

hoja del mar

Número 81 • Año VIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JULIO 1972



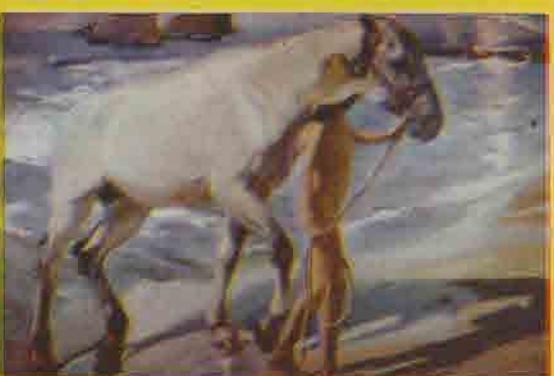
NUESTROS PESCADORES NECESITAN
MAS ASISTENCIA EN **SENEGAL**

EN ESTE NÚMERO

- PERFECCIONAMIENTO DE LA ACCIÓN PROTECTORA DE LA SEGURIDAD SOCIAL.
- LA CARRERA DE NAUTICA YA ES UNIVERSITARIA.
- LENTA AGONIA DE LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE EN ESPAÑA.

COLOR

SOROLLA
Y LA MAR



CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA IMPARTIDOS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Finalizado el primer semestre del año 1972, en este número damos un avance de los Cursos de Formación Profesional impartidos en las distintas Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

Sucesivamente, HOJA DEL MAR irá especificando, Delegación por Delegación, tipos de cursos realizados y localidades en que se han impartido.

Hoy podemos adelantar que estos cursos han comprendido las siguientes titulaciones y especialidades: Patrón de pesca local, Litoral de primera, Altura, Patrón de trá-

fico interior, Patrón de cabotaje, Patrón mayor de cabotaje, Mecánico naval segundo, Mecánico naval primero, Mecánico naval mayor, Certificado de competencia de marinero, Mecamar, Pescamar, Cursos de mariscadores, Capataces marisqueros, Rederos y Promoción social de la mujer.

También se han dado cursos en las especialidades Radioeléctricas y los correspondientes a los estudios de Náutica en todas las modalidades de Puente, Máquinas y Radio, en Gijón y, en preparatorio, Primer Curso de Puente y Primero de Radio, en Las Palmas.

DELEGACION	N.º cursos	Alumnos matriculados	Alumnos presentados	Alumnos aprobados
Alicante.....	2	30	30	30
Almería.....	3	45	20	15
Barcelona.....	5	77	77	31
Castellón.....	1	15	15	13
Cartagena.....	4	40	40	40
El Ferrol.....	5	60	49	45
Gijón.....	20	622	622	453
La Coruña.....	6	60	54	50
Las Palmas.....	21	497	485	233
Lugo.....	2	35	35	34
Málaga.....	8	100	100	81
Santa Cruz de Tenerife.....	13	225	225	203
Santander.....	3	45	45	45
Tarragona.....	1	15	12	11
Valencia.....	2	30	24	18
Vigo.....	17	335	330	330
TOTAL.....	113	2.231	2.163	1.632

«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

Sénova, 24, planta séptima
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.
Pinto, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 18.516-1963

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

LA CARRERA DE NAUTICA YA ES UNIVERSITARIA

ESTA es la gran noticia. La noticia más importante de toda la historia de nuestra profesión. El día 23 de junio de 1972, la carrera náutica se ha convertido en universitaria por vez primera en nuestro país. Difundimos esta noticia con la emoción que podéis imaginar, porque lo que nos parecía en muchas ocasiones un sueño se ha convertido en realidad. La carrera de náutica es ya universitaria, ha adquirido el rango y nivel académico que en justicia le correspondía.

Y queremos precisar a todos que el Decreto aprobado establece que para ingresar en la carrera de náutica, en sus tres secciones de Puentes, Máquinas y Radio, será preceptivo tener aprobado el Curso de Orientación Universitaria —COU—, como se exige en todas las demás carreras universitarias de nuestro país.

Refiriéndonos a los últimos acontecimientos, debemos señalar que, coronando todos los esfuerzos realizados por la Unión de Oficiales a lo largo de más de dos años por la conquista del nivel universitario para la carrera de náutica, con fecha 21 de junio de 1972, el presidente de la Unión, don Emilio Ruiz Catarineu, dirigió a todos los ministros del Gobierno español el siguiente telegrama:

«Ante petición Curso de Orientación Universitaria como paso previo para nivel universitario carrera de náutica elevamos vuecencia estas trascendentales consideraciones punto Esta petición tiene total apoyo y constituye unánime aspiración de toda la oficialidad de la Marina Mercante Española y estudiantes de náutica que mañana serán oficiales punto Junto a creciente desarrollo tecnológico en nuestros nuevos buques que alcanza niveles antes nunca conocidos contrasta subdesarrollo académico carrera náutica desfasada de aquél y marginada de nuestra sociedad cuando el hombre es el principio y fin de toda nuestra política como proclaman así nuestras leyes fundamentales punto Cuando profesión oficial Marina Mercante dura y sacrificada como la que más obliga a extrema separación Patria y familia sea reivindicada y calificada a nivel universitario como en justicia corresponde a su nivel técnico al igual resto carreras país terminará actual frustración profesional y España contará para siempre con más mejores y más vocaciones marinos mercantes punto Estos mismos marinos mercantes a cuya grave responsabilidad se confían vidas humanas y el mantenimiento de nuestro vital comercio marítimo que mueve el noventa y tantos por ciento de la economía nacional prestaron inestimables servicios a España durante nuestra guerra integrados en nuestra Armada punto Resistieron presiones durísimas en el exterior manteniéndose sin una sola excepción fieles a España

EL CONSEJO DE MINISTROS APROBO EL DECRETO QUE ESTABLECE EL CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA COMO PRECEPTIVO PARA INGRESAR EN ESTA CARRERA

La Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española nos remite, con el ruego de su publicación, la siguiente nota, dirigida, especialmente, a todos los oficiales de la Marina Mercante y estudiantes de Náutica españoles.

durante difíciles años cerco internacional nuestra Patria punto Y fue de un barco mercante español en alta mar de donde se recibió la primera votación conocida en el país durante el último referéndum Ley Orgánica en mil novecientos sesenta y seis dando un noventa y tantos por ciento de votos afirmativos punto En treinta años los marinos mercantes españoles no han pedido nada a su país pero han sabido llevar con dignidad y con honor el nombre de España por los mares del mundo punto Hoy le piden por vez primera a su Gobierno la implantación del Curso de Orientación Universitaria como paso previo para el nivel académico universitario de su carrera náutica que virtualmente tienen ya todas las demás carreras de la nación punto Tenemos la seguridad de que vuecencia apoyará convencido esta justa aspiración a la que por dignidad profesional no estamos dispuestos a renunciar y por ello le expresamos nuestras más sentidas gracias punto Firmado Emilio Ruiz Catarineu presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española».

Con la misma fecha, copia de este telegrama fue enviada, para su conocimiento directo, a S. E. el Jefe del Estado.

El mismo día 23 de junio, en que el Decreto fue aprobado por el Consejo de Ministros, se conoció en la Unión de Oficiales la gran noticia, que al día siguiente era publicada en toda la prensa del país. Inmediatamente la Unión dirigió al Jefe del Estado español el telegrama que reproducimos a continuación:

•Excelentísimo señor don Francisco Franco Bahamonde Jefe del Estado español punto Presidente de honor de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española punto Madrid punto

Nuestra Unión de Oficiales y la oficialidad toda de la Marina Mercante Española no olvidarán nunca y os agradecen profundamente señor histórica concesión rango universitario carrera náutica punto Emilio Ruiz Catarineu presidente Unión Oficiales Marina Mercante Española».

Asimismo, el presidente de la Unión dirigió telegramas al Príncipe de España y a todo el Gobierno español, expresando su reconocimiento y satisfacción por el Decreto aprobado.

Al mismo tiempo se cursaron también telegramas dirigidos al subsecretario de la Marina Mercante, don Leopoldo Boado Endeiza, y al inspector general de Enseñanzas Marítimas y Escuelas, don Emilio Arrojo Aldeguende, agradeciéndoles vivamente y de una manera especial su firme defensa y decisivo apoyo en la obtención de nuestro nivel universitario.

Se agradeció de igual manera el valioso apoyo prestado por nuestro Sindicato Nacional de la Marina Mercante en telegramas dirigidos a su presidente, don José Luis de Azcárraga, y al presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos, don Antonio Maqueda Noé, comunicando también la noticia telegráficamente al presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus.

Al presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán; secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda; vicesecretario general, don Gerardo Harguindeguy, y vicesecretario técnico, don Pedro Jiménez Poyato; se les participó telegráficamente la noticia, agradeciéndoles especialmente que el Instituto Social de la Marina hubiera incorporado los títulos náuticos a los requeridos para tomar parte en las oposicio-

nes de ingreso a las distintas categorías que integran sus cuerpos de funcionarios de plantilla con antelación al Decreto aprobado por el Consejo de Ministros el 23 de junio de 1972.

Finalmente se teografió la noticia a los directores, claustros de profesores y Asociaciones de Estudiantes de las Escuelas Oficiales de Náutica, consiguiéndose, asimismo, su inmediata difusión por radio a todos los barcos de nuestra flota mercante y pesquera.

Nos satisface poder comunicar a todos que han sido centenares los telegramas recibidos procedentes de nuestros barcos, mercantes y pesqueros, desde todas las latitudes, dirigidos tanto al subsecretario de la Marina Mercante como a la Unión, expresando su agradecimiento y satisfacción por esta trascendental noticia.

Se ha dado ya el paso decisivo, se ha logrado que el Decreto promovido por la Subsecretaría de la Marina Mercante recogiendo el proyecto elaborado por la Unión de Oficiales, que representa el sentir unánime de la oficialidad de la Marina Mercante y de nuestros estudiantes de náutica, sea aprobado por el Gobierno español.

Pero, sin prisa y sin pausa, la Subsecretaría, de acuerdo con la Unión, continúa gestionando con el Ministerio de Educación y Ciencia la reestructuración y adaptación de la carrera de náutica en sus asignaturas, programas, cursos y ciclos a lo preceptuado por la Ley General de Educación para los niveles académicos universitarios medio y superior.

Cuando sea aprobado este proyecto de Decreto que reestructura las enseñanzas de las tres secciones de nuestra carrera se dictarán las disposiciones que establecerán las normas y requisitos necesarios para efectuar la equipación de los títulos actuales a los que por dicho Decreto se establezcan.

Sólo nos resta añadir que todo está siendo posible —y debemos proclamarlo rotundamente una vez más— gracias a la existencia viva y real de una asociación profesional de ámbito nacional, la Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española, con nueve años de historia, de trabajo y de lucha, que agrupa las tres especialidades de nuestra carrera, y que ha demostrado plena entidad y capacidad para saber aunar y presentar ante la Administración unificadas en un solo proyecto de carrera las aspiraciones de todo nuestro cuerpo profesional.

Y esto es algo que no se deberá olvidar cuando se juzgue esta histórica etapa de reivindicación de nuestra profesión ante nuestra sociedad y ante nuestro país, etapa que ha culminado en esta fecha del 23 de junio de 1972 abriendo nuevos y grandes horizontes, como antes nunca habían existido, para toda la oficialidad de la Marina Mercante en nuestra Patria.

UNION DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

- Las cotizaciones se adaptan a las retribuciones reales.
- Se tiende a alcanzar la suficiencia de las prestaciones económicas, especialmente las que se refieren a pensiones y desempleo.
- Se reajusta la estructura financiera de la Seguridad Social en función de las nuevas cotizaciones.

