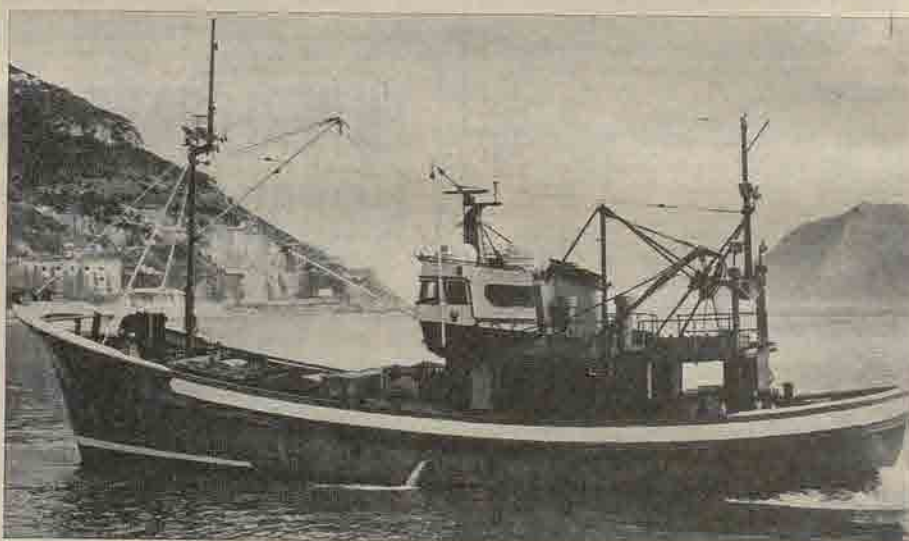
Santoña el director de la Mutua de Riesgos Marítimos, delegado provincial del ISM, ingeniero naval y su ayudante, del departamento técnico de la Mutua, quienes se trasladaron a la Peña del Fraile y Faro del Caballo, donde se encuentran los restos de la embarcación, realizando una inspección de los mismos.

A continuación, en los locales de la Cofradía de Pescadores se hizo entrega a los armadores del «Germán» de un cheque por valor de diez millones de pesetas, como liquidación total del citado siniestro.

Las pérdidas totales que afectan a la Mutua de Riesgo, aparte de los 400 siniestros sufridos en los últimos cuatro meses de este invierno, son las siguientes:

Nombre del pesquero	Fecha del siniestro	Puerto	Valor
«Las tres Maris»	10-XI-71	Algeciras	1.500.000
«Arteaga 2»	21-XI-71	Bilbao	300.000
«Francisco Correa»	6-XII-71	Cádiz	2.000.000
«Lucero Díaz»	13-XII-71	Carifio	510.000
«Gabriela»	15-XII-71	Melilla	1.500.000
«Juan y Leonor»	20-I-72	Punta Umbría	2.000.000
«Carolina Payá»	10-II-72	Algeciras	3.000.000
«Mariasunt»	25-I-72	Ceuta	300.000
«José y Moncho»	25-II-72	Santoña	10.000.000
«Ana»	15-III-72	Melilla	800.000

Abajo, el «Germán», el día de su viaje inaugural. Sus restos (a la izquierda) son inspeccionados por los técnicos de la Mutua de Riesgo, en el lugar donde embarrancó.



Ante la alarmante siniestralidad y accidentes de los últimos dos meses

LA COMANDANCIA DE MARINA DE LA CORUÑA ALERTA A LOS PATRONES DE PESCA A QUE EXTREMEN LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO Y SU RESPONSABILIDAD

LA CORUÑA.—Seis marineros de pesqueros con base en La Coruña han desaparecido de sus barcos, durante los dos últimos meses, mientras realizaban faenas de pesca.

La Comandancia de Marina coruñesa ha entregado a los patrones de los pesqueros con base en este puerto un escrito, en el cual, entre otras cosas, se dice lo siguiente:

«Ante los lamentables accidentes que vienen produciéndose en los últimos días, y que han originado la desaparición en el Gran Sol de varios marineros, es obligado recordar a los patrones de pesca la responsabilidad en que incurren por no haber suspendido en momentos oportunos, ante el aviso de mal tiempo, las faenas pesqueras que

venían realizándose, obligando así a trabajar en cubierta cuando el estado del mar aconseja no exponer a los tripulantes a riesgos innecesarios. Al mismo tiempo, se debe extremar la vigilancia y hacer cumplir las normas de seguridad en el trabajo, obligando a que se utilicen chalecos salvavidas y cinturones de seguridad durante los trabajos en

cubierta, cuando existan posibilidades de accidentes.

»Además de la responsabilidad de tipo moral que recae sobre quien tiene obligación de evitar los accidentes, en este caso el patrón del barco, se exigirán las que correspondan por negligencia o impericia en el mando en el desarrollo de las faenas de pesca que se realicen».

ASEGURAR EL BARCO ES ASEGURAR EL FUTURO



LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO DEL INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA ES LA MAYOR GARANTIA DE ESE FUTURO

EL VICESECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA LUANDA Y WALVIS BAY, PUERTOS-BASE DE NUESTRAS FLOTAS CONGELADORAS QUE SE DESPLAZAN A AFRICA OCCIDENTAL Y SUDAFRICA

• ESTUDIO LOS PROBLEMAS DE NUESTROS PESCADORES EN PUERTO, EN ORDEN A SU ASISTENCIA MEDICA Y SOCIAL.

Durante la segunda quincena del pasado mes de febrero ha visitado Luanda (Angola) y Walvis Bay (Africa del Sudoeste), el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Bagnet. Le acompañó en estos viajes don Joaquín Vidal Vizcarro, jefe del gabinete de Información y Publicaciones de dicho organismo, y director de «Hoja del Mar».

El viaje del señor Harguindey respondió al propósito de entablar contacto con las tripulaciones de nuestras flotas congeladoras que se desplazan a Africa Occidental, y estudiar sobre el terreno las posibilidades de asistencia por parte del Instituto Social de la Marina.

En Luanda, celebró conversaciones con los representantes de Van Ommeren y Hull Blyth, consignatarios de los buques españoles, y con don José Vázquez Bendala, que lleva la representación de catorce armadores. Asimismo se entrevistó con el doctor Carvalho, subdirector del Instituto de Industrias Pesqueras de Angola (IIPA); doctor Lopes Vieira, subdirector de la Previdencia del Instituto do Trabalho; señor Brandaõ, jefe de la sección portuaria de la Policía de Emigración, y con don José Castro Ferreira, médico-cirujano que atiende a nuestros pescadores.

El señor Harguindey visitó también la casa de Saude Alvalade, donde se interna a nuestros pescadores enfermos y accidentados, celebrando una amplia entrevista con los cinco tripulantes que allí se encontraban, y tuvo también un amplio cambio de impresiones con varios miembros de la dotación del buque «Esperanza de Cádiz», que habían desembarcado por relevo y regresaban a España.

Don Gerardo Harguindey ha elevado a la superioridad informe sobre esta visita, dejando constancia de la necesidad apremiante de que se completen y perfeccionen los reconocimientos médicos en España; de las deficientes condiciones de habitabilidad de gran parte de los cuarenta buques que componen la flota; de la importancia del establecimiento de un eficaz servicio de asistencia social y consultorio médico dirigido por un español, en Luanda; de las imprecisiones que contienen la mayoría de los contratos de trabajo, y, principalmente, de la urgencia de que se designe en Luanda una autoridad consular y laboral, pues, actualmente España carece de representación

oficial en Angola, donde el número de trabajadores del mar españoles se aproxima al millar.

EN WALVIS BAY

Tras su estancia en Luanda, los señores Harguindey y Vidal viajaron a Walvis Bay, puerto-base de nuestra flota merluñera congeladora, compuesta de unos setenta barcos, con dotaciones que totalizan cerca de tres mil hombres.

Don Gerardo Harguindey mantuvo amplios cambios de impresiones con el padre Urbano Velaz, sacerdote español del Apostolado del Mar, y visitó el «Flying Angel», de la «Misión del Marino», club anglicano que utiliza el padre Velaz; con los representantes de las casas armadoras, don César Jalón, don José Luis Bastos y don José Manuel Ruiz, y también con numerosos capitanes, oficiales y tripulaciones de la flota. Visitó el hospital del Estado, donde se atiende a los pescadores enfermos o accidentados, y participó en diversas ocasiones con los que estaban internados. Asimismo visitó detenidamente el buque congelador «Atocha», que arribó a puerto para reparar una avería, almorzando a bordo con el capitán y la oficialidad.

De esta visita igualmente ha elevado informe a la superioridad, poniendo de manifiesto las correctas condiciones de habitabilidad que, en general, tienen los barcos que componen la flota; con precisión de que se suprima un tipo de sierra de descabezar pescado, que ha ocasionado diez amputaciones en sólo dos meses; la deficiente asistencia que se presta a las tripulaciones en el hospital; la necesidad de corregir las imprecisiones de los contratos, y la urgencia de llevarse a cabo cuantas gestiones sean necesarias para poder designar un médico y un asistente social españoles, que atiendan a los pescadores en Walvis Bay durante todas las campañas. Don Gerardo Harguindey estudió también la viabilidad de habilitar alguna dependencia del «Flying Angel» para exclusiva utilización de nuestros pescadores, decorándola y acondicionándola al estilo español.

El viaje de los señores Harguindey y Vidal comenzó el 18 de febrero, viajando a Luanda vía Lisboa, continuó a Walvis Bay vía Windhoek, y terminó el 1 de marzo en Madrid volando vía Windhoek y Johannesburg.

Don Gerardo Harguindey conversa con un tripulante del congelador «Atocha», en el puerto de Walvis Bay.

**CERCA DE MIL
ESPAÑOLES
EN LA FLOTA
CONGELADORA
QUE
SE DESPLAZA
A ANGOLA
A LA
CAPTURA
Y
ELABORACION
DE LA GAMBA**



Luanda

EN LUANDA NO HAY MAS REPRESENTACION ESPAÑOLA QUE LA DE LOS ARMADORES

- En consecuencia, los pescadores se encuentran en total desamparo, y en caso de conflicto no prevalece más que la postura del armador.

- La asistencia sanitaria es buena, pero hace falta un médico español y adecuada asistencia social.

- La inconcreción de los contratos y las deficientes condiciones de habitabilidad de los buques, causa de la mayor parte de las situaciones conflictivas.

LUANDA (De nuestro enviado especial Joaquín Vidal).—¿Usted sabe dónde queda Angola? No me refiero en el mapa, donde no es más que una mancha ocre, que verdea en la costa atlántica. Me refiero en el globo terráqueo, en distancias, y en distancias africanas, que parecen otras que las de Europa. Para que se haga una idea: Angola está algo así como a nueve mil kilómetros de la Península. Tan distante, tan físicamente distante de nuestro mundo, que una vez allí hasta se llega a perder la noción de lejanía. Es un fenómeno curioso, pero que he vivido: en Luanda no se produce la sen-

sación de estar lejos ni cerca de casa. Seguramente, porque se encuentra en otro continente. Posiblemente, porque no hay donde fijar ni imaginar un punto de referencia.

Ahora traslade el lector este fenómeno a la mar oceánica, en el trópico, y piense en nuestros pescadores, cerca del millar, que están allí ganándose su pan.

LUANDA

Angola, no cabe duda, es otro mundo. Deseche el lector la imagen tópica de Africa, porque allí no se encuentra, o por mejor decir, no se encuentra en

la capital. Luanda es una ciudad amplia, caliente. Muy luminosa. Sus horizontes quedan lejanos, y desde cualquier punto se configura como una franja de edificios, estrecha, en medio de un enorme campo visual de tierra y mar. En las zonas céntricas, algunos rascacielos y los numerosos y modernos edificios comerciales. En la parte alta, el elegante barrio residencial de Alvalade, en el que todo son chalets rodeados de exuberante flora, con amplias avenidas de perfecto trazado. En la parte baja, rodeando la ciudad, el cinturón de modestas villas y barracas que habita la población de color.

EL NEGRO

El negro es el permanente recuerdo africano y, de una vez, el problema y el sostén de Angola. Téngase en cuenta que de cerca de cinco millones de habitantes que tiene en total esta provincia portuguesa, más de cuatro millones son negros, y los blancos no llegan a doscientos mil. Es obvio que con este censo la economía tiene que depender, de alguna forma, de la actividad o pasividad del negro, por mucho que esa economía esté controlada

SIGUE



El «Esperanza de Cádiz» fue protagonista de un incidente que es muestra de una de las constantes en nuestra flota pesquera que se desplaza a aguas de Angola para la captura y congelación de la gamba: el problema del abandono de buque y las consecuentes repatriaciones. En la fotografía del ángulo superior izquierdo, José Vázquez Bendala, representante de los armadores de catorce congeladores, conversa a bordo

LUANDA

(Viene de la pág. 17)

por el blanco y dirigida desde la metrópoli.

Salvo excepciones, al negro, que hace la vida ciudadana con el blanco, sin segregación oficial —el «slogan» que hemos visto en pasquines por las calles es «Angola multirracial»—, le están reservados los trabajos serviles y también los más rudos. Como, por otra parte, su higiene es francamente preocupante por abandonada, las enfermedades infectocontagiosas están a la orden del día en los barrios habitados por la gente de color, lo que forzosamente les convierte en un «segundo escalón» dentro del concierto de las dos razas dominantes en Angola.

La mayor parte de los negros de este territorio son bantús, aunque no forman una unidad antropológica perfecta, y se diversifican en ramas y subramas de agrupaciones étnicas, como los quicongo, quimbudo, lunda-quicoco, umbudo, ganguela, nhaneca-humbe, ambô, xindongo, etcétera.

EL COLERA

Al extranjero se le exigen, para entrar en Angola, las tres vacunas internacionales: cólera, viruela y fiebre amarilla. Naturalmente, la medida no es caprichosa, pues el clima angoleño es propicio para el desarrollo de las tres enfermedades. Por lo que se refiere al cólera, aún no se ha podido erradicar. En 1971 produjo mayor número de muertes que en 1970. Todos los días, los periódicos ofrecen, ya en sexta o séptima página, títulos como este: «Dos casos de cólera na quinta-feira (viernes)». «Tres hospitalizados por cólera en Benguela». La dirección provincial de los servicios de Saúde e Assistência están librando una verdadera batalla para poner freno a este mal, que les va a ser muy difícil eliminar si no consiguen mentalizar al negro para que vigile estrictamente su higiene y alimentación. Uno de los carteles más dramáticos que pueden verse hoy pegados en las paredes de los edificios luandeses es el que dice: «Higiene o muerte».

AUTONOMIA ECONOMICA

La vida económica de Angola está cambiando ahora de ritmo y sus efectos se dejan sentir en todas las actividades de la provincia. Por el desarrollo de la Ley orgánica portuguesa de las provincias de ultramar se quiere conseguir a toda costa que estas provincias sean autónomas en recursos. Y a tal efecto, en estos momentos, las importaciones están gravadas y prácticamente congeladas, lo que va a ocasionar una carestía en muchos productos y, sobre todo, en bienes de equipo, como ya ha ocurrido con el mercado de divisas. No hay cambio oficial de moneda en Angola. El escudo angolés no vale nada fuera de la provincia. Y dentro, consecuentemente, va de mano en mano con impresionante fluidez.

Está por ver que de esta forma se llegue a conseguir la deseada autonomía económica, aunque recursos sí hay. Café, diamantes, sisal y harina de pescado son los principales renglones en la política exportadora de la provincia, y con las nuevas medidas seguramente se incrementarán. Pero no en dos días se sustituyen por una producción propia mercancías de la importancia de

SIGUE

Reportajes gráficos en Luanda y Walvis Bay,
por JOAQUIN VIDAL.

del barco con el patrón del «Esperanza de Cádiz».

A la izquierda (página contigua), aspecto parcial de los buques pesqueros de Luanda, en buena parte contruidos con créditos que concede el Instituto de Industria Pesquera de Angola. El IIPA defiende los precios en lonja, y de sus ingresos por tal concepto detraen los pescadores determinados porcentajes con los que se devuelve al IIPA el préstamo.

LUANDA

(Viene de la pág. anterior)

los vinos, la maquinaria agrícola, el hierro fundido y el acero, medicamentos, vehículos, etcétera, cuya importación es imprescindible.

En el caliente y pesado clima de Angola, angustiosamente húmedo, insano, esta etapa de transición económica, por otra parte heroica y seguramente ejemplar, es un factor negativo más en el trabajo diario, y se palpa en el ambiente.

Es preciso observar que en esta provincia, el turismo no es capítulo importante, pese a la riquísima reserva de caza con que cuenta. El que viene aquí, para afincarse o en tránsito, viene en plan de trabajo. Y si su meta es ganar dinero, se está encontrando con que el dinero que acaso le llenará los bolsillos le va a servir tanto como el periódico del día anterior si intenta llevarlo no ya a otro país, sino incluso a la metrópoli. El que quiera hacer aquí las «indias» debe cobrar en moneda de cualquier país, menos en la de Angola.

MIL ESPAÑOLES

Con este panorama se encuentran nuestros pescadores que van a Angola. Naturalmente, a ellos esto de la estabilización económica les importa bien poco, pues les pagan en España, y además en pesetas, que son moneda fuerte aquí, muy apetecida y buscada por quienes proyectan viajar a la Península.

Sus problemas son otros. El principal, que haya pesca.

—Mire usted —me decían—, nosotros venimos aquí a ganar dinero y, por lo tanto, queremos trabajar. Como vamos a sueldo y al por ciento, cuanto más pesquemos más ganamos.

Luego resulta que tampoco se gana tanto y uno se pregunta si merece la pena venir desde tan lejos a sudar tinta china en el mar adormecido, donde a veces hasta respirar es difícil, porque no corre ni un ligero soplo de aire, y pasar meses y meses lejos de la familia. Por lo que he oído, la media que vienen a ganar estos pescadores, cerca del millar, está en unas catorce a dieciséis mil pesetas al mes, aunque algunos —desde luego, los menos— puedan llegar a veinte.

El trabajo es duro: primero han de realizar la faena de pesca; luego, seleccionar las capturas (casi exclusivamente se pesca la gamba); envasarlas, introducir las en el tren de congelación, cerrar los envases y vuelta a empezar. Y así unas cinco veces al día (noche incluida, si hay pesca). Con unas cosas y otras no llegan a dormir una media de tres horas seguidas, según nos informan los propios pescadores.

