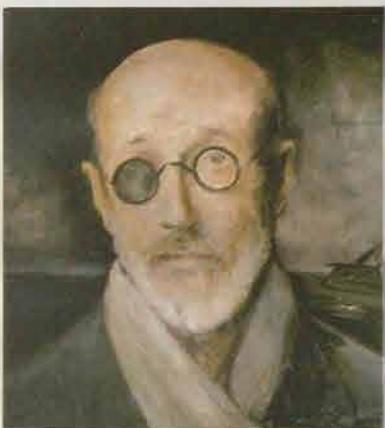


¿COMO EMPLEA
EL ISM EL
"DIA DE HABER"?

HERIDO
A TIROS
POR UN
GUARDA-
COSTAS
MARROQUI

Color:

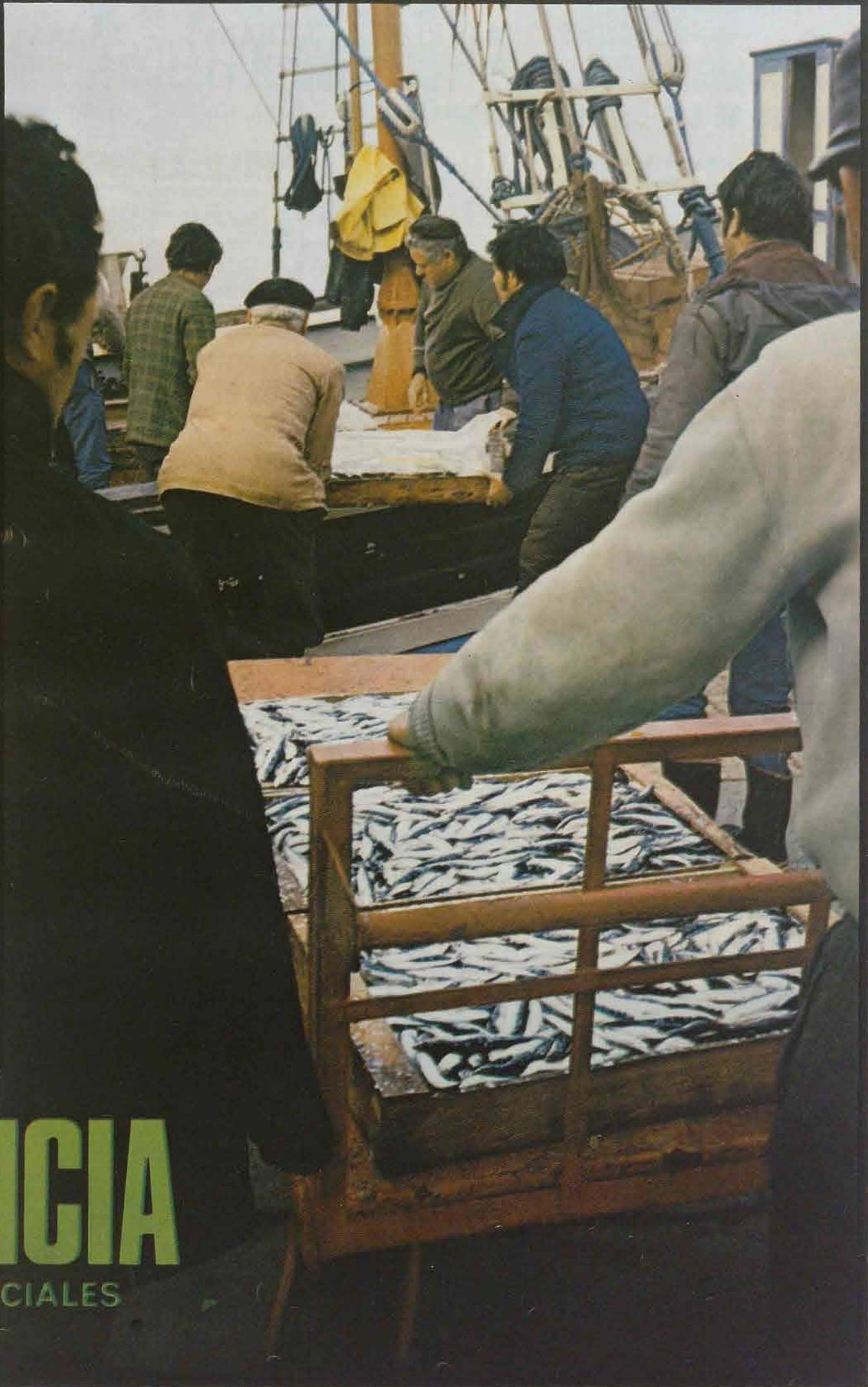


LOS BAROJA
Y LA MAR

•
PESCA CON "MAMPARA"

VALENCIA

PAGINAS ESPECIALES



PEREZ Y CIA., S. A.

CONSIGNATARIOS - ADUANAS - TRANSITOS
Almirante Mercer, 28 - Teléfono 23 69 26 - Telex 62458 - VALENCIA-11

AGENTES DE LAS SIGUIENTES COMPAÑIAS:

DESTINOS

CIA. TRANSATLANTICA ESPAÑOLA, S. A. Madrid.	Caribe y Golfo de México.
NAVIERA ASON, S. A. Santander.	Servicio tramp. con todo el mundo.
NAVIERA DE EXPORTACION AGRICOLA, S. A. «NEASA» Madrid.	Cercano Oriente (Pireo, Beirut, Lettakia y Alejandría).
TRANSPORTES DE PETROLEOS, S. A. Santander.	Bulk Carriers.
CIA. ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S. A. «CEPSA» Madrid.	
TRANSPORTES OCEANICOS, S. A. C. I. F. Buenos Aires.	
NAVIERA ESPAÑOLA, S. A. Madrid.	
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA México.	Caribe y Golfo de México.
CANAVESA Tenerife.	
TRANSPORTES MARITIMOS J. TORRES Ibiza.	Transportes frigoríficos a Ibiza y Palma de Mallorca.
SCINDIA STEAMSHIP, LTD. Londres.	Golfo Pérsico y Lejano Oriente.
TRANSMARE Génova.	Africa Occidental.
NAVIERA MARITIMA DE AROSA, S. A. Santander.	Buques tramp. de cabotaje y gran cabotaje.
NAVLOMAR Bucarest.	Buques tramp. Mediterráneo.

OFICINAS EN:

AVILES. Rivero, 60. Telf. 56 19 68.	GIJON. Instituto, 8, bajo. Telfs. 34 65 71/34 13 40. Telex 37347.	SANTANDER. Paseo de Pereda, 36. Telf. 27 38 00. Telex 35840.
BILBAO-9. José Félix Laquerica, 5, 4. ^o . Izq. Telfs. 24 78 18/33 39 00. Telex 32153.	LA CORUNA. Cantón Grande, 9. Telfs. 22 21 04/22 64 43.	SEVILLA. Paseo de las Delicias, 3, bajo. Telf. 22 89 21. Telex 72292.
CADIZ. Estación Marítima, Muelle Alfonso XIII. Telfs. 21 48 77/21 48 78. Telex 76047.	MADRID. Moreto, 13. Telf. 468 15 12. Telex 22196.	VIGO. Avenida F. Sánchez, 18. Telf. 21 13 68. Telex 83053.
	MARIN. Jaime Janer, 7. Telf. 495.	VILLAGARCIA DE AROSA. Avenida Generalísimo, 62. Telfs. 240 y 536.

«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.
Pílomo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 16.516-1963

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

HERIDO A TIROS

POR UNA LANCHAS PATRULLERA MARROQUI

FRANCISCO PALMA CORTES
SE DEBATE ENTRE LA VIDA
Y LA MUERTE EN LA CLINICA
PUERTA DE HIERRO

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, ANTE LA EXTREMA GRAVEDAD DEL HERIDO, LO REPATRIO DESDE AGADIR EN UN AVION ESPECIAL

Un patrón de pesca español ha sido herido a tiros por una lancha patrullera marroquí. En estos momentos se encuentra en estado muy grave, en la clínica Puerta de Hierro, de Madrid, donde se está haciendo todo lo humanamente posible para salvar su vida.

El día 22 de marzo, a las doce de la mañana, el «Aguilica», buque español con base en Huelva de algo más de cien toneladas, se hallaba pescando al arrastre frente a las costas de Marruecos. Según versión de los tripulantes, fuera de las aguas jurisdiccionales. Inesperadamente, vieron llegar una lancha patrullera marroquí. Se distanciaron, para poder seguir pescando en otro lugar. Pero la lancha les persiguió y les ametralló.

Don Francisco Palma Cortés, de veintisiete años de edad, patrón de litoral, resultó herido de gravedad: una bala le atravesó el pulmón.

Luego, en la lancha se llevaron detenido al patrón de pesca, con lo que redondearon una acción de todo punto incalificable, pues el pesquero quedó prácticamente sin mandos, a cargo del maquinista, con los consiguientes riesgos para la navegación.

Don Francisco Palma fue internado en una clínica de Agadir, donde permaneció desde el 22 de marzo hasta el 2 de abril. Lejos de mejorar, su estado se fue agravando al presentarse un proceso infeccioso que hizo temer por su vida. Se comunicó esta circunstancia a Madrid, y la noticia llegó al Instituto Social de la Marina el día 4 de abril.

En este organismo, con la urgencia que el caso requería, se hicieron todas las gestiones necesarias para el inmediato traslado del herido a España. Pero como las posibles soluciones eran todas en base a una demora que no se podía aceptar por la gravedad del caso, se decidió fletar un avión. En consecuencia, el Instituto Social de la Marina contrató con la compañía Spantax un avión (el único que había en aquellos momentos disponible, de cien plazas), en el precio de 294.390 pesetas, para que volara de inmediato a Agadir, recogiera al herido y lo trajera a España. En este avión viajó, como único pasajero en el vuelo de ida, el funcionario del organismo don César de Cárdenas, quien se hizo cargo del herido.

Las escenas que se produjeron en el aeropuerto de Agadir fueron emocionantes. Los tripulantes del «Aguilica», en el estado de consternación que es de suponer por la gravedad del incidente y el estado de su compañero, reaccionaron con emoción y con patriotismo cuando vieron que España está con ellos y que no regatea esfuerzos cuando hay que atender una necesidad de urgencia, aunque sea lejos de nuestras fronteras.

Con el herido y el funcionario del Instituto Social de la Marina viajaron a España en el avión de Spantax, el hermano de aquél y el médico que le atendió en Agadir.

Sólo unas horas más tarde de haberse recibido en el Instituto Social de la Marina la noticia de la gravedad del herido, el propio día 4, don Francisco Palma ingresaba en la clínica Puerta de Hierro, de la Seguridad Social. Tras ser reconocido fue operado por el doctor Figueras. Desde entonces se encuentra en la unidad de vigilancia intensiva.

Francisco Palma Cortés es de Lepe (Huelva), pesca desde los diecisési años, y a los veintitrés obtuvo el título de patrón. Está casado y espera su primer hijo. En la clínica se encuentra su familia haciéndole compañía. Su hermano Juan, estudiante de Náutica, nos informó de los pormenores del suceso.

También nos dijo que el «Aguilica» se encontraba a trece millas y media de la costa cuando apareció el patrullero. Es difícil de comprobar ahora. Pero en cualquier caso, y aunque estuviera dentro de las aguas jurisdiccionales, existen múltiples procedimientos para capturar el pesquero sin necesidad de abrir fuego.

Los pescadores españoles están ya hartos de lo que sucede con la pesca en Marruecos. Muchos duros les ha venido costando durante bastantes años poder pescar en aquellas aguas con garantías (bastante escasas, por cierto) de que no iban a ser abordados, detenidos y hasta

esquilados. Sólo faltaba ahora este acto de agresión para acabar de colmar la paciencia.

Disparar contra pacíficos pescadores —estén o no dentro de la legalidad— es una salvajada y una cobardía. Quien cometió esta acción ha de ser un criminal en potencia o un loco. Esperamos que se tratará de un caso aislado, una excepción dentro de la Armada Real marroquí, porque en otro caso estaría arreglada esa Armada.

Pero, de cualquier modo, son un poco flacos de memoria los marroquíes. Es evidente que la cercanía de Agadir no les sirvió para recordar aquel cruel terremoto que arrasó la ciudad y, sobre todo, que las primeras ayudas que se recibieron les llegaron precisamente de España, y más concretamente de Las Palmas de Gran Canaria. Nada más recibirse la noticia de la catástrofe salió de Las Palmas un equipo quirúrgico completo. A su frente iba un cirujano, precisamente del Instituto Social de la Marina, acompañado de ayudante, traumatólogo, anestesiista y enfermero. Muy poco después llegaba a Agadir el presidente de la Cruz Roja Española. Y luego buen número de pesqueros de nuestras costas meridionales, esos que tantos problemas están teniendo ahora para poder pescar.

Es curiosa —por no decir dramática— la coincidencia: Agadir, médicos españoles, pescadores españoles...

No piensen los marroquíes que este absurdo acto de barbarie a su cargo nos moverá a que en lo sucesivo procedamos de distinta manera. Si necesitaran otra vez de nosotros, nuevamente volveríamos en su ayuda. Ni ellos ni nadie van a conseguir que nuestro espíritu se doblegue ni tampoco que nuestras gentes de mar —valientes, humanitarias, generosas— cambien de forma de ser.

Pero que tampoco piensen que olvidamos fácilmente. Tenemos memoria. Y la necesitamos para saber con quién nos jugamos los cuartos.

ASI FUE LA HERIDA

Muy grave

Francisco Palma Cortés, de veintisiete años de edad, fue desembarcado en muy grave estado por las heridas recibidas, en Agadir, e intervenido de abdomen, practicándose una laparotomía supraumbilical, y haciéndole además una pequeña toracotomía en hemitórax derecho con el fin de introducirle un drenaje para la aspiración del hemotórax y procurar una buena reexpansión de dicho pulmón.

Teniendo presente que la gravedad se acentuaba día a día, el Instituto Social de la Marina dispuso su rápida evacuación a Madrid e ingresó en la clínica Puerta de Hierro el día 4 de abril.

A su llegada el enfermo presentaba un cuadro gravísimo por gran piohemotórax derecho, colapso pulmonar y un estado general de grave intoxicación séptica.

Por el Servicio de Cirugía Torácica de la clínica Puerta de Hierro fue estudiado, pudiendo

deducirse por la trayectoria de la bala que había recibido en el tórax y que estaba albergada en el mediastino posterior, a nivel de la quinta vértebra torácica, aproximadamente, que por verdadero milagro se había salvado de una muerte inmediata, ya que el proyectil había pasado próximo al corazón y grandes vasos.

El día 5 de abril fue intervenido por el Servicio de Cirugía Torácica, extrayéndose la bala, liberando el pulmón de hemotórax, desbridando y limpiando su abceso, permaneciendo desde entonces en la unidad de vigilancia intensiva bajo respiración controlada a través de una traqueotomía. Gracias a la constante atención a que está sometido, comenzó a experimentar una ligera mejoría dentro de su estado de gravedad, si bien las últimas noticias son que su estado ha empeorado de forma alarmante. ■ JAIME PEREZ L. SANTAMARTA, Jefe de los Servicios Sanitarios del ISM.

EL CASO DEL "AGUILICA"

Dado su indudable interés, reproducimos a continuación el editorial que el diario madrileño "Informaciones" publicó a propósito del grave incidente sucedido entre el "Aguilica" y un patrullero marroquí.

EN la clínica madrileña de Puerta de Hierro continúa en estado estacionario el patrón del pesquero «Aguilica», matrícula de Lepe, Huelva. El pasado 22 de marzo fue ametrallado por un guardacostas marroquí mientras faenaba en aguas internacionales. Fue operado en un hospital de Agadir —una ciudad que aún recordará la generosa ayuda española en momentos dramáticos—, pero no se le llegó a extraer la bala que le perforó uno de los pulmones. Trasladado a Madrid por vía aérea, le fue evacuado el proyectil cuando ya sus pulmones estaban comidos por una fuerte infección. Los veintisiete años del patrón, don Francisco Palma, siguen resistiendo a un estado general de gravedad cuyo desenlace es todavía imprevisible.

De no ser sintomático no traería más a colación este desdichado incidente. Pero es que, desde 1970, al menos un centenar de pesqueros españoles han sido apresados por la Marina marroquí, en algunas ocasiones a tiro limpio. Este celo excesivo de los guardacostas marroquíes no es precisamente afortunado, por cuanto incide desfavorablemente sobre las cordiales relaciones entre España y Marruecos, pero resulta que ese celo viola el Tratado de Ifrán de 1969 sobre las relaciones pesqueras entre ambos países.

En efecto; tras la retrocesión de Ifni a Marruecos, Madrid y Rabat firmaron dicho tratado, mediante el cual los pesqueros españoles quedaban autorizados a faenar en las aguas jurisdiccionales marroquíes del Atlántico previo pago de un canon (unas 140.000 pesetas por buque). Pero el Tratado de Ifrán ha sido desde el primer momento «papel mojado», y en más de una ocasión, «mojado en sangre». En principio surgieron los problemas de las tres millas «sagradas» (el Tratado permite la faena en la franja comprendida entre las tres y las doce millas). Dada la extensión de las modernas artes de pesca resulta bastante problemático saber hasta dónde alcanzan las mallas desplegadas. Ahí empezaron las primeras detenciones. La «escalada» marroquí, empero, ha continuado sistemáticamente hasta el apresamiento de pesqueros españoles en aguas internacionales y previa intimidación armada.

La cuantía de las multas, las pérdidas de pesca no capturada o confiscada, han colocado a las flotas pesqueras de Huelva o Barbate en una situación prácticamente ruinosa, que ya ha tenido que ser paliada en más de una ocasión con créditos y ayudas oficiales, por cuanto ya el simple canon de pesca pagado a Marruecos es muchas veces des-

proporcionado a la cuantía de las capturas.

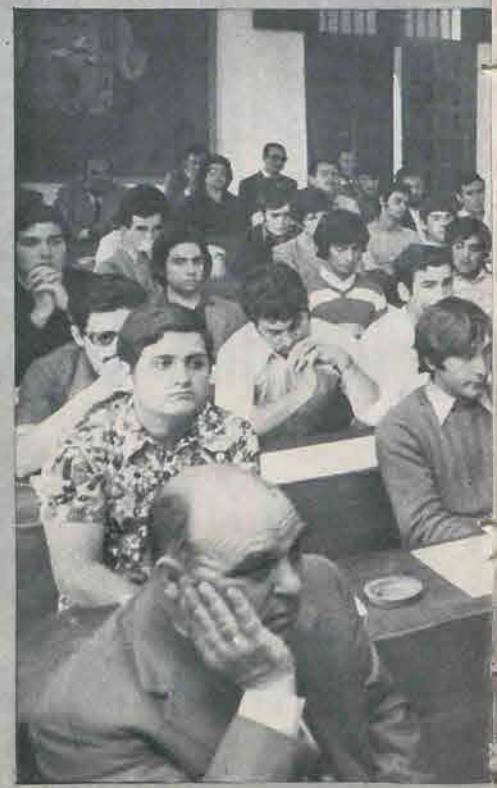
Ante este cúmulo de incidentes cabe preguntarse qué persigue Marruecos con su política costera respecto a España. Causa inmediata de la postura marroquí podría ser su deseo de crear una empresa pesquera competitiva a análoga a la mixta hispano-mauritana que funciona en Port Etienne. Marruecos, por motivos estructurales, desaprovecha el rico banco sahariano. Casi toda su flota de bajura es a vela y no dispone de modernos medios de captura. Marruecos carece igualmente de instalaciones en tierra capaces de comercializar adecuadamente su pesca.

No es ningún secreto que Rabat vería con muy buenos ojos la creación de una empresa mixta hispano-marroquí. España aportaría a esa empresa capital, experiencia, técnicas y capturas. A corto plazo esta hipotética empresa resultaría beneficiosa para ambas partes, por cuanto nuestros pescadores tendrían asegurada la venta de sus capturas y Marruecos podría contar con ellas en cantidad y calidad. Sin embargo, a largo plazo esa empresa competiría peligrosamente con nuestras factorías conservadoras de la zona andaluza (Algeciras, Barbate, Ayamonte, Isla Cristina) y de Canarias, ya que el tipo de pesca sería el mismo. A mayor plazo aún, por otra parte, si la empresa mixta hispano-marroquí adquiriera un gran desarrollo, posibilitaría la creación de una flota pesquera marroquí verdaderamente eficaz y competitiva.

Bueno, pues estos son problemas que admiten negociación diplomática-comercial y que admiten un diálogo más civilizado que el de los disparos a buques indefensos. La colaboración entre España y Marruecos en materia de pesca es, desde el punto de vista de las relaciones entre dos países vecinos, deseable. Los peligros que para un sector de la economía española pudieran derivarse de esa colaboración hay que resolverlos y regatearlos en una mesa de trabajo común. Pero lo que ya empieza a resultar imprescindible es clarificar las intenciones marroquíes.

Sucesos como el protagonizado por el pesquero «Aguilica» no han merecido —al parecer— ni una nota explicativa. Y así —ignorándolo— no se va a resolver el problema. Nuestras flotas pesqueras con base en la zona del Estrecho acabarán por no hacerse a la mar. Ya han apuntado esa posibilidad en más de una ocasión, y también en más de una ocasión han permanecido inactivos por esta causa. El pescado, al precio de multas, cánones, apresamientos y ametrallamientos, empieza a ser demasiado caro.

ORGANIZADO
POR EL
INSTITUTO
SOCIAL
DE LA
MARINA



LA RABIDA (De nuestro enviado especial).—Sesenta y dos trabajadores del mar de todo el litoral español han participado en el VII Curso de Formación Social y Humana que, organizado por el Instituto Social de la Marina, se ha celebrado del 25 de marzo al 3 de abril en el incomparable marco de la Universidad hispanoamericana de Santa María de la Rábida.

Han sido diez días de estudio y convivencia dirigidos a la consecución de enriquecer la personalidad de estos trabajadores con conocimientos —nuevos para ellos— de la Historia, de la sociedad en que viven y del hombre, sus circunstancias y sus condicionamientos humanos. Y aunque el tiempo ha sido breve, podemos señalar que una nueva y firme base en el campo de las ideas harán a estos hombres ca-

y local», «Convenios colectivos» y «Régimen político contemporáneo». Y, por último, y desarrolladas a lo largo de todo el curso, las actividades formativas, que se dividieron en culturales —concursos literarios, de dibujo y oratoria—, recreativas —campeonatos de ajedrez, ping-pong, etcétera— y deportivas —competiciones de fútbol y atletismo—. En todas ellas la participación fue masiva y entusiasta.

También, y como descanso de las diarias jornadas de trabajo, se realizaron excursiones a Sevilla, Huelva, playas de Mazagón, cuevas de Aracena y Moguer.

Como profesores del curso, además del director del mismo y jefe del servicio de Fomento Social del ISM, don Gregorio Ramos, estuvieron el vice-secretario general del organismo, don



paces, en un futuro inmediato, de desentrañar y perfeccionar sus propios valores y analizar con criterio la evolución social en que se habrán de mover.

ENSEÑANZAS IMPARTIDAS

En cuanto a enseñanzas se refiere, el curso ha estado dividido en tres amplias vertientes: asignaturas, seminarios y actividades formativas. En la primera se han cursado las asignaturas de «Derecho del trabajo y Seguridad Social», «Justicia, sociedad y persona» y «Las ideas políticas y sociales en el mundo moderno». Los seminarios han tratado sobre los siguientes temas: «Organización política española», «La Administración provincial

Gerardo Harguindeguy; jefe del Gabinete de Estudios, don Jaime Altozano; jefe de la Sección de Delegaciones del Instituto, don José María García Casillas, y diversos técnicos y profesores de escuelas náutico-pesqueras del Instituto Social de la Marina.

ENTREGA DE TROFEOS: UNA GRAN TERTULIA

En la noche anterior a la clausura del curso tuvo lugar la proclamación de los ganadores de los concursos y también la lectura de los resultados de las pruebas a que se sometió a los alumnos para valorar el aprovechamiento que habían conseguido en las enseñanzas desarrolladas. Tras ello, una gran tertulia que, a modo de fin

VII CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA PARA TRABAJADORES DEL MAR



- **Se celebró en la Universidad de La Rábida (Huelva) y participaron setenta y dos pescadores procedentes de todo el litoral.**
- **El almirante Fontán, presidente del ISM, presidió el acto de clausura.**

de curso, hizo pasar a todos un agradable rato.

A dicho acto asistió el presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé, que acudió a La Rábida dos días antes de la clausura para convivir con los alumnos, trabajadores del mar, en el ambiente que transcurrió durante los diez días del curso.

Los resultados del aprovechamiento del curso fueron muy positivos, y como prueba de ello se entregaron a los alumnos títulos de formación social y humana, diplomas de aprovechamiento y certificados de asistencia.

ACTOS DE CLAUSURA

Al acto de clausura y acompañando al almirante Fontán, que lo presidía, asistieron el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda; vicepresidente y miembros del Consejo Provincial del Instituto en Huelva, comandante militar de Marina y diversas autoridades provinciales y locales.

Abierta la sesión se procedió primero a la entrega de los títulos, diplomas y certificados a los alumnos.

A continuación tomó la palabra el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, quien comenzó señalando la costumbre y el interés de

los organizadores de estos cursos en que la conferencia del acto de clausura tuviese un marcado carácter de actualidad. «Esto lo motiva —dijo el señor Harguindegay— el hecho de que cualquier acontecimiento mundial se hace hoy presente a todos gracias a los medios de comunicación social, y, por tanto, su conocimiento y sus consecuencias son de vital importancia para la formación de la persona y el desarrollo de sus ideas». A continuación resumió, en breve exposición, la política mundial desde 1945 hasta nuestros días, haciendo especial hincapié en el actual momento de dinamismo de la política europea. Tras ello, el vicesecretario general del ISM presentó al conferenciante, don Fernando Fernández —técnico de la Presidencia del Gobierno y asesor económico de diversas ponencias del Plan de Desarrollo—, y el tema que iba a desarrollar: «Perspectivas españolas ante la Comunidad Económica Europea».

La clara exposición del tema y el aliciente de su extraordinaria actualidad hizo que durante el desarrollo de la conferencia hubiese un vivo interés por parte de todos los allí presentes.

Al término de la disertación de don Fernando Fernández, el presidente del Instituto Social de la Marina declaró

clausurado, en nombre del ministro de Trabajo, el VII Curso de Formación Social y Humana que para los trabajadores del mar había llevado a efecto el Instituto Social de la Marina.

EMOTIVA DESPEDIDA

El final de la convivencia del curso tuvo lugar con una comida en la que se produjeron emotivos actos de despedida.

En ella hicieron uso de la palabra distintos alumnos —un representante por cada región— como despedida de sus profesores y compañeros. De otra parte, todos coincidieron en resaltar lo interesante que para ellos había sido el curso.

De igual forma, los profesores, representados por el más joven de ellos, don Bruno Naranjo, se despidieron de sus alumnos y resaltaron la importancia de los días vividos en La Rábida.

También hicieron uso de la palabra el director del curso, el secretario general y el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina. El primero se refirió al hecho de que si algo concreto hubiese que resaltar de la importancia del curso debería elejirse el aprendizaje de los valores que tiene la persona humana. Por su parte, el secretario general, don Manuel

Pérez de la Barreda, señaló que, sin duda, el éxito del curso se debía a la perfecta armonización de tres factores: profesores, alumnos y Universidad de La Rábida. El señor Harguindegay Banet, vicesecretario general, sugirió a los alumnos que centrasen siempre la atención de su trabajo y de su vida en una palabra (muy manoseada, pero de honda trascendencia en su sentido): solidaridad.