El «Boletín Oficial del Estado» de 22 de junio pasado, número 149, publica la Ley 24/72 de 21 de junio sobre financiación y perfeccionamiento de la acción protectora de la Seguridad Social, modificando en parte el Texto Articulado I de la Ley de Bases de la Seguridad Social de 28 de diciembre de 1963.

Las razones de las modificaciones introducidas vienen dictadas por la experiencia y la necesidad de que se satisfagan con mayor eficacia las exigencias de la justicia distributiva a través de criterios más realistas, «que habrán de permitir un perfeccionamiento de la acción protectora muy particularmente en las pensiones y en las prestaciones económicas por incapacidad laboral y transitoria y desempleo».

INNOVACIONES

Son innovaciones de la nueva Ley:

1. La adaptación de las cotizaciones a las retribuciones reales del trabajador, con lo cual se consigue:

a) Unificar y simplificar la cotización.

b) Sustituir el actual sistema de bases tarifadas según categorías profesionales.

2. Alcanzar de manera gradual la suficiencia de las prestaciones económicas de cuantía variable, especialmente las que se refieren a pensiones y prestaciones por desempleo.

3. Reajustar la estructura financiera de la Seguridad Social en función de las nuevas cotizaciones, lo que a su vez supondrá:

a) Reducir sensiblemente los tipos.

b) Una más equitativa redistribución de las rentas y aportaciones.

c) Un acercamiento mayor a los criterios adoptados por los sistemas de Seguridad Social de los países de la Comunidad Económica Europea.

El régimen de pensiones se perfecciona, además, dejando sin efecto ciertas limitaciones legales hasta ahora existentes al reconoci-

miento de la condición de pensionistas en favor de trabajadores en situación de invalidez permanente total y de las viudas de trabajadores en activo o de pensionistas. Por otro lado, se crea una prestación en favor de las hijas o hermanas de trabajadores que hubieren acreditado una dedicación prolongada al cuidado de ellos y la revalorización de las pensiones para que no pierdan su valor adquisitivo.

Otros artículos de la Ley están dedicados a perfeccionar el cuadro de prestaciones por muerte y supervivencia; ciertos aspectos de la asistencia sanitaria y del tratamiento de incapacidades, así como las normas que hayan de observarse en la prescripción de derechos.

Se atienden así las conclusiones del Congreso Nacional de Mutualismo Laboral y las aspiraciones del Consejo Nacional de Trabajadores, todo ello dentro de las directrices del III Plan de Desarrollo.

Las disposiciones finales y transitorias están dedicadas a consagrarse indudables avances, tales como la supresión de las exclusiones del artículo 83 de la Ley de 21 de abril de 1966 y la concesión de prestaciones de asistencia sanitaria y social a la mujer casada separada de hecho, así como a resolver los problemas de adaptación de la situación anterior y el logro de las medidas propuestas en forma gradual y progresiva.

BASES Y TIPOS DE COTIZACIÓN

El Decreto de 23 de junio («Boletín Oficial del Estado» de 28, número 154) da normas sobre los topes máximos de cotización (veinte mil pesetas, salvo los meses de pagas extraordinarias, que se incrementa el doble) y los topes mínimos (el salario mínimo interpro-

PERFECCIONAMIENTO DE LA ACCIÓN PROTECTORA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

fesional que corresponda en cada momento), estableciendo, además —para que la implantación se realice de una manera gradual y no afecte gravemente a la economía de empresarios y trabajadores—, hasta marzo de 1975 una división en la base de cotización, que estará formada por una primera parte —la anterior base tarifada— y otra segunda —denominada base complementaria individual—, que comprenderá la diferencia existente entre la cuantía total de las remuneraciones computables y el importe de la correspondiente base tarifada vigente.

Ello, por supuesto, no es aplicable para accidentes de trabajo o enfermedad profesional, cuyas bases de cotización no se alteran.

Por lo que se refiere a los tipos de cotización, serán distintos respecto de las bases tarifadas y las complementarias. A las primeras se les aplicará el 50 por 100 anteriormente vigente, mientras que a las segundas se les aplicará sólo el 10 por 100.

Del 50 por 100 antes mencionado, será a cargo del empresario el 42 por 100 y el resto se le imputará al trabajador.

Del 10 por 100, será a cargo del empresario el 8,40, y el 1,60 a cargo del trabajador.

Paulatinamente, el tipo de cotización se irá reduciendo respecto al de la base tarifada y aumentando el referente al de la base complementaria hasta obtener un único tipo para la totalidad de la base de cotización el 1 de abril de 1975.

El Decreto da, asimismo, normas sobre la normalización de la base complementaria, cotización de las pagas extraordinarias y abono de la cuota de formación profesional, cuyo tipo de cotización permanece vigente.

Por lo que se refiere a nuestro Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, estas normas son de aplicación al grupo primero de los establecidos en el artículo 33 del Reglamento de la Ley del Mar, es decir, a los siguientes:

a) Trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario, cualquiera que sea la actividad que realicen.

b) Trabajadores por cuenta aje-

na retribuidos a la parte que cotizan en iguales períodos y cuantías que los anteriores, y que seguirán:

a') Los que presten servicio en embarcaciones dedicadas al transporte marítimo.

b') Los que trabajen en embarcaciones pesqueras de más de 150 toneladas de registro bruto.

c') Los que no estando incluidos en los apartados anteriores opten, de acuerdo con sus empresarios, por cotizar en la misma cuantía y forma que los retribuidos a salario.

PRESTACIONES

El Decreto 1.646/72, de 23 de junio, desarrolla la disposición final quinta de la Ley, articulando las normas necesarias para la determinación de las pensiones y demás prestaciones económicas.