EL CONTRATO DE TRABAJO

Se pueden dar muchas vueltas a la problemática de nuestra flota con base en Luanda y entresacar muy variadas anomalías, y rara será la que no devenga de lo que dicen o dejan de decir los contratos de trabajo. De ahí parten los principales males. Para empezar, son inconcretos. Usted junta a seis tripulantes de un mismo barco, y por lo menos tres le darán una versión distinta de lo que consideran como «campana». Vaya luego al contrato de trabajo (los mismos pescadores se lo mostrarán con gusto) y verá que, en la mayor parte de los casos, el contrato se firma «por una campaña».

Ahí empiezan los problemas. Porque si el pescador cree (a veces jura que así se lo dijeron en España, «de palabra») que la campaña debe durar seis meses, cumplido el sexto mes, si lo desea, pide el relevo. El representante del armador podrá decirle entonces que

no hay tal relevo, porque la campaña es de ocho meses. Mientras el buque está en la mar, ya hay un descontento a bordo. Y cuando regresa a puerto —para transbordar las capturas al buque mercante, por una avería, por enfermedad de un tripulante— lo más probable será que el pescador que está convencido de que ha finalizado la campaña para la que se enroló, desembarque.

De aquí puede partir una cadena de sucesos. En primer lugar, el pescador no puede permanecer en tierra, pues no cuenta con el correspondiente visado. La casa consignataria ha de hacerse cargo de su repatriación, o intervendrá la Policía de Emigración. Efectivamente, la casa consignataria se responsabiliza de la repatriación, pero no para llevarla a efecto por vía aérea, como parecería lógico, sino por mar, en el correo Lisboa-Luanda.

Ocurre, sin embargo, que este correo tarda unos quince días en llegar. Y la consecuencia es que el pescador tendrá que pasar en la cárcel —he escrito «la cárcel»— todos los días que falten para la llegada del correo. Uno o quince, según la suerte.

Yo voy a suponer que en esta colisión de criterios armador-tripulante sobre la duración de las campañas tiene razón el armador. Y entonces comprenderé menos por qué se niega su consignatario a repatriar por avión al tripulante, dado que está establecido en el contrato que si éste abandona la campaña por su voluntad y antes de que haya finalizado, los gastos de repatriación correrán íntegramente por su cuenta, y le serán deducidos cuando se le haga la liquidación en España.

Un verdadero rompecabezas.

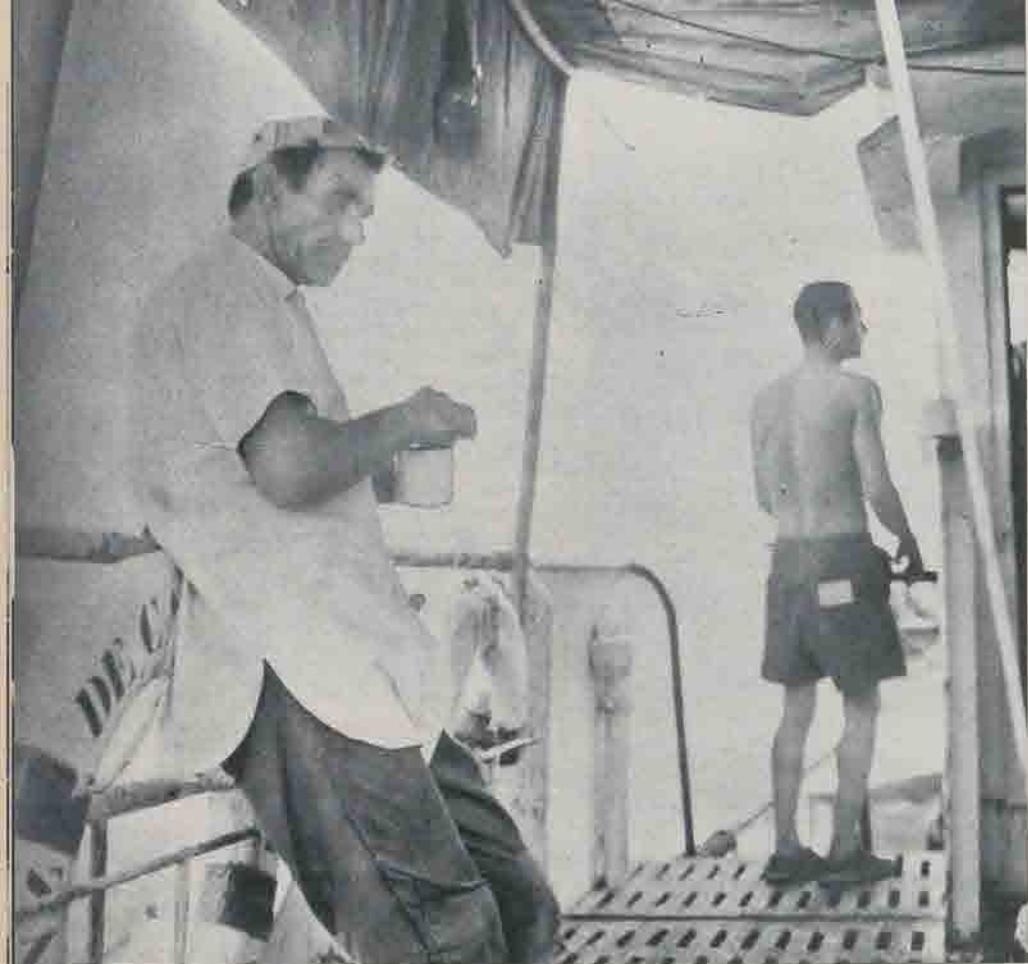
«LA VIDA AMARGA»

Pero acaso no sea tan difícil comprender la cuestión. Parece ser que el personal dispuesto a hacer la campaña de Angola no abunda, precisamente, en nuestros puertos. Por otra parte, los que se encuentran en la campaña, salvo la excepción de unos pocos barcos, parece ser que no van muy a gusto, sobre todo por las deficientísimas condiciones de habitabilidad de los buques. Pensé: «¿Será que los representantes de los armadores no quieren dar demasiadas facilidades a los pescadores que se desembarcan, para que no cunda el ejemplo?». Y creo que pensé bien, porque cuando se discutía esta cuestión con el jefe de la Sección Marítima de Van Ommeren, que es la casa consignataria de la mayoría de los buques españoles, éste, un portugués verdaderamente simpático, dinámico y servicial, pero que va a lo suyo —o sea, a los intereses de Van Ommeren—, dijo textualmente: «A los pescadores españoles hay que hacerles la vida amarga, para que sepan que no pueden andar desembarcándose».

No hablo de oídas, no son supuestos: he sido testigo de la consecuencia que tuvo para dos pescadores españoles el abandono del buque.

Precisamente durante nuestra estancia en Luanda supimos que dos pescadores estaban en la cárcel. Se nos dijo que uno de ellos, el cocinero, se había peleado con el patrón porque éste no le había querido dar el dinero que le pedía para sus gastos mientras durara la estancia del buque en puerto. Y que el «cho» había hecho causa común con él. Al final, ambos habían decidido abandonar el barco. Y como no tenían visado, la Policía de Emigración los había metido en la cárcel. Y allí debían permanecer hasta que llegara el correo.

No fue muy fácil poder verles. Me pareció como si más de una vez se echara una cortina de humo para que no



Dos imágenes de nuestros pescadores a bordo del «Esperanza de Cádiz». Aprovechando el transbordo que debían hacer, por relevo, algunos tripulantes nos desplazamos hasta el buque en alta mar y allí pudimos captar algunas de las instantáneas que ilustran estas páginas. Arriba, un momento de descanso y el embarque de provisiones. En la página contigua, ya en la lancha en la que hicimos el viaje, un grupo de marineros que son repatriados por haber concluido la campaña para la que se contrataron.



podríamos celebrar una entrevista con ellos. El jefe de la sección portuaria de la Policía de Emigración, señor Brandó, fue muy amable, sin embargo, y nos acompañó a la cárcel. Allí, la versión que nos contaron los pescadores fue muy otra: la consabida cuestión del final de campaña. El cocinero creía que había finalizado la campaña y por eso abandonó el buque. El «cho» fue a llevarle unas cosas a la cárcel y cuando regresó al barco (diez minutos después de la hora fijada para la salida) se encontró con que su cartilla de navegación la tenía la Policía. Por este motivo riñó con el patrón y decidió abandonar el buque. Cocinero y «cho» pidieron un adelanto de su dinero para costearse el pasaje del avión y se lo negó el consignatario. El señor Brandó declaró ser testigo de esta petición y de esta negativa.

El vicesecretario general del ISM dijo que en nombre de su organismo se hacía cargo de los gastos de repatriación por vía aérea. ¿Quiere creerse que esta solución tampoco fue muy bien acogida? No es, pues, problema de gastos de traslado. Es problema de ejemplaridad, que se lleva en Luanda hasta estos extremos.

Digamos, en honor a la verdad, que el representante de Van Ommeren comunicó por télex a Fina Ibérica (que agrupa a nuestros armadores) la propuesta del vicesecretario general, para su autorización. Que la autorización llegó en seguida. Y que los dos pescadores fueron repatriados al día siguiente por avión.

Sinceramente, no creo que sigan la misma suerte los restantes pescadores cuando vuelva a plantearse el problema. En Angola no hay consúl, no hay representación española alguna, ni diplomática ni laboral. La única representación es la de las casas armadoras. Y las cuestiones no se dirimen ante árbitro imparcial: se zanján según convenga a los intereses de los armadores.

REPRESENTANTE DE LOS ARMADORES

Como queda dicho, Van Ommeren —una firma holandesa— representa a la mayor parte de los buques españoles. Hull Blyth —una firma inglesa— representa a los seis gamberos de Pescanova, donde al parecer no se plantean estos problemas, pues cuando rara vez hay una repatriación voluntaria, se hace por vía aérea. Luego está José Vázquez Bendala, que representa a catorce barcos, llevando a cabo una labor eficientísima en beneficio de los armadores, pues les resuelve con rapidez y conocimiento las mil papeletas que se les

presentan, incluidas averías, con rápidas y económicas reparaciones.

José Vázquez Bendala es de Huelva, mecánico naval. Fue profesor en la escuela de formación profesional del Apostolado del Mar en Huelva. Es un chico inteligente, de gran simpatía, magnífico compañero. Su esposa, Soledad, y su niño pequeño están con él, en Luanda. Los mayores los tiene en Huelva, estudiando. Vázquez Bendala —o, por mejor decir, «un» Vázquez Bendala— sería como un alivio para las tripulaciones, porque ahí es nada lo que vale encontrarse con un compatriota en puerto; un compatriota que pueda orientar, aconsejar, a veces gestionar. Pero Vázquez Bendala, evidentemente, no está en Luanda para esos menesteres, sino para defender en su medida el negocio de los armadores, que son quienes le contratan y quienes le pagan. Y defender el negocio no consiste, precisamente, en apoyar reivindicaciones de los tripulantes. (Claro que según se mire, pues es difícil que un negocio vaya bien si los trabajadores que se emplean no están a gusto.)

EN PUERTO

Bueno, y una vez en puerto, ¿qué hacen los pescadores?

Aparte de descansar de la mar, que no es mala cosa, las posibilidades de esparcimiento son muchas en Luanda. Porque es una ciudad cosmopolita. Hay cines. Hay teatro. Hay bailes, salas de fiestas y cabarets. Hay comercio abundante. Hay numerosos restaurantes, bares y cafeterías. Hay paseos animadísimos.

Cada treinta y cinco o cuarenta días regresan los barcos a puerto para realizar el transbordo de la gamba ya elaborada. Y entonces hay ocasión de distraerse.

Nos dijeron en Luanda que existe cierta propensión en algunos tripulantes a frecuentar la población negra femenina. Y me pareció normal. Y se sorprendieron de que me pareciera normal. No por lo que respecta a las enfermedades venéreas, que es —según parece— un peligro real en buen número de mujeres negras, sino porque es lógico que a un hombre, después de cuarenta días de navegación, le apetezca ver a una mujer, sea blanca, negra y hasta verde.

Pero resulta que aquí también hay cosas que decir. A los pescadores se les vienen entregando, cuando arriban a puerto, unos quinientos escudos (a descontar de la ulterior liquidación, naturalmente) para sus gastos personales. Pero hay barcos donde esta cantidad se restringe a doscientos escudos, y en otros no se da nada. La razón está clara para las representaciones de los

armadores: que no malgasten el dinero en emborracharse y en irse con las negras. «Si algo necesitan, nos lo piden y nosotros se lo compramos». He aquí, pues, a unos hombres hechos y derechos, a quienes otros hombres administran su dinero para que no vayan por malos pasos. No quiero hacer más comentarios sobre este tema. Me parece una situación tan ridícula, tan injusta y tan antinatural, que se define por sí sola.

ENFERMOS

Estuvimos en la casa de Saude Alvalade. Se encuentra en la parte alta de la ciudad, en pleno barrio residencial. Había allí cinco pescadores curándose de sus dolencias. Era el atardecer. Lo detallo para situar al lector en la hora grata de Luanda: es al atardecer cuando se levanta una brisa refrescante, confortadora, que cesa cuando cierra la noche. Son dos horas de respiro. Luego vuelve el sofoco, la humedad pegajosa. Lindando el atardecer fue cuando saludamos a nuestros compatriotas enfermos. Nos sentamos a charlar en la terraza del hospital. A unos metros de nosotros se encontraba un convaliente portugués. No muy lejano se oyó un cornetín y tambores. En un cuartel arribaban la bandera. El portugués se levantó y se puso firme. Guardamos silencio. Cuando cesó el toque militar el portugués rompió filas y se marchó, y reanudamos la conversación.

No voy a decir de qué hablamos, pues, estuvimos más de una hora a vueltas con los extremos del contrato de trabajo dichoso, que o se resuelve, o no va haber quien termine con el problema de Luanda. Pero sí que nuestros enfermos no tenían ninguna queja —todo lo contrario— del trato que recibían en el hospital. Estaban encantados con el médico. No podían quejarse de las comidas, aunque no les gustaran demasiado. Las habitaciones las consideraban buenas (y comprobamos que, efectivamente, lo son). No vimos procesos alarmantes: uno tenía un pinchazo infectado; otro, lesión en un tendón; otro, herida en una pierna...

Vimos al doctor que los atiende, don José Castro Ferreira, portugués, simpatísimo, hablador. Asistimos a la visita que hacía a los enfermos. Me pareció que les comunicaba esperanza y optimismo, que entiendo es una cosa muy buena cuando uno está medio hecho polvo y sobre todo tan lejos de la familia.

El doctor Castro Ferreira nos manifestó su impresión sobre el estado sanitario de las tripulaciones:

—No comprendo cómo pueden venir en estas condiciones —decía—. Los barcos de ustedes, en líneas generales, no están preparados, no tienen algo tan imprescindible aquí como es el aire acondicionado. Claro, los marineros no pueden soportar el calor de los camarotes y duermen en cubierta. Y esto es insano, les afecta a las vías respiratorias. Añádale el régimen de comidas. Yo comprendo que la fabada y la paella son una cosa riquísima. Es más: buenas paellas me como, y buenas fabadas, cuando voy de vacaciones a España. Sin embargo, en estas latitudes un régimen a base de esas comidas es un verdadero disparate. Pero, ¿quién se lo hace comprender a los pescadores?

Seguramente tiene razón el doctor Castro Ferreira: por regla general, nuestros pescadores creen que no comen si no se meten entre pecho y espalda un fuerte guiso. Aunque estén en el trópico.

Se perfiló también el problema de la simulación de enfermedades. Se nos había dicho que es excesivo el número de tripulantes que va a consulta del doctor, a fingir una enfermedad y si hay suerte quedarse en tierra, en el hospital, los días que caigan.

Puede que sea así. El doctor Castro Ferreira cree que de todo hay, pero que esa no es la norma. Quizá haya más casos de simuladores que los que el doctor piensa. De todos modos, no parece lógico que a un médico experimentado se le pueda engañar fácilmente.

ASISTENCIA SOCIAL

Es evidente que la presencia oficial de España en Angola es imprescindible. Una autoridad —unas verdaderas autoridades, sea consular o laboral— hace falta allí. Por supuesto, no para quitar la razón a los armadores; sino para dársela a quien la tenga, y para poner freno a los abusos de unos y a los procedimientos de otros. Y más aún: un club, donde el pescador pueda sentirse como en su casa, sin necesidad de tener que ir deambulando por la ciudad cuando no está para fiestas. Y un médico español. Y una asistente social.

Lo que, desde luego, no puede tolerarse es que la situación continúe como hasta ahora. Que se desplace a tantas millas casi medio centenar de barcos, en conjunto llamado pomposamente flota, sin que esos barcos reúnan todas y cada una de las condiciones exigidas en lo que a habitabilidad se refiere y en relación al medio donde van a faenar. Que los contratos de trabajo se hagan con la misma imprecisión que hasta ahora, sin fijar la duración exacta de las campañas o con cláusulas como esa que prevé un porcentaje sobre las capturas según «la buena conducta y moralidad» del tripulante (¿figura entre la dotación algún moralista provisto de su mensor de virtudes?).

Y el caso es que a lo mejor —yo, desde luego, no lo dudo— se hace todo a base de buena fe: hay buena fe en los armadores, hay buena fe en sus representantes, hay buena fe en las tripulaciones.

Pero la buena fe, que es una actitud desde luego positiva, no basta. No se puede tener trabajando a cerca de un millar de españoles en la mar, a nueve mil kilómetros de la patria, sin mayores garantías que la buena fe de todos.

¿Y es sólo Luanda? ¿Es sólo en Angola donde están todos nuestros pescadores que embarcan en nuestras flotas que se desplazan al extranjero? No, evidentemente; ahí están Walvis Bay (que visitaríamos a continuación), Lourenço Marques, Freetown y Abidjan, Dakar, Godthaab; si nos vamos a otros mares, con Saint John's y el ya conocido (y magníficamente atendido) Saint Pierre et Miquelon...

Este es un problema que seguramente habrá que afrontar de lleno, con seriedad, empeñando dedicación y recursos, si no queremos que por olvido o por falta de contacto la actividad laboral de un importante número de nuestros trabajadores del mar se plantee en términos de injusticia social.

Nuestra estancia en Angola se consumió sin turismo y sin típicas imágenes africanas y nos reveló un panorama poco grato. Tuvimos que escuchar comentarios como el del representante de Van Ommeren, que acusaba a España de haber pasado cuatro años sin ocuparse de sus pescadores; como el del policía señor Brandó, que se quejaba de que nuestros marineros no le plantean más que problemas, con sus continuas discusiones y peticiones por cuestiones laborales. Estas cosas, cuando se está más allá de nuestras fronteras, dan vergüenza y dan pena. Y dan rabia cuando se ve tan palpablemente que no hay árbitro alguno para las situaciones de conflicto, sino unos respetables representantes que solamente barren, como es lógico, por otra parte, a favor de los intereses de quienes representan.