También se dirigió a los trabajadores del mar el vicepresidente del Consejo Provincial del ISM en Huelva, señor Noguera, para animarles en su camino de superación en bien propio y en el de los demás, exigiéndoles una mayor responsabilidad a los dos primeros de la promoción: Antonio Medina, de Las Palmas, y Miguel Jiménez, de Almería.

Cerró la ronda de oradores el almirante Fontán, recordándoles a todos que el Instituto Social de la Marina está para el servicio de los hombres de nuestra mar: «Lo que significa —dijo— que nosotros estamos en ese mismo esfuerzo que nunca faltará. Por eso —concluyó— hemos todos de dar "avante", adelante, sin retrocesos en el camino del desarrollo, promoción y seguridad de los trabajadores del mar de España». ■ MAURO RODRIGUEZ.

En El Escorial y organizado por el ISM

A través del Servicio de Fomento Social, el Instituto Social de la Marina ha organizado y desarrollado un cursillo, del 2 al 9 del pasado mes de abril, para capacitación de monitores de colonias de verano. El cursillo se impartió en el albergue de Nuestra Señora del Buen Aire, en El Escorial. La enseñanza y el control pedagógico del cursillo lo facilitó el Servei Colonies Vacances, de Barcelona.

Da, así, el Instituto un paso más hacia todo lo que pueda significar bienestar y formación de la gran familia trabajadora del mar. En el pasado año se habían iniciado las colonias de verano en unos albergues de montaña, en el Tiemblo. Con el equipo de monitores ahora capacitados podrán montarse para el próximo verano varias colonias en distintos puntos de nuestra geografía.

Como alumnos recibieron estas enseñanzas específicas de monitor de colonias, seis asistentes sociales y

diecisiete maestros de orientación marítima. Los futuros monitores han acudido, prácticamente, de todos los puntos del litoral español.

SESIONES DE TRABAJO.—A lo largo de la duración del cursillo, y en jornadas de mañana y tarde, un equipo de seis profesores del Servei Colonies Vacances y los participantes como alumnos han estudiado los diferentes aspectos de la vida del niño en la colonia. A tal fin, se han tratado los siguientes temas: Psicología infantil; el juego y su metodología, según edades; el lenguaje y las formas plásticas de expresión; veleadas y tertulias; organización de clubes y colonias infantiles.

En estas sesiones también se consideró la historia y evolución de las colonias y sus posibilidades como un medio más de la formación integral del niño y del adolescente.

TITULO DE MONITOR.—Los veinti-

tres asistentes al cursillo han superado con buen éxito las pruebas finales, otorgándoseles el correspondiente certificado por el Servei Colonies Vacances. Este cursillo irá seguido de unas prácticas que se realizarán en las colonias que el Instituto establezca el próximo verano. Después de estas prácticas, que serán evaluadas, y tras la realización de una monografía sobre algunos de los aspectos de las actividades de la colonia, el Servei Colonies Vacances otorgará el título de monitor de colonias de verano y clubs infantiles a esta primera promoción de monitores.

EL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CLAUSURA EL CURSILLO.—El acto de clausura fue presidido por el secretario general del Instituto Social de la Marina, ilustrísimo señor don Manuel Pérez de la Barreda, a quien acompañaba el vicesecretario general,

ilustrísimo señor don Gerardo Harguindegay Banet y el jefe del servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro.

La clausura comenzó con unas palabras del director del cursillo, don Enrique Puig Jofra, en las que destacó el buen aprovechamiento del mismo y la excelente participación de los cursillistas. A continuación procedió a la entrega de los certificados de asistencia y aprovechamiento a cuantos habían participado en el cursillo.

Finalmente, el secretario general del Instituto, en nombre del excelentísimo señor presidente, almirante Fontán, tras saludar y dar la enhorabuena a los futuros monitores y agradecer la colaboración prestada a este Organismo por Servei Colonies Vacances, de Barcelona, dio por clausurado el cursillo de la primera promoción de futuros monitores de colonias del Instituto Social de la Marina. ■ G. RAMOS.

CURSILLO PARA MONITORES DE COLONIAS DE VERANO

COMO INVIERTE EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EL ¿"DIA DE HABER"?

- MANTIENE EL REGIMEN ESPECIAL DE PROTECCION A LA ANCIANIDAD
- MEJORA LAS PENSIONES
- LAS COMPLEMENTA CON LA ASISTENCIA SANITARIA Y EL SUBSIDIO
- AMPLIA EL GRUPO DE PENSIONISTAS
- AYUDA A MARINOS REPATRIADOS SIN DERECHO A LA SEGURIDAD SOCIAL

El artículo 80 de los Estatutos del actualmente extinguido Montepío Marítimo Nacional, aprobado por Orden Ministerial de Trabajo de 13 de octubre de 1960, establecía el Fondo Especial de Protección a la Ancianidad, con cargo al cual se abonaría hasta su extinción las pensiones graciadas reconocidas a los beneficiarios del Régimen Transitorio de Ancianidad, de acuerdo con los Estatutos anteriores, y habrían de concederse además aquellas prestaciones de naturaleza análoga que fueron establecidos por los Órganos de Gobierno del Montepío. El artículo 81 fijaba como ingresos para el Fondo de Protección a la Ancianidad la aportación obligatoria de un día de haber al año de todos los mutualistas y una cantidad equivalente de las empresas en que preste sus servicios.

La Ley 116/1969 de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, integró en el Instituto Social de la Marina, extinguiendo la personalidad de las mismas, los patrimonios y recursos de las entidades afectas al Instituto, una de las cuales era el citado Montepío Marítimo Nacional, disponiendo, además, la Ley en su Disposición Transitoria 2.^a que el Instituto hará efectivos los recursos actualmente adscritos al Montepío Marítimo Nacional por el concepto de Día de Haber, mientras subsistan las circunstancias de su actual vigencia y cuyos rendimientos, junto con otros fondos, serán destinados preferentemente a completar la acción social del Régimen Especial, atendiendo sobre todo a los siguientes fines:

Ayudas a marinos repatriados que hayan trabajado en barcos extranjeros de naciones sin convenio con España y no causen pensión en la Seguridad Social; becas para formación escolar y profesional de huérfanos y promoción social de viudas no pensionistas. Estas disposiciones de la Ley se reiteran en el Reglamento del Régimen Especial, aprobado por Decreto 1.867/1970 de 9 de julio, cuya transitoria 4.^a-6 se expresa en términos análogos a los de la Ley.

El Montepío Marítimo Nacional, conforme a esas disposiciones estatutarias, vino reconociendo dentro del Régimen Especial de Protección a la Ancianidad o Régimen Transitorio de Ancianidad, pensiones a favor de ancianos marineros que carecen de derecho en orden a la Seguridad Social, por lo que al extinguirse la entidad subsisten tales pensionistas en número de 199 y con unas prestaciones que mantenidas, naturalmente, por el Instituto, suponían en el año 1971 1.307.600 pesetas. Aparte de ello, la Junta de Asociados del Montepío, como órgano rector de la entidad, dadas las facultades estatutarias para aplicar los ingresos del Fondo a prestaciones de naturaleza análoga, convocó bolsas de estudio que, para el curso 1970-1971, llegaron a alcanzar un importe de 7.454.000 pesetas, de las que se dedicaban a Enseñanza Primaria 1.433.700 pesetas; a Enseñanza Media, 4.446.900 pesetas; a Enseñanza Profesional, 893.000 pesetas, y a Enseñanza Superior, 680.400 pesetas.

Extinguido el Montepío y asumidas por el Instituto esas prestaciones, ha dejado de aplicarse el Fondo Especial de Protección a la Ancianidad a la atención de becas, aunque la Ley y Reglamento del Régimen Especial, a tenor de las disposiciones antes citadas, permitirían, desde luego, la subsistencia de tal aplicación. Pero, en definitiva, se ha estimado, dada la exigüidad de las pensiones del Régimen Especial, que habría de aplicarse el Fondo; dada la subsistencia de las mismas circunstancias que determinaron su creación, al existir ancianos mari-

nos que por sus condiciones personales carecen de derecho, a mejorar las pensiones actuales y a reconocer como nuevos pensionistas a aquellos ancianos que estén en las mismas condiciones que quienes son ya pensionistas del Régimen Transitorio; esto es, ostenten la condición de marinos y tengan más de sesenta y cinco años, careciendo de toda pensión de la Seguridad Social o de cualquier otro carácter, y estén en condiciones, por tanto, de auténtica indigencia.

De ahí que la Comisión Delegada de la Seguridad Social de la Comisión Permanente de este Instituto, en 26 de enero último, haya aprobado, con efectos de primero de enero de 1972, el incremento de las pensiones que vienen reconocidas, elevándolas en la práctica como resulta del siguiente cuadro:

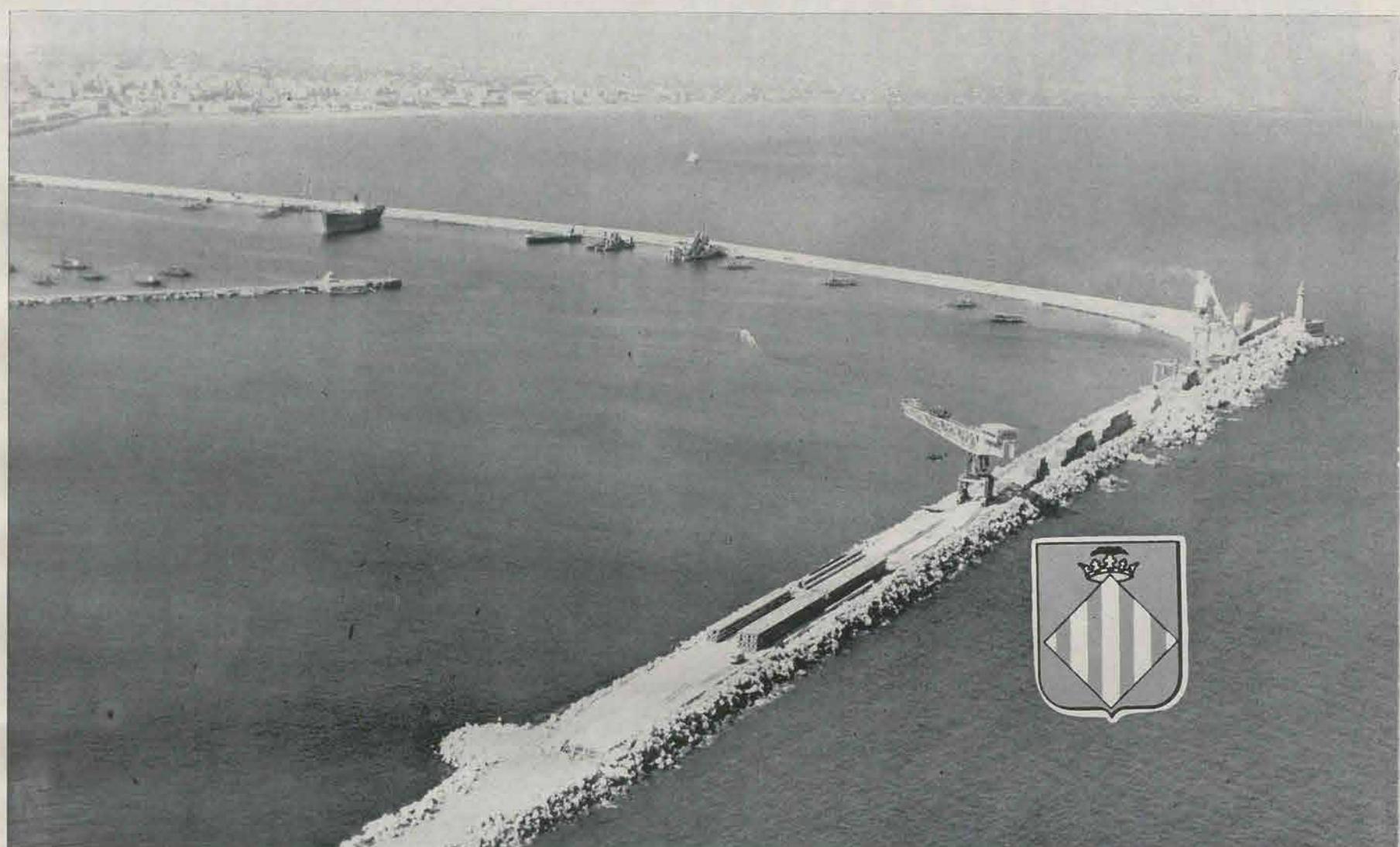
	Pesetas mes anterior	Pesetas mes 1-1-1972
Grupo I. Capitanes y oficiales ...	700	1.500
Grupo II. Titulados y contramaestres ...	600	1.250
Grupo III. Marinería ...	500	1.000
Viudas del grupo I ...	450	800
Viudas del grupo II y III ...	400	700

Esta elevación, con exclusiva referencia a los 199 pensionistas actuales, representará un total de 2.506.000 pesetas, que no agota el ingreso actual del Fondo. Pero la propia Comisión Delegada de la Seguridad Social acuerda igualmente la prestación a todos los pensionistas que no tuvieran derecho a la Asistencia Sanitaria, como beneficiarios de algún familiar afiliado a la Seguridad Social, lo que supondrá un importe anual de 2.506.000 pesetas. Además, se ha reconocido también el derecho, en caso de defunción, de un subsidio de 5.000 pesetas por una sola vez, equivalente al establecido en la Seguridad Social, así como la consideración de posibles nuevos pensionistas si reúnen, según se dijo antes, las mismas circunstancias que han determinado el reconocimiento de pensión a los actuales.

Los ingresos del Fondo han sido, en los últimos cuatro años, los siguientes:

Años	Pesetas
1968	5.810.907
1969	5.611.500
1970	6.014.070
1971	6.032.579

Con todo ello, el Instituto Social de la Marina no hace sino aplicar el «Día de Haber» a los fines para los que está establecido, dando cumplimiento al imperativo legal y reglamentario de destinar esos fondos, dado que subsisten las circunstancia y esa actual vigencia, al mantenimiento de ese Régimen Especial de Protección a la Ancianidad, mejorando las pensiones y completándolas con la Asistencia Sanitaria y el subsidio, ampliando el grupo de pensionistas y teniendo en cuenta los fines de asistencia análoga que establece la ley cuando se refiere a ayudas a marinos repatriados sin derecho a la Seguridad Social, amparo de viudas no pensionistas, etcétera, etcétera.



VALENCIA

Y
EL MAR



SE ha hablado mucho de que Valencia ha vivido siempre de espaldas al mar. Esta aseveración nos ha hecho mucho mal en tiempos anteriores. Valencia ha querido siempre estar unida a su mar, a ese Mare Nostrum, ruta de civilización y cultura. Ha visto en él, camino de su grandeza, eje de su porvenir.

Buena prueba de ello la tenemos en el trazado de la avenida, hoy llamada del Doncel Luis Felipe García Sanchiz, pero de siempre conocida como avenida del Puerto. Avenida proyectada hace más de cien años y que hoy, a pesar del gran movimiento que tiene, aún no resulta insuficiente. Ello demuestra que Valencia quería y quiere ir al mar; estar junto al mar.

Otra arteria proyectada, la avenida de Valencia al Mar, nos habla elocuentemente de cuáles son el pensamiento y la inquietud de Valencia entera.

Aún quedan, justo es consignar que en una minoría, reminiscencias de tiempos anteriores cuando al ir al centro de la capital desde los poblados marítimos se oye: «Me voy a Valencia», como si el mar y sus poblados y Valencia no fueran una misma cosa. Lo que ocurre es que los poblados marítimos constituyen hoy un núcleo de población superior por sí a muchas capitales de provincia españolas (su población, de hecho, asciende a 103.000 habitantes), con los graves problemas que el asentamiento de la inmigración voluntaria lleva consigo.

Pero estas etapas están prácticamente superadas. Valencia quiere al mar y el mar quiere a Valencia. Y de esta conjunción no puede, no debe derivarse más que un bien para toda la comunidad de Valencia.

Así, pues, Valencia y su mar buscan, íntimamente unidos, los caminos de grandeza y expansión. Su desarrollo cultural y económico pretenden ser el balcón por el que la Meseta se asoma al mar y ofrecen, en esta coyuntura, nuevas glorias a España. ■ **VICENTE LOPEZ ROSAT, alcalde de Valencia.**



CAJA DE AHORROS DEL SURESTE DE ESPAÑA



DENIA

Avda. Generalísimo, 27
Teléf. 780 950

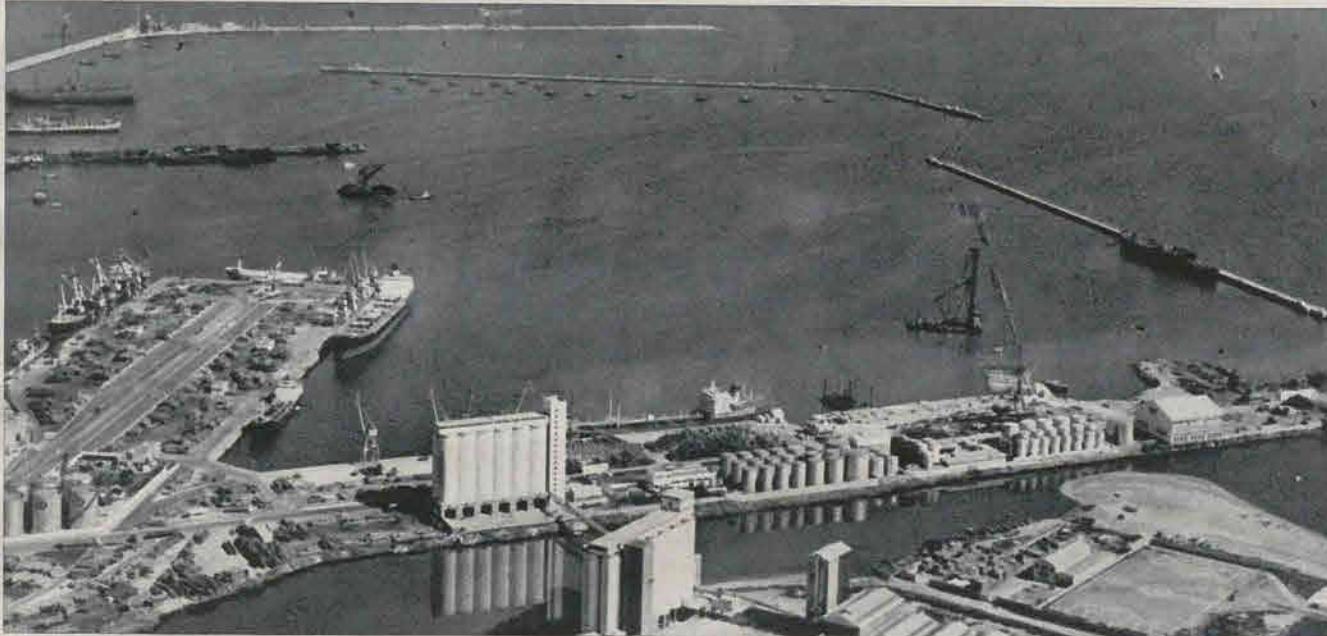
Depósitos de Ahorro - Cuentas corrientes - Depósito y compra-venta de Valores - Transferencias y Giros - Cambio de Moneda - Cheques de viaje - Servicio de Intercambio - Cuentas extranjeras - Servicios administrativos diversos (impuestos, agua, luz, teléfono, etc.) - Préstamos y Créditos - Cobros y pagos por cuenta de Organismos (Seguridad Social, Mutualidades, Cheques de Viaje, etc.).



CONSTANTE AUMENTO en el tráfico del puerto de Valencia

EL puerto de Valencia, situado en el centro del golfo del mismo nombre, tiene un «interland» de gran potencial económico, pues a más de estar en él enclavada la región agrícola de mayor rendimiento económico y tradicionalmente dedicada a exportar sus productos, engloba una zona de producción industrial en constante desarrollo y que, junto a las industrias de base, posee otras de gran volumen de producción, como son las del mueble, con sus afines de chapas y materiales aglomerados, la cerámica, zapatos, electrodomésticos y cementos, entre otros; además, dentro del citado «interland» está como principal centro comercial e industrial Madrid, siendo Valencia el puerto más próximo, con su cada vez mayor potencial económico.

El citado puerto tiene, como una de sus principales características, la de ser totalmente artificial, construido en una costa de playa y sin ningún accidente en la costa, que pudiera servirle de apoyo o como posible defensa de las embarcaciones. Baste recordar, para poner de relieve la acción del hombre, la última obra emprendida que ha podido conducir a la ampliación del puerto; esta obra ha sido la desviación del Turia, obra esta que si ha sido terminada el pasado año, fue ya pensada y anteproyectada por la Junta de Obras en el año 1900, si bien con solución distinta a la actual.



CON EL REGIMEN ESPECIAL DE SEGURIDAD SOCIAL SE HAN POTENCIADO LAS INSTITUCIONES AL SERVICIO DE LOS HOMBRES DE LA MAR



Con encontrados sentimientos de honor y satisfacción y de responsabilidad por el delicado condado, uso de esta espléndida oportunidad que esta entrañable publicación me brinda para dirigir un cordial saludo que es, al propio tiempo, ofrecimiento a todos los que por sus actividades, tareas y trabajos están legal y vitalmente vinculados al Instituto Social de la Marina.

Organismo este imperfectamente conocido en amplios sectores de nuestra sociedad, pese al hecho de contar con recia y antigua historia que se remonta al Real Decreto de 10 de octubre de 1919, con la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, y al de 5 de abril de 1929, que da nacimiento a la Mutualidad de Accidentes del Mar, antecedentes inmediatos del Decreto de 26 de febrero de 1930, en el que se crea con su actual

El puerto de Valencia ha seguido una línea de constante aumento en su tráfico,

fico, que en los últimos cinco años puede resumirse en el adjunto cuadro:

	1967	1968	1969	1970	1971
Pasajeros	168.840	176.474	194.482	235.640	254.898
Buques	4.337	4.375	4.461	4.628	5.062
Graneles sólidos, en toneladas .	1.363.363	1.431.932	1.465.156	1.441.078	1.550.440
Graneles fluidos, en toneladas .	801.974	982.909	1.222.907	1.418.819	1.691.670
Mercancía general, en toneladas	1.154.823	1.154.349	1.222.428	1.170.943	1.113.812
Pesca en kgs. . . .	918.545	845.279	838.245	980.670	1.278.849 (1)

(1) El aumento ha sido debido, principalmente, a la puesta en servicio, en el pasado mes de mayo, de la Lonja del Pescado, adjudicada a la Cofradía de Pescadores de Valencia.

Para atender al crecimiento del tráfico se están llevando a cabo unas obras de gran importancia, que son las de «ampliación y mejora de las obras de abrigo», con la construcción de un nuevo dique, y las de «muelle Sur y dragado de la dársena Sur», con una inversión total superior a mil millones de pesetas.

Con las obras proyectadas, el puerto tendrá capacidad para manipular más

de 7.000.000 de toneladas al año y recibir barcos de catorce metros de calado, lo que representa «bullock-carriers» de 60.000 ó 70.000 toneladas. Asimismo, y con base a las obras en curso de ejecución y sus posibles prolongaciones, se podrá triplicar su capacidad, para que, siendo el puerto de Valencia y de Madrid, sirva a las necesidades económicas de su «interland». ■ JOSE LUIS VILAR HUESO, ingeniero director del puerto de Valencia.

CRECIENTE SENTIMIENTO MARITIMO DEL PUEBLO VALENCIANO



Al dedicar HOJA DEL MAR este número a Valencia, no puedo por menos que resaltar la importancia de este puerto, pues si bien ha perdido su pujanza en el embarque de frutos agrícolas para su exportación, la ha ganado en el transporte de graneles y productos industriales al

crecer en esta ubérrima zona levantina el poderío industrial. Por otra parte, no hay que olvidar que, por ser la distancia más corta del centro de España, «por algo le han llamado el puerto de Madrid», por fuerza ha de constituir el lugar de embarque y desembarque de los productos para la producción o producidos en las industrias de la zona Centro, que cada vez son más y más poderosas.

Hoy, con la ampliación del puerto y el acondicionamiento de grandes zonas para el atraque de buques, en fase de desarrollo, así como de factorías y dique para la reparación de buques, se vislumbra un magnífico porvenir, por el que formuló mis más fervientes votos, lo mismo que para esas playas tan luminosas que immortalizó en sus cuadros el gran artista don Joaquín Sorolla. ■ MANUEL GUARCH ROJANO, comandante militar de Marina de Valencia.

denominación el Instituto Social de la Marina.

Han transcurrido, pues, más de cuarenta años de vida de esta Institución y más de treinta desde la Ley de la Jefatura del Estado de octubre de 1941, por la que se decretó su reorganización, durante los que ha llevado a cabo una fecunda ejecutoria de realización y servicios dentro de los objetivos que constituyen su finalidad esencial de atender con la máxima solicitud a los trabajadores del mar.

Por mi personal condición de funcionario del Ministerio de Trabajo desde 1952 he podido ser testigo de excepción de sus difíciles y valiosas singladuras, de su paciente y constante navegar avante, gobernado con tino y destreza por excepcionales pilotos, inasequibles al desaliento, venciendo borrascas y marejadas y alcanzando anhelados puertos, no de bonanzas, sino de aguas abiertas a unas amplias y extensas acciones en lo social.

En la Ley de Bases de 1963 se sentaban los criterios fundamentales, las directrices y principios que han dado como fruto las actuales normas que conforman y estructuran nuestro Instituto. La solidaridad nacional, la democratización en la gestión de la Seguridad Social, la equiparación en el logro de sus beneficios y prestaciones.

En el número 11 de la Base Tercera se establece como Régimen Especial el de los Trabajadores del Mar, que se recoge en el artículo 7.º de la Ley de Seguridad Social de 21 de abril de 1966 y posteriormente se desarrolla y regula en la Ley de 30 de diciembre de 1969.

Con ella y las disposiciones posteriores se da cumplimiento real a la Declaración VI del Fuego del Trabajo de 9 de marzo de 1938, que establecía el compromiso y el reto de dotar a los trabajadores del mar de las instituciones adecuadas para desenvolverse dignamente en su profesión.

Mucho se ha logrado y mucho más queda por hacer, pues si en algo no cabe el triunfalismo, ni siquiera el conformismo, es en lo social.

Disponemos de los instrumentos precisos, existen las instituciones adecuadas se han dictado las normas legales necesarias. Se han enriquecido las posibilidades funcionales con la creación del Consejo General y los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina.

A nosotros corresponde, a todos los hombres que desempeñan un puesto, sea el que sea, dentro de las estructuras del trabajo en el mar, el que con nuestra entrega ilusionada, nuestro esfuerzo apasionado, nuestra unión y nuestra fe logremos alcanzar las metas de paz y justicia que todos los trabajadores del mar merecen y se han ganado con sus vidas de trabajo ejemplar. ■ ALBERTO JARABO PAYA, presidente del Consejo Provincial del ISM. Procurador en Cortes.

El mar es universal, como el cielo y la tierra. Evoca para cada pueblo algo propio y consustancial en sí mismo, según su cultura y su medio principal de vida. Y así, mezclándose en los mismos orígenes del hombre con otros elementos —que ahora sabemos fueron vitales para él, como el fuego o la tierra—, el mar no ha perdido actualidad ni importancia para nosotros. Ha seguido siendo vital.