Como regla general, dispone que la cuantía de las pensiones se determinará en función de la totalidad de las bases por las que se haya efectuado la cotización durante los períodos señalados en el Reglamento General de Prestaciones Económicas y en el Decreto, siendo aplicables tales bases a las demás prestaciones económicas cuya cuantía se calcule en función de aquéllas.

El Decreto da normas a continuación para la determinación de las pensiones de jubilación, invalidez, viudedad, pensión en favor de hijas o hermanas de pensionistas de jubilación o invalidez e incremento de las pensiones de incapacidad permanente total.

El artículo séptimo estudia las bases de los supuestos de jubilación, invalidez permanente, muerte y supervivencia, contemplando a renglón seguido los casos de trabajadores desaparecidos y abono de cantidad a tanto alzado por invalidez permanente parcial.

Se determina que el Ministerio de Trabajo regulará los supuestos de la indemnización a tanto alzado sustitutiva de la pensión en in-

AMIENTO DE PROTECTORA IDAD SOCIAL

capacidad permanente total y se normaliza el supuesto de presunción de invalidez permanente e indemnización a tanto alzado en caso de muerte.

A partir del artículo 13 se contempla la base reguladora del subsidio de incapacidad laboral transitoria, momento de percepción de la prestación económica por incapacidad laboral transitoria en caso de enfermedad común o accidente de trabajo no laboral y duración máxima; prórroga, subsidios por recuperación y su iniciación; prestaciones de protección a la familia, desempleo y situaciones especiales en éste y en la incapacidad laboral transitoria.

Los últimos artículos están dedicados a la asistencia social, períodos previos de cotización y recargos por falta de medidas de seguridad e higiene.

De suma importancia para los hombres del mar es la disposición adicional, ya que la misma establece la aplicación de las medidas recogidas en el Decreto al grupo primero del artículo 33 del Reglamento General de la Ley de la Seguridad Social del Mar, y que hemos transcrita al comentar el Decreto anterior.

Como desarrollo de la normativa

antes expuesta, han sido dictadas cuatro Ordenes Ministeriales, de cuyo contenido damos una somera relación:

(Continúa en la página 6)

FELICITACION AL MINISTRO DE TRABAJO

La comisión delegada de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina, en sesión celebrada el 7 de julio, acordó elevar felicitación al ministro de Trabajo por la promulgación de la Ley de Financiación y Perfeccionamiento de la Acción Protectora del Régimen General de la Seguridad Social, y al propio tiempo expresar su reconocimiento por ser aplicables al grupo I del Régimen Especial del Mar las normas establecidas en los Decretos 1.645/72 y 1.646/72.

En el escrito de felicitación se expresaba la esperanza de que en un futuro podrán extenderse estas ventajas a los restantes grupos del colectivo marítimo-pesquero.

	Porcentajes					
	Base tarifada			Base complementaria individual		
	Empresa	Trabajador	Total	Empresa	Trabajador	Total
1. Asistencia sanitaria por enfermedad común o accidente no laboral	13,90	2,50	16,40	0,20	0,05	0,25
2.1. Incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común o accidente no laboral.	1,50	0,50	2,—	1,65	0,25	1,90
2.2. Invalidez provisional derivada de enfermedad común o accidente no laboral	0,20	0,20	0,40	0,20	0,05	0,25
3. Protección a la familia	12,—	0,50	12,50	—	—	—
4. Desempleo	1,70	0,30	2,—	1,65	0,25	1,90
5. Asistencia Social y Servicios Sociales	0,20	—	0,20	—	—	—
6. Invalidez permanente y muerte y supervivencia derivadas de enfermedad común y vejez, asistencia social, acción formativa y demás servicios sociales	5,—	2,—	7,—	1,75	0,25	2,—
7. Compensación intermutualista	5,—	1,—	6,—	2,25	0,75	3,—
8. Aportación a los Regímenes Especiales Agrario y de los Trabajadores del Mar	2,50	1,—	3,50	0,70	—	0,70
TOTALES	42,—	8,—	50,—	8,40	1,60	10,—

DON MANUEL PEREZ DE LA BARREDA, RECIBIDO EN AUDIENCIA POR EL JEFE DEL ESTADO

● TAMBIEEN FUE RECIBIDO POR EL PRINCIPE DE ESPAÑA

Su Excelencia el Jefe del Estado recibió en audiencia civil el pasado día 28 de junio a don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina. En el transcurso de esta audiencia, el Caudillo se interesó vivamente por los problemas de los trabajadores del mar.

RECIBIDO POR EL PRINCIPE

El día 15 de julio, el secretario general del ISM

fue recibido en audiencia por S. A. R. el Príncipe de España, en el palacio de la Zarzuela.

Don Juan Carlos y el señor Pérez de la Barreda celebraron una entrevista muy cordial, y en ella mostró el Príncipe de España, una vez más, su gran interés por todas las cuestiones que afectan al mundo marítimo, tema éste que es predilecto para don Juan Carlos, y que siendo entrañablemente.

BANCO HISPANO AMERICANO

**Setenta años
de intensa labor
al servicio
de nuestros clientes**

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

**BANCO
HISPANO AMERICANO**
TRADICION Y EFICACIA

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

PERFECCIONAMIENTO DE LA ACCIÓN PROTECTORA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

(Viene de la página 5)

NORMALIZACION DE BASES (Orden de 30 de junio de 1972)

Establece la escala de normalización redondeando a múltiplos de 150 pesetas para facilitar el cálculo de las bases complementarias individuales de cotización prevista en el número 1 del Decreto de 23 de junio de 1972.

TIPOS DE COTIZACION (Orden de 30 de junio de 1972)

Se distribuyen los tipos de cotización al Régimen General de la Seguridad Social establecidos o previstos en el Decreto 1.645/1971 de 23 de junio. Según su artículo 1º, los tipos de cotización son los que figuran en el recuadro de la página anterior.

Al tipo anterior habrá de sumarse la cuota de Formación Profesional y Cuota Sindical.