Dejo para el final una anécdota que me contaron. Hubo conflicto con un pescador, que abandonó el buque por su propia voluntad. Fue a parar a la cárcel, naturalmente, pues no tenía visado para permanecer en tierra. Vázquez Bendala le fue a visitar a la cárcel y le llevó cuanto necesitaba. Cuando el buque regresó a puerto, el pescador embarcó de nuevo. Vázquez Bendala y el policía fueron a verle. Y se encontraron con la sorpresa de que el pescador, ya en el barco, lejos de agradecerles —dicen— la ayuda que había recibido, les dijo:

—Con usted y con usted no tengo nada que hablar. Esto es España y aquí no me mandan ustedes.

En el fondo decía verdad este desatento pescador: estaba en «la otra» España. ■ JOAQUÍN VIDAL.



LUANDA

Estas imágenes que cierran el reportaje pueden dar una idea del clima habitual en Angola. Esa es la ropa de faena que pueden soportar los pescadores: Calzón corto. Solamente al atardecer se produce una brisa aliviana, que cesa cuando ya ha cerrado la noche. Pero el clima trae también buenas cosas para esa tierra insólita; entre ellas, el café, que por calidad y por cantidad constituye un importante renglón en la economía de Angola.





WALVIS BAY

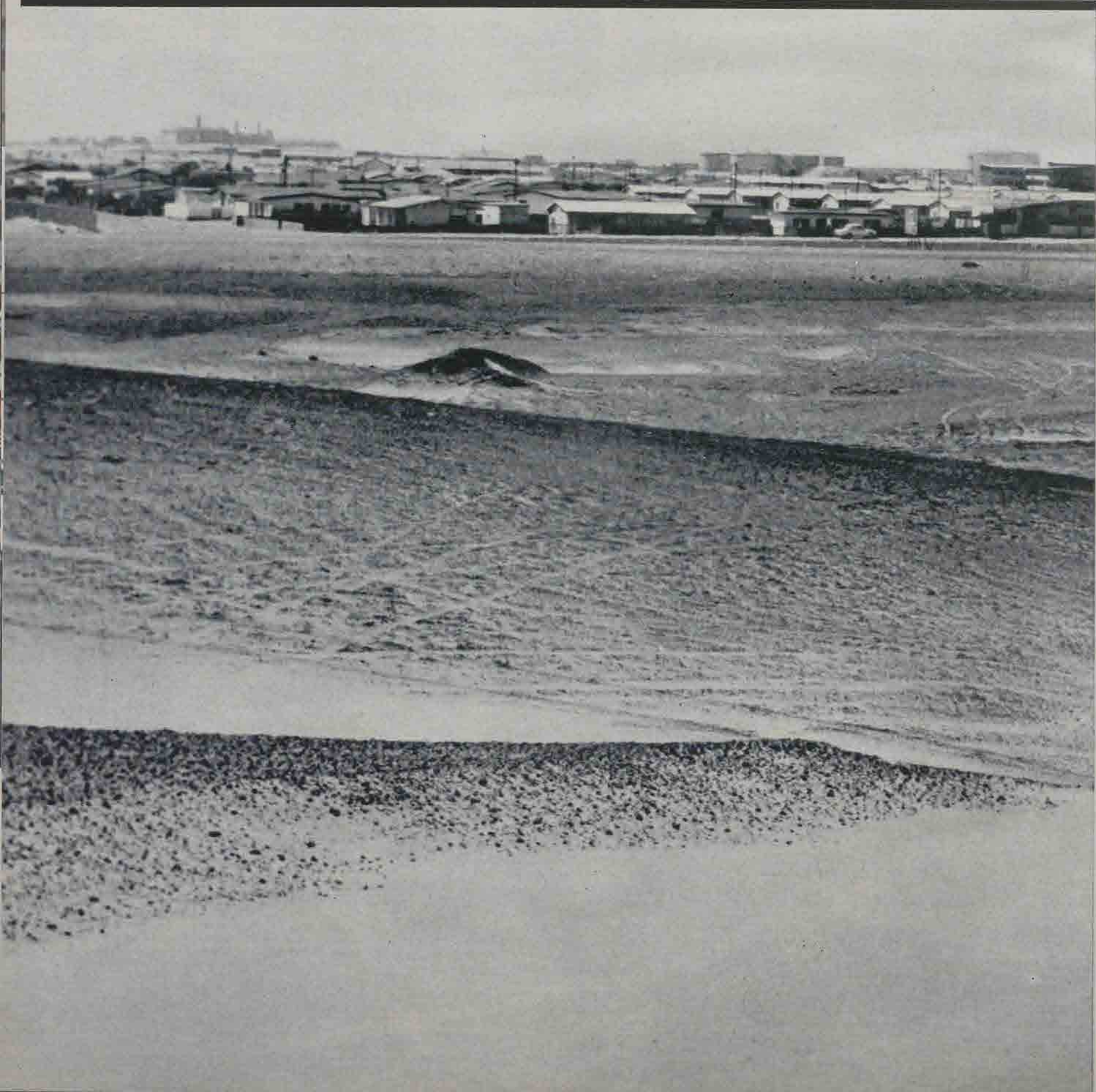
Con una vista general del parque de Walvis Bay, iniciamos el reportaje sobre este importante puerto de Africa del Sudoeste, y la presencia en él de nuestra flota merluquera congeladora. La imagen del parque y su tupido césped pueden dar una idea equivocada de lo que es Walvis Bay, cuyos límites en derredor no son otros que la mar y el desierto.



CERCA DE TRES MIL ESPAÑOLES EN LA FLOTA

- En el hospital de Walvis Bay prevalece la desatención del personal sanitario.

- Diez casos de amputaciones de dedos se han dado en sólo dos meses, por las máquinas de descabezar pescado que carecen de protección.



LA CONGELADORA QUE OPERA EN SUDAFRICA

- El padre Urbano Velaz realiza una admirable labor, pero son urgentes la asistencia médica y social llevadas a cabo por españoles.
- Aunque los contratos adolecen de inconcreción, los abandonos de buques (en correctas condiciones de habitabilidad) son muy escasos.



WALVIS BAY (De nuestro enviado especial, JOAQUIN VIDAL).—Mi primer contacto con Sudáfrica fue un Insecticida.

Con las claras del día habíamos salido del destartado aeropuerto de Luanda en un turbohélice para un viaje de seis horas que nos llevaría a Windhoek, capital de Africa del Sudoeste. Fue un viaje magnífico. El día estaba completamente despejado y pudimos disfrutar la contemplación de vastas extensiones de la mitad Sur de Angola. Volamos sobre mar, sobre selva, sobre amplísimas zonas desérticas, sobre ríos que espejeaban en zigzag hasta el reverberante horizonte. Aún llevábamos encima la agobiante sensación del enrarecido clima de Luanda. Por eso, cuando el avión hizo escala en Sada Bandeira, todavía en territorio de Angola, y pudimos bajar al aeropuerto, lo que hicimos de inmediato fue cruzar el edificio de parte a parte, a buen paso, y salir por la otra puerta, que da al campo, para inhalar aire puro.

El clima ya no era problema. Los problemas de Africa del Sur iban a ser otros.



SIGUE



En cubierta de uno de los congeladores españoles que faenan en Africa del Sudoeste.

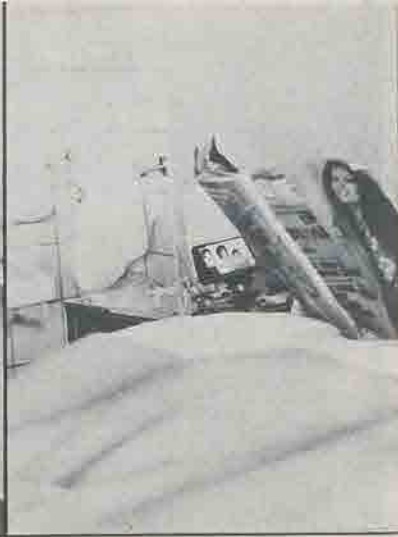
Dos instantáneas de flamencos y pelícanos en la sorprendente laguna del desierto de Namib, que constituye una fabulosa reserva de aves en medio de la soledad y la inmensidad de las dunas.

Junto a estas líneas, el vicesecretario general del ISM con el padre Urbano Velaz, del Apostolado del Mar.

PRIVATE - WILDERESERVE
PRIVATE GAME RESERVE
PRIVATES WILDERESERVAT
OCHTENDEN SAL VERHOUD WORD
TRESKESGIDS WIL BE PROSECUTED
ZWIJGEPANOUWEN WEDEN VERLOST
ROCKLAUSE - PROCLAMATION - PROCLAMATION
1971







WALVIS BAY

(Viene de la pág. 25)

Cuando el avión aterrizó en Windhoek subió a bordo un funcionario de Sanidad, altísimo y robusto, vestido con «safari suites», y muy solemnemente (yo diría que muy altivamente) ordenó al pasaje que nos sentáramos. Cuando ya estuvimos todos acomodados en nuestros asientos, sacó un frasco de «spray» y nos roció bien rociados con insecticida.

La asepsia, la calidad y el negro. Las tres palabras van definiendo muy correctamente y gráficamente lo que es Sudáfrica.

WINDHOEK

El aeropuerto internacional de Windhoek es un edificio moderno, organizado y limpiísimo, que nos pareció tomado por la Policía. Y con la segregación racial bien a la vista: puertas «sólo para blancos». Puertas «sólo para negros».

Los policías —no menos de cincuenta conté—, impecablemente vestidos con «safari suites», con metralleta a la mano, paseaban por las dependencias del aeropuerto, o estaban sentados en grupos en las salas de espera, o custodiaban el «jeep» que había a la entrada.

Los negros, desgarradamente vestidos con un horroroso mono marrón, se dedicaban a los cometidos que les están reservados con exclusividad —fregar, barrer, cargar bultos—, o también en grupos permanecían por las esquinas, o en las puertas que asimismo les están reservadas en exclusiva, farfollando sabe Dios qué y con esa mirada de odio y de miedo que es característica en el negro de estas latitudes.

El aeropuerto de Windhoek queda a cincuenta kilómetros de la ciudad, en un paraje verdeante, de monte bajo. Me impresionó, sobre todo, la viveza de los colores, y más que nada el cielo, cuyo

azul es de un turquesa intenso que hace resaltar las nubes como si fueran de nácar.

La viveza del verde, el azul y el nácar se completó después con el rojo de los tejados y las fachadas multicolores cuando tuvimos la ciudad de Windhoek a la vista.

Windhoek es una ciudad amplia, con numerosos chalets y edificios de no más de cuatro plantas, donde abundan la arboleda y los jardines, donde las zonas de césped son frecuentes, donde el aire es limpio y las gentes, seguramente no acogedoras, derrochan una exquisita amabilidad. En este viaje de ida la vimos sólo de pasada, recogiendo detalles e imaginándola a retazos, exactamente igual que como la conocimos, algo más detenidamente, al regreso.

Teníamos sólo un par de horas para embarcar en el avión que había de llevarnos a Walvis Bay, partiendo de otro aeropuerto, el Eros Airport, dedicado exclusivamente a pequeñas avionetas y vuelos de alquiler.

Almorzamos en un «coffee shop» cercano al Eros, donde nos encontramos con la primera de las múltiples paradojas de Sudáfrica: comer nos costó casi el mismo precio que el paquete de cigarrillos y cerillas que compramos a continuación (nueve pesetas la caja de cerillas, al cambio de rands por peseta).

RAZA BLANCA

Reposamos un buen rato en la sala de espera del miniaeropuerto. Admiraba su modernidad y buen gusto. Y la gentileza y extremada corrección de los empleados. Vimos llegar a varios clientes para contratar el alquiler de avionetas. Todos, sin excepción, eran de una estatura impresionante. Todos vestidos con el «safari suites» (calzón corto, chaqueta de manga corta, media impecable estirada), que es algo

así como el traje nacional en el verano sudafricano.

La huella de holandeses, ingleses y alemanes es permanente, se palpa. De la voz y la entonación usuales en Sudáfrica yo diría que son rigurosamente inglesas, tanto si se habla en inglés mismo o en afrikano, que son los idiomas oficiales. Se observa cómo cuidan extremadamente el equilibrio entre ambas lenguas, y no hay letrero, anuncio o folleto (incluso es frecuente en los libros) que no sea bilingüe.

La raza —o, para ser más exactos, la pureza de la raza— la han enaltecido hasta todo extremo. Los mismos «safari suites» son un medio de exhibir y hasta de proclamar con orgullo la blancura de la piel. Son tan blancos los sudafricanos y alardean tanto de ello que no me extrañaría que más de uno y más de una siguieran el ejemplo de Cleopatra y se bañaran en leche de burra.

De este modo, seguramente buscando, el contraste con el negro es aún más radical.

La cruz del segregacionismo sudafricano es, sin embargo, que la amenaza negra la tiene presente y latente. La población negra —hereros, ovambos, bantúes, hotentotes, bosquimanos— es inmensamente mayor que la blanca. Y esa mayoría supone un peligro real, aunque la marginen, aunque la aparten, aunque la reduzcan a los más serviles cometidos.

EL DESIERTO DE NAMIB

La avioneta que nos llevó a Walvis Bay era una «piper» de cinco plazas (por supuesto, a hélice), que volaba como un gorrión juguetón, y unas veces parecía que caía, otras se remontaba de súbito, otras daba bandazos, y a mí me tenía descompuesto. Afortunadamente me correspondió el asiento junto al piloto, y pude disfrutar del paisaje.

En la primera parte del viaje pasamos por encima de Windhoek, y seguimos sobre un campo verde, frecuentemente con mucha arboleda. Pero enfrente teníamos una cadena de montañas, que unas veces me parecían de lo más bajas (evidentemente, cuando volábamos alto) y otras de lo más altas, y a lo mejor infranqueables (evidentemente, cuando la avioneta, haciendo el gorrión, se metía en uno de tantos baches).

Sobrevolamos las montañas (como lo demuestra que ahora pueda contarlos), y pasada esta barrera entramos en el enorme y subyugante desierto de Namib, que es en sí todo un espectáculo. Unas veces se desgarran, abriéndose en impresionantes simas y cortaduras. Otras se cubre con suaves dunas de arena rosada. El horizonte es siempre

difuso, porque está tapado por la gran franja de niebla.

La niebla es la constante del borde occidental del desierto, donde se junta con el Atlántico sin solución de continuidad, y se prolonga hasta la punta Sur de África, muy cerca de Ciudad del Cabo. Por eso esta costa es especialmente peligrosa —de ahí que se la conozca como «costa de los esqueletos», y por eso las contadísimas bahías que hay en tan enorme línea de litoral son de un valor inapreciable para la navegación.

Este es el caso de Walvis Bay.

UNA FLOTA DE SETENTA BARCOS Y TRES MIL HOMBRES

Walvis Bay tuvo en tiempos un gran auge merced a la caza de la ballena. Su mismo nombre era Walfish Bay, y aún en castellano se le sigue conociendo por la Bahía de las Ballenas. Cuando la ballena fue exterminada, la ciudad decayó, se convirtió en un reducito casi sin vida. Pero desde hace unos años ha vuelto a resurgir, sin duda por la presencia de las flotas pesqueras.

En estas aguas se captura, sobre todo, la merluza. Aquí vienen unos setenta buques congeladores españoles, con una tripulación cercana a los tres mil hombres. Walvis Bay es, en definitiva, una base importante, sobre todo para nosotros.

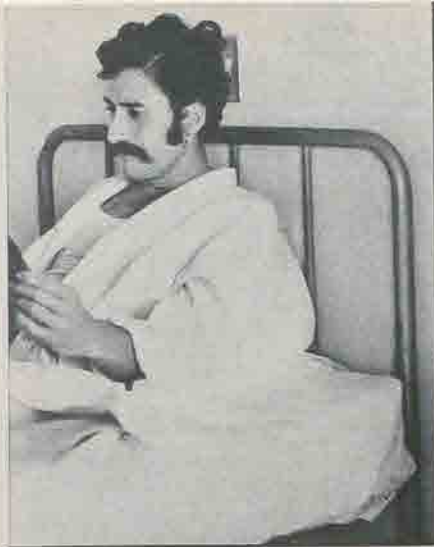
Por testimonios de los propios pescadores supimos que nuestros buques congeladores van bien acondicionados por lo general. De otro lado, el clima es incomparablemente más suave que en Luanda. E incluso aquella impresión la pudimos ratificar personalmente, pues visitamos con detenimiento el «Atocha», que se encontraba en puerto para reparar una avería eléctrica.

No hay en esta flota, por tanto, problemas de condiciones de vida a bordo, y quizá por esta razón tampoco lo hay de abandono de buque. Y cuando éste se produce, al tripulante se le repatriaría por vía aérea.

DIEZ CASOS DE AMPUTACION DE DEDOS

Otra cosa es decir que aquí todo es perfecto: nada más lejos de la realidad. Por ejemplo, en algunos barcos se emplea una máquina de descabezar pescado sin que la cuchilla tenga ninguna protección, y es causa de numerosos y graves accidentes. En sólo dos meses escasos ya ha producido diez amputaciones de dedos y manos. Y la máquina sigue utilizándose sin la protección. Y los pescadores que trabajan en ella siguen jugando el pellejo, aunque pongan todo el cuidado del mundo.





atiende a los tripulantes españoles. Abajo, tres marineros del «Atocha», en Walvis Bay, y el autor de este reportaje en el desierto de Namib.



Carlos Cusí Santos, tripulante del «Uska», de Vigo, que estaba hospitalizado con el pulgar cortado, se echaba la culpa:

—Desde luego, la culpa ha sido mía. Nadie me empujó, no ocurrió otra cosa que metí la mano. Y es que no sabía ya qué hacía, pues llevaba ocho horas sin parar al pie de la máquina, descabezando pescado.

Jesús Añorga Sala, de San Sebastián, tripulante del «Albamar», había perdido tres falanges en otra sierra de las mismas características. Ya andaba por allí, esperando a que de un día para otro le repatriaran a España. Fue de los pescadores más objetivos que nos encontramos en Walvis Bay. Absolutamente ponderado en todos sus juicios. Unicamente se le endurecía la mirada y apretaba los labios cuando nos hablaba de los días que siguieron al accidente:

—Me ponían pomada. Yo le decía al capitán que teníamos que venir a puerto, para que me curaran. Los dolores eran horribles. Y nada: muchos días estuvimos en la mar, pescando, hasta que llegamos aquí. A inyecciones y pomada. Ahora, esto no se queda así: en cuanto llegue a España, pase lo que pase, denunciaré al capitán.