Porque, sin querer remontarnos a épocas extraordinariamente lejanas en que, según las teorías de los biólogos, se produjo en el medio marino el proceso desencadenante de la vida, el mar ha sido posteriormente importante por tantos y tantos motivos que, como decíamos antes, no ha perdido vigencia ni misterio. Hoy en día, pese a nuestros adelantos técnicos, el mar, ese gran desconocido, mantiene en su seno quién sabe qué secretos maravillosos, quién sabe qué medios de vida. No en vano se ha hablado de él como futura gran reserva alimenticia.

Y así llegamos a los tiempos en que las grandes civilizaciones primitivas encuentran en el mar su base fundamental de existencia: alimento y comunicación, con el comercio como denominador común. Si el factor alimento es esencial en la vida de los pueblos —y el mar ha cumplido este requisito—, no lo es menos el factor comunicación, que ha servido para poner en contacto pueblos y civilizaciones diferentes, creando conquistadores y conquistados, amos y esclavos, imperios y yugos, con el factor comercial influyendo de ma-

EL MAR DE VALENCIA

Y SUS FALLAS

nera decisiva en la causa o efecto de estas relaciones humanas.

Es así como fenicios, griegos, cartagineses y romanos, con el mar de por medio, y con miras comerciales o simplemente de conquista, visitan nuestra zona levantina. A veces sólo vienen de paso, camino de otros pueblos. A veces se asientan en el terreno, o lo ocupan, mezclándose con quienes le poblaban primitivamente, dejando su lenguaje, su cultura y su forma de vivir, un vivir de hondas raíces marineras.

Sabemos del intenso tráfico marítimo que unió a zonas de nuestro Levante —Rosas, Sagunto, Cullera, Denia, Alicante, etcétera— con pueblos extranjeros ya citados, creando una sólida tradición marinera en la costa. Tanto es así que, más adelante, pasada la dominación árabe, asistimos a un floreciente desarrollo marítimo de Levante, consecuencia de su buena flota y sus avezados marinos. Es aquí, en Levante, donde sale a la luz el Llibre del

Consolat del Mar, primer Código que se conoce, regulador del comercio marítimo, de los fletes, de las estibas, de las relaciones entre la tripulación y de temas de la especialidad de forma tan exhaustiva que indica bien a las claras lo que esta región, incluida en aquel entonces en el Reino Catalano-Aragonés, significó para el desarrollo marítimo.

La trayectoria marítima posterior va en aumento, ganando en importancia su flota mercante, que inicia, con base en la floreciente industria valenciana, especialmente la seda y otras labores, un magnífico comercio con ultramar, en el que va a influir poderosamente la sal de Torrevieja.

La pesca va a comenzar su desarrollo a partir del siglo XIX con las nuevas técnicas, producto de la industrialización, y en base a una mejor organización, siendo los pescadores los pilares básicos, antecedentes de la actual estructura sindical en forma de cofradías.

El pueblo valenciano en general, durante las distintas épocas a las que hemos aludido, no es ajeno a toda esta serie de influencias, sino que las vive en su propia carne, las siente, se transforma en sí mismo y cambia por el mar, gracias y a través del mar.

Y este pueblo, o mejor decir, este conglomerado etnográfico que a lo largo del tiempo ha venido a ser el elemento humano habitante de la región valenciana, producto de civilizaciones mediterráneas en las que el arte era parte esencial de sí mismas, ha llegado a hacer de la estética un modo de vida y de la forma el símbolo de la perfección.

Llega un momento en que, por circunstancias que aquí no vienen al caso, surgen las Fallas como un fenómeno puramente valenciano y esencialmente estético: un culto a la forma y a la belleza. Y es el momento en que, al crear el artista esas formas, tiene que plasmar figuras reales que le «digan» algo del pueblo, que éste las sienta y las vive, naciendo así las figuras marineras en las Fallas, el tranquilo mar valenciano, sus playas de fina y dorada arena, sus barcos, su pesca, todo ese mundo maravilloso cara al mar, que el valenciano contempla como algo suyo, como si fuera su propia expresión vital.

Vienen a ser, así, las Fallas un simple reflejo de la realidad valenciana y, dentro de ella, su hondo carácter marinero, lo que el mar supone para sus gentes y lo que sus gentes esperan del mar. ■ FRANCISCO ALBERT.

JAVEA

Importante actividad comercial en su lonja

ESTA cofradía, aunque solamente está compuesta de un centenar de marineros en activo, dedicados a la pesca de «arrastre», «cerco», «tremallos» y «palangres», debido a la situación geográfica y condiciones del puerto, constantemente y a través de todo el año arriban barcos de distintas modalidades de pesca, que realizan su venta en este puerto, cobrando por tal motivo más importancia pesquera de la que aparentemente tiene.

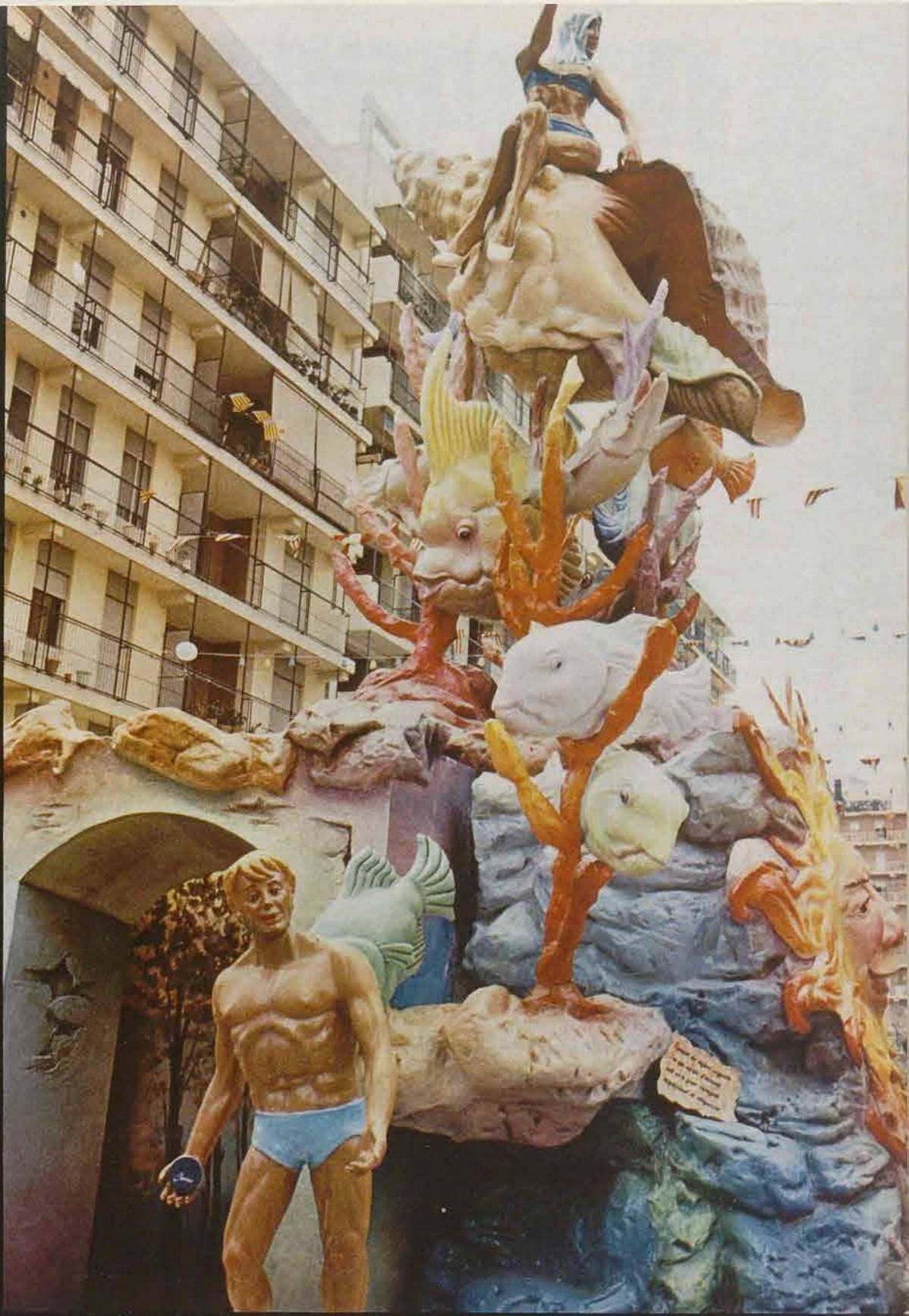
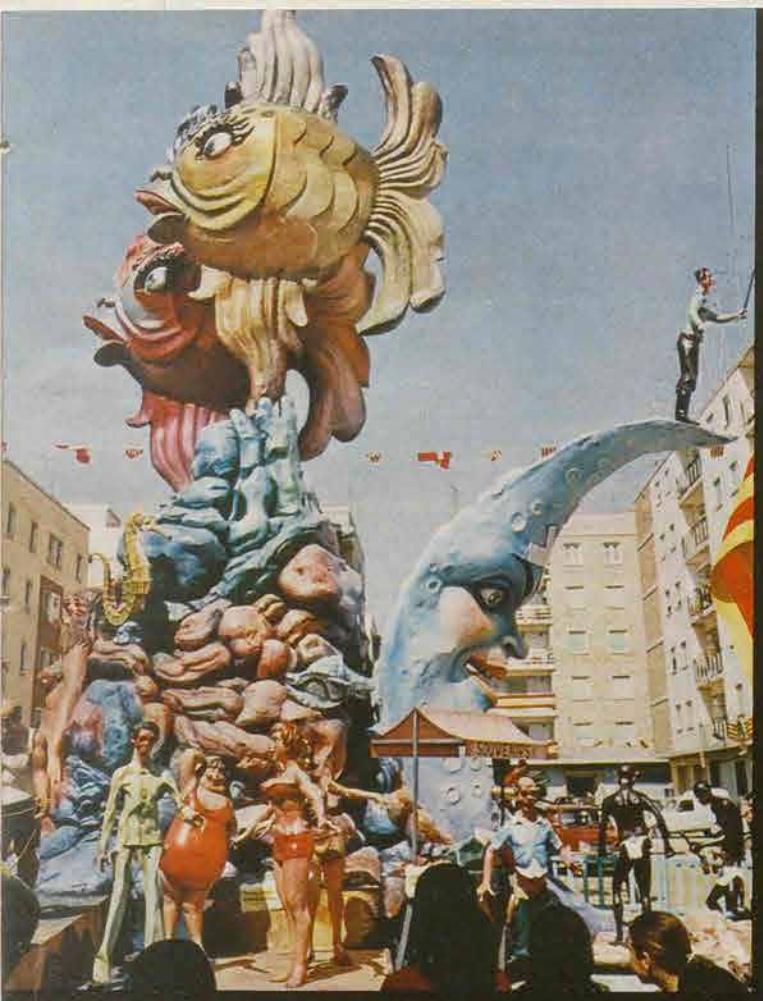


Respecto a los fines que persigue la Cofradía en pro de los pescadores son, entre otros, los siguientes: velar para evitar que no haya disensiones y que se actúe en plan de fraternidad; la organización de las ventas en la lonja; la gestión de los diferentes problemas que se plantean, para conseguir mejores servicios en el puerto, que se respeten los acuerdos tomados por la superioridad en materia de horarios de pesca, mallaje reglamenta-

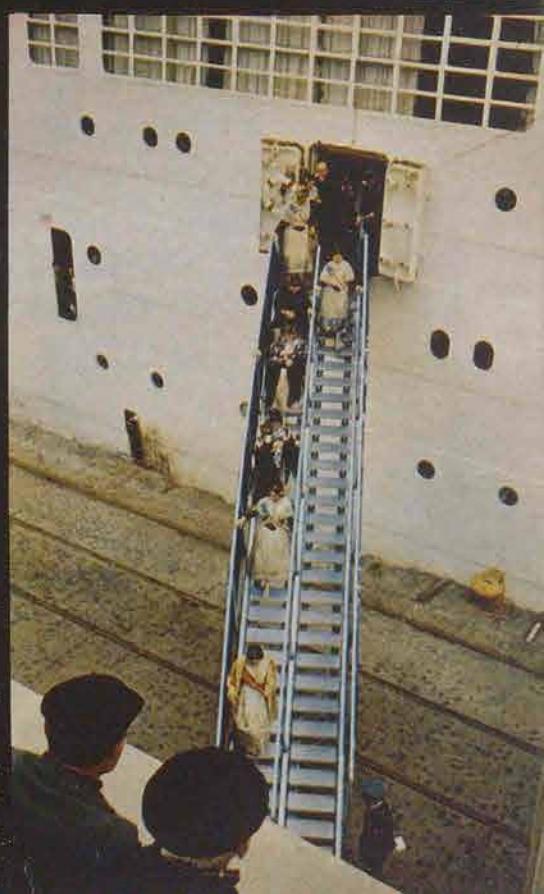
rio, etc.; la colaboración en todos los aspectos con lo que respecta a la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar ante el Instituto Social de la Marina, y sentir inquietud hacia aquellos ancianos pescadores jubilados, que fueron en su día los que dieron vida a la Cofradía con sus esfuerzos y sacrificios.

En esta Cofradía, como en otras partes, también existen problemas que resolver, como son, entre ellos: la ne-

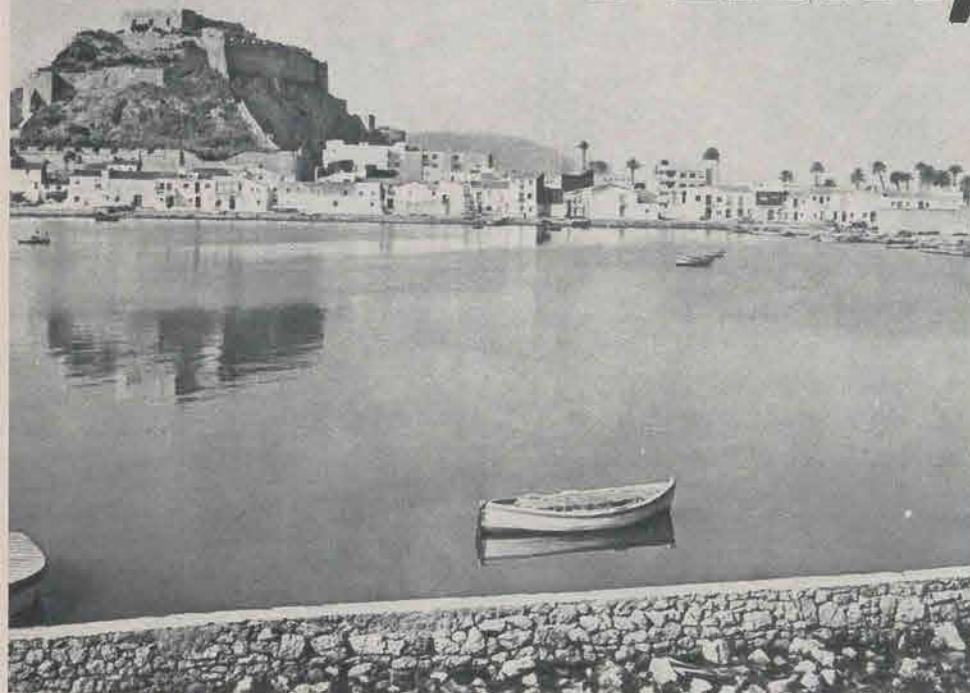
cesidad de la construcción de una lonja con los servicios necesarios para una mejor conservación de la pesca y poder sacar más rendimiento de ella; la construcción de una fábrica de hielo; la construcción de un varadero, que tenga una capacidad hasta barcos de 40 toneladas; ampliación del muelle de atraque y la instalación de un consultorio médico, para no tener que desplazarse a dos kilómetros de distancia.



Todos los años, en vísperas de San José, llega a Valencia el barco fallero, procedente de Hispanoamérica, repleto de turistas y sobre todo de españoles asentados en aquel continente, para presenciar el gran espectáculo de las Fallas.



DENIA,



IMPORTANTE PUERTO DEL MEDITERRANEO

Socorros Mutuos, que, posteriormente, absorbió también el Instituto Social de la Marina en casi todas sus prestaciones. Siguiendo este ritmo de actividades, consigue la adjudicación directa de la administración de la Lonja, establece el servicio de teñidor de redes propio y crea la Sección de Viviendas, que lleva a cabo la construcción, a través del Instituto Social de la Marina y la Obra Sindical del Hogar, de un total de 137 viviendas, siendo significativo que el grupo de 65 entregado en julio de 1949 fuese el primero que se construyó a través del Instituto Social de la Marina como entidad constructora.

Hoy esta Cofradía mantiene todos estos servicios, por lo que sus actividades son múltiples, dada la variedad de servicios que ha de atender, actividades que en el orden burocrático se han visto incrementadas constantemente, como en todas las demás Cofradías, al establecerse la Seguridad Social del Mar a cargo del Instituto Social de la Marina, cuyos trabajos y servicios se prestan a través de sus oficinas como de todos es sabido.

El desenvolvimiento de esta entidad en el orden económico es el normal dentro de sus posibilidades, si bien ha de ajustar con mucha precisión su presupuesto de gastos, ya que la protección económica que viene prestando a su Cooperativa del Mar la obliga a una inversión de casi la totalidad de sus reservas en préstamos a la misma.

Para dar algunos datos estadísticos de su representatividad económico-social, diremos que actualmente tiene afiliadas:

Embarcaciones de arrastre, 36; embarcaciones de cerco y otras artes, 22; TRB totales, 1.464,85; HP totales, 4.859.

Capitanes de pesca, 1; patrones de altura, 9; patrones de litoral, 55; técnicos

de pesca, 12; mecánicos navales de primera, 4; mecánicos navales de segunda, 50; marineros, 168; maestros redores, 15; pesceros, 5; total, 319.

Desde 1962 es su presidente el capitán de pesca don Felipe Fontanet Roure, que, a su vez, es también vicepresidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Alicante. Su principal preocupación desde su mandato ha sido lograr la acomodación del puerto a las necesidades de la flota pesquera, pues el desarrollo de la misma (en 1942 tenía 511 HP. en total) ha precisado caminar aquella a su paso, pero no se ha podido conseguir nada positivo en este sentido del Ministerio de Obras Públicas, pese a sus reiteradas súplicas; por ello se ha venido rezagando el puerto en sus instalaciones comparadas con su actual industria de pesca, hasta el extremo de bloquear por completo este desarrollo al no poder contar con los medios indispensables que precisa para ello (calado, varadero, muelles, etcétera).

Como por parte de esta Cofradía también se ha de caminar al paso de la industria que alberga, tiene en proyecto la construcción inmediata de la CASA DEL MAR, el cual ya ha sido encargado al arquitecto municipal, don Juan Antonio Jordá Juan, y en él tiene puesto su presidente el mayor esfuerzo de verlo convertido en realidad, esperando que las obras se inicien dentro del año en curso. Su construcción se hará en el mismo sitio en que está ubicada la actual Cofradía de Pescadores, pues los insuperables encontrados en la concesión de solares que ocupa la caseta de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos han obligado a la Cofradía a tomar esta determinación, a pesar de ser aquél el lugar ideal para su emplazamiento.

FUE fundada la Cofradía de Pescadores de Denia en abril de 1923 con la denominación de Pósito de Pescadores; es, por tanto, una de las más antiguas del Mediterráneo. Como dato curioso diremos que se fijó como cuota mensual para su sostenimiento la de una peseta por socio.

Acreditó suficientemente la necesidad de su creación en aquel entonces, de que sus primeros pasos fueron los de una verdadera Mutualidad; así, en septiembre de 1923 crea en su seno como un seguro mutuo para que en el caso de que un armador socio perdiese su barco, le fuese repuesto con todos sus enseres a cargo de los demás armadores asociados.

y así tuvieron que sacrificarse repetidas veces para el pago de las embarcaciones perdidas, hecho muy frecuente en aquellos años, o reparar las averías sufridas como consecuencia del mar. Este servicio ha sido sustituido por la creación en el Instituto Social de la Marina de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo. En diciembre del mismo año crea su cooperativa de pertrechos, la cual se reorganizó en 1944 después de un periodo de inactividad, consecuencia de la guerra de Liberación. En febrero de 1944 constituye la Sección Cultural, que todavía mantiene en la actualidad, con tres escuelas de Orientación Marítima y una de cursos de PPO. En septiembre de 1924 crea la Sección de

PRESENTE Y FUTURO DEL INSTITUTO SOCIAL D

YA la Ley de 18 de octubre de 1941 señalaba al Instituto, como finalidad esencial, la de atender con la máxima solicitud a los trabajadores del mar, favoreciendo su mejoramiento moral, profesional y económico-social. Esta constante, a lo largo de los años, ha determinado una serie de realizaciones por la costa, con las que el Instituto ha tomado carta de naturaleza.

¿Qué reflejo ha tenido ello en nuestra provincia?

Es menester, para enfocar con la mayor precisión el tema, hacer un esbozo de la configuración socioeconómica de su área. Cuando España, durante siglos, apenas poseía una industria incipiente, salvo núcleos muy definidos en Cataluña o las provincias del Norte, y basaba en el sector primario su quehacer económico, Valencia, con una zona ribereña primorosa, con auténticos artistas para cultivar la tierra, desconocía prácticamente cualquier actividad distinta que, por otra parte, le permitía figurar en cabeza a la hora de calibrar su aportación al acervo económico nacional.

El mar, la mar, era la aventura o suponía el riesgo de unas cuantas familias de los pueblos marítimos, esforzadas y decididas, pero que bien poco venían a significar, si no era para señalar su pintoresquismo, extraer temas para escritores o novelistas o servir de modelo para

lienzo imborrables de pintores de la mar enamorados. En una palabra, podía decirse, y así se hacía con frecuencia por los hombres públicos, que Valencia vivía de espaldas al mar.

Los escasos efectivos que a la mar dedicaban sus esfuerzos, eran, no obstante, antes de nuestra guerra de Liberación, de probada tenacidad. Prácticamente sin ayuda alguna se constituyeron dos sociedades patronales, la Marina Auxiliar y el Progreso Pescador, que construyeron la antigua Lonja de Pescados, grupo de viviendas y un edificio frente a las Termas, con inicial destino para ancianos y que posteriormente albergó y alberga las Escuelas de Orientación Marítima.

Iniciado, con la posguerra, el proceso de industrialización, que trae consigo, además, un extraordinario incremento del sector servicios, aunque va disminuyendo en importancia relativa el agrícola, seguía el mar ofreciendo escasos atractivos para nuestras gentes, que encontraban mayores alicientes en otras actividades.

Se imponía, pues, al constituirse en el año 1944 la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, una acción delicada y paciente, encaminada esencialmente a fomentar, a través de medios formativos, la afición al mar, procurando que llegase a todas sus posi-

bilidades, tratando de imbuir el espíritu asociativo o cooperativista como medio indispensable para enfrentar con éxito las nuevas construcciones de barcos pesqueros, dotados de modernas técnicas, con precisión de especialistas.

ESCUELAS DE ORIENTACION MARITIMA

Y, para ello, lo primero cuidar de la formación del hombre desde su primera edad. Así, a lo largo de la zona costera provincial, el Instituto, en régimen de Patronato, escolar sostiene las siguientes Escuelas de Orientación Marítima: una de niñas en Jávea, dos de niños y una de niñas en Denia, una de niños en Grao-Gandía, una de niñas en Cullera, cuatro de niños y tres de niñas en el Grupo Escolar de El Cabañal y una de niños en Nazaret, ambos de Valencia, atendiendo así a una población escolar de cerca de quinientos alumnos, a los que se inicia en la afición y práctica de las cosas del mar.

FORMACION PROFESIONAL

Convertidas las antiguas Escuelas Medias de Pesca, el año 1961, en virtud de la Ley Reorganizadora de las Enseñanzas Náuticas, en Centros de Formación Profesional Náutico-Pesquera, se vienen celebrando, desde el primer semestre de 1966, con carácter casi permanente, sendos cursos de promoción de pesca-

dores a mandos intermedios, fundamentalmente patrones de pesca litoral de segunda, patrones de pesca local, mecánicos navales de segunda y motoristas navales, así como algunos cursos de radiotelefonistas Navales; como quiera que tales Centros de Formación Profesional Náutico-Pesquera están funcionando en Denia, Gandía, Cullera y Sagunto, y, por fortuna, se ha registrado un porcentaje de aprobados del 90 por 100 de los alumnos, supone ello una promoción a títulos superiores de más de 450 pescadores, sobre un censo activo de unos 1.850 hombres en la provincia, lo que representa, hasta el momento, un porcentaje superior al 25 por ciento. Esta labor, constante, práctica y callada, el Instituto ha podido realizarla gracias a la inestimable ayuda del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, las orientaciones de la Delegación Provincial de Trabajo en la provincia y unos excepcionales cuadros de profesores, maestros y prácticos que han sabido, en los escasos meses que constituyen los cursos, con la intima cooperación del P. P. O., hacer realidades de lo que parecían imposibles.

COOPERATIVAS

Como más arriba decimos, se ha tratado por todos los medios de fomentar el espíritu cooperativo, si bien hemos de confesar que con

OCAS ciudades han sido tan privilegiadas como Cullera: mar, río, monte y marinera cien por cien desde el Paleolítico Superior, unos veinticinco mil años antes de Cristo —época Magdaleniense— en que los pobladores cavernícolas se situaron cara al mar, muy cerca del actual Faro de Cullera, y todas las civilizaciones posteriores del Paleolítico vivieron también en estas maravillosas cavernas. En el Enneolítico vivían unos pescadores en el llamado Monte de los Pescadores, situado en la zona comprendida entre el mar y el lago de San Lorenzo, que en aquella época —dos mil años antes de Cristo— estaba comunicado con el mar, habiéndose encontrado restos de utensilios de pesca de piedra de aquella época.

Las primitivas civilizaciones, pueblos colonizadores y conquistadores estuvieron en nuestra ciudad por su situación marinera. Los iberos se asentaron en lo alto de la montaña, en la zona denominada «Fuertes» hacia el siglo IV antes de Cristo, habiéndose excavado una muralla de unos cincuenta metros y quedando otros cincuenta por excavar, lo que demuestra que era una gran ciudad, pasando posteriormente a ocupar la zona donde hoy está el Castillo de Cullera, faro y guía de todos los navegantes de la provincia, invocando en los momentos de peligro a la «Moreneta», que siempre les atiende.

Los fenicios, griegos, cartagineses y romanos nos visitaron, y sus naves se refugiaron en la bahía que se forma entre la isla de los Pensamientos y el rompiente del faro, donde posiblemente pudiera estar enclavada Sicania y donde hubo un campamento romano del Paleocristiano, hoy, por desgracia, desaparecido con las nuevas edificaciones. Las ánforas y restos numerosos de las mismas, extraídas frente a nuestras costas, lo demuestran.

Fue Cullera un enclave bien abrigado para refugio de los navegantes, y el pirata Dragut, arrimó sus naves para asaltar la ciudad, conservándose en la actual ciudad en 1503. Posteriormente se amuralló cuatro torres y parte de la muralla de cierre.

Desde hace miles de años, Cullera vive del mar y de la agricultura. Se construyeron —por calafates locales— las cuatro primeras embarcaciones de arrastre en 1928 y hasta esa fecha existían unas cincuenta embarcaciones de vela y remo, llamadas en esta zona «Artonets», llevando a bordo unos ciento veinte hombres, sacando diariamente sus embarcaciones a la orilla del mar, siendo valiosas sus capturas de salmonetes y langostinos, pero con poco rendimiento económico —ya que según cuentan los viejos pes-

adores— encontraban dificultades muchas veces para poder vender el kilo de langostinos a tres pesetas. Venían en aquella época varias embarcaciones de Valencia y Peñíscola, que pasaban varias temporadas pescando en estas costas.