BASES DE COTIZACION (Orden de 30 de junio de 1972)

Dicta las normas para la determinación de las bases de cotización.

Dicha base de cotización para las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen General, incluidas las de accidente de trabajo y enfermedades profesionales, estará constituida por la remuneración total.

La Orden dicta las normas necesarias para determinar los conceptos que han de excluirse y determinación de las bases cuando las pagas sean mensuales o semanales, pagas de 18 de julio y Navidad, bases mejoradas y situaciones de pluriempleo.

MEJORA DE PENSIONES (Orden de 1 de julio de 1972)

Promulgada para cumplir lo establecido en la disposición final

sexta de la Ley en relación con las mejoras de pensiones.

El número sexto del artículo 1 dice que serán mejoradas mediante los incrementos que la presente Orden establece las pensiones a cargo del ISM en aplicación de los Estatutos de la anterior Mutualidad Nacional de Previsión Social de Pescadores de Bajura y Montepío Marítimo Nacional y de las normas reguladoras del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Las mejoras por incremento de pensiones serán:

Pensiones de jubilación o vejez

a) Seiscientas pesetas por cada mensualidad de pensión si el beneficiario tiene cumplidos sesenta y cinco años al 30 de junio de 1972.

b) Trescientas pesetas por cada mensualidad de pensión si no tiene cumplidos los sesenta y cinco años y otras 300 a partir del mes siguiente a aquél en que los cumple.

Pensión de invalidez

a) Seiscientas pesetas por cada mensualidad de pensión si el beneficiario fuera declarado inválido permanente absoluto, y en el supuesto de que hubiere sido declarado gran inválido, en otras 300 pesetas.

b) Seiscientas pesetas por cada mensualidad de pensión si el beneficiario fuera declarado inválido permanente total para la profesión habitual y tiene cumplidos los sesenta y cinco en 30 de junio de 1972 o 300 pesetas si no reúne dicha edad y otras 300 a partir del mes en que los cumpla.

Pensión de viudedad

Se incrementan en 300 pesetas por cada mensualidad de pensión.

Pensiones de orfandad de descendientes o asimilados, ascendientes y en favor de familiares

Se incrementan en 150 pesetas por cada mensualidad de pensión y beneficiario.

Si el importe de estas pensiones se hubiese calculado o aumentado en la cuantía correspondiente a la pensión de viudedad, aquellas pensiones se incrementarán, además, en 300 pesetas por cada mensualidad, que serán distribuidas entre todos los beneficiarios por partes iguales.

Resto de pensiones no enumeradas

Se incrementan en 350 pesetas.

Desde Valencia: Aspectos del tráfico marítimo

TRES CONTRATOS PARA UNA SOLA MERCANCIA

Por J. B. MONFORT BELENGUER
Abogado

S bastante corriente en las prácticas marítimas el hecho de que en algunas ocasiones se desorbiten los efectos de los contratos de transporte marítimo, al interferirse en sus relaciones contractuales las relaciones propias de otros dos contratos, como son el de compra-venta y el de seguro, que con el de transporte son los tres contratos que concurren generalmente en el tráfico marítimo.

Cuando vendedor y comprador de mercancías radican en lugares distintos, surge la necesidad de un transporte de las mercancías desde un lugar a otro. Y tan pronto aparece el contrato de transporte, surge de igual modo el contrato de seguro, cubriendo los riesgos propios del transporte y brindando a las mercancías y, en definitiva, al vendedor y al comprador una seguridad sin la cual el tráfico marítimo mundial perdería su indispensable eficacia.

Es así como en el tráfico mercantil marítimo tiene lugar la concurrencia de tres contratos en un sola operación comercial, con la particularidad de que los tres contratos (compra-venta, transporte y seguro) tienen por objeto una misma mercancía, a la vez que existe una parte contractual común a los tres contratos, que es lo que en general viene sucediendo con el comprador, receptor y a la vez beneficiario del seguro.

En general es el comprador de la mercancía el que viene apareciendo como definitivo destinatario de la misma. Al decir «definitivo» me refiero a los casos en los que hay más de uno, por las sucesivas transmisiones de la mercancía, que tanto facilitan los conocimientos de embarque a la orden, mediante su endoso, y los conocimientos al portador, por el mero hecho de poseerlos.

Esa condición de destinatario es también la que suele resultar favorecida por la condición de beneficiario del seguro, bien porque la póliza de seguros que cubra los riesgos del transporte de las mercancías haya sido extendida a la orden —en cuyo caso el beneficiario del seguro será el último endosatario de la póliza—, o bien porque la póliza contenga, como es lo más corriente, la conocida cláusula «por cuenta de quien corresponda», «por cuenta de quien pertenezca» u otro enunciado similar, cláusula que determina la necesidad de que el beneficiario del seguro, llegado el siniestro, justifique tal condición por medio de la tenencia legítima del conocimien-

to de embarque, sin necesidad de ningún endoso.

Lo cierto es que, a pesar de que a simple vista todo aparece muy claro y bien deslindado —como lo está— en cada uno de los tres contratos concurrentes en la misma operación comercial, suelen a veces desorbitarse los efectos de todos ellos, y claro es que los propios del contrato de transporte, llegándose en no pocos casos a resultar un tanto confundidos los derechos y obligaciones nacidos de cada uno de ellos, no obstante, estar concertados en distintos documentos y producir efectos legales diferentes.

Toda desorbitación es susceptible de confusionismos, y esto es precisamente lo que sucede en el caso que nos ocupa, cuando se llega a la consumación del transporte marítimo, a la vez que a la consumación del contrato de compra-venta, que dio lugar al transporte, consumaciones que lógicamente sólo pueden tener lugar cuando se entrega la mercancía al destinatario, de acuerdo con el contrato de transporte, y cuando recibe la mercancía el comprador, de acuerdo con las estipulaciones del contrato de compra-venta. Esto, por lo que atañe a estos dos contratos, ya que en lo que se refiere a la consumación o cumplimiento del contrato de seguro marítimo, bien puede decirse que sobreviene cuando se indemniza el siniestro, o bien cuando el transporte termina sin siniestro alguno.