«¡NO HAY VASOS!»

Cuando llegamos al hospital, acompañados por el padre Urbano Velaz, los pescadores hospitalizados nos recibieron con verdadera alegría. Sólo uno,

Ramiro García Rodríguez, apenas pudo saludarnos con entrecortadas palabras, pues se encontraba en un intenso estado de postración a causa de una úlcera, que le producía frecuentes hemorragias y un fuerte dolor de cabeza. Luego se fue animando, y acabó por entrar en franca conversación con todos nosotros. Parecía que su estado no era tan grave como habíamos supuesto. Sin embargo, cuando volvimos al día siguiente ya no estaba en el hospital: las hemorragias y los dolores se habían hecho tan intensos que tuvieron que llevarle a Windhoek, en avioneta, para operarle.

Su cama la ocupaba otro marinero, herido en una pierna. Debajo de la cama seguía la sangre que había estado derramando Ramiro García durante la noche, sin que nadie se molestara en limpiarla.

Al llegar en esta segunda visita, Carlos Cusí Santos estaba retorciéndose de dolor, sin poder contener los lamentos. Partía el alma verle al límite de la desesperación.

—¿Y qué hacen que no llaman a la enfermera?

—Tres veces la hemos llamado ya —decían sus compañeros—, pero aquí no viene nadie.

El padre Urbano fue personalmente a buscar a la enfermera, que trajo al pescador unas grageas calmantes.

—Agua, por favor —pidió Carlos Cusí.

—¡All right, all right! —contestó la

enfermera, y se fue sin hacer caso.

Nueva espera a que trajeran el agua. Nuevamente fue el padre Urbano a reclamarla.

Y lo que trajeron fue un botellón de plástico.

El vicesecretario general del ISM exigió un vaso para el pescador. Y le contestaron que no había vasos, que estaban rotos.

Efectivamente, no había ni un vaso en las mesillas de noche de nuestros enfermos. Había botellones de plástico, visiblemente manoseados.

—¿Los médicos? ¡Qué vamos a decir de los médicos! No hay forma de entenderlos. Hablan el inglés o el afrikano, y nosotros ya se puede imaginar que de inglés o de afrikano, nada. Pero, además, es que ni por señas podemos decirles nada. Nos preguntan si duele. No vale más que el sí o el no. No podemos explicarles nada más. Con cada uno están tres minutos, si llegan, y a otra cosa. Ni nos dicen si vamos mejor o peor. Gracias al padre, que viene aquí, nos trae revistas y cosas, habla con las enfermeras...

El padre Urbano, que es la modestia personificada, no admite que él pueda ser una solución:

—A mí tampoco me hacen demasiado caso. Hombre, yo les entiendo y puedo traducir algo. Pero tampoco estoy aquí todo el día. Y ya podéis decirme qué es de estos hombres tantas horas, hechos polvo y sin saber pedir una cosa, sin enterarse de si mejora o empeora su enfermedad.

El hospital, que es del Estado (sólo para blancos, por supuesto), tiene un buen aspecto. Está —por lo que me pareció— bien instalado. Pero el problema, al revés que en tantos otros casos, está en el factor humano, en la frialdad de trato, en la desatención, en la estricta antipatía de las enfermeras; en esa limpieza que bien se vio no es esmerada; en ese no facilitar vasos a los enfermos «porque están rotos». Se ve que en ese insólito hospital, vaso que se rompe ya no se repone hasta que llegue el fin del mundo.

«ANGEL VOLADOR»

Y sí, tienen razón los pescadores. Menos mal que está allí el padre Urbano Velaz, del Apostolado del Mar.

Urbano tendrá unos cuarenta años. Es bajito e inquieto. Más bueno que el pan. Con una voluntad de hierro. Con vocación que le sobra, y si no le sobra, lo parece. Con una inquietud social absoluta. Profundamente preocupado con los problemas de estos tres mil compatriotas que hacen la campaña de la merluza en Sudáfrica. Sin ayudas. Y a veces, como si tuviera poco encima, teniendo que defenderse de quienes muy sibilamente están ha-

ciendo todo lo posible (no sé si a conciencia o no) para minarle la moral.

Tiene un despacho en el «Flying Angel» o «Angel Volador» de la Mission to Seamen anglicana. Es el club para pescadores, en el que lo más normal es que no haya pescadores. Lo dirige un sacerdote anglicano, viejecito, quien vive en un apartamento del propio club con su esposa. Urbano le ayuda en la dirección del club. Y en su despacho se las arregla como puede coleccionando y seleccionando revistas, gestionando la recepción, reparto y envío de cartas de los marinos, organizando aún (pues sólo lleva diez meses en Walvis Bay) la asistencia social de los pescadores.

El club es bueno y está en un edificio que merecería se hicieran mejores cosas. Tiene una tiendecilla donde, a precios reducidos, se venden «souvenirs» y objetos diversos que pueden interesar a los tripulantes (cosas para afeitar, bolígrafos, golosinas, tabaco, cepillos, etcétera). Tiene un bar en el que sólo se sirven bebidas no alcohólicas, pues éstas, a causa de la ley seca que existe en Sudáfrica, no pueden despacharse en el club. Hay también un amplio salón de estar y un cine muy espacioso, con gran pantalla.

De los resultados del club está desanimado el padre Urbano. Los pescadores que van por allí recogen o depositan cartas, compran algo si lo necesitan, piden una revista y se van.

—Dice el sacerdote anglicano que este tocadiscos es buenísimo, pero yo no lo sé, pues cuando llegué ya estaba estropeado.

¿Tampoco hay música? ¿Y no hay cerveza? Entonces, ¿qué hace en el «Flying Angel» un pescador que pasa tantos días en la mar?

El club podría ser centro de reunión de los pescadores. Pero se buscan otro. El más frecuentado es el «coffee shop Río», porque sus dueños son portugueses y el portugués lo entienden bien.

Yo no sé si el padre Urbano se habrá dando cuenta, pero a mí me parece que el club, o por lo menos la misión del Apostolado del Mar que le llevó allí, tiene vida, y vida muy activa por añadidura. Porque la misión, «to seamen» o no «to seamen», no es el edificio, sino el espíritu. Y ése lo lleva el padre Urbano allá donde va. Es más cansado, pero no menos eficaz. Los pescadores no van a la misión, pero la misión va a los pescadores.

—¿Y cuántos te van a Misa, padre? —le decía irónicamente uno de los españoles de Walvis Bay.

Y digo lo mismo: «la Misa» va a ellos. El padre Urbano les está llevando día a día, minuto a minuto, el mensaje evangélico. No con palabras, desde luego; no con citas bíblicas, de esas

(Concluye en página 31)





(Viene de la página 29)

Arriba, la carretera que une Walvis Bay con Swakopmund. Son poco más de quince kilómetros de una carretera francamente buena a través del desierto y que discurre paralela al mar.

A la izquierda, vista parcial de los muelles de Walvis Bay, magnífico puerto natural y el más importante de la costa Sudoccidental africana.

En la página contigua, el capitán (quinto por la izquierda) y la oficialidad del merluccero congelador «Atocha». En el grupo se encuentran también don José Luis Bastos (segundo por la izquierda), representante de la Mutualidad Naviera de Vigo y de varias casas armadoras; el padre Urbano Velaz (tercero); el autor de este reportaje (cuarto), y en el extremo derecha, don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, que viajó a Luanda, primero, y finalmente a Walvis Bay para tomar contacto con las tripulaciones de nuestros buques congeladores y estudiar los problemas de su asistencia social en aquellos puertos.



(Viene de la página 29)

que tantas veces le meten en los oídos al padre para demostrarle que no tiene razón, que el Evangelio tiene una interpretación bien opuesta a la que se traduce en amor y paz; sino con obras, que es lo difícil.

La labor de Urbano Velaz, solo frente a todo y en medio de todo, es impresionante. Diría más: es reconfortante. Está demostrado que la fe y el amor siguen abriéndose paso ante cualquier obstáculo.

UNA CIUDAD PURITANA

Bien, los pescadores no van al club, que van a Río. ¿Y después de Río? Pues no se piense que la ciudad da para mucho más.

Walvis Bay, recuérdese que envuelta por el desierto y acodada al mar, es una ciudad de dieciocho mil habitantes, aparentemente solitaria. Apenas se ve a la gente por las calles. Estuvimos por las zonas céntricas, donde abundan los comercios, en horas que pudieran calificarse álgidas para la animación ciudadana. Y apenas vimos gente: un coche que arranca, dos mujeres que salen de un comercio, una dependienta a la que se ve conversar con un cliente a través de los cristales del escaparate; una señora y su niña que toman un refresco «Apple tiser» en un bar; algunos negros... Esta es la animación de Walvis Bay.

El puritanismo es absoluto. El padre me contaba que alguna vez había intentado organizar un baile en el club, y después de haber invitado a veinte o treinta señoritas con la amigable ayuda de don César Jalón, el representante de Pescanova, y de haber obtenido la conformidad de todas ellas y de sus familias, en el momento de comenzar la fiesta no se había presentado más que una.

No hay que pensar tampoco en la facilidad de las negras. No hay tal facilidad y seguramente tampoco tales negras. El barrio negro está totalmente

segregado, a unos kilómetros del casco urbano. También con absoluta independencia hay un barrio de mestizos, despreciados por el blanco y que, a su vez, desprecian también al negro. Y hay más: en Sudáfrica, al blanco le está prohibido confraternizar con el negro.

Cuando hay tiempo y «con qué», algunos pescadores se desplazan a Swakopmund, una ciudad veraniega, con playa de moda, que queda a unos diez o quince kilómetros de Walvis Bay.

Efectivamente, Swakopmund es una ciudad muy apropiada para el descanso. Magnífica playa. Amplias avenidas, como siempre en Sudáfrica. Barrios residenciales. Y también poca gente. Matrimonios de avanzada edad pasean y toman el sol. Alguna pareja de jóvenes en un bar. Tranquilidad... Los comercios están bien surtidos. Visitamos una librería espléndida, donde hay toda clase de libros, por supuesto exclusivamente en inglés y afrikano. Sí, en Swakopmund pueden encontrar nuestros pescadores descanso, pero no diversión.

NAMIBIA

Mas no olvidemos que Swakopmund, y Walvis Bay, y Windhoek están en África del Sudoeste, que no es estrictamente Sudáfrica. África del Sudoeste es territorio administrado por el Gobierno de Pretoria, pero en contra del parecer de la ONU, que lo considera independiente hasta el punto de que lo denomina Namibia —por el desierto de Namib—. Esto va a acarrear problemas, y serán nuevos problemas que suman al «apartheid». Quizá África del Sudoeste —o Namibia— tenga un horizonte de días difíciles con la cuestión de su independencia y la latente amenaza de la superioridad numérica del negro. Ovambolandia, al Norte del territorio, es literalmente una presión demográfica sobre la selecta pero cuantitativamente escasa población blanca. Y es una presión a la que seguramente mueve la necesidad, pero más aún el rencor y el espíritu de revancha.

UNA PEQUEÑA «COLONIA» ESPAÑOLA

Fue muy grato para mí encontrarme con españoles en Walvis Bay. Allí están en permanente servicio, aparte de las tripulaciones y del padre Urbano, el representante de Pescanova, don César Jalón, con su esposa, Lola, también española, y sus hijos, unos chavales bien simpáticos que quisieron saludarnos cuando les llevaban a dormir; don José Luis Bastos, delegado de la Mutualidad Naviera de Vigo y de varias empresas de congeladores, casado con una austriaca joven y agradabilísima, perfectamente integrada no sólo en el ambiente sudafricano, sino también en las costumbres españolas; don José Manuel Ruiz, representante de otras empresas de congeladores, casado con una sudafricana correctísima, atenta y de serena belleza.

Los tres matrimonios, con sus hijos, forman lo que pudiéramos llamar la colonia española en Walvis Bay. Como, además, su cometido profesional está estrictamente ligado con la problemática de nuestros barcos, pudiera parecer que en un caso dado constituyen el amparo de aquellos pescadores que se ven forzados a enfrentarse con una cuestión grave. Y nada más lejos de la realidad. Jalón, Bastos y Ruiz, magníficos profesionales al servicio de las empresas, no pasan de servir a las empresas como magníficos profesionales. No se les pida otra cosa: no tienen obligación de hacerla y no harán más que lo que les esté obligado.

Tuvieron la atención de invitarnos a una cena gratísima, extraordinariamente servida en un restaurante alemán. Luego Jalón nos invitó a continuar la velada en su casa, y su esposa nos atendió con amabilidad exquisita. La conversación fue siempre fluida, en tono creciente; se animó en seguida y llegaron las altas horas de la madrugada sin que apenas nos diéramos cuenta.

SOLUCIONES INAPLAZABLES

No hará falta que repita que Urbano está solo. Que la presencia de alguien que le ayude es imprescindible. Nues-

tros trabajadores del mar no tienen más asistencia humana en Walvis Bay que la que el padre Urbano puede darles. La cuestión médica es para ellos un problema grave. Es muy difícil la situación, pues para solucionarla habrá que salvar, en primer lugar, las rígidas leyes del país en materia de trabajo para extranjeros. Pero todo esfuerzo será poco, porque son tres mil los españoles que están a la espera de estas mejoras. Y a la espera de una reglamentación específica, que evite las inconcreciones de los contratos, fije y reduzca la duración de las campañas, establezca una auténtica seguridad en el trabajo a bordo, mejore los sistemas de retribución con porcentajes sobre capturas —no sobre precios— y salario mínimo garantizado.

Volvemos a lo mismo: no basta con tener una flota, seguramente rentable, faenando en lejanas latitudes, en la que todos los aspectos de la producción, incluida la seguridad de los buques, han sido perfectamente estudiados y contrastados. De toda esta empresa, en la que las ganancias y cuanto se haga honestamente para que estas ganancias aumenten es muy respetable, lo más importante de todo son los hombres. La empresa, con todos nuestros respetos, nos traería sin cuidado si no produjera una riqueza que es positiva para el país y no supusiera puestos de trabajo con los que defienden su vida unos hombres y sus familias. Pero hay algo más: la propia dignidad de esos hombres, su dimensión humana, y tienen perfecto derecho a que se vuelque en ellas la máxima atención.

Muy bien por las empresas que recomponen el cuerpo roto de un tripulante caído en accidente. Pero la cura ha de ser algo más que poner en marcha una pieza que se precisa para el trabajo, pues lo que de verdad está sucediendo es que un hombre sufre y hay que remediar ese sufrimiento. No basta con dar agua al que tiene sed; sirvasele en vaso, si se está en lugar civilizado y si quien ha de disponer que se haga no es un necio integral, cuya falta de luces le impide distinguir entre un hombre y un objeto. ■ JOAQUÍN VIDAL

EN LOS ULTIMOS CUARENTA AÑOS N EN TERRANOVA UN INVIERNO TAN

● Han arribado a Saint - Pierre más bacaladeros que en campañas anteriores.

SAINT-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—Después de dos meses de silencio, Hoja del Mar en Terranova está de nuevo con todos los lectores de estas colaboraciones de aficionado, como le decía a Joaquín Vidal. Dos meses en los cuales no hemos permanecido inactivos, como más adelante podrán comprobar. Diciembre, en Saint-Pierre et Miquelon, en Terranova entera, se caracterizaba por la estampida de la flota y por el tremendo vacío que tal marcha suponía ya en enero para un pequeño país como éste (para los que aún no lo sepan, les recordaré que «nuestro» territorio, compuesto por dos islas, Saint-Pierre y Miquelon, cuenta tan sólo con 5.000 habitantes).

Durante estos dos meses, el cronista venía disfrutando de sus vacaciones anuales en la Patria desde hace ya ocho años, pero desde siempre había «rumiado» la idea de permanecer esta época en la isla. Así ha sucedido, y la experiencia ha sido inolvidable.

NAVIDADES BLANCAS EN TERRANOVA

En Saint-Pierre, por la indudable influencia del continente norteamericano, en cuya costa se encuentra, las Navidades son un tanto estilo sajón, es el clásico Papá Noel quien trae los regalos a los niños y a los mayores el día de Navidad. Toda la familia se reúne al pie del tradicional árbol y se ofrecen los regalos con intercambio de los consabidos achuchones y besuquitos. Al mediodía del día 25 es el gran banquete navideño, donde los íntimos de la familia se «engrasan» hasta la caída de la tarde... Para mí fue todo esto un tanto triste, pues era la primera vez en mi vida en que el día de Nochebuena cené un sopicaldo y una tortilla... Una noche vacía en la que pensé en tantas otras felices pasadas en el hogar paterno, en la tierra... Un grupito de españoles se encontraba en Saint-Pierre: se trataba de unos burgaleses empleados en una plataforma de prospecciones que, según señalaba en una de mis anteriores crónicas, se encuentra a cien millas de las costas de Saint-Pierre. Estaban totalmente descentrados, y entonces me acordé del turrón que preciosamente guardaba desde hacía meses. Les llamé por teléfono a su hotel y vinieron todos a mi casa. Supongo se imaginarán que no quedaría mucho turrón después de su paso. Para ellos, aquel trocito de turrón fue su Navidad. Para mí... una de las mayores alegrías de mi vida. Me he puesto a hablar de la Navidad en sí sin detenerme en los preparativos, en la semana anterior... semana que estimo es igual en todas partes: compras, luces, alegría, proyectos para las fiestas, confección del banquete navideño, visitas a la familia (que aquí son interminables, pues prácticamente todo el pueblo está emparentado entre sí...), etcétera, etcétera. La radiodifusión y televisión francesas se suman a esta alegría general con programas especiales. Uno, sumamente emotivo, fue la serie de entrevistas en directo con personas de diferentes países que por diversos motivos pasaron sus Navidades en esta isleta. Había australianos, americanos, brasileños, ingleses, alemanes, franceses, canadienses, etcétera, etcétera. Cada uno contaba la Navidad en su país (yo fui entrevistado en representación de España), y era emotivo comprobar cómo en estas fechas todo el mundo cristiano se recoge con fervor.

AÑO VIEJO ESPAÑOL EN SAINT-PIERRE

Por vez primera en la historia del territorio, un grupo de barcos españoles

pasó el año viejo en este puerto, dando alegría al Saint-Pierre invernal. Se trataba de una flotilla de Pescanova que venía a transbordar calamares y langostas con destino a España. El carguero «Sierra Aramo» se encargó de llevar el «tesoro» a la Patria.