Bajo el amparo del Instituto Social de la Marina, se fundó la Cofradía de Pescadores, en 1942, bajo la presidencia de don Francisco Ferrer Pérez, siguiendo en la actualidad desempeñando su cargo con tanto acierto, y con sus iniciativas ha conseguido todo lo que hoy posee la entidad.

Existen en esta base 18 embarcaciones de arrastre y 46 menores de diez toneladas, dedicadas al palangre, trasmallo y chirila, siendo doscientas cincuenta y nueve familias las que viven de estas modalidades de pesca, y existen otras familias que viven al amparo de los pescadores, rederos, compradores, suministradores, etcétera. Las ventas en lonja durante el año 1971 han sido de 340.023 kilos y 14.831.785 pesetas.

El viejo proveedor de nuestra riqueza pesquera es el río Júcar que, sereno y manso, rinde pleitesía, confundiendo sus arenas de oro con las plateadas aguas del Mare Nostrum y dejando el placton que arrastra en las proximidades de nuestra costa, para ser pasto de los sabrosos salmonetes —los más ricos del Mediterráneo—, pudiendo afirmar que nuestro río es incansable, regando 40.000 hectáreas de la fértil tierra levantina, albergar a la flotilla pesquera y a unas 60 embarcaciones deportivas. Lástima que para su bien merecido descanso, no se prolongue el dique Norte de la escollera, máxima aspiración de los hombres del mar, para verse protegidos de los temporales.

Hoy día es, además, Cullera, una gran ciudad turística, visitada cada año por más de ochenta mil personas, y esta ciudad milenaria sigue su rumbo sin descanso, y los pescadores —pasando de generación en generación— seguirán luchando día tras día, cumpliendo su deber patriótico, colaborando con los demás productores españoles al bienestar y engrandecimiento de España, hasta que les llegue su relevo y puedan pasar los últimos días de su vida con tranquilidad y siempre cara al mar.



A. His,
secretario
de la Cofradía
de Pescadores.

CULLERA

CIUDAD HISTORICA Y MARINERA



E LA MARINA EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

escaso éxito en la provincia. Ha primado el sentido individualista carpetaoetónico, agudizado en grado sumo en la zona, sobre las consideraciones y constante predicación de las beneficiosas consecuencias que la unión, a este respecto, pudiera reportar. Se constituyeron Cooperativas del Mar en Denia, Jávea, Cullera, Gandia y Valencia, si bien, salvo la primera, excepción y de gran mérito, al conseguir incluso la medalla al Mérito cooperativo, los restantes desaparecieron o arrastran una vida lágida y precaria. También Denia ha sido la pionera a la hora de unir hombres en cooperativas para la construcción de dos grandes pesqueros «Comar Uno» y «Comar Dos», para las que el Crédito Social Pesquero otorgó sustanciales préstamos, complementados con otros individuales a los cooperativistas de la Caja de Ahorros, lo que ha permitido el acceso a la propiedad de sus embarcaciones a más de treinta trabajadores del mar, señalando así un camino que quisiéramos sirviera de ejemplo y acicate a los demás.

VIVIENDAS

Hasta que, por disposición de abril de 1945, no se consideró al Instituto Social de la Marina como Entidad promotora de viviendas de Protección Oficial, tan sólo algunas entidades patronales —como ya de-

jamos reseñado—, la Marina Auxiliante o el Progreso Pescador, antes de 1936, se enfrentaron con la necesidad de dotar de viviendas adecuadas al núcleo pescador. Mas, así y todo, su acción se proyectó sobre armadores o familiares y, al carecer de ayuda social, quedaba marginado el simple hombre de mar. De ahí que una de las acciones principales del Instituto en la provincia fue la promoción y construcción de grupos de viviendas, realizándose en Denia dos grupos, uno de 66 y otro de 56 viviendas y dos almacenes; en Gandia, 54; en Cullera, 48, y Hogar del Pescador; en Jávea, 26; en Perelló, 58, y en Perellonet, 28, con la particularidad de que el grupo de Denia, de 66 viviendas, fue el primero de los construidos por el Instituto en la costa, inaugurado el año 1947.

CASAS DEL MAR

En cuanto a Casas del Mar está proyectada la de Grao de Gandia, que se levantará sobre el muelle, junto al río, enfrente de la magnífica iglesia de aquel poblado, sobre unos terrenos cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento de aquella ciudad; se están iniciando los trámites para levantar otra Casa del Mar en Denia, en los solares de la Cofradía, y, por último, el Ministerio de Trabajo, a través de la coordinación del propio Instituto con la Organización de Trabajos

Portuarios, sobre cuyo colectivo ejerce el Instituto la función de entidad gestora de la Seguridad Social, en virtud de la Ley 116 de 30 de diciembre de 1969, realizará la Casa del Mar en la capital, que estará dotada de servicios comunes, residencia para hombres del mar y familiares, Hogar del Hombre del Mar (portuario o marino) y servicios privativos de cada entidad, prosiguiendo así una labor, ya iniciada en Santa Cruz de Tenerife, de conexión, que esperamos rinda en el futuro los más óptimos frutos.

SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y SANITARIOS

El Decreto de 30 de marzo de 1967, estableciendo el Régimen Transitorio de Seguridad Social de los trabajadores del mar, incorporó al ámbito de actuación del Instituto la mayor parte de las actividades marítimas, completando el cuadro la Ley 116/1969 anteriormente aludida. Impone ello, al incrementar el colectivo, una reorganización de los servicios administrativos, sanitarios en la provincia, a cuyo fin se adquirió un local, a punto de inaugurar una vez acondicionado, donde se instalarán las nuevas oficinas, el Consejo Provincial recientemente creado y la propia Delegación Asistencial del Instituto, en donde se ubicará la Inspección Médica Provincial y los consultorios

de especialidades y medicina general, dotados del más moderno material e instrumental.

Con independencia de ello, en los núcleos-base de la actividad marinero-pesquera, fundamentalmente Gandia y Denia, se está llevando a cabo un profundo estudio, que permitirá, mediante instituciones sanitarias propias y concertadas, prestar la mejor y más eficaz atención al sector sobre el que se proyecta el Instituto.

La puesta a punto de estos instrumentos de trabajo, el Consejo Provincial, que preside don Alberto Jarabo Payá, ese gran valenciano, procurador en Cortes y antiguo delegado de Trabajo; las nuevas dependencias administrativas y sanitarias; la proyección inmediata de Casas del Mar y la preferente atención del Instituto en la provincia por el mejoramiento cultural y profesional de los hombres del mar, son hitos que permiten albergar la esperanza de un caminar seguro en la ejecución y cumplimiento de las Leyes de 18 de octubre de 1941 y de 30 de diciembre de 1969, para el desarrollo de este entrañable sector.

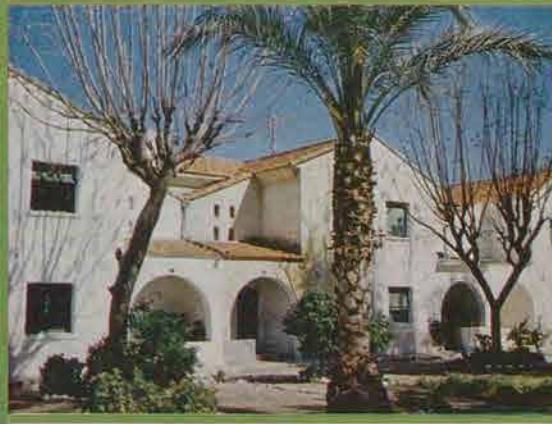


BENITO SAEZ
GONZALEZ-ELIPE.
delegado
provincial del ISM
en Valencia.



VIVIENDAS PARA LOS PESCADORES VALENCIANOS

Una de las principales acciones del Instituto Social de la Marina en Valencia ha sido la promoción y construcción de grupos de viviendas para trabajadores del mar, habiéndose realizado en Denia dos grupos, con 122 viviendas y dos almacenes; en Gandia, un grupo de 54 viviendas; en Cullera, otro de 48 y Hogar del Pescador; en Jávea, 26 viviendas; en Perelló, 58, y en el Perellonet, 28.





UNA NOCHE EN AGUAS VALENCIANAS LA SARDINA

PESCA DE LA "MAMPARRA":

Trabajo duro,
rendimiento escaso
y mucho colorido.

TRAS

VALENCIA (De nuestro enviado especial).— Vivir el trabajo de los hombres de nuestra mar, para poder analizarlo objetivamente y sentir sus dificultades y necesidades, es una actitud que quienes realizamos «Hoja del Mar» nos hemos propuesto conseguir. A ese servicio estamos, y está nuestra publicación, y sin arrogarnos vanas investiduras de portavoces sí aspiramos a ser eco de la hasta ahora tan desconocida actividad de los trabajadores del mar, de su duro trabajo, de sus aspiraciones de promoción, de sus profundos valores humanos.

Y "ya que para eso estamos" — como genialmente expresa en sus crónicas Angel, nuestro corresponsal volante en Europa —, en su busca acudimos al puerto de Valencia mi compañero, y fotógrafo, Paco Albert, y quien esto escribe. Allí se concretó nuestra salida a la mar: al atardecer y hasta el día siguiente en una "traiña" para la búsqueda —afanosa e incierta — de la sardina.

EL BARCO SE NOS «HACE» PEQUEÑO

A las ocho de la tarde, como habíamos quedado con el patrón de "El Cristóbal", llegamos al puerto preparados para la faena. La tripulación y el barco ya lo estaban mucho antes que nosotros, y nada más poner nuestros pies en cubierta la "traiña" tomó rumbo hacia la salida del puerto. SIGUE

POR SER SABADO (SOLO HABIA UN COMPRADOR) SE TU LAS CIEN CAJAS DE

«El Cristóbal» es un buen barco para la pesca de cerco, quizás de los mejores que en aquellos días se vieron por el puerto valenciano. Tiene una eslora de 20,40 metros, 5,90 de manga y 2,40 de puntal; pesa 57,42 toneladas y va dotado de un motor de 170-190 HP. de dos cilindros de marca «Volund». Todos estos datos son muestra de las buenas condiciones que para el tipo de pesca a que se dedica tiene la embarcación. Por eso a nosotros, cuando acordamos el viaje, desde tierra, nos pareció enormemente amplio, poderoso y seguro. Después, cuando pusimos los pies en cubierta, o sea desde dentro y en el mar, la sensación contraria se vino a nuestro ánimo, el barco se nos había hecho más pequeño. La apreciación que sobre la pesca y el mar se tienen desde tierra es notablemente distinta desde dentro, cuando uno participa de la incertidumbre del tiempo y el mecer continuo del oleaje.

CADA UNO EN SU PUESTO Y SIEMPRE ALERTA

José, el patrón, dirige el barco fuera del puerto. Una vez realizada esta operación, nos enterraremos hacia qué rumbo habrá que dirigirse en busca de la sardina. Hasta ese momento sólo el técnico de pesca, Calixto Molina, sabe dónde vamos. Su conocimiento de la especie, las condiciones climatológicas y la experiencia del día anterior avalan la «corazonada» que hace al barco tomar uno u otro camino. Asunto que nadie discute y es aceptado por todos. Es esta una confianza total que se basa en el conocimiento de que cada uno en su misión ha de ser respetado.

Ya con el rumbo hacia Gandía, a cuyas aguas llegaríamos a las dos horas, la tripulación descan-

sa en espera de descubrir el aperceido banco de sardina y comenzar la faena. En el puente de mando, el patrón y el técnico de pesca vigilan la marcha de «El Cristóbal».

Según se nos dice hemos tenido suerte, pues desde mucho tiempo atrás nunca habían estado las aguas de estas costas tan tranquilas, y la noche tan clara: el susurro del oleaje, las estrellas y el sonido acompañado de la embarcación, nos hace sentir otro mundo, el de tantos hombres de España que viven, sufren y sienten la mar.

«CALIXTRO»: UN PATRÓN EJEMPLAR

Aprovechando las buenas condiciones del mar y de la noche, Paco se mueve por todo el barco realizando fotografías, su indiscreto «flash» se mete en cada rincón de «El Cristóbal». Yo aprovecho el tiempo de busca de la sardina charlando con el patrón de la pesca, Calixto Molina Asensio.

Tiene algo más de cuarenta años, casi los mismos que se dedica a la pesca. El como toda la tripulación —e incluso el barco— son de Aguilas (Murcia). La busca de pescado les ha traído hasta las aguas valencianas.

Calixto —a partir de ahora, y tras ponernos a sus órdenes, será para nosotros, como para toda la tripulación, «Calixtro»— nos habla de su gente, de su trabajo.

—Somos quince de tripulación, pero hoy estamos trece por haber quedado dos enfermos en tierra. Claro que hoy con ustedes volvemos a ser quince a bordo.

—¿Qué puesto tiene cada uno?

—Bueno, está el patrón del barco, estoy yo para la pesca, hay dos motoristas —José Robles

y Asensio Soto— y luego están nueve marineros: Alonso de Haro, José Carvajal, Giner y García, Francisco Hernández, Manuel Robles, Juan Robles, Diego López, Miguel Robles y Antonio Robles.

«Calixtro» ha tenido especial interés en no dejarse ninguno, todos son el equipo y todos sufren o disfrutan con lo mismo.

Nos cuenta también que llevan más de tres meses sin pescar, que cada vez está peor la pesca de cerco, y que, como sigan así las cosas, teme que hayan de amarrarse muchos barcos.

—¿Por qué esto? —le preguntamos.

—No hay pescado. Y al no haberlo y no ganar, por tanto, dinero, hacer frente a los gastos del barco, a la Seguridad Social y a los sueldos es imposible. Por otra parte, al no ser rentable la pesca y no disponer la tripulación de dinero, la gente se va a tierra en busca de mayor seguridad y los barcos se quedan sin marineros.

UN BARCO BIEN EQUIPADO

Con «Calixtro» fuimos viendo todas las instalaciones de «El Cristóbal» y su equipo para la pesca, y nos dimos cuenta de que la falta de capturas no se debe a la falta de medios técnicos: dos sondas iban indicando si pasábamos o no por algún banco de sardina, o boquerón o cualquier otro; con la radio se ponían en comunicación con otros barcos para orientarse por dónde pudiese estar la pesca; grúas y poleas agilizan y dan seguridad al trabajo, etcétera. Por eso, pensamos que las medidas para defender al sector pesquero habrá que buscarlas por otro lado. Quizá empezando por realizar un adecuado estudio biológico del Mediterráneo y buscar después las soluciones a los problemas que se descubran.

UNA «MANCHA» EN LA SONDA

Nos vemos obligados, el patrón y yo, a interrumpir nuestra conversación, nos avisa José Asensio de que podemos estar cerca de un banco de sardina o boquerón. Miramos con esperanza al aparato sonda y vemos una tenue mancha negra entre la quilla del barco y el fondo del mar. Nos explican que eso significa que hay pescado, pero todavía no se puede afirmar que sea un banco y de qué especie. «El Cristóbal» continúa en el mismo rumbo, pero a marcha lenta. «Calixtro» hace distintos virajes con el timón, a cada momento vuelve sus ojos hacia la sonda; en función de la mancha dirige el barco.

Al fin está seguro de que hay pescado y nos detenemos. También sabe que se trata de sardina —y no boquerón—: «Porque cada especie —nos dice— origina una mancha especial en el aparato de sondeo». El trabajo va

a comenzar, para ese momento ya está cada uno en su puesto.

«LAS MAMPARRAS»

A este tipo de pesca de cerco se la designa con distintos nombres, pero los más usuales son el de «pesca de la mamparra» y el de «traiña».

Hasta detenernos, «El Cristóbal» traía a estribor dos barcas amarradas. Una con diversas lámparas a su alrededor y otra simple con dos remos. La primera es la de las mamparras.

En el momento en que se detectó el pescado es soltada la mamparra con dos marineros a bordo, y se sitúa justo encima de donde ha sido detectado el banco de pesca. Rápidamente se encienden sus lámparas. A su luz, y en contraste con la oscuridad de la noche, el pescado se queda quieto debajo de ella. En ese momento comienza la pesca de cerco.

«El Cristóbal» gira alrededor de la mamparra, en un amplio círculo, y de forma perfectamente ordenada va echando las redes. Al término de su evolución —tranquila y rápida a la vez—, el cerco ha sido conseguido, y todo lo que haya en ese fondo y espacio ya es parte del beneficio de una larga noche de trabajo.

CASI CIEN CAJAS

Se comienza a halar las redes. Es una operación trabajosa, aunque hoy, gracias a la grúa, rutinaria. Metros y metros de red son izados a cubierta ya en perfecta colocación para la próxima vez que se arrién. El cerco se va estrechando. «Calixtro», desde el puente maneja la grúa, a la vez que los marineros van colocando las redes, y los de la pequeña barca de remos se hacen cargo del terminal de la red que cerraba el círculo. Ya no hace falta «la mamparra» y es dejada para situarla, en espera de otra operación, en otra parte cercana a este lugar donde se ha detectado la sardina.

Antes de halar toda la red, los pescadores ya saben más o menos la cantidad de pescado que han podido capturar. Su experiencia les hace ver incluso el número de cajas que con él podrán llenar.

—Ahora veremos, pero en este cerco —nos dice «Calixtro»— no creo que haya muchas cajas... a lo más veinte.

Y, efectivamente, acertó en su apreciación. Hubo sólo alguna más de veinte. Es decir, muy poco para tantas esperanzas puestas en la gran mancha que marcaba el aparato sonda. Pero los pescadores no se desaniman, y su esperanza la trasladan a la próxima operación: «De momento, algo es algo», nos dijeron.

Tres veces más a lo largo de toda la noche se echó el arte al agua, siempre que lo indicaba la



VIERON QUE MALVENDER SARDINA CAPTURADA

sonda. En distintas direcciones, pero siempre en las aguas cercanas a la costa de Gandía. Total, casi las cien cajas de sardina, que venían muy bien después de estar tres meses sin pescar nada, pero que no eran gran cosa para un barco que puede acomodar en su bodega y cubierta más de mil cajas.

Paco y yo participamos de todas las sensaciones que en cada momento vivía la tripulación. Y más que a ellos nos alegró el que precisamente esa noche pescasen algo, rompiendo el maleficio de meses anteriores.

—Nos han traído suerte. Van a tener que venirse todas las noches con nosotros...

LA OTRA BATALLA: LA DE LA LONJA

Eran pocas cajas, pero de una calidad de sardina excelente. Lo comprobamos personalmente en agradable tertulia —de sardina y vino tinto— que, tras las primeras capturas tuvimos con la tripulación. Por eso se esperaba que en alguna medida el beneficio por la calidad compensase el de la cantidad. Pero no fue así.

La poca buena suerte de la noche se tornó en mala a la mañana siguiente. Era sábado y, por tanto, el mercado no tenía actividad ese día, por lo que en la lonja un único comprador (indudablemente conocedor de esta circunstancia y avisado comerciante) pujó en la subastá, si es que con este nombre se puede designar aquella venta.

El día anterior, la caja de sardina llegó a valer hasta 800 pe-

setas (cada caja tiene unos 30 kilos), ese triste sábado, para nuestros pescadores, valió lo que el «comprador benefactor» quiso: 280 pesetas. Con ello una noche de duro trabajo, la ilusión de haber pescado algo, se vino abajo; tal cantidad serviría tan sólo para gastos de gas-oil, comida y poco más. De cualquier manera, el dinero seguiría sin poder llegar para los pescadores.

Y lo más curioso de todo es que, gracias a que estaba dicho comprador, en la lonja se pudo convertir el producto en dinero, pues en otro caso nadie daría solución a la venta.

Triste pero hecho cierto, el que la comercialización del pescado falla en su base y, por tanto, en la garantía del trabajo de los pescadores, que vienen a pagar la más mínima anormalidad del mercado. ¿No sería posible crear servicios de defensa de los pescadores en la comercialización del pescado? Si los hay, está claro que en el caso que nosotros vivimos no funcionaron convenientemente.

La jornada finalizó. La alegría en el mar se convirtió en desaliento en tierra. Paco y yo nos quedamos tristes; ellos, los pescadores, empezaron a preparar las artes para la siguiente jornada.

—Estamos acostumbrados a estas cosas —nos decían, dándonos ánimos, paradójicamente, ellos a nosotros.

Tras la comida, a dormir unas pocas horas y al atardecer vuelta a la mar. Otra dura jornada, la vida sigue... pero, «¿por qué igual?». ■ MAURO RODRIGUEZ. Fotos: FRANCISCO ALBERT.



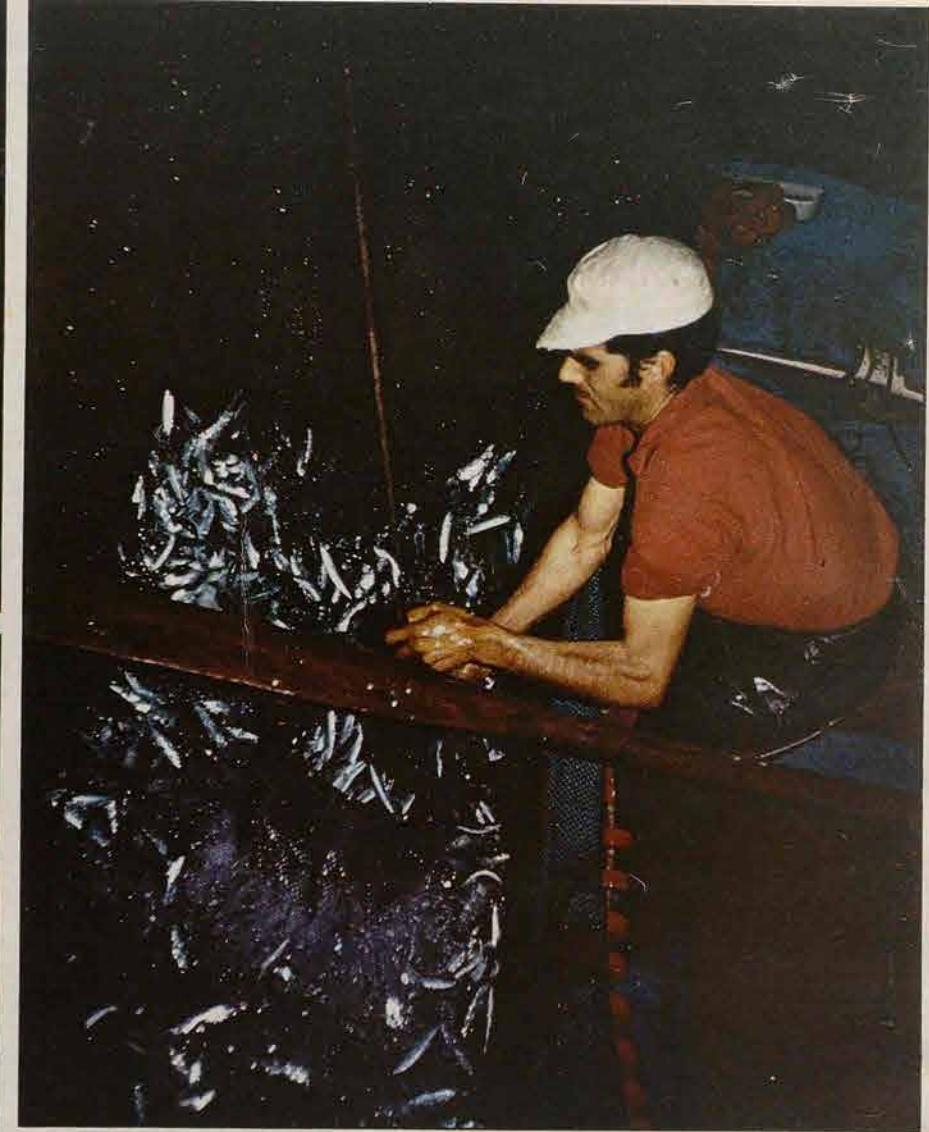
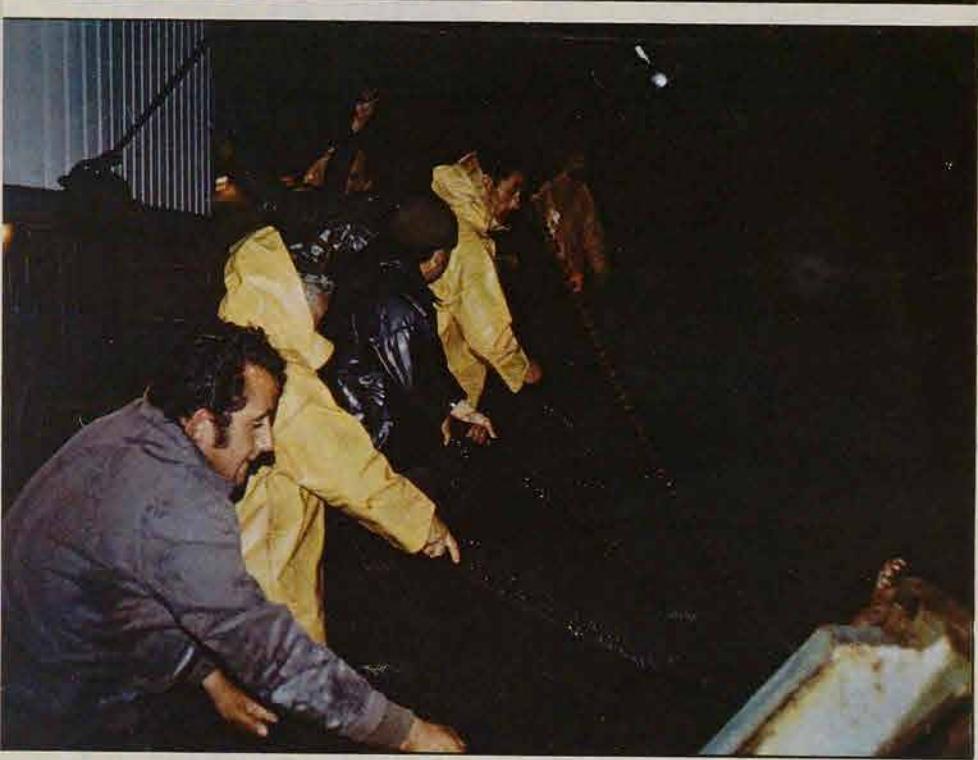
BANCO HISPANO AMERICANO