Surge a menudo el confusionismo cuando, llegada la mercancía a su destino, hay que proceder a la constatación del Estado, cantidad o calidad en que se entrega al receptor, constataciones que dan lugar a la emisión de los oportunos certificados de reconocimiento, acudiendo a los organismos y medios más en uso, pero olvidando a veces que en esta precisa materia de constatación de la mercancía en cuestión hay tres caminos contractuales distintos, respondiendo cada uno de ellos al respectivo contrato que motiva y hasta exige aquella constatación.

Nada tiene todo esto de extraño si se considera que cada uno de los tres contratos concurrentes engendra un tipo distinto de relaciones contractuales, con la particular exigencia para cada caso de determinadas conductas de acuerdo con las respectivas estipulaciones.

Tan es así, que en materia de constatación en destino del estado, cantidad o calidad de las mercancías rige una modalidad

distinta, según se trate de cada uno de los tres contratos concurrentes. De modo que la constatación de la mercancía hecha de acuerdo con uno de los tres contratos, dentro del cual está revestida de plena eficacia, resulta más o menos inoperante cuando se pretende utilizarla para cualquiera de los otros dos contratos. Y esto es precisamente lo que pasa a menudo, tropezando con los naturales inconvenientes.

En relación con el contrato de transporte marítimo rigen, en materia de constatación de la mercancía, las protestas o reservas que necesariamente deben formularse para poder ejercitarse las acciones por daños o faltas contra el buque, tal como lo exige el Código de Comercio (art. 902). En realidad, esas protestas o reservas vienen a ser los avisos por escrito a que se refiere el Convenio de Bruselas de 1924, unificando ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (art. 3, 6.º), y la Ley española de 1949 (art. 22), si bien estos dos últimos textos legales otorgan a los avisos por escrito una eficacia bastante menos amplia que la que otorga nuestro Código de Comercio a las citadas protestas o reservas.

Para el contrato de seguro marítimo rige entre asegurador y asegurado lo expresamente estipulado en las pólizas de seguro, incluso con fuerte sanción punitiva si no se cumple, sobre la intervención del comisario de averías designado especialmente con el nombre y domicilio en la propia póliza.

Y respecto al contrato de compra-venta, regulando las relaciones entre comprador, y vendedor, rigen de modo especial las estipulaciones en uso para la constatación de las mercancías, y, en definitiva, las posibilidades que para diversos contratos brinda la Ley Procesal Civil por medio de los actos de jurisdicción voluntaria.

Como bien puede apreciarse, coexisten tres medios distintos para constatar el estado, cantidad o calidad de una misma mercancía, constataciones que lógicamente producen efectos también distintos, en tanto en cuanto cada uno de ellos corresponde al juego de los derechos y de las obligaciones privativo de cada uno de los tres contratos diferentes que concurren en la misma operación mercantil. Y a este propósito no es posible olvidar lo que tan categóricamente proclama nuestro código civil en cuanto a que los contratos tienen fuerza de ley, pero sólo entre los contratantes y sus herederos.



CEUTA UNA FLOTA ARTESANA

En términos generales puede afirmarse que la flota pesquera de Ceuta es una flota artesana. Casi el 90 por 100 de sus barcos son menores de 20 toneladas de registro bruto. Sólo diez barcos superan tal tonelaje. En total, refiriéndonos como es natural a las embarcaciones en activo, son 85, con 1.002,88 toneladas, las que protagonizan la actividad pesquera de este puerto.

Día a día, con peculiar gracia marinera, salen a la mar con rumbo a caladeros próximos, contiguos al estrecho de Gibraltar. Cuando la noche cae alegran esta zona, con el espectáculo que ofrecen las actividades propias del cerco a la luz, para pescar especies variadas, como agujetas, bonitos, boquerones, caballas, melvas, palometas, etcétera. Con el arte de palangre y cordel extraen agujas, atún, besugos, chernas, pargos y voraces. La modalidad del arrastre con el arte usual de "puertas", que ha desterrado al arte embudiforme, obtiene las adedias, brótolas, bogas, centollas, calamares, camarones, fancecas, gambas, jureles, merluzas, etcétera.

Completa el círculo de la labor pesquera de esta flota la pesca del trasmallo y también otros artes menores. La pesca deportiva, que practican aficionados y deportistas con pequeñas embarcaciones, pateras y botes, en aguas de la ciudad, aunque no significa un quehacer profesional, es botón de muestra de las numerosas vocaciones marineras que hay en Ceuta.

El número aproximado que se dedican al arte de cerco es la mitad del total de la flota. Tienen un tonelaje superior a las dos terceras partes de la misma. Le sigue en número el arte de palangre, con veintiocho unidades de pequeñas embarcaciones. El arrastre, al que últimamente están dedicados sólo tres barcos, con un tonelaje medio superior al de las anteriores embarcaciones, no tiene la dimensión suficiente que requiere la industria pesquera en nuestros días.

Como hemos señalado al principio, hay nada más que diez embarcaciones que sobrepasan en su tonelaje las 20 toneladas. Si se acepta tal cuantía como límite para definir a la actividad artesana o industrial, según que sean las embarcaciones de menos o de más tonelaje respectivamente, podemos establecer como nota para en tal sentido caracterizar a esta flota, la de ser una flota de litoral compuesta por pequeñas unidades, que la configuran como artesana. La mayoría tienen un tamaño comprendido entre las cinco y las diez toneladas. Es, en consecuencia, una flota artesana. Y una flota artesana de extraordinaria tradición marinera. En ella ha predominado hasta hace poco su carácter familiar, tanto en la propiedad de los barcos como en la

realización del trabajo, en el que participaban, enrolándose, los armadores.