SAINT-PIERRE, BLOQUEADO EN ENERO

A consecuencia de la huelga de los directores de tráfico aéreo canadienses hemos estado incomunicados gran parte del mes de enero con el resto del mundo... Sin correo y sin poder salir de la isla. Cuando el «bloqueo» se levantó, los elementos se encargaron de prolongar el aislamiento. El frío intensísimo y continuado ha helado varios puertos de la costa atlántica canadiense y bloqueado entre los hielos a no pocos barcos (entre otros, al barco postal de Saint-Pierre). En Saint-Pierre no se recordaba invierno tan duro desde hace más de cuarenta años. Hay ciento cuarenta y tres casas con el sistema de traída de aguas helado, calderas de calefacción y radiadores reventados. Los aviones de Saint-Pierre (que duermen a la intemperie), cuando el tiempo mejoraba un poco, no había forma de «descongelarlos» para poder salir de la isla en las breves calmas entre temporal y temporal. En fin, esto es «fruto del tiempo», y ya casi no nos llama la atención, pero no deja de ser tremendamente duro.

LLEGAN LAS PAREJAS A TERRANOVA

En el año 65, cuando por primera vez vine a Terranova, las parejas comenzaban a llegar a puerto hacia el 15 o 20 de febrero... y en escaso número. Cuarenta o cincuenta consultaciones era el máximo. Este año, hasta el día 10 de febrero ya nos han visitado, entre bous y parejas, unas treinta unidades, y en mi haber cuentan doscientas consultas... Da pánico ver cómo llegan algunos barcos,

cargados de hielo toda la obra muerta, los palos, el puente, los cables de 30 milímetros «engordados» por el hielo a un tamaño superior al tronco de un hombre; las luces y portillos, bajo una capa de 30 centímetros de hielo, dejan pasar la luz a su través en una auténtica sinfonía de colores, espectaculares para el curioso o el fotógrafo oportuno, pero tremendamente peligrosos para el barco, el cual, por un exceso de carga en la obra muerta puede invertir su centro de gravedad en un balanceo (que en estas condiciones no es preciso sea muy acentuado) y dar una voltereta e irse a pique. Por eso, los hombres trabajan en estas fechas más tiempo «cascando» el hielo a muchos grados bajo cero que en faenas de pesca. Nadie protesta, aunque no se pueda dormir; se trata de liberar al barco de su molesta carga o correr el riesgo de hundirse.

SI EL FRIO CONTINUA, SE TEMEN GRAVES ACCIDENTES

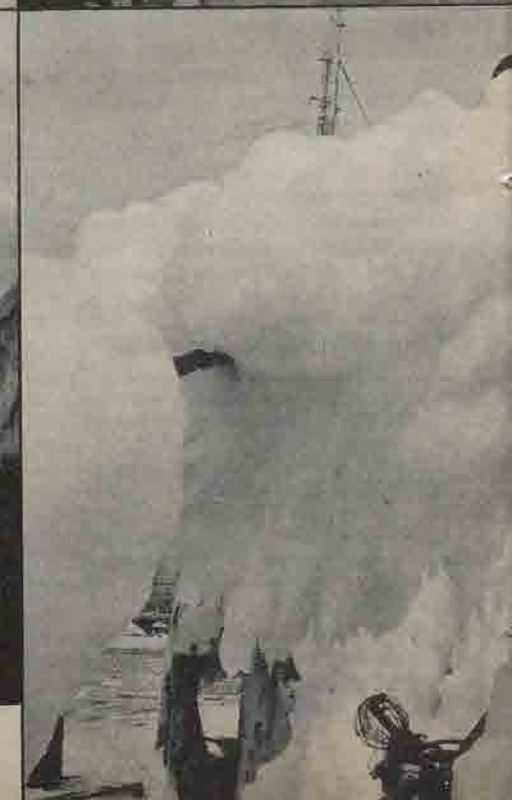
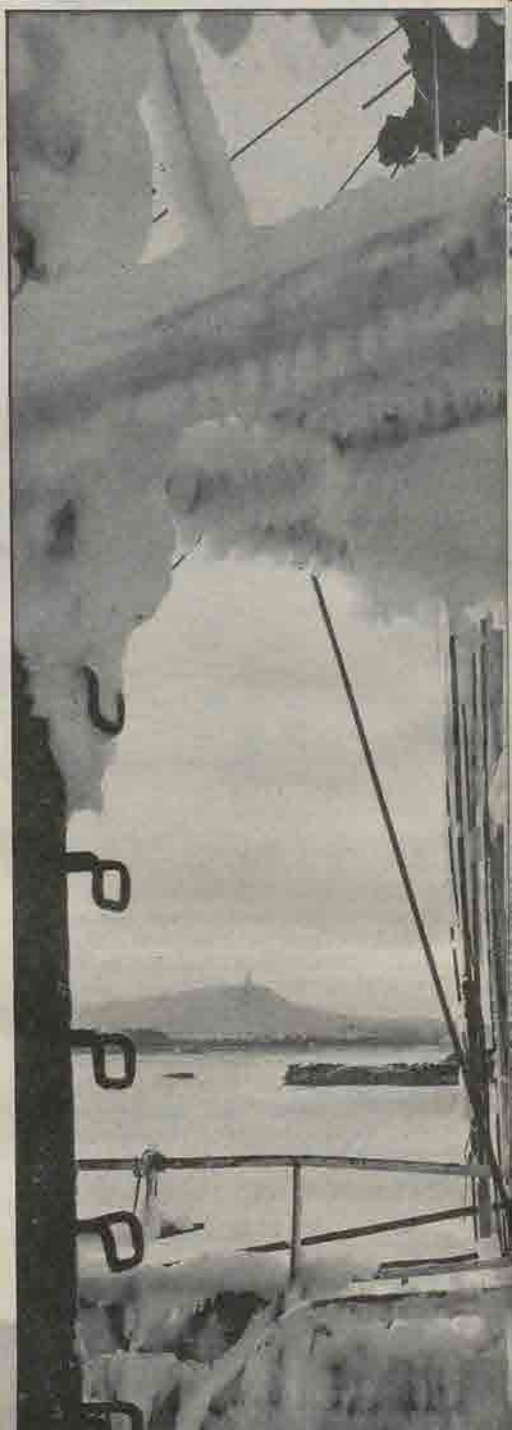
El 27 de enero arribó el «Olaberri-Olazar», la pareja campeona del año 71, con el palo roto totalmente. Dieciséis horas los hombres sobre la cubierta para dejar el buque en condiciones de navegar. Ello no se consiguió sin el tributo de varios dedos congelados que afortunadamente pudieron salvarse de la gangrena.

Llegó el «Puente del Carmen-Puente de Triana» con tres accidentados, uno de ellos con fractura de la base del cráneo y que se encuentra grave...

En el hospital Santa Clara, de Saint-John's, Terranova, se encuentra desde el día 7 don Fernando del Pazo, gravemente enfermo de un proceso abdominal, y al cual acompañe en un vuelo especial y peligroso por el temporal hasta aquella ciudad.

Hoy me ha llegado de Halifax, Nueva Escocia, un nuevo caso de congelación, esta vez con gangrena. Esto es Terranova, amigos de España, y luego dicen que el bacalao está caro... ■ JOSE LUIS ALARCOS.

Aspecto del bacaladero "Bahía de los Vascos", en los muelles de Saint - Pierre, durante los últimos días de febrero.



NO HUBO CRUDO

DOS MARINEROS MUERTOS POR ACCIDENTE EN SAINT-PIERRE

SAINT-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—El intenso frío que desde diciembre no nos ha abandonado sigue haciendo de las suyas. Los puertos de la costa atlántica canadiense, o están bloqueados por los hielos o están en malas condiciones. Tan sólo el puerto de Saint-Pierre se mantiene, en toda la zona, en perfectas condiciones, aunque en los alrededores de la isla hay extensas bancadas de hielo que, aunque no muy espesas, si retrasan la marcha de los barcos que a este puerto se dirigen. Por todo lo anterior se explica el gran aflujo de navios de todas las nacionalidades que en estas fechas arriban a Saint-Pierre (españoles, portugueses, franceses, alemanes, japoneses, polacos..., etc., etc.), siendo frecuente el hecho de que haya más población "flotante" que isleña..., con todo el pinto-resquisimo y colorido que esto significa (y también numerosos problemas...).

SOBREVIVE TRAS DIEZ MINUTOS EN EL AGUA HELADA

Jacques Cousmon, marinero de la "Belle Normandie", cayó al agua, entre su barco y el muelle, el día 24 de febrero; la temperatura exterior era de 21 grados bajo cero... Un oficial de su barco le vio caer, y a los gritos de auxilio, la solidaridad de los hombres de la mar se puso una vez más de manifiesto (los marineros de un barco español que estaba al lado saltaron al muelle en pijama y paños menores...) y se logró recuperar a Jacques, cuyas ropas en contacto con el aire se solidificaron totalmente. Su temperatura corporal bajó al estado de hibernación y fueron precisas más de cuatro horas para recuperarlo en el hospital. (En general, en casos así, no resisten más que unos cinco minutos; la muerte sobreviene por parada cardíaca instantánea o por colapso cardiocirculatorio.)

PRIMER FALLECIDO DEL AÑO 72 EN TERRANOVA

Vicente Pedro Ortiz Gómez, de treinta y siete años, tripulante del "Angelote", al dirigirse a su barco resbaló en el hielo que cubría la cubierta, se cayó de espaldas y se produjo una grave fractura abierta en la parte posterior del cráneo, cayendo seguidamente al agua. El cadáver fue recuperado de las glaciales aguas a las veinticuatro horas a cargo de un hombre-rana local (es el quinto español en cuatro años que fallece en análogas condiciones y que el mismo buceador—monsieur Marc Moraze—ha recuperado). Su barco, que ya había zarpado, dio la vuelta para asistir los compañeros a los funerales y entierro.



El doctor Alarcos, durante el reconocimiento del infortunado Francisco Rodríguez, en presencia de la tripulación del "Mareiro".

ASPECTOS SANITARIOS

Apenas un mes de comenzada la campaña y el balance no es muy satisfactorio. Las bajísimas temperaturas han sido causa de docenas de dedos gangrenados. La insensibilidad por el frío puede llegar a tal punto que un descabezador, cuyos dedos se han helado, puede rebanarse un dedo con su cuchillo y enterarse horas después al quitarse los guantes. Dos casos de peritonitis gravísimas, un traumatizado de pulmón serio y una meningitis han sido los casos más sobresalientes del pasado mes de febrero. Aparte de lo anterior, que afortunadamente hemos ya superado y los pacientes se encuentran en franca mejoría, se han dado los habituales casos de fracturas varias, enfermos mentales, úlceras..., etc. De 400 casos visitados, doce ya han sido repatriados para recuperación en España o continuación de tratamientos.

AMBULANCIA TODO-TERRENO PARA SAINT-PIERRE

El ISM ha dotado recientemente a su servicio médico en Saint-Pierre de un vehículo todo-terreno con el que poder atender a las evacuaciones sanitarias en las condiciones más adversas, así como para desplazamientos profesionales del facultativo español. El Gobierno de Saint-Pierre y la dirección del hospital local han dado todas las facilidades para la importación de este magnífico vehícu-

lo, eximiéndole incluso de pago de aduanas.

LOS ENFERMOS CONVALECIENTES ENTRAN GRATIS AL BAILE EN SAINT-PIERRE

Es un aspecto más de este familiar y simpático Saint-Pierre. Los bares, clubs y demás hacen precios especiales a los marineros que, una vez recuperados de la enfermedad o accidente que motivó su desembarco, esperan en el hotel a que su barco les recoja. Recientemente, un grupo de marineros en estas condiciones me rogó les extendiese un certificado en el que hiciese constar que, efectivamente, eran "pachuchos" recuperados... Medio serio, medio en broma extendí los "certificados", y, ¡sorpresal, con ellos entran gratis a todas partes.

MUERE POR SALVAR A UN COMPAÑERO

Cuando ya había acabado mi colaboración me llega la triste noticia de un grave accidente: Francisco Rodríguez Fernández, de veintinueve años, casado, dos hijos, tripulante del "Mareiro", el día 8 de marzo, a las cinco de la tarde, al ver en peligro a un compañero se lanzó en su auxilio, salvándole, pero pereciendo él en el gesto heroico. Sobrevivió menos de una hora al accidente que le hundió la caja torácica, produciendo un hemotórax bilateral y una herida en el corazón. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

Salvados por el arrastrero "Leizarre" de Ondárroa

SE HUNDIO EL CARGUERO Y LOS CINCO TRIPULANTES SUECOS PERMANECIERON SEIS DIAS EN UNA Balsa



BILBAO (De nuestro corresponsal).—La mar ha querido cobrar su tributo. Pero en esta ocasión hubo suerte. Y un arrastrero de Ondárroa rescató a cinco marineros suecos que durante seis días, después de que su carguero se hundiera, vivieron mil aventuras para poder salvarse.

El carguero sueco «Stenson» había salido de Estocolmo el día 1 de marzo con rumbo a Gambia (África). Después de pasar el canal de la Mancha, un fuerte temporal hizo que la embarcación se escorara en cuarenta y cinco grados.

—Y después de doce horas se hundió definitivamente.

Alf Rolan Denmark (capitán, treinta y dos años), Lars Jonsson (cocinero, veintitún años), Roland Soderluma (maquinista, cuarenta y tres años), Tagg Bergmund (oficial, cuarenta y tres años) y Paavo Hutmen (oficial, veintiséis años) no daban crédito a su salvamento por el arrastrero «Leizarre», de Ondárroa.

—El día siete, después de transcurrir seis días metidos en una balsa, nos salvaron los de la embarcación ondarrés.

Cinco, eran cinco los tripulantes del carguero de 430 toneladas. Y los cinco se salvaron.

—No llevábamos carga; íbamos en lastre. No nos olvidaremos: eran las diez y media de la noche del día uno de marzo cuando nuestro carguero se hundió. Y el día siete, al anochecer, nos recogieron los ondarrés.

Seis días metidos en una balsa hinchable.

—¿Se alimentaban?

—De pequeñas galletas. Solamente llevábamos cuatro litros y medio de agua. Los últimos días nos vimos obligados a beber agua del mar. Horrible.

—Sin esperanzas ya.

—Nos dolía todo. Estábamos cansados de luchar. La balsa volcó en varias ocasiones y tuvimos que realizar esfuerzos ingentes. Es difícil para un hombre del mar perder la esperanza, pero nosotros la habíamos perdido.

—¿No pasó ninguna embarcación junto a ustedes?

—Ninguna; diez minutos antes de que nos salváramos pasó, sí, un mercante, pero no nos vio.

—Pero les vieron los tripulantes del «Leizarre».

—Nos dijeron que veían un bulto blanco al que no le dieron importancia al principio. «Será un bidón», pensaron. Pero al acercarse vieron que se trataba de una balsa con hombres dentro. Jamás olvidaremos las atenciones y el cariño que nos prestaron esos hombres.

Esos hombres, los del «Leizarre», se hicieron a la mar inmediatamente después de dejarles a los naufragos en puerto seguro. Sin darle importancia a su buena obra.

En Ondárroa, la Ayudantía de Marina se hizo cargo de los cinco tripulantes. Les compraron vestidos, les sirvieron comida, les hicieron olvidar...

—¿Qué es lo primero que hicieron en tierra?

—Cada uno de nosotros se bebió de un sorbo un litro de leche.

Exhaustos, pero felices, llamaron a sus familias para contarles el final feliz de su aventura marina. La Embajada sueca y el Consulado de Bilbao se preocuparon también para que nada faltara a sus súbditos.

En los medios marineros de Ondárroa se comentaba con admiración la aventura de los cinco suecos.

—Es que la mar ha estado muy enfadada durante estos días.

—Pero los arrastreros se hacen a la mar...

—Es que nuestras embarcaciones son mucho más marineras que los cargueros cuando se trata de capear temporales.

Los naufragos vivían una extraña sensación de sueño, de milagro...

—Son espléndidos y formidables los marineros de ustedes...

—Lo son.

Seis días en alta mar, a 120 millas aproximadamente de Ondárroa (45° 17' N. y 2° 46' W). Luchando con el mar, con la falta de alimentos, de bebidas...

—Las horas se hacían eternas.

Pero todo ha tenido un final feliz, gracias a unos marineros de Ondárroa. ■ IGNACIO IRIZAR.

GRANDES MANCHAS DE ATUNES, AVISTADAS AL SUR DE ANGOLA

WALVIS BAY (De nuestro corresponsal).—El día 17 de enero entró en el puerto de Walvis Bay el barco atunero bermeano «Alvacora 2». Traía unas quinientas toneladas de atún y listado para descargar al mercante español «Playa de las Canteras».

El atún lo habían pescado hacia el golfo de Guinea y más o menos a la altura de la isla de Annobón. Tuvieron que hacer cinco días de ruta para llegar hasta Walvis Bay y descargar al mercante. Salí nuevamente a pescar el día 21. Junto con el «Alvacora 2» venían los barcos «Gure Cita» y «Ereñe Zubia», con cebo vivo para atraer las manchas de atún. Según informes de algunos marineros, dicen que navegando al Sur de Angola hacia Walvis Bay han visto grandes manchas de atunes. Según informes de los marineros del «Alvacora 2», en una sola «calada» cogieron 200 toneladas de atún. En tres meses que llevaban pescando, habían ganado unas cien mil pesetas y esperaban que la campaña fuese buena.

MUCHOS BARCOS EN FEBRERO

Unos veintiocho barcos han entrado en el puerto de Walvis Bay en los primeros veinticinco días del mes de febrero. Hubo días que había once barcos españoles en puerto con una tripulación de unos quinientos hombres.

También en la ciudad se notaba la

• En tres meses de pesca, los marineros del «Alvacora 2» llevan ganadas unas cien mil pesetas, y esperan que la campaña no decaiga.

• Falleció un tripulante del «Miño», buque de la flota merluquera congeladora.

presencia de los españoles, en las calles, Correos, establecimientos públicos y en los cines.

ACCIDENTES

Desgraciadamente son muchos los marineros españoles que son traídos a puerto accidentados. Sobre todo, estos accidentes se producen en manos y dedos.

En estos tres últimos meses ha habido que dejar en puerto a trece marineros españoles, en el hospital o en el hotel. Varios de ellos han sido consecuencias de caídas y golpes con cables. Otros por accidentes en los motores. Pero la mayoría han sido por cortes con la sierra de descabezar el pescado. En total, diez marineros se han accidentado en los dedos y manos. Cuatro de ellos han sido operados y se les ha amputado algún dedo o parte de dedo.

De los trece marineros accidentados, once han sido repatriados a España en avión, uno volvió al barco y el otro sigue en el hotel, reponiéndose.