Setenta años de intensa labor al servicio de nuestros clientes

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

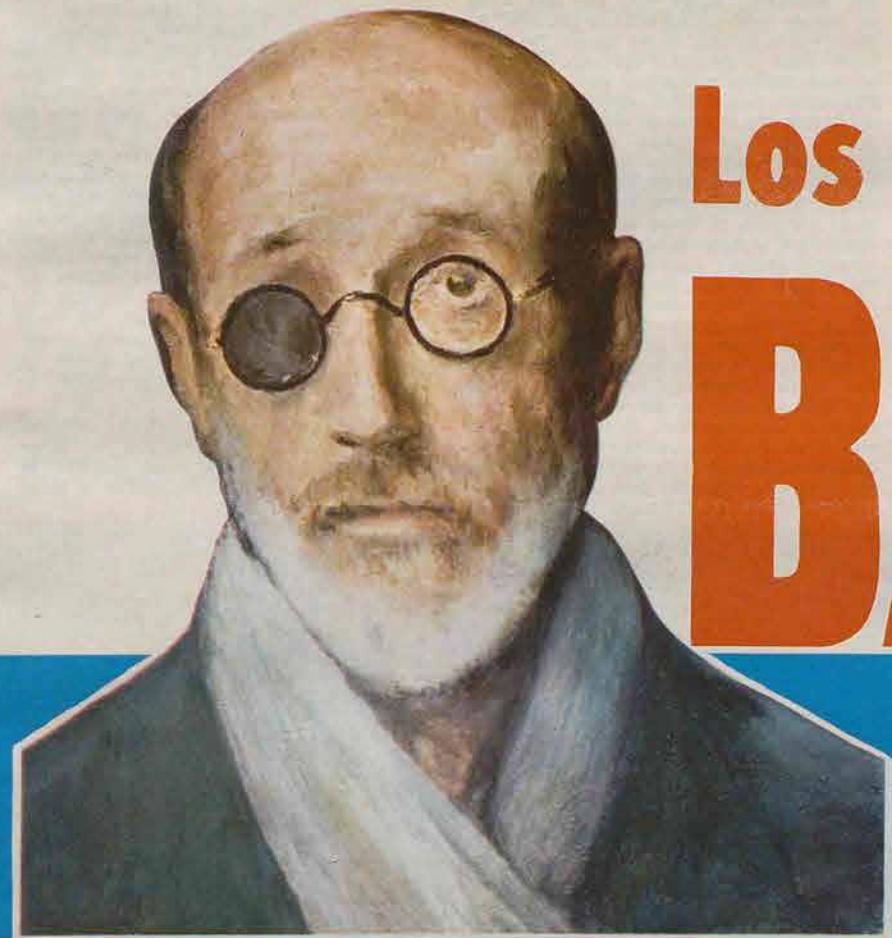
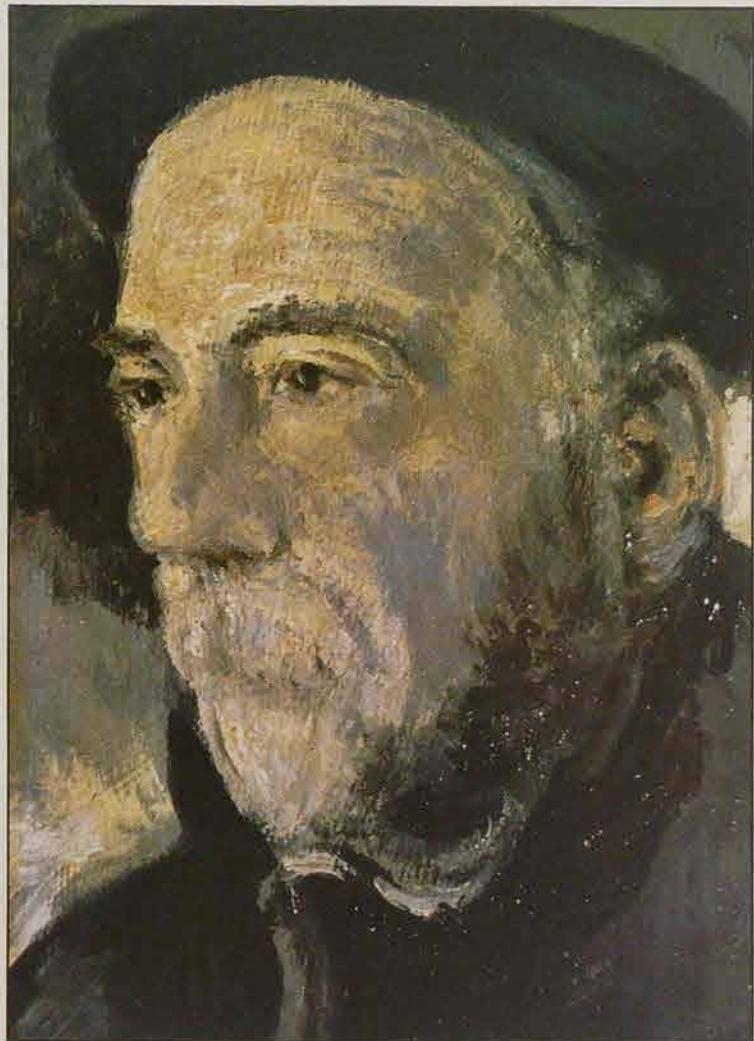
BANCO HISPANO AMERICANO

TRADICIÓN Y EFICACIA



PESCA DE SARDINA CON "MAMPARRA"





Los BAROJA Y EL MAR

ENTREVISTA
CON DON JULIO CARO BAROJA

HABLAR de Itzea es hablar de Lúzaro, y de Tristán de Ugarte, y de Aguirre, y de Adaroa y, cómo no, de Shanti-Andía. Hablar de Itzea es hablar de todos y cada uno de los componentes ficticios o reales de ese mundo atractivo y sugerente de las novelas de Pío Baroja.

Pero a la vez, hablar de Itzea será hablar de cuadros maravillosos de Ricardo Baroja, cuya culminación patética y solitaria es sin duda su último autorretrato, con un fondo marítimo, un parche en el ojo derecho y una infi-

ta tristeza en su semblante. Decididamente hablar de Itzea será hablar de los Baroja y la mar.

Entre sus antecesores nos encontramos con Justo y Antonio María Goñi, tíos-abuelos de don Pío, marinos mercantes de mediado el XIX, cuando la derrota de Cádiz a Filipinas llevaba seis meses. Con ellos, la navegación difícil y plena de misterios. De ellos, innumerables recuerdos en Itzea: estatuas, abanicos, objetos de marfil, cuadros, escapularios, conchas y todo lo que de alguna manera deja constancia de viajes lejanos, de momentos

(Sigue)

LOS BAROJA

(Viene de la página anterior)

peligrosos, de mar tan querida por Melville y su blanca ballena.

El padre de Ricardo y Pío es claro ejemplo de un humanismo renacido. En él se conjugan la técnica (era ingeniero de Minas en una etapa de mínimo desarrollo industrial) y el arte (escritor, autor del libreto de la primera ópera vasca, «Prudente», con música de Santesteban hijo).

Ricardo, hermano de Pío, dedica su vida a la pintura y al grabado. Su nombre se revaloriza después de muerto. Sus obras alcanzan cotizaciones no imaginadas por él en vida. En el caserío de Vera de Bidasoa se conserva la mayor parte de su obra.

Con Pío llegamos a la novela. El es el principal personaje ausente de este trabajo. De su obra poco se puede decir que no esté ya dicho. De su quehacer hablaremos con su sobrino don Julio Caro Baroja, antropólogo, erudito y experto en temas tan apasionantes como el de la brujería. Pío Caro Baroja, hermano de Julio, realiza films etnográficos.

La pintura, la literatura, la música, la ingeniería, la navegación a vela, la antropología y el cine científico se asocian en un tronco común, concreción, en definitiva, de ese estupendo árbol de la ciencia barojano.

DE LA NOVELA Y EL MAR

—¿Qué opina usted acerca de las relaciones de la vida y obra de don Pío Baroja con el mar? Hasta qué punto influyó éste en su tío?

—La relación de la obra de mi tío con el mar arranca de tres tipos de experiencias. En primer lugar, es significativo el nacimiento de mi tío en un puerto de mar: San Sebastián. Sobre esto hay que tener en cuenta que en su familia materna, es decir, en la familia de mi abuela, los Goñi sobre todo, a mediados del siglo diecinueve eran marinos mercantes. Mi tío tuvo dos tíos-abuelos que fueron capitanes de fragatas mercantes. Hacían el viaje, largo viaje, desde Cádiz a Filipinas, en seis meses de derrota y otros seis meses de vuelta, naturalmente bordeando toda la costa de África, mucho antes de que se abriera el canal de Suez. Y estos marinos que eran Justo Goñi y Antonio María Goñi, que murieron uno joven y el otro fuera del país, dejaron en la casa familiar de mi abuela una gran cantidad de recuerdos de sus viajes y también una serie de anécdotas relacionadas con el mundo marítimo de mediados del siglo pasado. Todo esto gravitó en la conciencia de mi tío cuando era niño, porque mi tío vivió su primera niñez en San Sebastián, y, claro, todos los recuerdos de marinos mercantes, de expediciones náuticas complicadas, historias de negreros, historias de corsarios, etcé-

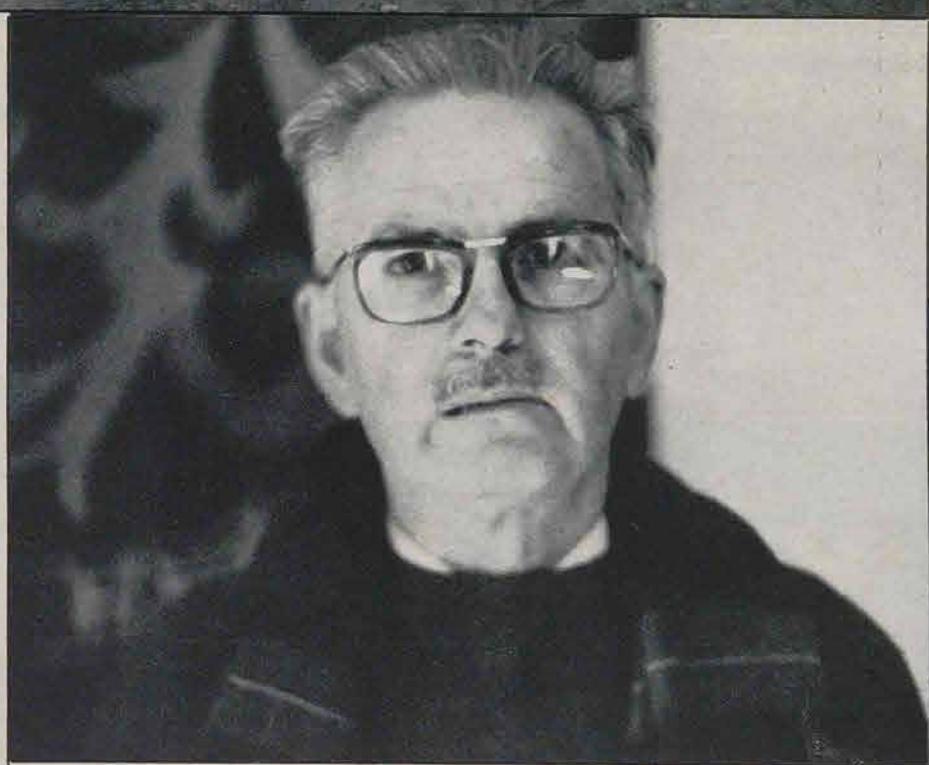
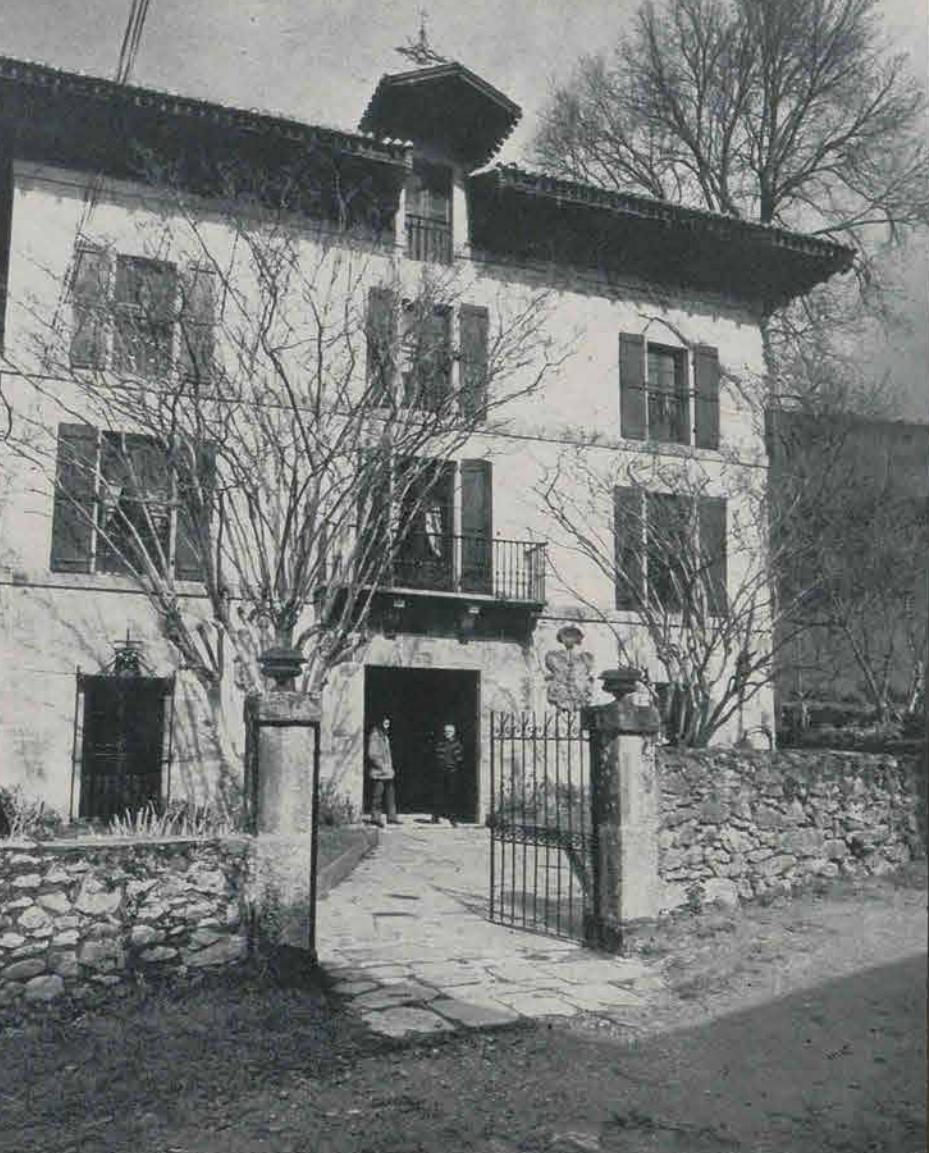
tera, todo ello tenía una influencia grande en San Sebastián. Y esta afición marítima se fue ampliando por la curiosidad literaria de mi tío, por la lectura de novelas del mar del siglo diecinueve, inglesas y francesas, y también por un interés, ya más bien de tipo técnico, por la vida del mar, interés que también tuvo su hermano Ricardo. Es decir, que en este orden existe un paralelismo de intereses y representaciones en la obra literaria del uno y en la obra pictórica del otro. Así que hay también una colaboración, pues cuando mi tío hace «Las inquietudes de Shanti-Andía» hay una edición en la que las ilustraciones de los episodios y escenas marítimas son de mi tío Ricardo. Ya después, de viejo, todavía publicó algún libro de mar, basándose en un documento auténtico, que era un diario de un marino mercante, Adaroa, un vizcaíno de esa época, mil ochocientos cuarenta a mil ochocientos sesenta, pero que desgraciadamente se perdió durante la guerra. Al parecer, era un diario escrito muy minuciosamente. De este documento mi tío sacó materia para escribir dos obras, que son: «Los pilotos de altura» y «La estrella del capitán chilista».

—¿Existe alguna otra novela o artículo de don Pío Baroja relacionado con el mar, relación importante, no secundaria?

—Hay un libro, una visión particular, no del mar de altura, sino del mar Mediterráneo, que se llama «El laberinto de las sirenas». Esta ya es una visión poética, y de un mar antiguo y más manso que el de los marinos mercantes y de los negreros de hace ciento veinte o ciento treinta años.

—Ahora bien, mi tío, aparte de eso, en su juventud, también en San Sebastián, pero cuando tenía veintiocho o treinta años, conoció a varios supervivientes de las generaciones de sus tíos abuelos. Había, por ejemplo, un capitán de barco que se llamaba Iribarri, que era un hombre muy viejo a finales del siglo pasado, es decir, que había cogido toda la navegación a vela. Y este hombre tenía en el pueblo bastante mala reputación porque se rumoraba que había intervenido en negocios marítimos bastante turbios, como son la trata de negros, el transporte de chinos por las costas del Pacífico hacia América, y que había hecho, pues, varias cosas que se consideraban por esta sociedad bastante «fiña» como cosas malas. Ahora, según decía mi tío, el capitán Iribarri era un hombre muy interesante, y que él, para grandes partes de «Las inquietudes de Shanti-Andía», había recogido también narraciones, historias, anécdotas que este viejo, hacia mil ochocientos noventa y nueve solía recordar todavía en el muelle de San Sebastián con otros supervivientes de esta época.

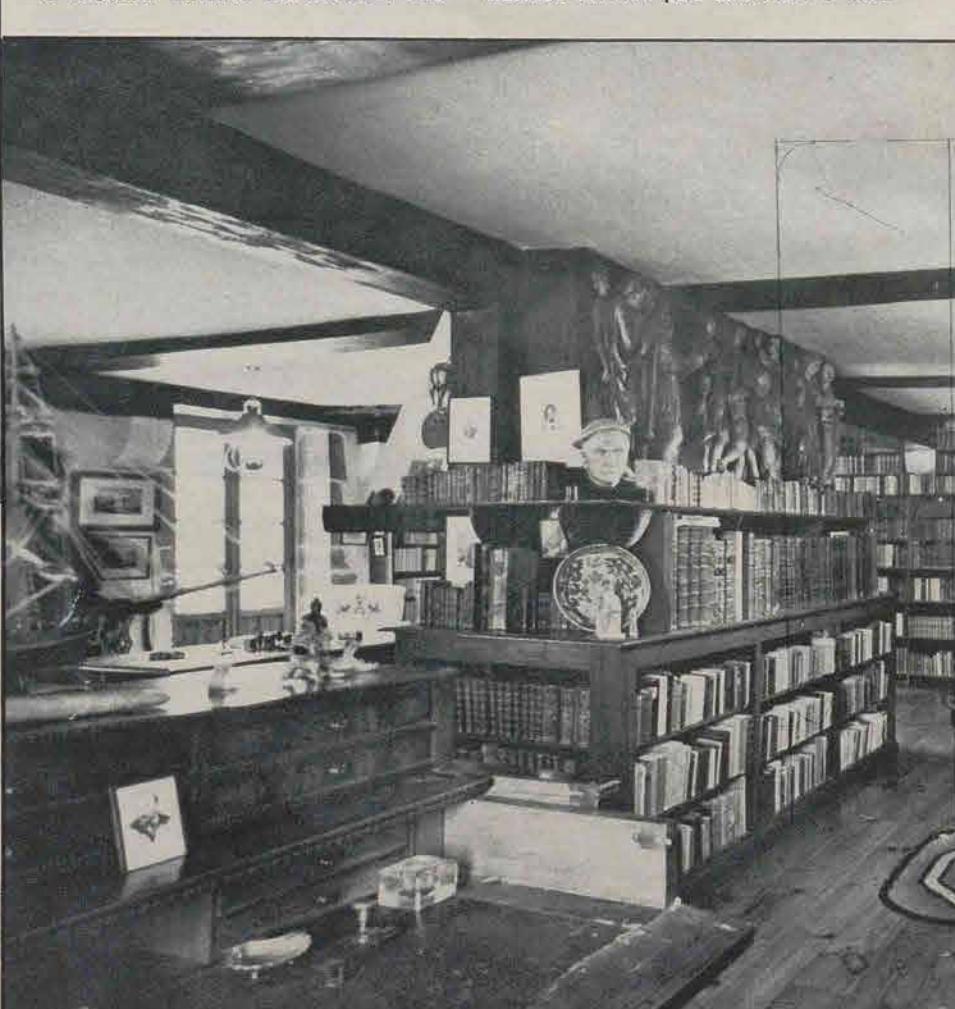
—Usted hablaba de la afición que por las novelas marítimas tenía don Pío, ¿cree que fueron importantes estas lecturas de historias del mar para consolidar o inclu-



Arriba, foto grande, fachada del caserío de los Baroja, a cuya puerta se encuentran don Julio Caro Baroja y el autor del reportaje.

Sobre estas líneas, don Julio Caro Baroja.

A la derecha, biblioteca de don Pío en el caserío. En primer término, el escritorio donde trabajaba el novelista.



De arriba abajo y de izquierda a derecha:

1. Una de las últimas fotografías de don Pío, realizada por su sobrino don Julio Caro Baroja. Al fondo, el caserío.

2. "Realmente, el mar nos aniquila y nos consume, agota nuestra fantasía y nuestra voluntad. Su infinita monotonía, sus infinitos cambios, su soledad inmensa nos arrastra a la contempla-

ción". (Ilustración de Ricardo Baroja en "Las inquietudes de Shanti-Andía").

3. Justo Goñi, tío-abuelo de Pío Baroja y marino mercante.

4. "... mi abuela, la tía Ursula y mi madre, vestidas con manto de luto, y yo con la lñure, nos dirigimos a la iglesia". (Ilustración de R. Baroja, en "Las inquietudes de Shanti-Andía").

(Reportaje gráfico, blanco y negro y color, de Aygüés)

so potenciar la dedicación a la literatura por parte de su tío?

—Sí, desde luego. La novela marítima que mi tío leyó de chico, pues, creo que influyó mucho en su afición a la literatura. Hay varias novelas que yo creo que tuvieron una importancia decisiva. Hay un autor inglés, que también influyó en Galdós, el capitán Marryat, que escribió «Pedro el simple», «El perro diabólico», etcétera. Como asimismo alguna novela francesa, de Eugenio Sué concretamente, que es también marítima, y aunque a mi tío le causaba una cierta antipatía, no cabe duda que la leyó con atención. Por otra parte, en casa había una serie de periódicos y textos de aventuras, unas revistas, por ejemplo, que se llamaba «La Francia Marítima», que tenía unos grabados muy románticos, una parte ilustrativa que provocaba una atracción por el mar. Y en mi tío Ricardo influyó mucho en la concepción del dibujo y en otros aspectos de su arte, pues las obras de algunos dibujantes franceses que ilustraban las novelas del mar. Por ejemplo, a mi tío Ricardo le produjo una gran emoción infantil las novelas de Julio Verne, ilustradas por Féret, y que luego siguió apreciándolas, porque yo, el único hombre que le he oido hablar de este dibujante francés es a él. Féret ha quedado completamente oscurecido, pero, sin embargo, mi tío tenía mucha estimación por esta clase de ilustraciones.

DE LA PINTURA Y EL MAR

—¿El mar, como tema en la obra artística de don Ricardo Baroja, es constante o se puede considerar como una etapa en su quehacer?

—No, no. Mire usted. Aquí, en Vera, tengo el primer cuadro, el cuadro más viejo que existe de mi tío, pintado en su

niñez, hace ochenta y cinco años, es un tema marítimo; una playa con un viejo y una niña, y este tema marítimo le sigue obsesionando hasta que muere. Los últimos cuadros que pintó, en el cincuenta y dos, incluso en el cincuenta y tres, puede decirse que también tocan lo marítimo en algún aspecto. Esta obsesión por el mar antiguo, es decir, por el mar anterior a la mecanización, es algo que los dos tuvieron. La navegación a vela, la navegación por mares difíciles, por mares no controlados por la técnica moderna, les atraía mucho. Naturalmente, esto es algo que del siglo diecinueve al veinte sufrió una gran transformación. El mar moderno, posiblemente, a un novelista o a un pintor romántico es algo que no le podría interesar tanto como el mar de finales del siglo dieciocho o principios del diecinueve.

DE LAS LEYENDAS Y BRUJAS

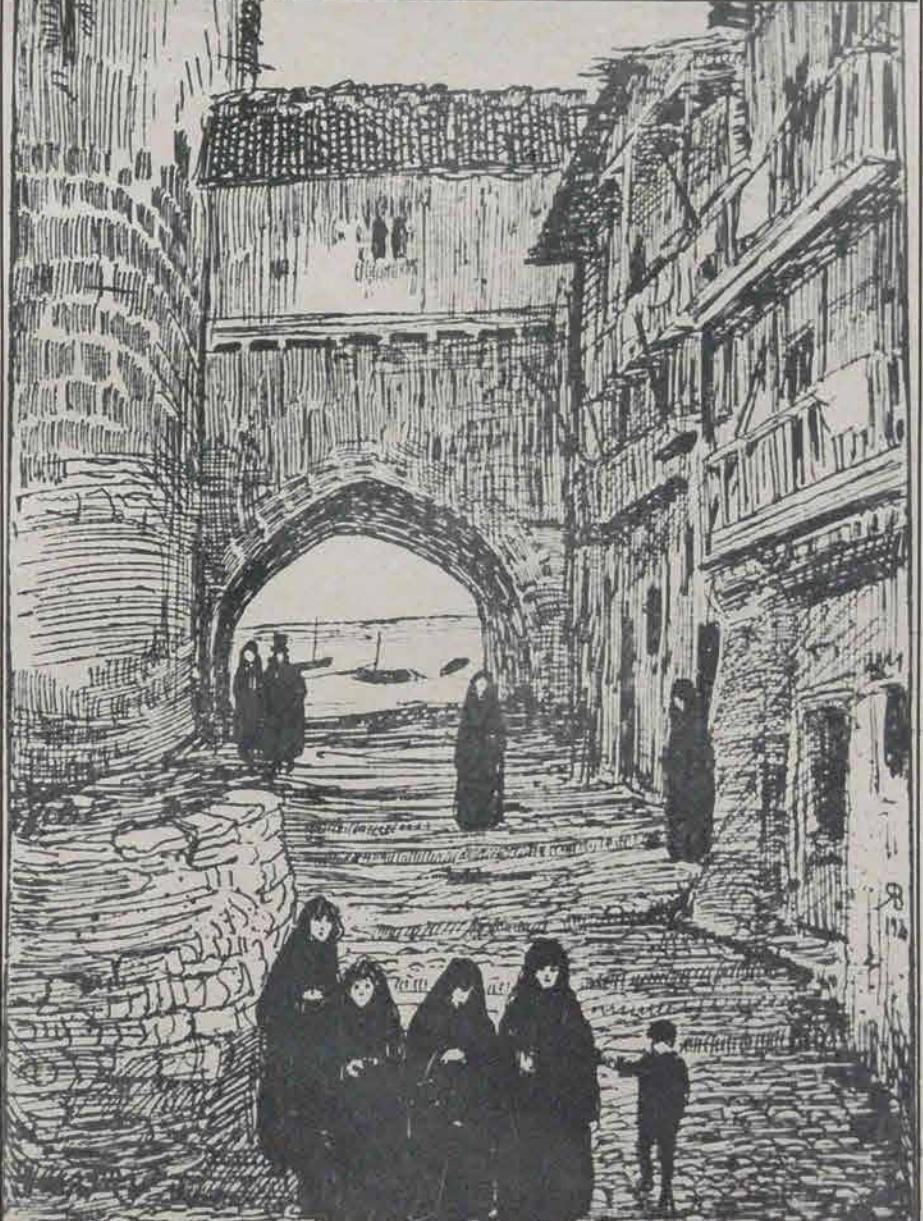
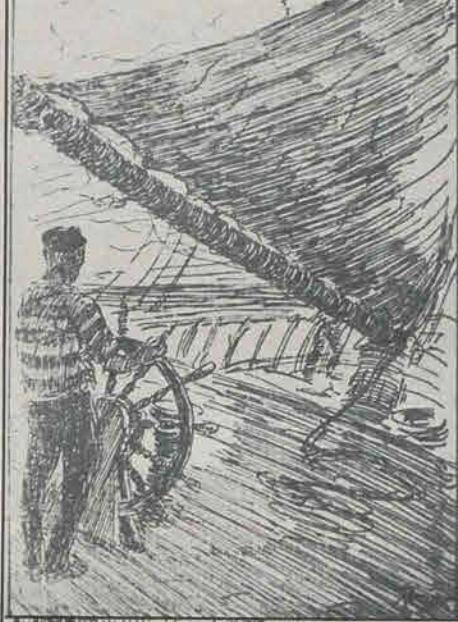
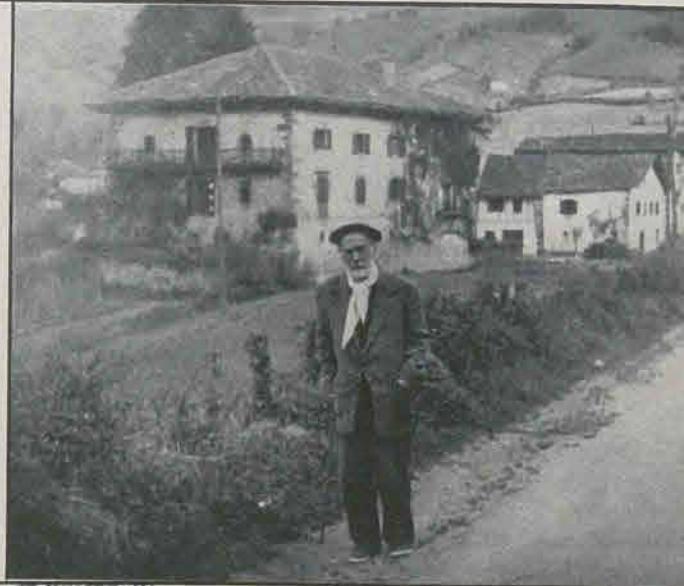
—Usted, en su calidad de antropólogo y estudioso de la comunidad vasca, de importante tradición marinera, y a la vez especializado en cuestiones de brujerías y brujas, ¿cree que estas leyendas tan comunes entre los marineros están o estuvieron arraigadas en el País Vasco, y de alguna forma influyeron en sus costumbres?