Este carácter artesano de la pesca impone a los pescadores servidumbres y secuelas propias. Por las condiciones distintas en las que se desenvuelve su trabajo, en relación con la moderna actividad pesquera industrial, el trabajo en esta flota es un trabajo de mayor esfuerzo, más riesgos, menos cómodo y menos remunerado. Sus ingresos, según el tradicional reparto "a la parte", acusan más las desventajas que las ventajas de tal sistema de remuneración. Sin el valioso suplemento básico para sus faenas, que supone la incorporación de las modernas técnicas pesqueras con las herramientas útiles y pertrechos necesarios, la labor de estos pescadores es bastante penosa y difícil. La fragilidad de las embarcaciones, la antigüedad y la falta de modernización concluyen en definitiva en que la batalla que día a día libran contra el medio marítimo requiera, para superar tales defectos estructurales, una excesiva dosis de esfuerzo, entusiasmo y abnegación. Sobresalen el arraigo y la experiencia de los patrones junto con el esfuerzo de los pescadores, cada vez más viejos, pues los jóvenes emigran a otras flotas, preferentemente de altura. En conjunto, barcos y hombres van escribiendo en las páginas de su vida un testimonio épico de lo que hasta ahora ha sido la pesca de litoral no industrializada, en una zona que por las condiciones climatológicas y naturales extrema su crudeza durante los tres meses de invierno.

Una especial valoración socio-humana demanda ante la sociedad esta flota. No solamente como parte o prolongación de lo que es la pesca de litoral en toda España, a la que hasta hace pocos años dedicaban su vida casi una tercera parte del censo nacional de pescadores. En Ceuta, además, por otros condicionantes de distinta naturaleza, que podríamos denominar geo-políticos. Tales son la escasez de aguas jurisdiccionales propias y la tradicional costumbre, que es necesidad imperativa, de pescar en las aguas jurisdiccionales del vecino país de Marruecos. Para efectuar tan cortos desplazamientos, los barcos no han precisado de mayor autonomía de radio de acción que la que poseen. Y desde siempre, hasta hoy, armadores y pescadores, por tradición y rutina, sólo han dado vida y trabajo a una flota destinada a la pesca de litoral. Hoy les falta la mentalidad idónea para la pesca de altura. Han preferido, como desde antaño se venía haciendo y en los últimos años a costa de menos ingresos, continuar su actividad de bajura en las mismas aguas, que desde 1956 pasaron a la soberanía de Marruecos, al constituirse como nación soberana. Han preferido también volver cada día a sus domicilios.

Si comparamos los rendimientos de esta flota con los rendimientos medios nacionales de la flota artesana, que en el año 1967 fueron dos mil quinientos kilos de capturas por tonelada, los pescadores ceutíes capturaron cantidades bastante superiores. Pero si se comparan con el coeficiente medio nacional de pesca industrial y capturas por pescador, 9.600 kilos al año en 1967, el rendimiento de nuestros pescadores fue inferior a la mitad. Ello confirma plenamente el carácter poco tecnificado y de menos rendimiento de la pesca artesana en relación con la industrial, por su carácter discontinuo y acomodada siempre a las exigencias del medio en que laboran. Y si nos referimos a la estructura de los barcos de la flota de Ceuta, destaca su extremada reducción, que dificulta la convivencia y el trabajo de las tripulaciones. El índice medio nacional de 0,17 de personal enrolado por tonelada, en el repetido año 1967, es superado por Ceuta hasta llegar al 1,10, reslejando, pues, una atomización de la flota en pequeños barcos con dificultad para modernizarla, con las instalaciones que exigen las actuales técnicas y con el utilaje apropiado. También con los dispositivos que reclama la seguridad y la higiene. La falta de maquinaria es sustituida por brazos, con mermas de los ingresos a percibir, por ser más para repartir.

En síntesis, la flota pesquera de Ceuta, como flota artesana, vive cada día titubeante y con zozobra marinera los problemas propios de la actividad del litoral. Pero además otros singulares inconvenientes que provienen de las reducidas aguas jurisdiccionales y la necesidad de pescar en aguas de Marruecos, por lo que debe soportar su economía, como un coste más, el pago de unas licencias de pesca, que para estos barcos son ineludibles, pues como ya hemos dicho, por su limitado radio de acción no pueden navegar a otros caladeros. La adversidad del clima durante gran parte de la estación invernal y los temporales del Estrecho inciden gravemente en su rentabilidad. Para los armadores, los tres meses de invierno son una constante negativa que cada año afectan a la producción. Y los pescadores viven estoicamente esa temporada sin el ahorro necesario, que no permiten sus economías. De lo anterior se derivan problemas socio-laborales que la Seguridad Social y la política del Ministerio de Trabajo han de atender con todo interés y cuidado.

Por último, la fortuna de estos armadores es insuficiente para maniobrar ante la renovación de los barcos. Sus ingresos sólo son lo suficientes para pervivir. Pervivencia que día a día va acusando el paso del tiempo, con paulatino envejecimiento de barcos y de tripulantes. ■ FEDERICO PEREZ PINAR.

I. REGIMEN JURIDICO DE LOS ESPACIOS MARITIMOS

(continuación)

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

SEGUIMOS nuestra singladura, al amparo de esta HOJA DEL MAR, para tratar hoy, dentro de esta primera parte dedicada al estatuto de los espacios marítimos, del régimen de los estrechos internacionales —tema aún más actual que otros, dada su compleja situación política— y al de los canales también internacionales.