Según cuentan los mismos marineros, las causas de estos accidentes, sobre todo los producidos por las sierras de descabezar el pescado, son debidos a la mala instalación de dichas sierras, pues la cuchilla está sin cubrir. En cambio, en otros barcos, la instalación de estas máquinas tiene la hoja de la cuchilla cubierta, y sólo está descubierta una pequeña parte, la suficiente para cortar la cabeza de la merluza.

Por la seguridad de los marineros, que están expuestos a perder dedos y manos, incluso por razones económicas para los mismos armadores, que tienen que perder días de pesca por entradas en puerto para traer a los accidentados, con los gastos que ocasiona la estancia en hospitales y hoteles y su repatriación a España, esas

máquinas de sierra deberían instalarse mejor y las que ya están instaladas revisarse para que no ofrezcan peligro.

Otra de las causas de los accidentes dicen los marineros que es debido al excesivo número de horas seguidas que tienen que estar trabajando cuando el pescado es abundante. Hasta veintiséis horas seguidas sin dormir han estado en algunos barcos. Este excesivo trabajo hace que en algunos momentos los marineros sean como autómatas, sobre todo si realizan un trabajo de movimiento seguido y monótono.

MARINERO FALLECIDO

Lo más triste es tener que dar estas noticias de luto y dolor. El día 13 de este mes murió a bordo del pesquero «Miño» el marinero español Manuel Ángel Simón Alonso. El cadáver, embalsamado, salió para España en el mercante español «Coruña».

El día 15 se dijo una Misa en la iglesia católica de Walvis Bay, por el capellán español, y acudieron todos los marineros del «Miño» y otros muchos más de los demás barcos españoles, hasta doscientos.

Deja viuda y tres hijos pequeños. A ella y los niños, nuestro pésame y una oración de todos los marineros por su eterno descanso. ■ URBANO VELAZ.

EL SUBSIDIO FAMILIAR O "KINDERGELD", EN ALEMANIA

BIELEFELD, Alemania.—Cumpliendo la promesa dada en el número anterior, nos vamos a referir hoy al llamado «Kindergeld», en Alemania, y Subsidio Familiar, en nuestra cada vez más querida Península.

El «Kindergeld» presenta tres facetas distintas en esta nación:

- Por un hijo solo no se cobra.
- Se empieza a cobrar por el segundo, y siempre que no se rebase el tope de 13.200 marcos anuales.

Pero estamos en la misma que con la liquidación de impuestos, es decir, que hay que descontar las cantidades que nos autorizaron para aquella y de las que ya habíamos en el número anterior y que así, a toda vela, supone para **NO TENER DERECHO** ganar alrededor de 1.900 marcos al mes.

Las cantidades a cobrar son las siguientes:

- Para el segundo hijo, 25 marcos.
- Para el tercero y cuarto hijo, 60 marcos.
- Para los siguientes hijos, 70 marcos por mes.

Ejemplos:

Manuel, con dos hijos y menos de 1.900 marcos al mes, cobrará 25 marcos por mes.

Manuel, con tres hijos y aunque gane 5.000 marcos, percibirá mensualmente 85 marcos.

Manuel, con cinco hijos, recibirá mensualmente 215 marcos.

Manuel, con un hijo, a... buscar el segundo.

El «Kindergeld» suele abonarse cada dos meses, considerándose como mes con derecho a este beneficio el haber trabajado un solo día dentro del mismo, o lo que es igual, si empezamos a trabajar el 31 de marzo ya tenemos derecho al «Kindergeld» entero por dicho mes, y si dejamos de trabajar después de haber completado la jornada laboral del 1 de julio, pongo por mes simpático, se percibe también «Kindergeld» por este mes.

Y ahora vamos a la parte «graciosa» y por dos motivos: una menos «salada», porque nos hace perder, y otra más «sabrosa», porque puede hacernos recobrar lo que nunca pensamos reclamar.

Atención a ambas, pues calculo en más de 300.000 marcos anuales los que se pierden por el concepto de «Kindergeld», solamente entre marinos.

La «sosa» se refiere a que el «Kindergeld» sólo se puede reclamar con efecto retroactivo a los seis meses de la presentación de la solicitud en el Kindergeld Abteilung, que suele hallarse en el Arbeitsamt. Este departamento no se hace responsable de la presentación de la instancia en la firma, o «reederel», con lo que quiero advertir a nuestros marinos que si en la «reederel» han de entregarla para que sea firmada por la misma, que exijan que la envíen en el acto o, mejor aún, que se la devuelvan, una vez firmada, y la entreguen ellos mismos en el departamento del «Kindergeld», sin fiarse de promesas de capitanes o jefes de máquinas.

Precisan, además de rellenar la instancia, que viene en los dos idiomas, acompañar el formulario SPKG 40, que debe expedir el Instituto Nacional de Previsión. Si por un olvido no se trajo ese formulario del Instituto se debe presentar la instancia sin él, para ganar plazo y pedir a España el formulario que citamos.

Cómo, cuándo y dónde debe solicitarse, y beneficios que supone

Ejemplo a proa: si lleváis siete meses en Alemania y no habéis presentado la instancia, no os pagarán más que seis meses de atraso. Más concreto aún: Manuel embarcó en el «Beckenbauer», petrolero alemán, el 1 de enero de 1971, y correspondiéndole el «Kindergeld» no lo reclamó hasta agosto del mismo año. En ese caso, no le pagarán más que desde febrero, habiendo perdido lo correspondiente a enero. Por lo tanto, aunque hayáis «olvidado» el SPKG 40, entregad la instancia, y aunque en la «reederel» os digan que debéis esperar este SPKG 40, no hacéis caso y presentarla para no perder «prenda».

La «sabrosa»: nuestro ya amigo Manuel navegó bajo bandera alemana desde marzo a junio, por citar meses primaverales y veraniegos, del año 1969. Ayer se acordó que no había solicitado el «Kindergeld», y como el plazo de prescripción le terminaba el 31 de diciembre de 1971, nuestro Manuel, que entonces tenía cinco hijos, se ha quedado sin 860 marcos —alrededor de dieciocho mil pesetas que estuvieron a su disposición durante casi tres años—.

Otro punto interesante es el saber que si un trabajador español cae enfermo y la empresa no le despide seguirá cobrando el «Kindergeld» igualmente, pero si la empresa le despide dejará de percibirlo automáticamente, si está en España, y si sigue viviendo en Alemania, durante los tres meses siguientes al despido. Para nuestros marinos es muy interesante conocer este punto, en caso de enfermedad o prolongación indebida de vacaciones, es decir, sin justificación. Del Seguro de Paro ya hablaremos en el próximo número.

Existe una posibilidad para no perder el «Kindergeld», que además evita un gran número de quebraderos de cabeza y que parece haber sido ideada especialmente para nuestros marinos, más amantes de las olas, caramba, que es lo suyo, que de números y papeles. Según el artículo 40 del Convenio Hispano-Alemán, en su texto modificado, el trabajador español en Alemania puede solicitar del Arbeitsamt alemán que el «Kindergeld» le sea abonado por conducto del Instituto Nacional de Previsión a la esposa o persona que cuide de sus hijos. Para esto sólo hay que pedir y presentar en el Arbeitsamt el formulario KG 65 s-f «Solicitud de pago del Subsidio Familiar al Instituto Nacional de Previsión», camuflado al idioma alemán con el pomposo nombre de «Antrag auf Auszahlung des Kindergeldes an das I.N.P. in Madrid».

De esta manera, la Caja del Subsidio Familiar alemana (Kindergeldkasse) transfiere a España el «Kindergeld» hasta el último mes, en que se cumplieron los requisitos o, lo que es lo mismo, hasta el último mes en que estuvo empleado en Alemania el trabajador español, con lo cual no se corre el peligro de que quede un resto sin pagar. Otra ventaja de este procedimiento es que el trabajador se evita las molestias y aun los gastos de tener que hacer los giros.

Concretando: Si queremos ser nosotros quienes cobremos, debemos presentar el formulario SPKG 40 del I.N.P., acompañado del formulario relleno y firmado que allí nos dan en el Arbeitsamt, Kindergeldstelle. Si preferimos que esos marcos vayan a España, con lo que nos evitamos un montón de jaleos, debemos pedir y rellenar el formulario KG 65 s-f y entregarlo en ese mismo sitio.

Y para terminar, una última información que, gracias a Dios, afecta a pocos de nuestros marinos, pero que estimo de todas maneras necesaria para que todos queden bajo cubierta. El «Kindergeld» no pertenece al trabajador o al marino, aunque éste sea quien luche contra vientos y mareas, sino a los hijos por quienes se cobra. Por lo tanto, si «olvida» mandarlo a quien cuida de sus hijos, éste puede solicitar del Instituto Español de Emigración que le sea abonado directamente, lo que de acuerdo con el Convenio Hispano-Alemán tendrá efecto inmediato. No confundamos tampoco, creyéndonos amparados —no encaja bien aquí esta palabra, pero no se me ocurre otra que evite un «taco»— en este párrafo, que con mandar el «Kindergeld» hemos cumplido. ¡Ni mucho menos! El «Kindergeld» no es nuestro, pero sí lo es nuestra familia y, aparte de este beneficio, estamos obligados, tanto por las leyes alemanas como por las españolas, a mantener a los que hicimos nuestros, siempre que no se demuestre que no son merecedores de ello; y en caso de lo que en España llamamos «abandono familiar» —¡qué mal me suena!—, y en Alemania, «Unterhalt der Angehörigen verweigert» —me suena aún peor—, serán descontadas y enviadas directamente por las empresas alemanas las cantidades dictaminadas por las leyes con el consiguiente desdoro para el causante, que se convertirá de hecho en un socio más del club «Heute Schweine, ehe Menschen» (la traducción entre paréntesis, por no disponer de un signo que la pudiera ocultar mejor: «Hoy, cerdos; antes, hombres»).

Vuelvo a repetir que entre nuestros marinos —pese a la novla en cada puerto y al «Rubio como la cerveza», de Conchita Piquer— estos desgraciados casos casi no se conocen, pero por... si la bitácora.

Y como siempre, dirigiéndonos a este corresponsal volante, a vuestra disposición tenéis impresos, formularios, Información complementaria y lo que estiméis necesario, ya que para eso estamos.

ANGEL

ANGEL, ENFERMO

La crónica de Alemania que publicamos en esta página la ha escrito Angel, nuestro corresponsal, enfermo y en la cama. Nos escribe desde Bielefeld y nos explica cómo cayó enfermo con «una pulmonía a destiempo», y también cómo pudo hacerse con una máquina de escribir, que tenía prohibida, con la que escribió la crónica, escapando de la vigilancia de los doctores y enfermeras en el edificio de pruebas analíticas del hospital de Bielefeld.

Agradecemos este gran esfuerzo de nuestro apreciado Angel, por lo que tiene de deferencia para nosotros y, sobre todo, para los lectores, que le siguen con verdadera avidez, muy especialmente los que trabajan para empresas alemanas.

Digamos, por último —ya que no lo habíamos hecho hasta ahora— que el corresponsal «Angel» es el periodista español Angel Alfonso Fernández y Martínez Luengo, gallego, con domicilio habitual en Bonn, pero viajero incansable por toda la geografía alemana, donde visita a nuestros trabajadores emigrantes en sus propios lugares de trabajo.

Deseamos un total restablecimiento al querido amigo y compañero, y esperamos con auténtica impaciencia su próxima crónica, que ya nos ha anunciado será desde Hamburgo.

NOMBRAMIENTOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido designado oficial mayor del organismo don Ernesto Martínez Peral, que hasta la fecha venía desempeñando el cargo de secretario de actas del Consejo General y de la Comisión Permanente.

Ha sido nombrado para este último cargo don Jaime Roset Esteve, quien venía desempeñando la jefatura de la sección de Formación Profesional.

LA CORUÑA, POSIBLE BASE PESQUERA JAPONESA

LA CORUÑA.—Es posible que el puerto coruñés se convierta en base de la flota pesquera japonesa, que operaría en el Atlántico Norte. Ello se debería, en gran parte, al hecho de que La Coruña cuenta con una refinería.

Actualmente, la única base japonesa radica en Las Palmas, y de situarse en La Coruña la segunda, el radio de acción de los buques se ampliaría notablemente. A tal fin, tres directivos de la compañía pesquera japonesa se desplazaron a La Coruña para sostener una serie de contactos con empresas frigoríficas y astilleros de reparación de barcos. La flota de esta compañía cuenta con más de un centenar de barcos pesqueros y un buque-factoría, con un desplazamiento total de 500.000 toneladas.

A BORDO, CON LOS PESCA

● La anchoa, los de las embarc



Preparando el arte.



Los hombres se alinean en la banda de babor...

Mediante un juego de grúas y poleas se hala la red...



SAN SEBASTIAN (De nuestro enviado especial).—La pesca de litoral es una pequeña aventura para unos; un oficio, en la mayoría de los casos el único, para otros, y, en ocasiones, un negocio. Todo depende del lugar que ocupe el que la contempla o trabaja. En mi caso concreto supone una nueva experiencia y el contacto, siquiera por unas horas, con los hombres que de ella viven.

En la Cofradía de Pescadores de San Sebastián tuve un intercambio de impresiones con su secretario. Hablamos de los problemas generales de este tipo de pesca. Parece claro que algo no funciona. Las capturas disminuyen notablemente de un año para otro. Por otra parte, el número de barcos aumenta, con lo que el rendimiento por unidad disminuye de una forma alarmante. ¿Causas? Parece ser que son varias y complejas, pero lo cierto es que todo son especulaciones, más o menos basadas en datos, pero especulaciones al fin y al cabo. No existe un estudio serio y riguroso sobre las causas que originan la disminución de las especies pelágicas. No se ha hecho un estudio biológico de las aguas costeras del Cantábrico.

Es cierto que se han adoptado una serie de medidas para intentar remediar el problema, de entre las que cabe destacar la de la veda de la anchoa, pero esto ha sido muy discutido por los pescadores guipuzcoanos. Dicen que la veda no sirve, que llevan dos años con ella y las capturas continúan disminuyendo. Manuel, el patrón de mi barco, me decía que la veda habría que hacerla en mayo, que es cuando la anchoa desova, y no en diciembre; pero que cuando él lo propuso en una reunión, le dijeron que eso era una locura, porque en esa época la anchoa es mejor, por lo que se preguntaba si la veda era para proteger a la pesca o para qué. Pero de Manuel hablaremos largo y tendido, ya que con él compartí la mayor parte del tiempo que estuve en el «Nuevo Jesús de Nazaret», barco de 93 toneladas, con matrícula de San Sebastián.

Salimos del puerto a las seis de la tarde del día 2 de marzo. La mar no estaba muy bien y, mientras recorríamos la costa buscando lo que pescar, vimos cómo volvían la mayoría de los barcos. Por la radio se escuchaban sus bromas; Manuel me comentaba que eso era señal de que había poca pesca, pues cuando están trabajando no se oye ni una mosca, incluso algunos hablan en clave para que el resto de los barcos no sepan dónde está la pesca. Como la mar no estaba para ello, Manuel decide no ir a por la anchoa y buscar erlas, pescado que se vende bien (se exporta a Italia).

La tripulación constaba de 17 personas y un mirón, en este caso yo. El barco es propiedad de Manuel, Inus (hermano del patrón), Vicente y algún otro que no recuerdo. Es una pequeña empresa familiar, como tantas otras, en la que los armadores hacen como pescadores.

Sobre este tipo de explotación, casi artesanal, los técnicos que elaboraron el informe sobre «La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya» dicen que resulta anacrónica. Un barco de estas características —señalan— supone una inversión de más de 12 millones de pesetas. Al año se maneja un beneficio bruto de cierta consideración, por lo que abogan por la tecnificación de la pesca. Dicen que en cualquier

empresa de tierra adentro de estas características, hay un técnico economista al frente de ella. En definitiva, son dos concepciones diferentes de la pesca. El tiempo dirá cuál de las dos es la acertada, si bien parece cierto que la racionalización del sector supondrá una mayor rentabilidad.

Durante cinco horas recorremos el litoral sin arriar la red. Llegamos hasta las inmediaciones de Francia, pero no se ve nada. Y nunca mejor empleado el verbo «ver», porque los aparatos detectores de pesca, la «sonda» que llaman, resulta ser como una



REPORTAJE:

ANGEL S. HARGUINDEY

DORES DE LITORAL GUIPUZCOANOS

franceses, la rentabilidad
aciones y otros problemas.



televisión submarina. Detecta y señala mediante unos gráficos todo lo que se encuentra entre la quilla del barco y el suelo del mar. Por otra parte, la experiencia de estos hombres les permite conocer la clase de pescado que detectan por la forma de los gráficos. Al mismo tiempo señala la profundidad, por lo que sirve también para conocer la distancia exacta a que se encuentran de la costa, detalle este importante en estas fechas en las que los conflictos con los franceses son frecuentes. Se ha notado una radicalización por parte de las

autoridades de Francia. Les asiste la razón y el derecho, pero en ocasiones ello no evita el que estos hombres intenten la pesca en sus aguas, y a sabiendas de los riesgos que corren. Quizá sea importante, a la hora de intentar comprender estos actos, la peculiar forma de retribución que existe en la pesca de litoral. Del total de lo capturado (monte mayor), la mitad corresponde al armador y la otra mitad se reparte equitativamente entre los miembros de la tripulación (monte menor). De ahí que sea imprescindible el pescar, ya que de lo contrario no cobra nadie nada.

La red que llevamos es la pequeña. Tiene 120 brazas de largo y 30 de alto, vale unas 400.000 pesetas y está asegurada para casos de accidente. Cuando se deteriora o pierde por imprudencia del patrón, no tienen derecho al seguro.

Hacia las once de la noche se arria por primera vez la red. Manuel ha detectado un pequeño banco de erlas. Los hombres, guipuzcoanos, santanderinos y gallegos, se colocan en la banda de babor, alineados. De una forma perfecta y conjuntada van dejando la red. El barco describe una circunferencia, procurando en todo momento que el banco quede en el centro de ella. Cada cierto número de brazas de red hay una linterna verde, que sirve para indicar al resto de los barcos dónde está, y a la vez para que el patrón pueda maniobrar con seguridad. Una vez arriada, se comienza a halar mediante un sistema de grúas, una en popa y otra en proa. Los hombres, en el centro, halan la red a mano para que quede preparada nuevamente. La operación completa no les lleva más de media

hora. La pesca se coloca sobre la cubierta de proa, que se halla dividida en compartimientos pequeños, con objeto de que los peces no se muevan y, en definitiva, se estropeen.