—Ha influido mucho, claro, porque la idea de que los marineros, en sus viajes a Terranova o a América, habían visto sirenas, tritones, hombres-marinos, seres especiales, era una convicción total hasta que terminó esta navegación misteriosa y difícil. Ahora sería imposible, claro, tener esa misma idea de los misterios del mar. Y luego una cosa que también es evidente es la cantidad de naufragios, de maleficios que han ocurrido en el mar, en estas épocas antiguas, por la fragilidad de las embarcaciones, por factores meteorológicos, en fin, por una serie de circunstancias, todo esto se atribuía muchas veces a la maldad, así como a la acción maléfica de brujas. La destrucción de escuadras, como la de Oquendo en San Sebastián, en la misma costa, la destrucción de barcos, naufragios imprevistos, todo esto, pues, se ha considerado que no eran a causa de fallos mecánicos o naturales, sino que siempre se le buscaba una intención maligna, trascendente, diabólica. Y todo esto ha ocurrido en el país, evidentemente, pues, una serie de tensiones y problemas hasta el siglo dieciocho.

—Queda, de hecho, alguna reminiscencia de este sentir, alguna costumbre o algún acto mitad místico, mitad folklórico?

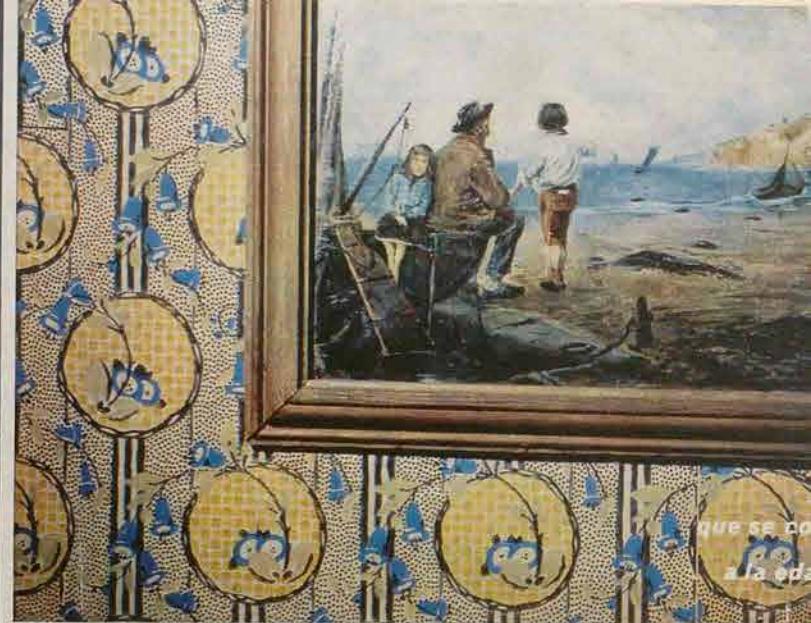
—Bueno, existen unas costumbres marítimas muy curiosas, como era la que había en Lequeitio el día de San Pedro, el famoso baile de la «Katxarranka», que actualmente ha cambiado de forma, pero, en fin, en una época era un baile que hacía un marino sobre un arca que llevaban a hombros sus compañeros y que hacía una especie de conjuro hacia el mar para preservar a la comunidad marinera de estas asechanzas o de estos maleficios más o menos misteriosos. La costumbre, originalmente, consistía en que el bailarín iba vestido de San Pedro, patrón de los pescadores. Claro, luego la Iglesia prohibió la vestimenta del marino y la costumbre continuó con el bailarín vestido de otra forma, y al final se ha convertido en una especie de baile de pantomima.

Termina aquí esta entrevista que no ha sido otra cosa que un modesto homenaje, en el centenario de don Pío, a esta familia de los Baroja, sin la cual el siglo XIX hubiera sido algo menos apasionante de lo que en realidad es. ■ ANGEL S. HARQUINDEY.





*Voto
de Justo Goñi,
que
se encuentra
en Itzea.*



EN EL CASE- RIO DE LOS BAROJA



*La mar querida, por Melville,
en la obra de Ricardo Baroja.*

Detalle de uno de los salones.
En la pared, dos escapularios y una litografía
de «La bella bascongada»;
votos de Justo Goñi
a raíz de una tempestad.

El primer cuadro
servía de Ricardo
Barrio. Lo pinto
a diecisiete años.



BOIRA & SORIANO, S. R. C.
J. J. DOMINE, 9
VALENCIA-11
Teléfono 23 09 71
(5 líneas)
Telegramas CABOSOBO
Telex 62426 BOYSO E

Agentes de aduanas
Consignatarios de buques
Comisionistas de tránsitos
Estibadores
Agentes de control
Agentes de I. A. T. A.

Agentes de:
AMERICAN EXPORT ISBRANDTSEN
LINES INC.
UNITED FRUIT CO.
ALCOA STEAMSHIP CO.
WEST COAST LINE
NAVIERA LUCENTUM, S. A.
UNION MARITIMA ESPAÑOLA, S. A.
RENAEX, S. L.

CALEB BRETT & SON LTD.
BECKMANN & JORGENSEN, LTD.
CONTROL MARITIMO INTERNACIONAL, S. A.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT
ASSOCIATION (I. A. T. A.)

BOIRA & SORIANO, S.R.C.

SU VIAJE DE PLACER
O DE NEGOCIOS


AGENCIA DE VIAJES - GRUPO A - TITULO 224

Doctor J. J. Dómine, 9

Teléfonos 67 17 62 - 67 17 66

VALENCIA-PUERTO

Sangre, 9 (Pasaje)

Teléfonos 22 66 44-22 66 51-22 73 76-22 88 73

VALENCIA-2

Congresos y convenciones

Viajes a Forfait

Alquiler de autocares

Coches con y sin chófer

Reservas de Hoteles

Pasajes Aéreos y Marítimos

Billetes de Ferrocarril

AL MISMO PRECIO OFICIAL - EN SU PROPIO DOMICILIO - SIN RECARGO ALGUNO

«Rumbo a los caladeros de África del Norte. El compás señala el 190 de rumbo. Hace dos días que salimos del puerto base, Bayona, y la ruta se hace monótona. Ya está todo "arranchado" a bordo y las horas transcurren tranquilas. Hay brisa de Sudoeste y el cielo está con nubosidad variable. De fondo, Radio Sevilla en un programa para las amas de casa, e inconscientemente mi pensamiento vuela hacia mi casa. Serán veintitantes días largos los que tardaremos en regresar. Es ahora una bandada de "toniñas" las que vienen a nuestro encuentro alegrándonos la ruta con sus saltos y zambullidas, poniéndose en la proa del barco y cruzándose con asombrosa precisión».



Algibes Bosca

SERVICIO DE AGUA POTABLE A LOS BUQUES

Plaza División Azul, 3, bajo

Teléfono 23 02 31

VALENCIA - PUERTO



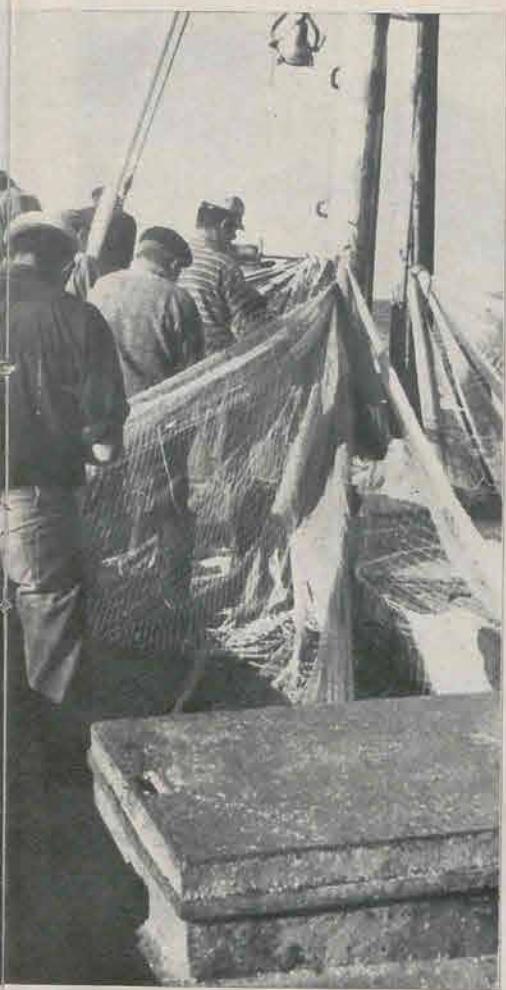
CLUB NAUTICO
DENIA

EXTRAORDINARIO PUERTO DEPORTIVO

DEJE SU BARCO INVERNAR EN LAS TRANQUILAS AGUAS DE NUESTRO PUERTO Y DISFRUTE DE NUESTRAS INSTALACIONES

Informes en Secretaría. Teléf. 78 09 89

SCADORES DE LA "VOLANTA"



Una estancia en un barco se puede prestar para mucha poesía, para relatar aventuras de temporales... pero la pesca, aunque tiene algo de eso, es principalmente trabajo, sacrificio y, en la mayoría de las veces, pocas satisfacciones.

Y yo me imagino que los que os asomáis a la orilla del mar o a las playas, muchas veces habréis envidiado a esos barcos que divisáis. Pero, ¿os habéis dado cuenta de que en esos barcos van hombres que han dejado su casa, familia, las diversiones normales que todo hombre tiene en tierra?

Por eso yo quiero hablaros hoy de esos hombres y de su vida, y para eso, una vez más me embarco con ellos, compartiendo su trabajo y su vida, pues a estos hombres donde mejor se les puede conocer es en su propio ambiente: la mar.

Bayona, villa marinera, a la entrada de la ría de Vigo, es el puerto base de mi barco. Se llama «Almuña». Es pequeño como la mayoría de los barcos que se dedican a la pesca de la merluza en la modalidad de la «volanta», y en él vamos a convivir dieciocho hombres.

En tierra, los amigos con quienes convives, los eliges. En la mar te los imponen. No es fácil que coincidan, como tus amigos, en aficiones, cultura..., y en ese espacio reducido vivimos

y trabajamos. No puede existir intimidad ni comodidad, y tienes que arreglártelas para que a pesar del vaivén de las olas —qué mito aquello de la canción: «Dichoso aquel que tiene su casa a flote!— comer, descansar y trabajar.

Y después de tres días de ruta llegamos a los bancos de pesca escogidos por el patrón de pesca.

El trabajo comienza a la salida del sol. Los aparejos han dormido bajo las aguas, y todos esperamos con optimismo que la pesca se dé bien. Es un trabajo constante y en equipo. Todos toman parte, desde el que «estroba» hasta el que, a popa, «arromba» los «aparejos» para ser «largados» al terminar.

Para el que está habituado con este oficio, aun sin ver el aparejo, sabe qué pescado viene. Al venir la primera merluza, el que primero la ve, dice: «¡Alabado sea Dios!». Cuando viene un mero, se grita: «¡Pepel!», y si es sapo: «¡Calleiral!». Todo son bromas cuando la pesca es abundante, pero si ésta es escasea, apenas se habla. Ocho, diez, doce horas de trabajo, interrumpidas solamente para comer, hacen una jornada larga y dura.

Y así van pasando los días entre abundancia y escasez, malos y buenos tiempos; entre preocupaciones por pérdida de aparejos o excesivas roturas

y todos pendientes de llevar buena pesca, pues de esto depende la economía de estos hombres que «andan a la parte». Si el barco está parado por malos tiempos o por ir al varadero —pongamos por ejemplo— no se gana nada.

Han transcurrido los días, y el patrón manda desarmar y se trabaja apriada. Quedan tres días de ruta que se harán largos. Todos esperamos buen tiempo para que no haya retrasos. Se va comunicando con los barcos, que nos informan: «Por aquí, una brisa de NE que no molesta», «Calma blanca», San Vicente, Berlingas, Silleiro, último faro de la ruta, nos dice que Bayona, nuestro puerto base, está a escasos minutos.

Ahora sólo falta el último capítulo, la venta de la pesca. ¿Cómo estarán los precios? Hasta el final, todo es incierto para estos hombres. Unos días para preparar las redes y vuelta otra vez a la mar.

Cuando veas un barco o adquieras pescado en el mercado no te olvides que esto ha sido posible gracias a unos hombres que viven unas condiciones duras de vida. La mar es algo más que playas, marisco y veraneo; es también lugar de vida y trabajo de esta maravillosa gente que son los hombres de la mar. ■ DOMINGO CAMESELLE BASTOS.



ENTREVISTA CON DON OLEGARIO RODRÍGUEZ MARTÍN, SECRETARIO EJECUTIVO DE LA COMISIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL ATÚN ATLÁNTICO.

EL ESFUERZO PESQUERO

ES SUPERIOR A LOS RECURSOS DEL MAR

UE el mar es una fuente importantísima de recursos alimenticios y energéticos es algo que no se puede dudar. Pese a ello, el individuo parece esforzarse en una lucha irracional con él, de la que los dos saldrían perdiendo. Son frecuentes los comunicados de los científicos y oceanólogos en los que se nos advierte seriamente de los peligros y problemas de la mar. Se impone, pues, una mayor atención a la labor científica, una aceptación de lo aconsejado por los expertos, una racionalización de los trabajos relacionados con la pesca. Por todo ello nos hemos entrevistado con don Olegario Rodríguez Martín, secretario ejecutivo de la CICAA (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico).

—¿Cuándo y con qué fines se creó la Comisión?

—El texto del Convenio Internacional para la Conservación del Atún Atlántico se aprobó en mayo de mil novecientos sesenta y seis, en una reunión de plenipotenciarios celebrada en Río de Janeiro, a la que asistieron representantes de diecisiete países. Por lo que se refiere a los fines, le voy a leer un párrafo del citado Convenio: «Los Gobiernos cuyos representantes, debidamente autorizados, firman el presente Convenio, considerando su mutuo interés en las poblaciones de atunes y especies afines que se encuentran en el océano Atlántico, y deseando cooperar para mantener tales poblaciones a niveles que permitan capturas máximas y continuas, para la alimentación y otros propósitos, resuelven concertar un Convenio para conservar los recursos de atunes y sus afines del océano Atlántico».

—Creo que lo más significativo es lo de «... a niveles que permitan capturas máximas y continuas», puesto que de poco serviría el pescar mucho durante una campaña si en las

siguientes disminuyera notablemente el rendimiento de las embarcaciones.

—¿Qué relaciones existen entre la Comisión y los Institutos Oceanográficos, o aquellos organismos de investigación marítima como el Instituto de Estudios Pesqueros español?

—Todas estas organizaciones tienen en común la finalidad de proteger las pesquerías. Para ello se celebran reuniones anualmente, en las que se presentan los resultados de las investigaciones realizadas. Existe, pues, una coordinación entre todos aquellos organismos de investigación pesquera referidos, sobre todo, a los recursos atuneros en el Atlántico. Los científicos elaboran planes y programas conjuntamente.

—¿Aumentan o disminuyen las capturas de la especie?

—En cifras totales podemos decir que aumentan. Ahora bien, ello se explica por el mayor número de barcos que se dedican a la pesca del atún. Si hablamos en cifras de rendimiento por unidad de pesca, éste ha disminuido. Cada barco pesca menos que

—¿Qué causas producen esta disminución de rendimiento?

—Pues mire usted. En la pesca es esencial mantener un equilibrio entre el esfuerzo pesquero y los recursos del mar. Si este equilibrio se rompe, todo queda alterado. Actualmente yo creo que existe una sobre-pesca en lo referente a los túnidos. El esfuerzo pesquero es superior a los recursos; sinceramente creo que nos estamos «pasando de la raya».

—¿Con qué medios cuenta la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico?

—Por lo que respecta a medios económicos, éstos se crean con las aportaciones de los países miembros. A más de una tarifa

mínima e igual para todos los países, cada nación aporta una cantidad proporcional al número de toneladas métricas de capturas de túnidos y al número de toneladas métricas de pescado tratado en las fábricas de conservas nacionales, siempre relacionado con el océano Atlántico.

—Por lo que respecta a los medios técnicos o científicos, contamos con la colaboración de los países miembros, e incluso la de los países que no siendo miembros tienen interés por la investigación y la estadística.

—Realizamos unas estadísticas de túnidos por especies, por sistemas de pesca, por mes (con objeto de estudiar los desplazamientos de los peces) y por áreas (parcelas de quinto en quinto y de primero en primero). En una segunda fase pretendemos llegar a conocer las toneladas métricas que se han pescado, atendiendo al tamaño de los peces. En realidad, estas estadísticas son similares a un estudio demográfico de un país.

—Actualmente, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico está constituida por doce países. ¿Quiere ello decir que no interesa al resto de las naciones?

—No, no. Las razones son más bien de índole burocrática. Pese a que el Convenio se firmó en mil novecientos sesenta y seis, hasta finales de mil novecientos sesenta y nueve no se estableció la Comisión. En diciembre del sesenta y nueve, en Roma, se decidió que la sede estuviera en Madrid, y realmente empezó a funcionar en el setenta. En un principio lo constituyeron siete países, hoy son doce y se espera la incorporación de alguno más en este año.

—Si atendemos al volumen total de capturas, el setenta o setenta y cinco por ciento de ellas corresponden a los países miembros.

—Recientemente se pudo leer en la prensa

una serie de conclusiones sobre el envenenamiento progresivo del mar. Dichas conclusiones estaban firmadas por la FAO, o el comandante Cousteau, etcétera. ¿Cree en lo que dicen? ¿Existen posibilidades, a corto plazo, de un envenenamiento grave del mar?

—Bueno, creo que hay algo de espectacularidad periodística en todo eso. Y como consecuencia existe un cierto confusionismo al respecto. Ahora bien, es cierto que el problema de la contaminación de las aguas del mar es una realidad, un hecho.

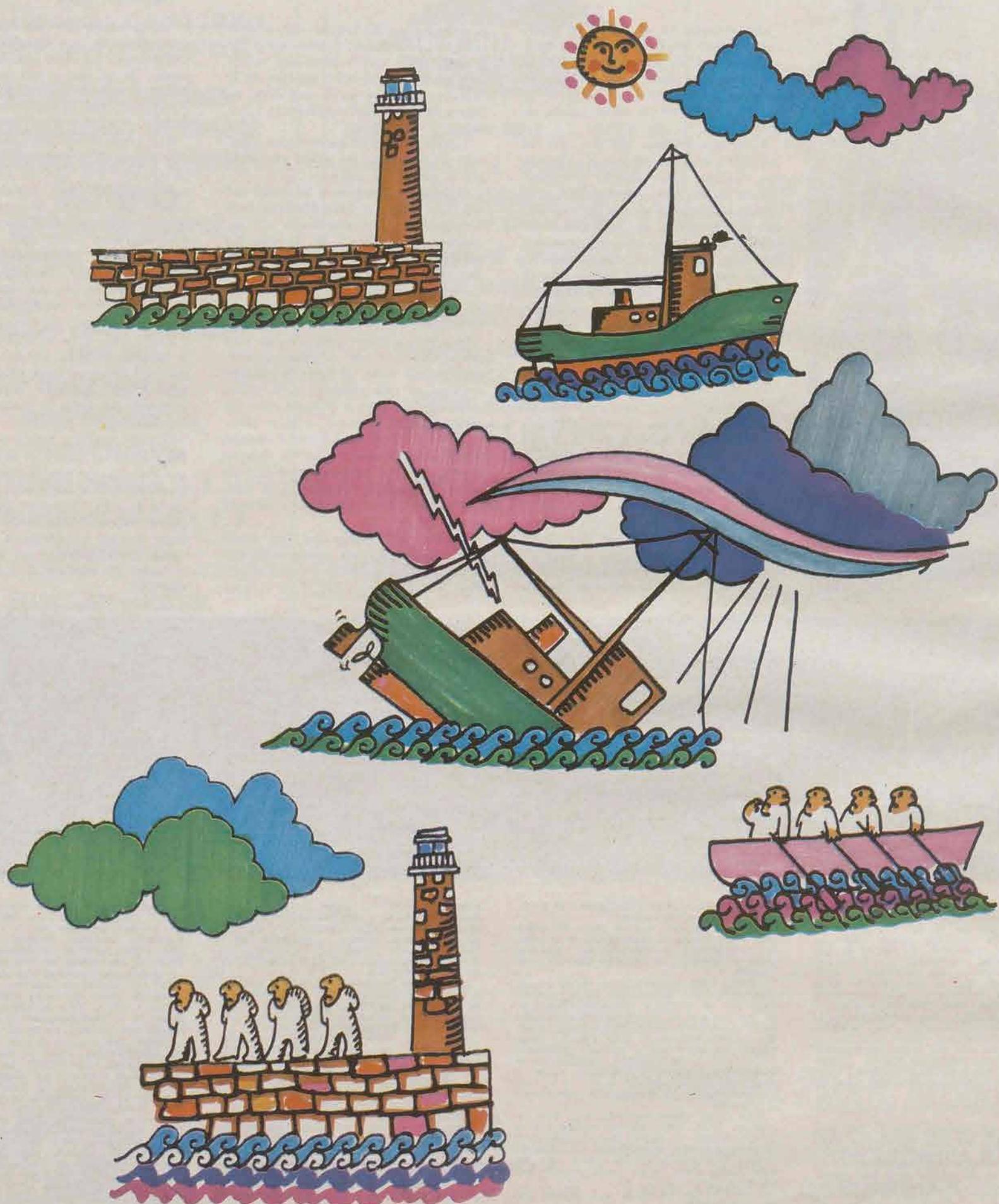
—Por lo que respecta al atún, es cierto que en determinadas zonas se han encontrado atunes (sobre todo viejos) con cierta contaminación de mercurio. Lo mismo para el pez espada. No obstante, son cantidades pequeñas. Parece ser que sería necesario alimentarse exclusivamente de atún, durante una temporada muy larga, para que realmente fuera importante la contaminación.

—En general, yo diría que es necesario seguir haciendo análisis para llegar a tener una idea completa del problema.

Finalizamos la entrevista preguntando al señor Rodríguez Martín sobre los contactos que la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico mantiene con los pescadores. Sobre la información existente de las conclusiones de los estudios de la Comisión a los trabajadores del mar. Sus palabras cierran esta charla.

—Resulta fundamental la colaboración de los pescadores, y no sólo la de éstos, sino de todas aquellas personas que de alguna manera están relacionadas con la mar. La Comisión edita una publicación anual, en la que se desglosan los resultados de las investigaciones. No obstante, existe la idea de publicar una revista que no sea excesivamente científica. Creemos que hay que hacer publicaciones asequibles para todos, sin perder por ello el rigor técnico. ■ A. S. H.

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

VISITA DEL PRESIDENTE
DEL ISM A VIZCAYA

COMERCIALIZACION del PESCADOD



BILBAO (Crónica de nuestro corresponsal por télex).—Durante dos días, el almirante Fontán Lobé tomó contacto con los problemas de los hombres del mar vizcaínos. Se dará nuevo impulso a la formación profesional de los pescadores y a los centros asistenciales. En Santurce se edificará un Hogar del Marino.

Los días 17 y 18 de marzo, el almirante Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, visitó varios puertos pesqueros vizcaínos.

Y buenas fueron las noticias que para los hombres del mar trajo el almirante.

A primeras horas de la mañana del día 17 llegó al aeropuerto de Sondica, acompañado por don Gregorio Ramos, jefe de Fomento Social, siendo recibidos por el delegado del Instituto, don Manuel Alvarez, y el presidente del Sindicato Provincial de Pesca, don José María Maiz.

EN BERMEO

Toda la flota, engalanada con banderas y gallardetes, esperaba en Bermeo al almirante Fontán Lobé.

En la reunión celebrada en la Cofradía de Pescadores, las representaciones económicas y social (armadores y pescadores) se reunieron con el almirante. Fue un diálogo abierto, en el que se trataron diversos temas:

Jubilados.—Le expusieron al almirante Fontán Lobé la situación de algunos jubilados que no han visto revalorizadas sus pensiones. Prometió su apoyo para que esta situación se solucionara.

Puerto.—Desde hace muchos años, los bermeanos insisten en la necesidad del nuevo puerto para que pueda abrir con todas las garantías a la flota.

Explicaron, sobre planos, la urgencia para que, además de la prolongación del rompeolas en 300 metros de longitud, pueda construirse el contradique de cierre y acometer la limpieza de la dársena y la construcción de muelles.

Gas-oil.—La diferencia de lo que pagan las embarcaciones de bajura y altura fue expuesta, una vez más, al presidente del Instituto Social de la Marina.

Comercialización.—Con la comercialización de la pesca por los mismos pescadores —para lo que el Instituto Social está dispuesto a dar todas las facilidades— se podría conseguir que el pescado se vendiera a precios más bajos y que los beneficios redundaran en mayor cuantía a favor de los «arrantiales».

Casa del Pescador.—En la reunión se tocó el punto —importante en la política del Instituto Social de la Marina— referente a la dotación de establecimientos consultorios de la Seguridad Social en beneficio de los hombres del mar. Se habló de adecuar o construir una Casa del Pescador, que iría en el actual edificio donde están instaladas las dependencias del Instituto Social de la Marina. Además de prestaciones sanitarias se incluirán: club, biblioteca, restaurante, sala de lecturas, etcétera.

Escuela profesional.—Se habló también de la necesidad de poner en marcha una escuela de formación profesional náutico pesquera. Entre los planes previstos para desarrollar en esta escuela está la asistencia individualizada y la promoción colectiva de esposas e hijas de trabajadores del mar a través de cursos de promoción de la mujer. También se estudiarían las especialidades de puente y máquinas, modalidades de frío y electricidad, y se po-

drían obtener para enrolarse en embarcaciones los certificados de competencia marinera.

El próximo mes de octubre, en las escuelas de Calvo Sotelo, comenzarán a funcionar, provisionalmente, las clases. Y el Ayuntamiento de Bermeo cederá mil metros cuadrados de terreno para que, próximamente, pueda levantarse la gran escuela profesional.

EN LEQUEITIO

Por la tarde, el almirante Fontán Lobé se trasladó a Lequeitio, donde visitó la antigua escuela de pesca de la Fundación Abaroa. Se levanta en este lugar un hermoso ambulatorio del Instituto Social de la Marina.

Era urgente la necesidad de este ambulatorio para poder atender al numeroso censo de pescadores de Lequeitio.

En el mismo edificio, de tres plantas, se pondrá también en marcha una Escuela Elemental de Pesca.

EN SANTURCE

Junto al puerto de Santurce, el de las ricas sardinas asadas, en terrenos que pertenecen a la Junta del Puerto y ría de Bilbao, se levantará próximamente una Casa del Mar.

Tal fue la agradable noticia que el almirante brindó el 18 de marzo, en la visita que realizó al puerto santurzano.

Antes había celebrado una reunión con el presidente de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, don Alvaro Delclaux.

Son muchos los marineros que arriban al puerto de Bilbao y necesitan una casa.

Estará dotada de un gran policlínico, con todos los servicios de un gabinete,

JUBILACION, FORMACION PROFESIONAL Y LA CONSTRUCCION DE CASAS DEL MAR, PRINCIPALES PROBLEMAS QUE TRATO CON LOS TRABAJADORES DEL MAR

con asistentes sociales, hospedería, salones... Los pescadores y los marineros encontrarán un hogar donde reunirse y distraerse. Se espera que sean unos 1.500 metros cuadrados edificables, mirando al mar, para que los marineros descansen.

PROBLEMAS

El almirante Fontán Lobé tomó contacto durante dos días con la amplia problemática del sector pesquero de Vizcaya. Son muchos los proyectos que el Instituto Social tiene para los hombres del mar vizcaínos.

Durante dos días, los hombres vizcaínos del mar presentaron sus cuitas y sus problemas al almirante.

En Bermeo y Ondárra se sigue insistiendo en la necesidad de unos puertos que puedan habilitar con holgura a su flota. Sabido es que parte de la flota bermeana se ve obligada a llegar hasta la ría de Bilbao porque en su puerto no tiene sitio. Sabido es el peligro que corren en tiempos de marea y resaca.

La comercialización del pescado por los mismos pescadores es otro de los temas favoritos del almirante.

Se discutió la amplia problemática con la sinceridad que caracteriza a los hombres forjados en los duros faenares de la mar.

Ha sido fructífera la visita y la toma de contacto con los problemas del mar que tiene Vizcaya del almirante Fontán Lobé.

La formación profesional de los pescadores y los centros asistenciales tomarán nuevo impulso. Y los muchos marineros y marineros que llegan hasta la ría del Nervión (ahora sobre todo, que se está realizando el gran puerto) tendrán su casa en Santurce, mirando al mar. ■ IGNACIO IRIZAR.

PETICIONES DE TRIPULANTES DE CONGELADORES AL MINISTRO DE TRABAJO

- Cinco meses de trabajo y un mes de vacaciones.
- Sueldo mínimo de 15.000 pesetas
- Jornadas de ocho horas.

VIGO.—Más de un centenar de pescadores gallegos y de otros puntos del litoral español, tripulantes de buques congeladores que trabajan en las costas sudafricanas, dedicados a la captura de la merluza, han dirigido un escrito al ministro de Trabajo, en el que formulan diversas peticiones.

El escrito recoge, como aspiraciones fundamentales, las siguientes:

Que los tripulantes de los barcos congeladores merluceros hagan viaje «redondo», es decir, con estancia en el mar de cinco meses, seguidos de un mes de vacaciones en tierra. Salario garantizado mínimo de 15.000 pesetas mensuales a partir del día de enrole.

Ocho horas de trabajo diario, y que el resto de las horas que se trabajan de más se paguen como extraordinarias, consideración como trabajadores fijos de las empresas donde están contratados y una prima de pesca con un porcentaje sobre el precio de las subastas en lonja y no a tenor de las toneladas capturadas, como se viene haciendo hasta ahora.

Escritos conteniendo peticiones similares también han sido dirigidos al ministro de Trabajo por marineros españoles dedicados a la captura de marisco en aguas del Senegal, Angola y Mozambique.

LA CLINICA VIRGEN DE LA PEÑA (FUERTEVENTURA) SERA AMPLIADA

El primer centro sanitario de Fuerteventura, la clínica Virgen de la Peña, va a ser ampliado. El citado centro necesitaba urgentemente tal reforma, ya que el número de ingresos superaba ampliamente las posibilidades de asistencia. Con tal motivo, el presidente del ISM, almirante Fontán Lobé, cursó un telegrama al presidente del Cabildo Insular, don Santiago Hormiga Do-

mínguez, en el que se dice textualmente:

«Plácame informarle que Comisión Delegada presupuesto Administración este organismo, en sesión celebrada ayer tarde, acordó facilitar ese Cabildo 1.312.232,40 pesetas, importe 25 por 100 presupuesto ampliación clínica Virgen de la Peña».

CONFERENCIA DEL DELEGADO PROVINCIAL DEL ISM DE LAS PALMAS

En el salón de actos del Cabildo Insular pronunció una conferencia sobre el tema «Objetivos y fines del Instituto Social de la Marina» el delegado provincial del citado organismo, don Antonio Betancor González.

Presentó al conferenciante don Manuel Amador Rodríguez, delegado del Gobierno. A continuación, el señor Betancor, tras agradecer la asistencia al acto a las autoridades y al numeroso público, comenzó refiriéndose a los antecedentes y naturaleza del ISM, haciendo especial hincapié en la Ley de 30-12-1969, que regula el Régimen Especial de la Seguridad Social para los trabajadores del mar.

Analizó los puntos esenciales de la citada Ley, en una exposición eminentemente práctica, para terminar haciendo un breve resumen de la labor desarrollada en la provincia por el ISM.

Finalizada la charla, se estableció un coloquio en el que participaron numerosos asistentes al acto, en el que se habló acerca de la situación en la que se encuentran los marineros y pescadores, que por no haber podido cumplir en su día los requisitos exigidos para acogerse a la pensión de vejez no perciben ayuda alguna en tal sentido. Manifestó el señor Betancor las gestiones que se llevan en la actualidad por parte del Instituto para solucionar esta situación.

TELEGRAMAS: CASTOR
TELEX 62612

Naviera Castañer y Ortiz, S. A.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES FLETADORES

Dr. J. J. DOMÍNE, 6
TELS. 23 06 64-23 09 46-23 68 08

VALENCIA-PUERTO

SUSCRIPCIONES

HOJA DEL MAR es una publicación gratuita. Si desea recibirla en su domicilio, solicítelo por escrito a la Administración, indicando nombre y apellidos, profesión (y categoría profesional), lugar donde desempeña su trabajo y señas completas. Por favor, nombre y señas escribalos a máquina o en caracteres de imprenta.

También en el extranjero. 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, Adelaida...

CONSEJO GENERAL DE PES

Dentro de la F. A. O. (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación) existe desde hace ya muchos años el Consejo General de Pescas del Mediterráneo como organismo consultivo en todos los asuntos relacionados directa o indirectamente con la pesca en el Mediterráneo.

Actualmente, y desde hace ya cuatro años, se modificó notablemente su sistema de trabajo, creándose unos grupos de trabajo permanentes especializados para una serie de temas concretos de investigación aplicada, y con interés preferente en relación a la pesca.

El C. G. P. M. es un organismo internacional que constituido por científicos tiene una meta de trabajo eminentemente aplicada, sobre todo en asuntos bioeconómicos de las pesquerías mediterráneas.

XI SESION DEL CONSEJO

La XI Sesión del Consejo General de Pescas del Mediterráneo ha tenido lugar en Atenas entre los días 6 al 12 de marzo y fue precedida por un symposio entre especialistas en asuntos de piscicultura y pesca en aguas salobres, una semana antes.

PAISES REPRESENTADOS

A esta XI Sesión han asistido las siguientes Delegaciones de entre todos los países miembros: Argelia, Bulgaria, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, Marruecos, Mónaco, Túnez, Turquía y Yugoslavia.

Faltaban: Chipre, República Árabe de Egipto, Líbano, República Árabe de Libia, Malta y Rumanía.

Además, representaciones de diversos organismos internacionales en relación con el Mediterráneo y del Departamento de Pesquerías de la F. A. O.

LA DELEGACION ESPAÑOLA

Por ausencia del delegado y ex presidente del Consejo, don Miguel Oliver (subdirector del Instituto Español de Oceanografía), actuó como delegado el subdelegado Miguel Massuti (del Instituto Español de Oceanografía), formando parte de la Delegación, como expertos, don Miguel Torre (Instituto Español de Oceanografía), don Carlos Bas (Instituto de Investigaciones Pesqueras), don Antonio Moral (Centro Experimental del Frio del C. S. I. C.) y don José María San Feliz (del Instituto de Investigaciones Pesqueras). Todos, con intervención en diferentes grupos de trabajo especializado.

ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EVALUACION Y EXPLOTACION DE RECURSOS

Como resultado de las reuniones de trabajo tenidas en la sede central de Roma durante 1970 y 1972, se llega a la consideración de que de un examen objetivo de los «stocks» de la cubeta occidental del Mediterráneo —sobre todo para los correspondientes a los países de las costas europeas— el esfuerzo de pesca ha sobrepassado el que corresponde al máximo de capturas, quizá en parte por el tipo de malla utilizado. El Consejo juzga que es necesario tomar medidas urgentes de reglamentación para permitir reconstruir los «stocks» degradados y volverlos a un estado de rentabilidad en su explotación.

Como sea que las pesquerías nacionales explotan frecuentemente fondos de pesca diferentes, estas medidas de defensa deben tomarse sobre una base nacional.

Al mismo tiempo, considerando los intereses que existen entre las pesquerías, así como las interrelaciones, el Consejo recomendó armonizar a escala de todo el Mediterráneo estas medidas de reglamentación. El problema del control de las pescas en aguas internacionales del Mediterráneo fue igualmente tratado, así

como la necesidad de un acuerdo entre los países que explotan estas aguas.

Por todo ello, el Consejo ha emitido un voto a la F. A. O. para que organice con urgencia una sesión de grupo de trabajo ampliando a especialistas de la economía y de la administración de pesca de los países del Mediterráneo Occidental, para llegar a un acuerdo sobre medidas prácticas de conservación de los «stocks», su ampliación a las implicaciones sobre la economía de las pescas e incluso sobre las condiciones sociales de los pescadores.

Asimismo, conscientes del hecho de que las medidas de reglamentación de mallas son difíciles de aplicar, y que sería ilusorio proponer la adopción de nuevas mallas (más amplias), recomienda (dado que varían muy poco de un país a otro) un efectivo control y cumplimiento de las disposiciones vigentes en cada país, en la actualidad.

Considerando que es indispensable la obtención de estadísticas de pescas apropiadas y aprovechables para la evaluación de los recursos, así como para poder predecir los efectos sobre los «stocks» y las capturas, se aprobaron las siguientes recomendaciones:

- Para las especies de elevado interés económico, los datos y los esfuerzos de pesca deberían ser recogidos regularmente y registrados separadamente por zonas de pesca y por las diversas flotas que utilizan artes y aparejos de pesca diferentes.
- Los programas regulares de medidas de talla, lecturas de edades, etcétera, deberían ser intensificados para poder llegar a una óptima comprensión de la composición y variaciones de las poblaciones explotadas.

c) Finalmente, el Consejo emitió el voto para que el grupo de trabajo extienda su actividad al estudio de los «stocks» del Mediterráneo Oriental, incluido el mar Negro, así como igualmente el estado de los recursos pelágicos de mayor importancia económica.

Recomendándose encarecidamente que para aquellos países donde los recursos tienen ya sobrepasado el máximo de captura se tomen medidas urgentes de reducción del esfuerzo de pesca.

ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE ESTADISTICAS DE PESCA Y MUESTREO BIOLOGICO

Este grupo de trabajo insistió nuevamente en la importancia de la recolección de datos estadísticos, para lo cual se han elaborado unas fichas sobre las especies de interés comercial, así como la propuesta de intensificar todos los estudios e información sobre el tema, trabajando estrechamente en colaboración todos los especialistas responsables de las estadísticas de cada país miembro.

El interés que presentan estas fichas de identificación para los servicios de estadística y de pesca de los países miembros ha llevado a la petición de su traducción

CAS DEL MEDITERRANEO DE LA F. A. O. XI SESION EN ATENAS

y publicación en las lenguas nacionales distintas a las que se utilizan oficialmente en la F. A. O.

ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE AQUICULTURA Y PESCA EN AGUAS SALOBRES

Este grupo de trabajo resumió toda la actividad realizada en este importante campo de la biología marina, de actualidad particularmente en todo lo concerniente al cultivo controlado de peces, cultivos intensivos de moluscos con nuevas técnicas y asimismo los trabajos realizados sobre crustáceos.

Los principales puntos tratados han sido:

- a) Efectos de la polución de las aguas sobre los cultivos marinos.
- b) Enfermedades de las anguilas.
- c) Cultivo y cría de la ostra.
- d) Fisiología de la reproducción de ciertas especies de peces.

Se informó ampliamente de las medidas adoptadas por la F. A. O. para organizar en el Mediterráneo un Centro de Formación sobre Aquicultura, para formación de técnicos en esta materia, a la que se prevé un interesante futuro.

El grupo ha reafirmado la necesidad de formación de personal especializado, el cual podría ser asegurado mediante la organización de cursos especializados de duración limitada, de acuerdo con la cantidad de las bolsas de estudio. Se ha pedido a la F. A. O. lleve sus esfuerzos a la obtención de los fondos necesarios para la organización de este Centro de Formación, en colaboración con los Gobiernos de los países miembros, bajo los auspicios del Consejo.

ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE UTILIZACION Y COMERCIALIZACION DE LOS PECES Y PRODUCTOS DE LA PESCA

Este grupo de trabajo ha estudiado intensamente toda la documentación referente a la comercialización de peces entre los países miembros, así como todos los estudios y proyectos sobre conservación del pescado para su comercialización.

Especial interés ha tenido el proyecto presentado por España sobre la conservación de peces en agua de mar refrigerada y mediante hielo eutéctico, que en colaboración del Centro Experimental del Frio del C. S. I. C. y el Instituto Español de Oceanografía está proyectado llevarse a cabo a bordo del barco experimental de pescas de la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares.

Muy interesante resultó también la explicación dada sobre el funcionamiento de una planta congeladora de sardinas, en continuo, instalada en las costas francesas que puede ofrecer un buen futuro para la congelación de peces pelágicos en otras zonas del Mediterráneo.

Se dieron asimismo informaciones sobre la calidad del pescado descongelado en comparación con el pescado fresco.

Asimismo, el grupo de trabajo informa del reciente desarrollo de la preparación de nuevos productos a base de peces para consumo humano. Estos productos están destinados a equilibrar las comercializaciones de ciertas especies de peces y se venden principalmente en los supermercados, presentando de manera agradable peces que no tienen aceptación en el mercado en fresco.

ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE POLUCION MARINA EN EL MEDITERRANEO Y SUS EFECTOS SOBRE LOS RECURSOS VIVOS Y LA PESCA

El examen y las actividades del Consejo en el tema de polución marina y sus efectos sobre los recursos vivientes y de la pesca, así como las vivas discusiones suscitadas, han mostrado perfectamente la amplitud de los problemas y la necesidad de acometer una acción rápida y eficaz para hallar una auténtica solución dentro del Mediterráneo, en donde dado su carácter de mar sencerrado el problema se hace aún más grave.

En primer lugar se hace mención a que la polución es un factor limitante de gran importancia negativa al desarrollo de la aquicultura.

Sobre el tema de polución marina el Consejo ha mantenido una estrecha colaboración con los organismos internacionales e intergubernamentales que se ocupan de la polución en el Mediterráneo, notándose que esta colaboración deberá continuar y aun reforzarse dentro del estudio en común del Mediterráneo.

El Consejo, asimismo, tomó nota de la declaración de muchos países miembros después de la primera reunión del grupo de trabajo intergubernamental sobre polución marina (Londres, junio de 1971) que vivamente pedía una cooperación internacional estrecha que se estableciera en materia de lucha contra la polución en el Mediterráneo.

Asimismo, el Consejo manifestó su satisfacción al notar la cooperación que se está desarrollando entre ciertos países en el aspecto de la polución y para la protección de los recursos, así como la puesta en marcha, recientemente, en ciertos países de programas de investigación sobre este punto.

En lo concerniente a investigaciones sobre polución marina, estima el Consejo que la polución debida a metales pesados (tóxicos), pesticidas e hidrocarburos debe ser objeto de una consideración especial, dados sus efectos comprobados sobre la calidad de los productos de la pesca y su comercialización.

A la vista de los estudios realizados y las reuniones habidas, se acuerda:

- a) Sensibilizar de la gravedad del problema de la polución en todo el Mediterráneo a todos los miembros del Consejo.
- b) Constatar que el carácter casi cerrado del Mediterráneo no facilita la dispersión de los polucionantes.
- c) Constatar que la acumulación creciente de polucionantes diversos, a la vez que ataca la vida animal y vegetal en la mar, expone la salud del hombre a crecientes peligros.

Resumiendo los deseos de la declaración de la I Reunión Intergubernamental de Londres sobre polución marina, se recomienda:

1.º Determinar, gracias a la participación de los Institutos y laboratorios de los países miembros, las tasas de metales pesados y pesticidas presentes en los tejidos de las especies marinas que presentan gran capacidad de acumulación, peces de gran talla y larga vida.

2.º Proponer las medidas a tomar para evitar la puesta en circulación de productos de pesca peligrosos para la salud humana.

3.º Promover estudios biológicos, ecológicos y bioquímicos destinados a identificar los tipos de polución de cualquier naturaleza y de proteger los recursos vivientes de esta polución.

4.º Recopilar y difundir los datos aportados sobre polución en el Mediterráneo y sus efectos sobre los recursos vivientes de la mar.

5.º Recomendar a los Gobiernos de los países miembros ratificar sus acuerdos, al efecto de tomar todas las medidas complementarias posibles en vistas de luchar lo más eficazmente posible contra la polución debida al transporte marítimo de hidrocarburos y otros polucionantes.

Finalmente, el Consejo pidió al director general de la F. A. O., consultar a los Gobiernos de los países miembros del C. G. P. M. sobre la posibilidad de reunirse para discutir la preparación de una convención sobre reglamentación de vertimientos en la mar de sustancias polucionantes susceptibles de afectar los recursos vivientes, teniendo en cuenta las incidencias económicas que surgirían de esta recomendación.

PROBLEMAS DEL DESARROLLO DE LA PESCA EN EL MEDITERRANEO, VISTA DESDE UN ANGULO ECONOMICO Y DE DESARROLLO

Este punto podría resumir los estudios realizados por todos los grupos de trabajo permanente, que han identificado los problemas referentes a su especialidad dentro del Mediterráneo.

Se ha remarcado que el término «desarrollo» no puede en el Mediterráneo interpretarse simplemente como un incremento del volumen de producción, sino incluir conceptos tales como una explotación y una utilización más eficaz de los recursos y el mejoramiento del «status» social y económico de los pescadores. Este último aspecto es importante dentro del contexto del arreglo, dado que los beneficios más importantes que se podrán obtener de esta puesta a punto no provendrán jamás del aumento de las capturas, sino de la reducción del costo de la pesca. Se propuso estudiar la cuestión del sistema de empleo y remuneración de los pescadores, dado que las ganancias de éstos están directamente relacionadas con el volumen de las capturas, estimulándose así una sobreexplotación de los «stocks».

En vista de este aspecto socioeconómico de la cuestión pesquera, se ha creído conveniente que economistas y técnicos de la administración de pesca sean incluidos en grupo de trabajo sobre evaluación y explotación de recursos, que es el que tiene en la actualidad, desde un punto de vista científico, la responsabilidad de la puesta a punto del nivel de recursos y su defensa.

Muchas Delegaciones han llamado la atención sobre el hecho de que no todos los «stocks» mediterráneos están sobreexplotados. La condición de los «stocks» de fondo del sector Noroeste es la más crítica, los «stocks» pelágicos —de superficie— quizás podrían soportar una sobreexplotación más intensa en algunas zonas y aun en todo el Mediterráneo. Sobre las especies de fondo el esfuerzo podría ser mejor repartido en relación a unas especies con demanda insuficiente de consumidores.

Asimismo, hay que dar la importancia que merece a la interdependencia de ciertos «stocks», y las repercusiones sobre la sobreexplotación en ciertas zonas pueden repercutir en otras. Es una característica bien clara del Mediterráneo que existe un gran número de especies que no pueden ser explotadas a nivel óptimo sin afectar a otros «stocks».

Estando perfectamente de acuerdo sobre el hecho de que la mejoría de las condiciones sociales y económicas de los

pescadores representa un aspecto importante en una política de desarrollo, una Delegación mencionó que esta mejoría no podría, al menos en un futuro próximo, ser obtenida sin una formación profesional adecuada, pidiendo a la F. A. O. tomar una acción en este sentido de Escuelas o Centros de Formación Profesional a nivel internacional, o como se propuso por otra Delegación, contactos bilaterales entre países miembros que pudieran ofrecer a otros esta formación.

Numerosas Delegaciones han hecho recomendaciones sobre la necesidad de hallar salida comercial a especies no utilizadas o de baja comercialización en su país. Mencionándose, asimismo, que entre diferentes países y aún en zonas dentro de un mismo país existen preferencias por ciertas especies. (Un ejemplo son los mujoles, muy apreciados en Túnez y países del Mediterráneo Oriental y que no tienen valor alguno en los sectores occidentales; citan otros muchos ejemplos.)

Esto da pie a pensar que existe la posibilidad de establecer un comercio recíprocamente favorable entre estos países.

La Delegación española pidió a la F. A. O. (y se vio apoyada en su petición por el resto de las Delegaciones) la preparación de una carta (mapa) indicando las preferencias de los países y zonas del Mediterráneo como medio para poder identificar posibilidades de comercialización o intercomercialización.

Dada la situación, cada vez más crítica en el Mediterráneo de los problemas económicos asociados a la pesca, la decisión de incluir economistas dentro de los grupos de trabajo fue aceptada unánimemente.

Se insistió en la importancia de los problemas y estudios sobre piscicultura en general, mencionándose que numerosas técnicas utilizadas por los economistas agronómicos para mejorar la eficacia económica de la producción agrícola podrían ser aplicadas a la piscicultura, e incluso llegar al aprovechamiento de terrenos litorales dedicados a la agricultura para transformarlos en zonas de piscicultura.

Numerosos participantes de las Delegaciones asistentes han insistido sobre la importancia económica que puede representar la aquicultura, con ciertas reservas en el cultivo de crustáceos, pero más clara en peces y moluscos.

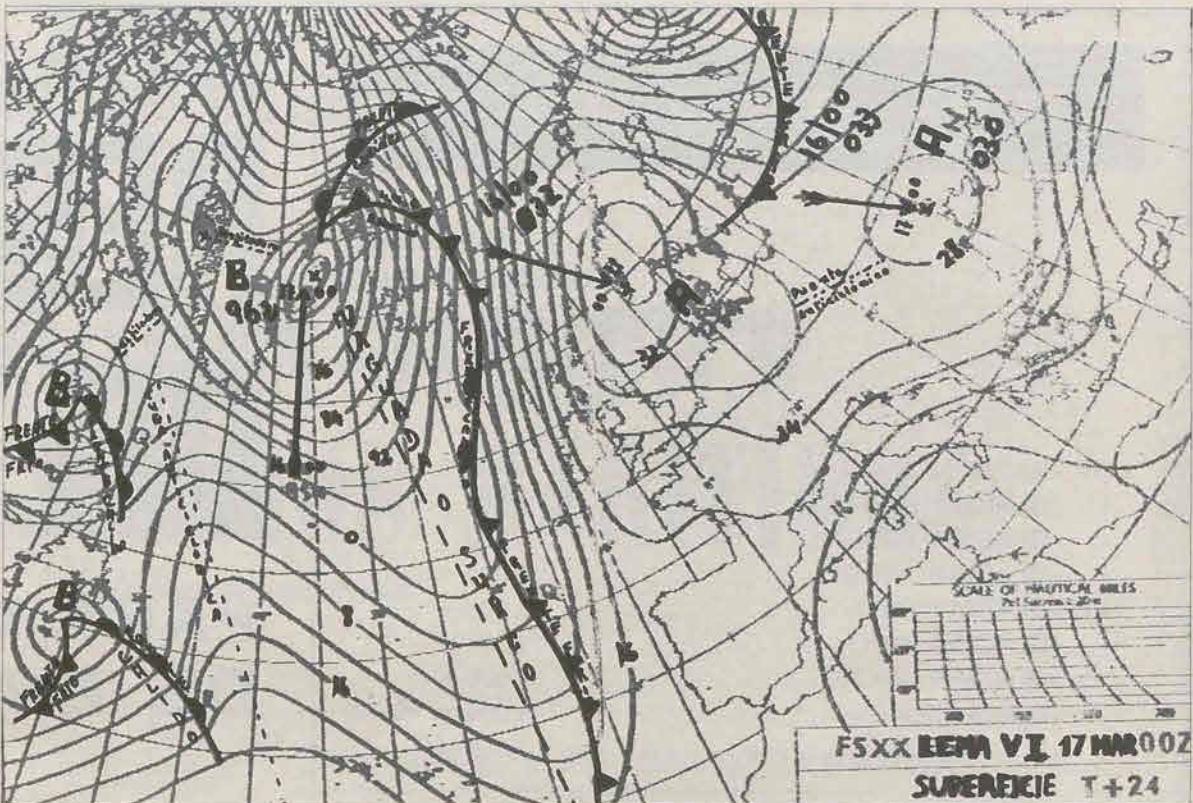
Asimismo se notó que ciertas especies no comercializables podrían ser utilizadas para fabricar un alimento base para la piscicultura, cosa que por ejemplo, se viene haciendo con el jurel en las instalaciones de cultivos de peces en Mar Menor por el Instituto Español de Oceanografía.

CONCLUSION

Se ha llegado, dentro del Consejo General de Pescas del Mediterráneo, a una fase en que situado el problema, casi perfectamente, a nivel científico, toda la problemática que directa o indirectamente afecta a la pesca y a los recursos de la mar con la demostración de una clara sobreexplotación de ciertas zonas y de una subexplotación en otras, de llegar a la fase de relacionar estos problemas bioecológicos y pesqueros a nivel de economistas para solucionar la preparación de la futura trayectoria a seguir en el Mediterráneo enfocando desde un ángulo comercial y económico los intereses regionales de los países del Mediterráneo.

MIGUEL MASSUTI,
oceanógrafo del Instituto
Español de Oceanografía.

LOS MAPAS DEL TIEMPO



Y LA FORMA DE INTERPRETARLOS

Al igual que en la investigación existe el análisis y la síntesis. En el estudio de los fenómenos meteorológicos se realiza la diagnosis y la prognosis. Es decir, reunión de datos que recogen determinados mapas y la determinación del estado verdadero del tiempo con el pronóstico, la predicción y la previsión.

El pronóstico no se hace más que a corto plazo, a lo máximo de doce a veinticuatro horas, ha tenido un gran desarrollo gracias a la información agrícola y a la aviación.

La predicción puede ser de dos tipos: a corto y a largo plazo. A más de cinco días, la predicción se convierte en previsión.