La tripulación vuelve a la cocina, en donde charlan, juegan una partida o intentan dar una cabezada. Se turnan cada dos horas para que el patrón no esté solo y pueda tomar café. El café se bebe como al agua. Lo toman muy cargado y sin azúcar, sin duda para poder permanecer en pie. Calculo que ninguno de ellos dormirá más de cuatro o cinco horas diarias durante la semana. Los sábados y domingos, e incluso los viernes, ya que hasta el 19 de marzo han decidido no trabajar ningún barco en viernes, con objeto de no sobrepesar en exceso, recuperan el sueño perdido.

A modo de anécdota, valga lo que me contó Manuel Echevarría (hijo del patrón, y que trabaja con él desde los dieciséis años):

—Mi padre, los fines de semana, suele dormir cuarenta y ocho horas seguidas. Yo, unas veinticuatro.

Vicente me dice que él, nacer, nació en San Juan de la Luz, pero que es «súbdito» español; me lo repite varias veces, como si fuera conveniente el aclararlo.

Le pregunto al patrón cuáles son las causas de la disminución en las capturas. Me dice que puede haber varias, pero que para él la principal es la «sonda».

—¿Por qué?

—Porque cuando se encuentra el «cardumen» acuden varios barcos y en media hora se coge todo. Antes había que pescar a ojo y siempre se escapaban más peces.

Pero estos inventos son muy buenos al principio, después nos perjudican.

Manuel desconfía, pues, de la tecnología; pero, ciertamente, sin ella muchos barcos no podrían continuar pescando, porque si actualmente se captura poco, sin los aparatos la rentabilidad de las embarcaciones sería excesivamente deficiente.

Después te comenta, como si tal cosa, que en el año 42 vino con su padre y con su hermano, en un bote de remos, desde Castro Urdiales (Santander) hasta San Sebastián; eran los tiempos difíciles. Manuel comenzó a pescar a los nueve años. Con un bote de remos se iba casi todos los días hasta Fuenterrabía, al congrio. Para él, la forma de pesca actual es de «señoritos».

En total pescaron 500 kilos de erlas, que se las pagaron a 89 pesetas el kilo. Diez cajas de chicharros, a 400 pesetas la caja, y 17 cajas de bogas, a 200 pesetas caja.

Ya de mañana arribamos al puerto. En el retorno, los tripulantes seleccionan la pesca y la colocan en cajas, mientras que una bandada de gaviotas nos sigue muy de cerca, comiendo los peces pequeños que se tiran.

En el puerto están esperando un grupo de mujeres. Ellas mismas organizarán la «rula». Se vende la pesca y me despido de todos ellos.

A grandes resgos, esta es la forma de trabajar y vivir de los pescadores de litoral. Un trabajo duro, pese a lo que diga Manuel, que merece el respeto y la atención de todos nosotros. ■ A. S. H.

Manuel Echevarría, patrón del «Nuevo Jesús de Nazaret».

EL NUEVO DELEGADO DE TRABAJO CLAUSURA CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL

● Veintiséis patrones de pesca local procedentes de nuestras escuelas de Calpe y Villajoyosa.

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—Ha tomado posesión de su cargo como delegado provincial de Trabajo, don Ciriaco de Vicente Martí, que sustituye a don Juan Miguel Martínez, quien ha pasado a desempeñar iguales funciones en Asturias.

El nuevo delegado procede de Las Palmas y está, por tanto, familiarizado con los problemas laborales y sociales de los trabajadores del mar. Por ello, se ha apresurado a ponerse en contacto con los ambientes marítimo-pescaderos de esta provincia, visitando nuestras oficinas, que recorrió detenidamente, saludando a todos y a cada uno de los funcionarios del Instituto e interesándose por cuantas informaciones le fueron facilitadas por el delegado provincial de nuestro organismo, don José Luis Camarasa Monje.

También estuvo en Santa Pola, donde tuvo una reunión con el Cabildo de la Cofradía de Pescadores, que agrupa a la mayor parte del censo laboral de este pueblo. Posteriormente le fueron mostradas las instalaciones del ISM para los servicios sanitarios de la Seguridad Social, de Inminente Inauguración; la Casa del Mar, donde funcionan ocho unidades escolares de Orientación Marítima, además de una residencia para marineros transeúntes; así como el puerto pesquero y la lonja de contratación, a cuya hora se estaban celebrando las subastas del día.

Acompañado del señor Camarasa Monje pasó unas horas en Villajoyosa, con motivo de la entrega de certificados de aptitud a los nuevos patrones de pesca local, aprovechando la ocasión para cambiar impresiones con los miembros de las Cofradías de dicha localidad, de Calpe, Campello, Altea y Alicante.

CLAUSURA E INAUGURACION DE CURSO

Presidió, junto con el delegado provincial y presidente del Consejo Provincial de este Instituto Social de la Marina, señores Camarasa Monje y Buaes Ruso, respectivamente; alcalde de la ciudad, señor Romá; gerente del PPO, don Diego Martín Pujol, y otras autoridades de Marina del distrito, el acto de clausura de los cursos recientemente celebrados en Calpe y Villajoyosa para patrón de pesca local, inaugurando al propio tiempo los de patrón de pesca litoral de segunda clase, que comienzan a impartirse en las citadas Escuelas de Formación Profesional del ISM.

El director de los cursos, don Antonio Díez Martínez, expuso en primer término el desarrollo de estas enseñanzas, que han tenido una duración de cuatro meses, y en las que se han obtenido las siguientes calificaciones: dos sobresalientes, seis notables y veinte aprobados, para los treinta alumnos presentados. Felicitó a los profesores de ambas Escuelas por el celo y competencia desplegados en su función. Pero, sobre todo —dijo—, hay que felicitar a los alumnos, verdaderos protagonistas de tan satisfactorios resultados, por el tesón de cada día y la voluntad de promoción social que les ha hecho acudir, puntual y asiduamente, a las clases. Agradeció al señor delegado de Trabajo y demás autoridades su presencia en el acto, porque al propio tiempo que constituía un honor su asistencia, significaba el aliento y estímulo de los organismos representados para el perfeccionamiento profesional de los trabajadores del mar.

El secretario de la Escuela de Villajoyosa —en cuyo local se celebraba el acto—, don Jaime Marcet Segrelles, leyó a continuación los nombres de los nuevos patrones de pesca local, quienes iban recogiendo, de manos de las autoridades que presidían, los certificados de la Comandancia Militar de Marina, que acreditaban su competencia, siendo por ello felicitados.

Pronunció un discurso —que bien pudiera calificarse como lección final— don Ciriaco de Vicente Martí. Expresó el delegado de Trabajo su satisfacción por acudir a uno de los pueblos alcañinos de más ralgambre marinera en tan señalada ocasión, precisamente para dar cons-

tancia notarial de un suceso especialmente grato para el Ministerio de Trabajo, cual es la promoción social de los trabajadores. «Habéis subido un escalón —dijo— en vuestra categoría profesional. Que ello os sirva de estímulo y acicate para continuar vuestro perfeccionamiento. En esta obra colaboran con el departamento que represento, en íntima colaboración y participación eficaz, otros organismos: Cofradías Sindicales de Pescadores, autoridades de Marina, Fondo Nacional de Protección al Trabajo, etcétera. Vengo de las islas Canarias —continuó diciendo—, donde he sido testigo de la dura labor de los pescadores alcañinos que en aquellas aguas faenan durante largos meses, separados de sus mujeres y de sus hijos, con la ilusión del retorno a sus hogares, pero con la íntima satisfacción de saber que están cumpliendo un deber: el de aportar su sacrificio y su esfuerzo a la economía española».

Elogió la labor del Instituto Social de la Marina en toda la costa. Labor que no se circunscribe a la prestación de la Seguridad Social, sino que se extiende a otras áreas de singular contenido, de las que no piensa abdicar: fomento de construcción de viviendas, acción formativa, perfeccionamiento profesional, asistencia en cualquier aspecto que el trabajador del mar lo necesite.

Finalmente, tras felicitar de nuevo a los alumnos que acaban una etapa para iniciar la siguiente, clausuró el curso de patrón de pesca local, declarando inaugurado el de patrón de pesca litoral de segunda clase.

ACCIDENTE DEL COMANDANTE DE MARINA

Un accidente de automóvil, afortunadamente de no tan graves consecuencias como en principio se temía, ha sufrido don Pedro Celestino Rey Ardid, comandante militar de Marina de esta provincia, junto con su esposa, doña María del Pilar Salgado Roig.

Muy mejorados ambos de las heridas causadas en la colisión con un camión, convalecen ya —al redactar estas líneas— en el Hospital Militar de Alicante, donde han recibido numerosas muestras de adhesión y votos por su restablecimiento. Don Pedro Celestino Rey Ardid habrá podido comprobar cuánto se le aprecia en esta provincia, por sus dotes de caballerosidad y competencia en el cargo.

NUESTROS MAESTROS DE ORIENTACION MARITIMA

No es la primera vez que comentamos la magnífica labor que realizan nuestros maestros al frente de las Escuelas de Orientación Marítimo-Pesquera, haciéndonos eco de premios, homenajes o distinciones que han recibido.

En esta ocasión nos cabe la satisfacción de señalar dos nombramientos: los de don Francisco Llopis Bertoméu y don Jaime Marcet Segrelles para la dirección de los colegios de Educación General Básica José María Paternina, de Calpe, y José Antonio, de Villajoyosa, respectivamente.

Tanto el señor Llopis Bertoméu como el señor Marcet Segrelles han tenido una destacada y larga dedicación a la enseñanza marítimo-pesquera. Y ambos fueron designados hace tiempo secretarios de nuestras Escuelas Filiales de Formación Profesional de las citadas localidades.

La coincidencia de que en esta misma crónica queden reflejados tales nombramientos al propio tiempo que recogemos los magníficos resultados obtenidos por los alumnos de Calpe y Villajoyosa en los recientes exámenes de patrón de pesca local, constituye un motivo de orgullo y satisfacción para la acción cultural que el Instituto viene desarrollando en la costa, respaldada por la colaboración entusiasta y eficaz de nuestros maestros. ■ ANTONIO Díez.

EL CONOCIMIENTO DE LA PRONOSTICAR EL TIEMPO

El final del sistema nuboso «la cola» se caracteriza porque la presión empieza a subir. Si esta cola es procedente de un frente cálido, la curva no será tan pronunciada como si fuera de un frente frío en que el ascenso en la curva barográfica es muy pronunciada.

La nube más importante en esta fase es el cúmulo húmilis o cúmulos de buen tiempo, se caracterizan por tener una base plana y un desarrollo mínimo. Son nubes delgadas que no presentan torres ni protuberancias y muestran pequeñas señales de un crecimiento y movimiento internos. Se presentan cuando la capa o el nivel de condensación es inestable, mientras que el aire por encima es estable. En ocasiones, estas nubes suelen cubrir gran parte del cielo y entonces es muy difícil distinguirlas de los estratocúmulos, las que se encuentran en el horizonte.

Los sistemas nubosos son de tres tipos: sistema depresionario acompañado de la depresión. En él la lluvia encuentra delante el frente cálido en la región donde la presión desciende más rápidamente. El movimiento de la masa de nubes sigue la dirección del viento de las altitudes medias.

La «cola» es completamente distinta al cuerpo y no sufre deformaciones sensibles con el tiempo (doce a veinticuatro horas).

Sistema tempestuoso: Tiene una estructura menos definida, siempre se encuentra en perturbaciones en forma de V, y entonces el cuerpo coincide con la línea de tendencia nula (de la presión). Las principales características son: un avance de sesenta kilómetros hora aproximadamente, abundancia de cielo muy nuboso en lugar de cielo completamente



te cubierto. Este aspecto del cielo queda bien caracterizado por la expresión de «Velum con agujeros». El cuerpo del sistema está formado por nubes de toda clase y de todas las altitudes, con una organización incoherente observando frecuentes claros. No existe ninguna separación entre el cuerpo y la «cola» y a menudo presentan desgarrados los golpes del sistema, lo cual ocurre cuando éste se mueve en una zona de gradiente, llano o pantano barométrico.



AS NUBES, CLAVE PARA EN LAS PROXIMAS HORAS



ELEMENTOS METEOROLÓGICOS MANIFESTADOS POR LOS CUMULOS DE BUEN TIEMPO

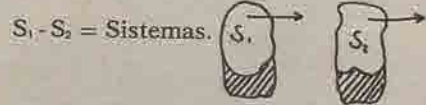
Elementos	Tendencia	Evolución	Tiempo, horas	Riesgo
Viento	Variación diurna.	De día, 2-3. Noche, 1-2.	12	Fuerza, 4-5 sobre borde anticiclón.
Visibilidad . . .	Buena.	Más de 10 kilómetros.	12	Bruma durante noche invierno.
Presión	Estable o alta.	Alta, lenta, durante los días.	12	Desciende cuando se aproxima una borrasca.
Temperatura . .	Variación diurna.	Aumentar a mediodía.	12	
Nubes	Variable.	3/8-6/8 C. u.	12	6/8 C. u.
Precipitación .	Ninguna.			

trico, donde el viento es flojo y variable, y, por último, se deforma rápidamente con el tiempo y se da el caso de que en dos cartas consecutivas cambia completamente su aspecto.

El último sistema nuboso es el que no tiene movimiento, y se le conoce con el nombre de «sistema fijo». Este tipo de sistemas afecta con frecuencia grandes extensiones; aparecen durante el verano en los pantanos barométricos y con el predominio de los C. b., y en el invierno aparecen en las mesetas anticiclónicas en las que la nubosidad es de stratocúmulo. Estos sistemas, que representan una simetría bastante definida, son, a menudo, dislocados por la presencia de un

anticiclón cuarenta y ocho horas después.

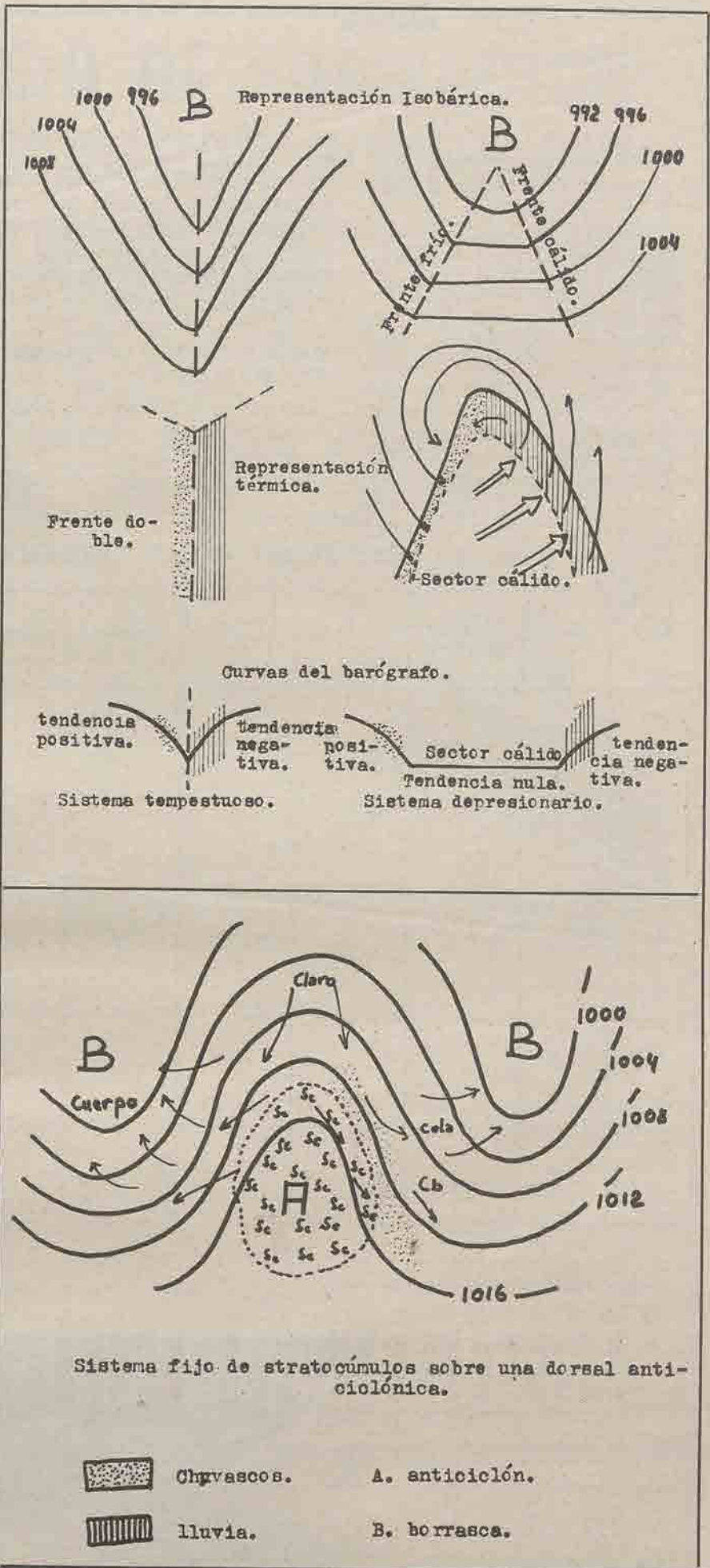
Las zonas de conexión en los sistemas, por lo general se encuentran limitadas por los márgenes poblados, sobre todo, de altocúmulos, separados unos de otros por una zona de cielo claro, en la que sólo se observan los cúmulos de convección diurna (cúmulos de buen tiempo).



= Márgenes.

En invierno, las zonas de conexión de un sistema a otro se prolongan

SIGUE



(Viene de la pág. anterior)

lateralmente, contorneando la región de la alta barométrica.



Zona de conexión.

Esta zona de conexión lleva una nubosidad de stratocúmulos, cúmulos, stratos y nieblas. Los cúmulos de las zonas de conexión se distinguen de las de la «cola» porque son aplanados; de la misma manera, las nieblas no tienen una evolución diurna local, con lo que pueden perma-

necer dieciocho y veinticuatro horas. En las zonas de conexión, las precipitaciones son raras y carecen de importancia, y es en la llegada del segundo sistema cuando pueden dar origen a alguna llovizna.

NOTAS PARA USAR ESTE CUADRO METEOROLÓGICO

Las flechas se refieren a la presión si está en aumento, estacionaria o en descenso.

La dirección del viento la indica

la flecha, en el supuesto de que fuese llevada por el viento que representa. El número de rayas de la cola de la flecha indica la velocidad del viento, cada rayita indica diez nudos hasta llegar a cincuenta, en que se sustituye por una banderita. Ejemplo: NW-35 nudos y E-50 nudos.

La dirección y el estado de la mar se escribe igual que el viento.