El mapa que conocemos por todos los medios de divulgación (televisión, prensa, cine, etcétera) tiene una cantidad de líneas en forma de curvas que a continuación pasamos a explicar:

Las curvas o líneas que vemos se llaman isobares; son líneas que unen los puntos que en la Tierra tienen la misma presión; es lógico pensar que éstas nunca se cortarán, porque de ocurrir esto habría un punto con dos presiones distintas, cosa imposible de existir. Son líneas irregulares, pero suaves, sin que tiendan a formar líneas rectas, puesto que la atmósfera suele cambiar gradualmente; muestran una predisposición al paralelismo, siendo la forma de una bastante aproximada a la siguiente. La separación entre ellas indica el gradiente, de forma que es tanto mayor cuanto más juntas están y viceversa. Por último, las curvas serán cerradas o abiertas, y normalmente se trazan en los mapas de cuatro en cuatro milibares.

ISOBARAS CERRADAS

Anticiclón.—Que en España y Francia se designa con una A y que en Inglaterra y Estados Unidos se designa por una H (de High, que quiere decir alta presión).

Ocupa grandes extensiones, es sinónimo de buen tiempo, aunque en algunos casos es muy frecuente que en sus bordes se encuentren bancos de niebla. Los vientos giran conforme las agujas de un reloj (en el hemisferio Norte).

Borrasca.—Llamada también depresión en España, se designa por

una B; mientras que en Francia, por una D (de depresión), y en Inglaterra y Estados Unidos, por una L (de Low, que significa baja).

Ocupa una extensión reducida, en comparación con el anticiclón, y es sinónimo de mal tiempo, con nubosidad y lluvias; los vientos giran en sentido contrario a las agujas de un reloj.

ISOBARAS ABIERTAS

Cuña anteciclónica se da el nombre a la ondulación de la atmósfera que aparece en los mapas que presentan su concavidad hacia el observador (forma de U invertida), y se reconoce en los mapas porque las isobares de cota mayor son envueltas por las de cota menor.

Es una extremidad del anticiclón, y, por tanto, su denominación será con la misma letra, sólo que minúscula; su comportamiento respecto al estado atmosférico tendrá mucha similitud con la del anticiclón.

Vaguada o surco.—Se conoce con este nombre la ondulación de la atmósfera que aparece en los mapas que presentan su concavidad hacia el observador, y se reconoce porque la isobara de menor cota queda envuelta por la de mayor cota; es una extremidad de la borrasca y, por tanto, recibirá la misma denominación, sólo que con la letra minúscula; su comportamiento respecto al estado atmosférico tendrá mucha similitud con la borrasca.

Puente anteciclónico es el espacio que queda en la atmósfera existente entre dos anticiclones.

Desfiladero es el espacio que queda en la atmósfera existente entre dos borrascas.

No sólo aparecen isobares en los mapas del tiempo, sino también unas líneas de trazo más grueso, teniendo una forma unas veces dentada, en forma de sierra, y otras veces dentada, pero con las puntas redondas; también, en ocasiones, existe la mezcla de estos dos tipos de líneas gruesas. Esto se conoce con el nombre de frentes: frío, cálido y ocluido, respectivamente; los tres tipos de frentes se comportan de diferente forma, como más adelante veremos.

La palabra frente indica separa-

ción de dos masas de aire con muy diferentes propiedades.

FRENTE FRÍO

Es aquel en que el aire frío desplaza al aire caliente; lo hace penetrando en forma de cuña, lo que obliga a un ascenso rápido y energético del aire caliente, motivando una nubosidad de tipo de desarrollo vertical, que origina chubascos y algunas tormentas; el viento, al paso del frente, está indicado por un cambio de giro en el mismo sentido que las agujas de un reloj; en cuanto a su fuerza, es un viento racheado con tendencia al pasar el frente a aumentar. La temperatura descende un poco al paso del frente, y la presión, que está bajando, empieza a subir al paso de éste. La visibilidad, fenómeno muy importante en meteorología, es regular en el momento en que nos encontramos en la masa anterior al frente frío, mejorando muchísimo al paso de éste.

FRENTE CALIDO

Es aquel en que la masa de aire cálido sube por la masa de aire frío, y lo hace en forma de cuesta; la nubosidad que produce es del tipo estratiforme, con precipitaciones características seguidas y continuas, desde unas doscientas millas náuticas antes del frente. El viento, al paso de un frente cálido, está indicado porque gira en el sentido de las agujas de un reloj, y la temperatura, a su paso, tiende a una ligera subida. La presión va disminuyendo hasta que pasa el frente para luego, lentamente, volver a subir. La visibilidad disminuye al paso del frente.

FRENTE OCLUIDO

Es la mezcla del frente frío y del frente cálido; éste se comporta en la atmósfera de una forma conjunta al frío y al cálido, y los resultados que se obtendrán dependen de la masa mayor; así, si hay más predominio del frente cálido, las características generales en el frente ocluido tenderán a una característica muy similar a la del frente cálido y viceversa.

Es muy abundante la cantidad de información que se saca de los mapas en los que sólo hay isobares y frentes. Lo más importante son la formas de las masas y el tamaño; estos datos son de la mayor importancia para la predicción del tiempo, puesto que la forma de la masa sirve para localizar el frente, en el cual existe siempre un cambio del estado del tiempo. Su tamaño nos proporciona una manera de calcular cuánto durará el mismo tiempo. Una masa de aire muy extensa, como es lógico, tardará más tiempo en atravesar la región que otra masa de aire mucho más reducida.

Así del simple mapa del tiempo podemos deducir de dónde viene la masa atmosférica, dónde se halla en el momento y hacia dónde se dirige. De esta forma se puede leer en el simple mapa el pasado, el presente y el futuro, y esto respecto a la región donde uno vive o a otras mucho más distantes.

Si todos los días tenemos la precaución de comparar el mapa del tiempo con el del día anterior, en seguida uno se dará cuenta del mecanismo de la atmósfera, y viendo lo que vendrá se pueden acomodar los planes particulares.

Para tener un mayor aprovechamiento de los mapas se debe consultar el tiempo de la prensa actual con el del día anterior, y así se sabrá la velocidad de desplazamiento; haciendo esto se dará cuenta de que el tiempo que hace entre 800 y 1.200 kilómetros de la localidad donde vive uno será muy probable el tiempo que disfrutará uno al día siguiente, y es así como se puede hacer el pronóstico local, aunque siempre será muy conveniente escuchar los partes de ámbito nacional divulgados por el Servicio Meteorológico.

El que no haya un tratado para pronosticar el tiempo regional es por las múltiples dificultades existentes, al no tener experiencias de los comportamientos particulares de las masas atmosféricas en lugares tan localizados. Pero con este trabajo si se pueden hacer predicciones locales, ya que la idea general de los mapas de superficie está expuesta y sólo queda el cuidado particular de cada uno para hacer las observaciones de su área, y de esta forma intentar poder predecir el tiempo en su región. ■ **MIGUEL ANGEL DE LUQUE.**

NAVIEROS
CONSIGNATARIOS
OPERADORES PORTUARIOS
FLETAMIENTOS

FLOTA

m.n. «BAYREN»	1.200	T. Vent.
» «GLACIAR BLANCO»	1.750	» Frig.
» «GLACIAR AZUL»	1.750	» »
» «GLACIAR VERDE»	2.000	» »
» «GLACIAR GRIS»	2.000	» »
» «GLACIAR ROJO»	2.000	» »
» «GLACIAR NEGRO»	2.000	» »
» «ROLON PLATA»	1.000	» Ro-Ro
» «ROLON ORO»	1.000	» »

SERVICIO REGULAR AL REINO UNIDO

Salidas quincenales con buques convencionales desde:

BARCELONA - VALENCIA - ALICANTE - MÁLAGA

con destino a:

DOVER - LONDRES - DUBLIN - LIVERPOOL

y viceversa.

IBERHANSA LINE

SERVICIO REGULAR AL CONTINENTE

Salidas quincenales con buques convencionales desde:

BARCELONA - PALMA DE MALLORCA - VALENCIA - CARTAGENA - CÁDIZ

con destino a:

HAMBURGO - ROTTERDAM - AMBERES

y viceversa.

TRAFRUME LINE - SERVICIO BALEAR

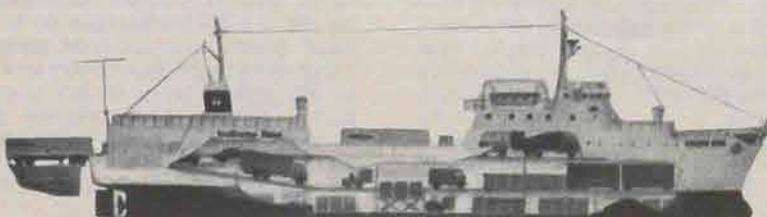
SERVICIO ROLL-ON/ROLL-OFF

m.n. «ROLON ORO» y «ROLON PLATA».

Puede usted enviar DIARIAMENTE sus vehículos rodando a: PALMA DE MALLORCA e IBIZA.

SERVICIO SEMANAL A MAHON.

SERVICIO CONTAINERS Y PALLETS.



OFICINA CENTRAL

Avenida Manuel Soto-Ingeniero, 15. VALENCIA-11.

Teléfonos 23 39 39 - 23 68 60.

Telex 62742 - 62642.

Telex Línea Balear 62899.

NUEVA REGULACION DEL CREDITO PARA CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES

LA Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de febrero de 1972 ha prorrogado la de 15 de julio de 1970 en dos años más, si bien dicha prórroga ha sido utilizada muy convenientemente para introducir una serie de modificaciones derivadas de la experiencia obtenida en los dos años de vigencia y de la situación de provisionalidad producida en tanto no se apruebe el inmediato III Plan de Desarrollo, cuyas directrices habrán de influir en la normativa de la financiación oficial para la construcción y renovación de la flota.

Siguiendo el criterio esencial mantenido en la Orden de 1970, de que la financiación para la construcción y renovación de la flota pesquera se ha de basar fundamentalmente en la Banca privada, se atribuye al crédito oficial un carácter de complementariedad, que tiene una salvedad cuando se trata de embarcaciones inferiores a las doscientas cincuenta toneladas, respecto de las cuales no rige el referido principio, dado que se atribuye al Crédito Social Pesquero el seguir otorgando ayudas en las condiciones establecidas en la Orden cuando —repetimos— se trate de embarcaciones inferiores al mencionado arqueo.

Limitándonos en estas líneas a la competencia atribuida a este organismo, ¿cuáles han sido las novedades que se pueden señalar respecto de la disposición anterior que se prorroga?

En primer lugar se observa, como regla general, un aumento en el porcentaje del crédito que se puede otorgar. En la Orden de 1970 se partía de un 30 por 100, mientras que en la disposición vigente se arranca de un 50, lo que evidencia en el legislador un tácito deseo de favorecer e impulsar la construcción.

Consecuencia lógica de lo anterior

y de la elevación experimentada en el coste por tonelada, ha sido la subida del tope en cuanto al crédito que se puede conceder a cada peticionario, que de los veinte millones de pesetas ha pasado a los treinta.

Por lo que hace a las condiciones que han de reunir las embarcaciones ofrecidas en baja, se ha suprimido, con muy buen criterio, la obligatoriedad de que la embarcación sea propiedad del solicitante del crédito durante un determinado período de tiempo, se ha fijado como fecha de validez para los buques naufragados o exportados la del primero de enero de 1971 y, por último, se ha acordado computar doble la baja de aquellas embarcaciones que al publicarse el Reglamento de la Pesca de Arrastre de 1962, en virtud de la disposición transitoria primera, pudieron continuar ejerciéndola aún cuando no reuniesen las condiciones requeridas.

Pero quizás donde principalmente se distinga esta disposición de la anterior sea en la acentuación del matiz social manifestado no ya en la continuación de la protección dispensada y aumentada respecto de las cooperativas, fundaciones laborales y empresas en régimen asociativo laboral, sino en la prevista respecto de las llamadas explotaciones familiares, tipo de empresa que puede dar óptimos resultados y a través de las cuales se puede llegar a conseguir un acceso del modesto pescador a la propiedad de sus medios de producción por un lado y, por otro, conseguir renovar totalmente nuestra flota de bajura.

Pero este tema creo que vale la pena dejarlo para un próximo comentario que nos permita examinar detenidamente las características de este tipo de empresa y las posibles ayudas a que pueda optar. ■ **JOSE MARTINEZ FONS.**

I. REGIMEN JURIDICO DE LOS ESPACIOS MARITIMOS

(continuación)

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

Al iniciar en el anterior número 77 de HOJA DEL MAR, correspondiente al mes de marzo, nuestras glosas al derecho internacional marítimo vigente, ofrecimos el esquema o índice al que deseamos ajustarnos, y después del comentario que ofrecimos del Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre mar territorial nos corresponde ahora, asimismo con brevedad, tratar de la zona contigua, de la que sólo mencionaremos que figuraba en un solo artículo —el 24—, pero acerca de la cual no comentamos su naturaleza jurídica ni su extensión.

La zona contigua, como espacio marítimo de transición o intermedio, como un mar complementario del mar territorial o una zona que, aun siendo perteneciente al altamar, puede ejercerse sobre ella ciertas competencias, ha sido reconocida en el mencionado Convenio de Ginebra y, por lo tanto, su creación constituye un espacio acuático que el derecho internacional vigente reconoce y justifica.

El origen institucional de la zona contigua ha sido señalado en las famosas "Hoovering Acts", leyes inglesas del siglo XVIII, y por las que se tendía a evitar las disimuladas incursiones de los barcos contrabandistas y reprimir las infracciones a las disposiciones aduaneras y fiscales. Tales "Hoovering Acts" (leyes del vagabundeo o merodeo marítimo, como podríamos traducir), aumentaban en los espacios acuáticos adyacentes a las islas Británicas, el límite de las clásicas tres millas de mar territorial. La primera de todas, dictada por Jorge I en 1718 ("against clandestine running of inconstummed goods and for the more effectual preventing of frauds relating to the custom"), iba a ser, como las demás leyes que la siguieron, una disposición encaminada a sancionar aquellos navios que de modo equívoco, en vez de llevar una ruta normal de un punto a otro, navegaban dando bordadas, poniéndose al paro rondando —o merodeando— o fondeando en aguas próximas a las costas de un país en el que se proponían introducir, fraudulentamente, determinadas mercancías de contrabando.

Los Estados Unidos también legislaron en parecidos términos para poder ejercer una jurisdicción fiscal y aduanera en una zona contigua a su mar territorial, y así la "Tariff Act" de 1922, que estableció una zona contigua aduanera de doce millas, y varios tratados, con otros países, para evitar y san-

cionar el contrabando de bebidas alcohólicas y espirituosas.

El Convenio de Ginebra de 1958 reconoció tal zona contigua, y aun siendo del alta mar, el Estado ribereño podrá adoptar en ella las medidas de fiscalización necesarias para:

- Evitar las infracciones a sus leyes de Policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometarse en su territorio o en su mar territorial, y
- Reprimir las infracciones de esas leyes cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La extensión de dicha zona contigua no puede rebasar las doce millas, contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

Como se habrá advertido, la mencionada zona contigua tiene una justificación para salvaguardar los intereses aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración de los Estados ribereños, pero en el Convenio de Ginebra nada se dijo respecto al establecimiento de una zona contigua relativa a la pesca, a la seguridad o defensa, y como el Convenio sólo se refiere al tiempo de paz, lógicamente tampoco se dijo nada respecto a la neutralidad, materia que, como se sabe, fue establecida en 1939 con la línea de defensa intercontinental para los países americanos, que no eran beligerantes, y que se cifró a 300 millas de las costas de los mismos.

Finalmente, señalaremos que si en un futuro más o menos próximo, periclitada ya la regla de las tres millas (o regla del cañón), se establece límite más amplio para el mar territorial, habrá que tener en cuenta la zona contigua como suplementaria, y si prosperase para aquél la extensión de doce millas, resulta evidente que surgiría una superposición de jurisdicciones y acaso habría que reivindicar un nuevo límite suplementario para dicha zona contigua, más allá de las citadas doce millas.

En España, por el Decreto del Ministerio de Hacienda de 26 de diciembre de 1968, se fijan las aguas fiscales en doce millas, con lo que se derogó el anterior régimen que establecía el artículo 31 de las Ordenanzas Generales de Aduanas (seis millas) de 15 de octubre de 1894.

En otro de nuestros comentarios ulteriores nos referiremos —al hablar de la explotación de los recursos del mar— a las zonas de pesca, pero podemos anticipar que también alcanzan hasta doce millas las aguas pesqueras españolas. ■

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

PALABRAS

DEFINICIONES

- A. 63 12 52 42 2 172 35 88 32 24 Botes o lanchas que se dedican a vender comestibles y otras cosas a los buques.
- B. 19 76 67 37 89 59 130 Palo pequeño que, saliendo a banda y banda de las vergas y asegurado en las mismas, sirve para dar las pequeñas velas llamadas alas y arrastraderas.
- C. 39 139 9 69 83 169 29 119 99 79 Entre los griegos, empleo semejante al de un capitán de puerto de nuestros días (plural).
- D. 30 161 80 65 74 50 45 90 135 Se dice del buque que tiene demasiado elevada la obra muerta y, especialmente, cuando, por excesivo arrufo, tiene muy altas la proa y la popa (plural).
- E. 156 149 109 171 Verga que en las balandras y goletas sirve para largar la redonda.
- F. 157 143 167 137 En las anclas antiguas, tira de hierro o pieza de madera con zunchos metálicos que atraviesa perpendicularmente la caña cerca del arganeo.
- G. 104 140 115 132 162 1 28 97 Navegues por las inmediaciones de una costa o bajo.
- H. 64 66 7 93 48 17 8 84 14 36 Aplicase a los organismos que viven entre los límites de la oscilación de la marea (singular).
- I. 46 85 25 15 165 72 125 62 18 Parte arqueada o angulosa de la fachada de popa del buque.
- J. 151 101 131 121 144 173 Nombre que se da en Galicia al viento del Oeste.
- K. 103 5 159 124 113 178 Antiguamente, cubierto de nubes (plural).
- L. 73 33 58 78 3 13 23 108 Peñascos submarinos a tan poca profundidad que constituyen un peligro para la navegación.
- M. 170 10 60 128 20 34 53 6 168 40 91 Vuelta que toman las cadenas de las anclas cuando se está fondeado con las dos y el buque bornea (plural).

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 77

«Tantos luego astronómicos presagios frustrados, tanta náutica doctrina, debajo de la zona aún más vecina al sol, calmas vencidas y naufragios, los reinos de la aurora al fin besaste».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la izquierda de las definiciones, deben decir: GONGORA: «SOLEDADES».)

PALABRAS

DEFINICIONES

- N. 11 81 4 31 112 44 71 56 95 152 87 Distancia desde la cubierta completa más elevada hasta una línea de flotación (llamada de máxima carga) más allá de la cual no permiten cargar las autoridades de Marina.
- O. 43 160 133 38 110 150 120 57 Grueso manojo de filásticas bastante largas, unidas por un extremo. Se emplea en la limpieza (plural).
- P. 175 145 61 55 126 105 Pedazo de obra muerta que salía de la parte superior de la popa de algunos faluchos y otras embarcaciones (plural).
- Q. 176 141 114 107 75 166 Fin, cabo, extremidad, término, conclusión de alguna cosa.
- R. 116 123 96 86 27 68 146 49 129 164 Género de cristales usados en los faros y en los faroles de situación de los buques dispuestos para concentrar los rayos de luz y dirigirlos horizontalmente (plural).
- S. 153 100 122 177 117 Estado estacionario de una marea o corriente.
- T. 136 70 98 16 26 106 22 54 147 Chaquetón con capucha, de un tejido particular, que usaban como prenda de abrigo marineros y pescadores.
- U. 158 118 148 138 51 Palo fijo vertical o ligeramente inclinado, usado para izar en él la bandera de la nacionalidad del buque (plural).
- V. 41 155 111 77 102 21 94 82 92 142 Nombre de una enorme serpiente que, según la mitología nórdica, está en el mar que rodea las tierras habitadas y que produce las tempestades, en sus movimientos y rugidos.
- X. 163 127 174 134 47 154 Boca y entrada de un puerto o canal.

1 G 2 A	3 L 4 N	5 K 6 M 7 H 8 H 9 C 10 M	11 N 12 A 13 L 14 H	15 I 16 T 17 H 18 I 19 S 20 M
21 V	22 T 23 L 24 A	25 I 26 T 27 R 28 G 29 C 30 D 31 N 32 A 33 L	34 M 35 A	36 H 37 B
60 M 61 V 62 A	63 O 64 N 65 D	66 I 67 X 68 H 69 R 50 D 51 U	52 A 53 M 54 T 55 P 56 N 57 O	58 L 59 B
60 M	61 P 62 I	63 A 64 H 65 D 66 H 67 B 68 R 69 C	70 T 71 N 72 I 73 L 74 D 75 Q 76 B	77 V 78 L 79 C
80 D 81 N 82 V 83 C 84 H 85 I	86 R 87 N 88 A	89 B 90 D 91 M	92 V 93 H 94 V 95 N 96 R 97 G	98 T 99 C
100 S 101 J 102 V 103 K 104 G 105 P	106 T 107 Q 108 L	109 E 110 O 111 V 112 N 113 K 114 Q 115 G 116 R 117 S 118 U	119 C 120 O	
121 J 122 S 123 R 124 K 125 I 126 P 127 X	128 M 129 R 130 B	131 J 132 G	133 O 134 X 135 D 136 T 137 F	138 U 139 C 140 G
144 Q	142 V 143 F	144 J 145 P 146 R 147 T 148 U 149 E 150 O 151 J	152 N 153 S	154 X 155 V 156 E
160 O 161 D 162 G 163 X 164 R	165 I 166 Q	167 F 168 M 169 C 170 M 171 E	172 A 173 J	174 X 175 P 176 Q 177 S 178 K

FLETAMIENTOS Y TRANSPORTES

FLETRANS

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES CARGA-DESCARGA

Valencia-11

Edificio Lonja pescado
Teléfonos
23 55 89 - 23 13 81 - 23 14 99
Telex: 62699 Fytva

Alicante

Italia, 20
Teléfonos
22 32 85 - 22 56 25

Cartagena

Plaza San Agustín, 1, 5.^o D
Teléfonos
50 12 75 - 50 63 06/7/8

Cádiz

Avenida del Puerto, 1
Teléfonos
23 33 53 - 23 35 60

AMADEO FOS BRULL

Consignatario de buques - Agente de Aduanas

Teléfonos 23 09 34 - 23 09 33 y 23 07 06

SERVICIOS:

DIARIO: Valencia - Palma - Valencia

SEMANAL: directo a Mahón (salidas los viernes)

QUINCENAL: directo a Ciudadela

AGENTES Y CONSIGNATARIOS
DE
TRANS-BALEAR, S. A.





HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

CASARSE CON VIENTO FRESCO

POR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto y no sabía calcular los peligros de dar buenos consejos a quien los ha menester.

Cuando, aprovechando una limpieza de fondos del barco, conseguía permiso del capitán para ensuciar los míos, cambiando la salobridad ambiente de la vida marinera por la población ciudadana de tierra adentro, solía salir a pasear por las mañanas y sentarme en una terraza a gozar de las delicias de la perfecta estabilidad de las cosas. Y ocurría con frecuencia que, atraídas por el uniforme hechicero del marino se congregaban a mi alrededor miles de mujeres, bellísimas todas, que aplaudían entusiasmadas al pasarme la mano por el pelo, al verme estornudar o cuando las saludaba displicente con la punta de los dedos. Abrumado por sus ruegos y suspiros, por fin iba yo y les hablaba así:

—Una muchacha inteligente no debe dudar en cuanto a la elección de futuro esposo. El compañero ideal para sobrellevar los sinsabores y leves disgustos de la vida es un marino. Nada de ingenieros, nada de arquitectos, nada de ejecutivos, nada de jefes de Administración y mucho menos de peritos. Ni tampoco buscar el hombre alto, esbelto, moreno y vigoroso. Mariano. Basta un marino, aunque fuere bizco o patizambo.

—Pero nuestro oceánico esposo viajará sin cesar y nosotros quedaremos reducidos a la triste soledad frente a los programas de televisión —argumentaban las menos imaginativas a coro.

—He ahí el gran aliciente. Hélo, si. Por eso es el compañero ideal. Porque se va. Y lejos. No habrá que planear comidas al gusto de un desaprensivo que a las cuatro semanas está harto de los deliciosos huevos

fritos que únicamente sabéis preparar. Ni que escuchar el canto horrido y abominable de un mamífero que se afeita todos los días a las nueve de la madrugada antes de ir a la oficina. Ni que disfrazar los gastos de la casa para destilar de ellos un nuevo bolso de piel, un nuevo par de zapatos, otra pulserita más o cualquiera de tantas otras cosas que hermosean el hogar.

—¡Continúa, continúa! ¡Vamos, vamos! —gritaban ellas, empujándose unas a otras para tocar el ancla de las mangas de mi uniforme, cuando me detenía a echar un trago de la botella de ron (donde previamente el camarero había puesto gaseosa).

—Recuerdo... —proseguía yo, despacito.

—¿Qué recuerdas? ¡Dilo, dilo! —vociferaban, nerviosas, llevándose las manos temblorosas a las larguísimas pestañas postizas.

—Recuerdo las palabras del primer oficial del «Chinflor», que sólo tuvo esta única idea clara en su vida. Decía él: el marino tiene todos los inconvenientes del soltero y todas las obligaciones del casado. Y añado yo: con la esposa del marino ocurre exactamente lo contrario. Tiene todas las ventajas de la soltera y todos los ingresos de la casada. ¡Oh, sí, bellas mías, que me estáis descosiendo los galones de tanto tirar de la manga! El marino lava la ropa, plancha pantalones y cose botones estupendamente. Siempre tendrá la posibilidad de aprender vosotras también a hacerlo. Y si sois ligeramente astutas, las lecciones durarán varios lustros. De esta guisa, el marido lavará, coserá y planchará mientras vosotras le miráis, tranquilamente sentadas, y el mes de permiso anual del esposo se convertirá a su vez en un mes de descanso para el ama de casa.

Algunas enfocaban la cuestión desde un punto de vista puramente afectivo y sentimental y rugían al unísono:

—¿Gana un marino mucho dinero? ¿Gana un marino mucho dinero?

—Depende. Una botella de conac alcanza en Bélgica precios elevados, una botella de anís escarchado da en Francia beneficios tres veces su coste, el whisky es siempre bien recibido a mitad de precio en cualquier punto de la Península. Luego están los sobordos, tan ricos en el petróleo y otros sabrosos fletes, las horas extras, el sobordillo, los pluses... ¡Ah, y el sueldo! No olvidéis que, así como los demás mortales (y no es indirecta por el número de accidentes), viajan en pequeños coches y algo más cómodos aviones, el marino disfruta de un continuo crucero de recreo, a poca imaginación que ponga. Es decir, vive como un pachá, con tan sólo una pequeña diferencia con los pachás: carece de harén real. Su serrallo se reduce a un centenar de mujeres, si dispone de un camarote espacioso, cuyas fotografías, recortadas de revistas extranjeras, adornan los mamparos.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto, que, cuando regresaba al barco, despachaba la numerosísima correspondencia con declaraciones de amor que recibía cada semana y embellecía las tristes paredes de mi camarote con centenares de mujeres, menos rubias y más abrigadas que las bellas de revistas extranjeras, pero con nombre, dirección, teléfono y pellizcables de verdad.

EL AGREGADO VITINOWSKY