El cielo se escribirá con un círculo que, según lo lleno que esté, indicará una cosa u otra. Ejemplo: Des-

pejado ; la mitad del cielo cubierto cubierto . En esta columna también se escribirán los fenómenos más importantes, así como tormenta , nieve , chubasco , granizo , niebla y lluvia .

En la columna de las nubes se citarán estas con sus respectivas abreviaturas: Ci-Cs-Cc-As-Ac-Ns-St-Sc-Cu-Cb.

El pronóstico a la vista de todos estos datos se escribirá en la casilla al criterio personal de cada uno. ■ MIGUEL ANGEL DE LUQUE.

RESUMEN PARA OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS

Día	Hora	Lectura del barómetro	↑ → ↓	Temperatura	Humedad	Lluvia	Dirección velocidad viento	Estado dirección mar	Cielo	Nubes	Pronóstico
	00										
	06										
	12										
	18										
	24										



CAPTURAS DE LA FLOTA CONSTRUIDA CON AYUDA DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO (1960-1970)

En nuestro artículo anterior decíamos que para la década de 1960-1970, el Crédito Social Pesquero había construido o renovado 1.511 buques, con 93.350 TRB. Los créditos concedidos por el Banco para este fin habían ascendido a 3.153 millones de pesetas, y con ellos se había financiado una flota cuyo valor actual es de 10.000 millones de pesetas. Este Banco ha participado, durante la década, en la construcción del 85 por 100 de los buques de altura y litoral, y gracias a sus concesiones de créditos, los astilleros han recibido pedidos de cascos por 1.000 millones de pesetas, y la industria auxiliar de la construcción naval, por valor de 6.000 millones de pesetas.

CAPTURAS DE LA FLOTA

Las toneladas métricas de capturas al año, promedio de la flota, por TRB, son de 2,9 Tm.; luego la flota construida y en activo desde 1960, con la participación del Crédito Social Pesquero, hace como promedio unas capturas medias al año de 270.715 Tm., que suponen el 24 por 100 del total de la pesca desembarcada y el 40 por 100 de la pesca desembarcada por las flotas de altura y litoral. El valor anual de las capturas realizadas por la flota construida al amparo de este Banco es de 5.280 millones de pesetas (el 24 por 100 de las capturas totales de la flota, que ascienden en el momento actual a 22.000 millones de pesetas).

Para los efectos de valorar las capturas en diez años, consideramos el período 1965-1975, en el que la flota construida con la ayuda de este Banco ha capturado a plena actividad. Suponemos que las capturas de 1972-1975 son iguales a las de 1972; siguiendo este criterio, las capturas 1965-1975 se pueden estimar para toda la flota en 204.000 millones de pesetas, y para la flota construida con la ayuda de este Banco, en el 24 por 100 de dicha cantidad, es decir,

en 48.960 millones de pesetas. La flota financiada por el Crédito Social Pesquero ha creado en diez años un valor añadido de 34.272 millones de pesetas, ha derivado una renta hacia el sector industrial (por compra de materia prima, reparaciones, energía, combustible, etcétera...) de 9.700 millones de pesetas y al sector servicios de 4.890 millones de pesetas.

Con 3.153 millones de pesetas de ayuda financiera a la construcción naval, este Banco ha creado en diez años capital fijo nacional por 10.000 millones de pesetas y riqueza por valor de 48.960 millones de pesetas. De esta riqueza creada, el propio sector se ha beneficiado de 34.272 millones de pesetas; el sector industrial, de 9.700 millones de pesetas, y el de servicios, de 4.890 millones de pesetas.

La flota construida por este Banco en la década obtiene anualmente unos ingresos superiores en un 67 por 100 a las concesiones totales de créditos realizadas en dicha década para la construcción de dicha flota.

TRIPULANTES

El número de tripulantes por TRB (computando la flota de altura y litoral) es de 0,29; como el Crédito Social Pesquero ha participado en la década en la construcción de 93.350 TRB, el total de los tripulantes que trabajan en dicha flota es de 27.071 personas. Como el total de tripulantes de altura y litoral es de 98.029, los tripulantes que trabajan en la flota financiada por este Banco durante la década suponen el 27 por ciento del total de la tripulación.

La remuneración anual de esta tripulación es, aproximadamente, de 2.000 millones de pesetas; es decir, la flota construida con la ayuda financiera de este Banco crea rentas de trabajo por un valor anual de 2.000 millones de pesetas (52,3 por 100 del valor añadido bruto de dicha flota). ■ P. VALDES.

CONSEJO DE FORMACION DEL ESTIBADOR PORTUARIO



En acto celebrado en el Ministerio de Trabajo, y bajo la presidencia de don José Utrera Molina, subsecretario del Departamento, se ha formalizado la constitución del Consejo de Formación del Estibador Portuario, órgano previsto en el vigente reglamento de formación profesional.

Con el señor Utrera Molina, presidente nato de la Organización de Trabajos Portuarios, asistieron al acto los delegados generales de la OTP y de Universidades Laborales, don Javier Angoloti y don Federico Gómez Rodríguez, respectivamente; gerente nacional del PPO, don José Luis Carballo, y los miembros del Consejo.

El señor Angoloti presentó un informe sobre las actividades llevadas a cabo por la OTP en el ámbito de la formación profesional. A continuación fue propuesta y aprobada la Comisión Permanente del Consejo, que integran el delegado general de la OTP, el gerente nacional del PPO, dos expertos de formación profesional y tres representantes de los estibadores portuarios.

Finalmente, el subsecretario de Trabajo pronunció unas breves palabras, en las que puso de manifiesto su confianza en el éxito de la labor atribuida al Consejo.

Almacenes EL CASTILLO

EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

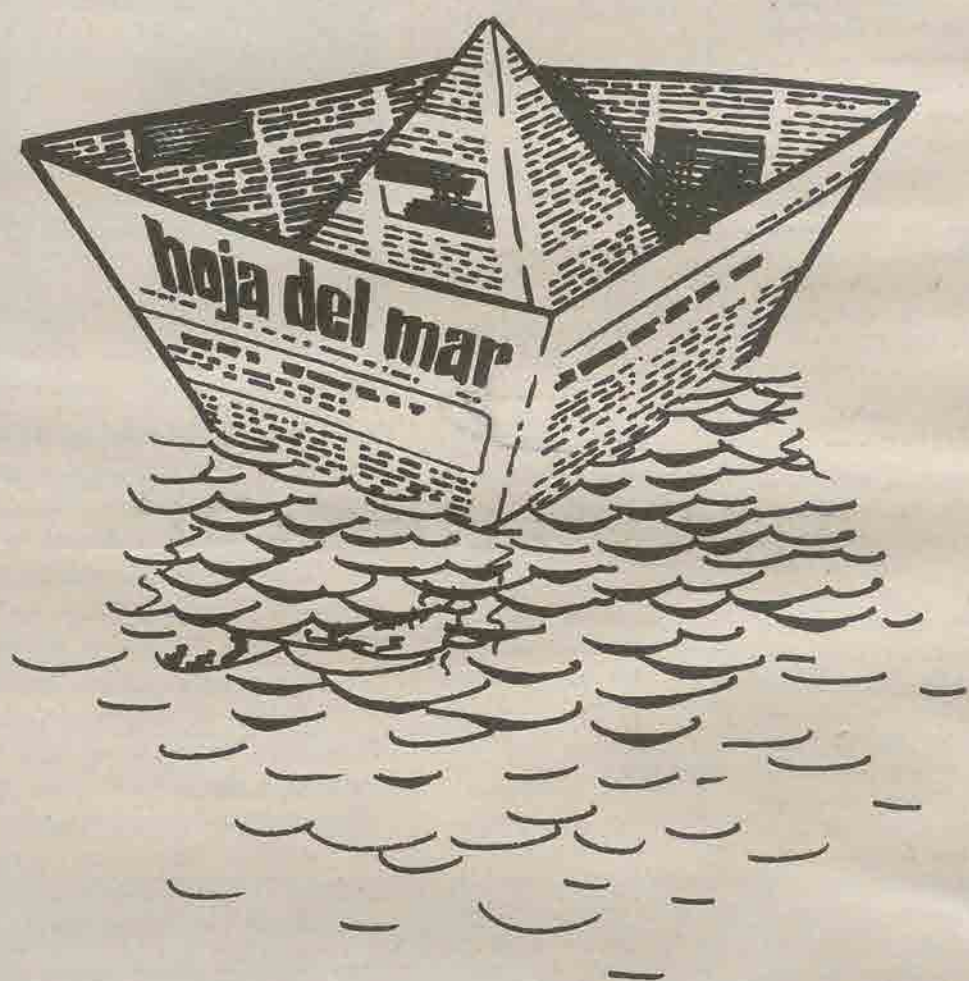
GENERAL SHIP'S STORES & IRONMOGERS, RIGS & BARGES SUPPLIERS

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

Un buque que llega a todos los puertos...



Usted quisiera estar allí (en todos los rincones marineros de España, en los principales puertos del mundo).

Su problema es que **NO PUEDE** llegar a tanto.

Pero Hoja del Mar **SI PUEDE**, porque todos los meses va allá donde hay trabajadores del mar, allá donde alguien, incluso de tierra adentro, tiene algún interés por las cosas del mar. En toda España. En los principales puertos del mundo.

Su nombre, su actividad, su producto, estarán en todas partes si los lleva Hoja del Mar.
































EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

PALABRAS

DEFINICIONES

- A. 10 50 20 27 40 2 80 110 30 75 95 — Señal de amistad entre dos buques que se cruzan en la mar, consistente en arriar e izar varias veces sus banderas o las velas altas.
- B. 31 94 35 71 1 81 21 52 11 61 — En Astronomía, desaparición de la imagen de un astro lejano por la interposición de otro de mayor diámetro angular, aunque comúnmente se refiere al que lo verifica por detrás de la Luna.
- C. 48 138 108 5 100 142 18 53 — Al revés, acompañan, escoltan, protegen uno o más buques de guerra a otros más débiles o, más particularmente, a uno o varios buques mercantes.
- D. 29 8 39 119 69 15 49 24 54 73 92 99 — Golpes que dan las velas contra los palos, masteleros y jarcias, en ocasiones de falta de viento, pero en las que todavía sigue la marejada.
- E. 126 42 56 97 — Al revés, cuerda de esparto de unos doce metros de longitud, empleada en el calamento de las nasas de congrio.
- F. 113 68 107 14 34 135 — Espolón de un buque.
- G. 132 19 114 125 58 129 147 — Nombre genérico de todo cabo grueso, capaz de soportar mucha fuerza, firme por un extremo a la cabeza de un palo o verga y unido por el otro a un aparejo (plural).
- H. 6 16 65 136 26 9 36 85 62 45 55 76 96 120 91 106 2 — Vela que en algunos buques se colocaba sobre la escandalosa, cuando ésta iba envergada en cangrejo (plural).
- I. 41 25 64 4 13 78 143 104 93 124 33 — Al revés, nombre dado a los piratas que infestaron el mar de las Antillas, principalmente en el siglo XVII (singular).
- J. 90 12 145 57 28 128 133 38 44 — Acción de alfojar o arriar muy poco a poco un cabo.
- K. 149 121 103 111 66 139 22 127 — Nombre por el que genéricamente se designa también a los elasmobranchios o seláceos, al cual pertenecen todos los peces conocidos en general por tiburones (plural).
- L. 105 144 112 123 79 118 72 32 — Maderos que se cuelgan de la borda para no estropear el costado del buque contra un muelle o protegerlo del roce de las lanchas o barcazas que puedan abarloarse a él.
- M. 131 46 117 89 134 146 102 — Remolcarán un buque con una o varias lanchas.
- N. 63 141 23 43 60 3 51 116 83 74 — Bandera especial que se iza para señalar la presencia de cierta dignidad a quien corresponden determinados honores.
- O. 70 130 84 140 98 109 148 88 — Temporal del Sur al Sudeste que, acompañado de lluvia, se presenta en septiembre y octubre, al término del monzón del Sudoeste, en la costa también Sudoeste de la bahía de Bengala.
- P. 27 77 115 17 86 7 101 59 122 137 67 47 37 — Al revés, cuchillas a modo de hoces que iban clavadas en los penoles de las vergas para cortar, en los abordajes, los aparejos y cabullerías de los buques enemigos.

1	B	2	A	3	N	4	i	5	C	6	H		7	P	8	D	
9	H	10	A	11	B		12	J	13	i	14	F	15	D	16	H	
17	P	18	C	19	G	20	A	21	B	22	K	23	N		24	D	
25	i	26	H	27	P	28	J	29	D	30	A	31	B	32	L		
33	i	34	F	35	B	36	H	37	P	38	J	39	D	40	A	41	i
42	E		43	N	44	J	45	H	46	M	47	P		48	C		
49	D	50	A	51	N	52	B	53	C	54	D		55	H	56	E	
57	J	58	G	59	P	60	N	61	B	62	H		63	N	64	i	
65	H	66	K	67	P	68	F		69	D	70	O		71	B		
72	L		73	D	74	N	75	A	76	H		77	P	78	i		
79	L		80	A	81	B	82	H		83	N	84	O	85	H		
86	P	87	A	88	O		89	M	90	J		91	H	92	D		
93	i		94	B	95	A	96	H	97	E	98	O	99	D			
100	C	101	P	102	M	103	K	104	i	105	L	106	H	107	F		
108	C		109	O	110	A	111	K	112	L	113	F	114	G	115	P	
116	N	117	M	118	L		119	D	120	H	121	K		122	P		
123	L	124	i	125	G	126	E	127	K		128	J	129	G			
130	O	131	M		132	G	133	J	134	M	135	F	136	H	137	P	
	138	C	139	K		140	O	141	N	142	C		143	i			
144	L	145	J	146	M	147	G	148	O	149	K						

SOLUCION EXACTA DEL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 76

«Tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes, vieron el mar, hasta entonces dellos no visto: parecióles espaciosísimo y largo, hartó más que las lagunas de Ruidera...».

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la derecha de las definiciones, deben decir: CERVANTES: «DON QUIJOTE».



POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que gustaba de echar comidita a los peces de vez en cuando, porque, como en cualquier profesión, entendía que se debe cuidar el campo donde uno se mueve. Quizá por eso aparece esta página en mi «Diario de Navegación»:

BUQUE: «Penepén».

VIAJE: De Gijón a Civitavecchia.

SINGLADURA núm. 3.

DÍA 28 de julio de 19...

VARIACION: 10 NW.

ACAECIMIENTOS

- 0,00. Iniciamos la singladura en demanda de las islas Berlingas, con viento fresco del W., marejada del mismo punto y un hambre espantosa, porque ayer cenamos y comimos muy mal, y anteayer, y el día anterior, y...
- 6,10. Cabo Mondego al S/v. Distancia: 17'.
- 9,00. Avistamos los Farilhoes.
- 10,00. Comida de la tripulación. Menú para la gente: Primer plato, un plato. Segundo plato, veintidós judías casi blancas y dos pedacitos de patata para colocar en el plato vacío anterior. Tercer plato, un mendruguito de pan. Postre, un trozo de membrillo refractario. (El mayordomo, al menos, ha jurado por la memoria de su padre varias veces que se trata de membrillo.) Menú para oficiales: Entremeses, dos aceitunas y el hueso de otra por cabeza. Primer plato, para poner los huesos de aceitunas sobrantes, en el caso de que sobraran. Segundo plato, cola de pescadilla frita, pero lo que se dice cola cola. Tercer plato, cinco albondiguitas de carne de la singladura núm. 4 del viaje anterior. Postre, manzanita negroide y pseudocafé de color mucho más claro.
- 10,10. La tripulación entera visita al capitán para manifestar su satisfacción por la comida realizada,

DIARIO DE GASTRONOMIA NAUTICA

- que resultan más bien escasísimas (la comida y la satisfacción).
- 10,15. El mayordomo es asistido en el cuarto de derrota de una herida contusa en la frente producida por uno de los trozos de membrillo usado como proyectil.
- 10,50. Protesta del capitán contra los elementos que han anotado el menú en el cuaderno de Bitácora aprovechando que dejó el puente para ir a su camarote a tomar bicarbonato.
- 11,24. Farilhoes al W/v. Distancia: 3,5'.
- 11,30. Grito a popa de: «¡Mayordomo al agua!».
- 11,31. Media máquina. Navegamos en círculo a fin de localizar al desaparecido. Bote de estribor arrojado al agua con contramaestre y cuatro remeros.
- 11,50. Es recogido e izado a bordo el mayordomo, junto con el bote y sus hombres. Toda avante.
- 11,55. Islas Berlingas al W/v. Distancia: 1,7'.
- 12,40. Grito a popa de: «¡Mayordomo al agua!».
- 12,42. Media máquina. Navegamos en círculo a fin de localizar al desaparecido. Bote al agua.

- 12,52. Mayordomo y bote a bordo. Toda avante.
- 15,45. Cabo Roca al E/v. Distancia: 1'.
- 16,01. Grito a popa de: «¡Mayordomo al agua!».
- 16,06. Media máquina. Navegamos en círculo. Bote al agua.
- 16,11. Mayordomo a bordo. Se deja el bote a remolque por la aleta de estribor para ahorrar tiempo la próxima vez. El capitán ordena sujetar al mayordomo con una cadena a un cáncamo de cubierta para evitar que vuelvan a tirarle al agua.
- 16,22. Grito a popa de: «¡Mayordomo, cadena y cáncamo al agua!».
- 16,32. Por fin, tras una larga discusión, se decide poner media máquina y navegar en círculo.
- 16,33. Mayordomo, cadena, cáncamo y bote a bordo. Toda avante.
- 17,55. Cabo Espichel al N. 78 E/v. Distancia: 10'.
- 18,00. Cena de la tripulación, igual para todos: Entremeses surtidos (jamón, chorizo, aceitunas, anchoas en aceite, mejillones). Primer plato, ensaladilla rusa con mariscos de lata. Segundo, croquetas de salmón (veinte por persona). Tercero, huevos (tres) en su nido. Cuarto, perdiz escabechada. Quinto, otra perdiz escabechada. Postres: melocotón en almíbar, zumos de naranja, pomelo y piña, quesos manchego y camembert, mermeladas de fresa, ciruela y grosella, helados de vainilla y chocolate. Café. Coñac, anís y whisky a discreción. (El tripulante que lo solicitó, pudo empezar el menú y terminarlo cuantas veces quiso.)
- 21,30. Cabo Sines al E/v. Distancia: 20'.
- 24,00. Finaliza la singladura a la vista de cabo Sardao, con viento flojillo del NW., mar rizada y estómago contento, sin más novedad.
- En la mar, 28 de julio,

EL AGREGADO VITINOWSKY