Los estrechos, que la geografía mundial presenta en tantos lugares, no pueden estimarse jurídicamente como supeditados a la soberanía de un Estado determinado más que en el supuesto de que ambas orillas le pertenezcan y su extensión o anchura —deberíamos decir mejor su estrechez!— no sobrepase el doble de la medida que tengan sus aguas jurisdiccionales o mar territorial. Hasta la época reciente, en que la regla de las tres millas era la mayormente admitida, si la mencionada separación del estrecho era superior a seis millas, quedaba naturalmente un corredor o pasillo marítimo de libre navegación entre ambas zonas de aguas jurisdiccionales, pero si las dos costas pertenecen a dos o más Estados, cada uno de ellos ejercerá su haz de competencias dentro de los límites laterales y en profundidad de sus respectivos mares territoriales, y si la estrechez fuera manifiesta y hubiese solapamiento o fusión de aguas territoriales, se fijaría una línea divisoria por el centro del canal, a menos que se dispusiera otra cosa por alguna norma convencional.

Los estrechos internacionales por autonomía son el Bósforo y los Dardanelos, cuya regulación jurídica ha conocido nada menos que el Convenio de Londres de 13 de julio de 1841, el Tratado de París de 16 de abril de 1856, el de Londres de 13 de marzo de 1871 y el Tratado de Berlín de 1878, instrumentos todos ellos que autorizaban a Turquía, propietaria de ambas riberas, a prohibir el paso de los buques de Guerra extranjeros por sus aguas. Este régimen fue modificado después por el Tratado de Lausana de 24 de julio de 1923 y, por fin, por el de Montreux de 20 de julio de 1936, que está actualmente vigente, aunque por parte soviética se ha pretendido su revisión, lo que parece oportuno, pues se duda de su vigencia, inclusive por otros Estados, dado el tiempo transcurrido desde la fecha en que se firmó (el artículo 28 establecía una duración de veinte años a partir de su entrada en vigor) y, sobre todo, por las consecuencias de la posguerra de 1945.

Sin embargo, pese a tales condicionamientos y a las indicadas dudas sobre su vigencia, el principio de libertad de tránsito y de navegación tiene una duración ilimitada. Su necesaria revisión, a los ojos no sólo de la URSS, sino de los Estados Unidos, del Reino Unido e incluso de Turquía y de otros miembros de la Comunidad de Naciones, no parece que encontrará un fácil acuerdo, y las exigencias de tantos actores no serán conciliables.

Hoy en día, además del estrecho de Magallanes y de los estrechos daneses de la zona del Kattegatt, que pudieran —caso de cerrarse por Dinamarca— causar graves trastornos a los ribereños del Báltico, han cobrado mayor importancia los estrechos de Gi-

braltar (que nos atañe muy directamente), de Tirán, a la entrada del golfo de Aqaba, y de Malaca y Singapur, porque se han convertido en verdaderas encrucijadas del mundo, dificultando, en ocasiones, la marcha de las relaciones internacionales.

En lo que respecta al de Gibraltar, con ribereños español y marroquí, existe la aludida superposición de aguas territoriales, pues ni en la zona más ancha (o menos estrecha) hay 24 millas, que es el doble de las 12 millas de mar territorial que va recibiendo mayor acogida por parte de los Estados. El Convenio de Ginebra de 1958, al que hicimos referencia en otra anterior glosa nuestra, se mostró muy claro en lo referente a impedir el paso por los estrechos que no sea inocente, esto es, que pueda ser dañoso o perjudicial a la paz, al buen orden, a la seguridad y a los intereses de los Estados ribereños y, como es natural, a los submarinos no se les permite su navegación sumergidos, sino que se les obliga a navegar en superficie y mostrando claramente su pabellón... (Por desgracia, estimamos que muchos submarinos atraviesan las aguas del estrecho gibraltareño bajo las aguas y que otros muchos buques de superficie tampoco pueden ser considerados como «innocentes» para que, con respeto a tal norma del Convenio de Ginebra, no se pueda suspender tal navegación inocua!)

Lo propio podríamos señalar, con pequeños matices, del paso a través de esos otros estrechos marítimos abiertos artificialmente casi siempre, como son los canales internacionales, que ponen así en comunicación mares abiertos y libres y que fueron construidos por el hombre en interés del bien común universal.

Los principales canales internacionales que merecieron ser contemplados por el Derecho internacional y ser regulados por algún convenio son los de Suez y Panamá y, en menor escala, los de Corinto y Kiel.

Respecto al de Suez, dejando aparte su compleja historia desde los primeros proyectos de Lesseps hasta los acontecimientos de 1956, con la nacionalización de la compañía administradora y la fulgurante «guerra de los seis días», que puso en manos de Israel una de sus orillas, sólo mencionaremos que la Convención de Constantinopla de 1888, que estableció su régimen jurídico de libertad de paso, requería asimismo otra revisión a fondo de acuerdo con las necesidades de la creciente navegación, sobre todo de la mercante.

En cuanto al canal de Panamá, también se han suscitado determinadas reivindicaciones panameñas, recelosas de la soberanía estadounidense, y se ha hablado incluso de abrir otro nuevo canal por territorio nicaragüense y hasta empleando métodos basados en la energía nuclear.

Evidentemente, este tema doble de los estrechos y canales internacionales exigiría ser tratado en la conferencia que, según se ha dicho, la Organización de las Naciones Unidas se dispone a convocar para el próximo año 1973, y, como antes señalamos, España deberá estar muy atenta, dada su privilegiada situación geográfica.

JORNADAS DE MECANIZACION Y GESTION

AL TERMINO DE LAS JORNADAS LOS FUNCIONARIOS DEL ORGANISMO FUERON RECIBIDOS POR EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO

DURANTE los días 19 al 23 de junio, en sesiones de mañana y tarde, desde las 9,30 hasta las 20,00 horas, han tenido lugar en Madrid unas intensas jornadas de trabajo sobre mecanización y gestión provincial, con asistencia de cargos del Instituto, delegados provinciales, subdelegados, jefes de Seguridad Social de las Delegaciones y otros funcionarios. Como diría nuestro subsecretario al término de las mismas, no había en esta convocatoria acentos proclives a la centralización. Se trataba, por el contrario, de lograr un triple objetivo: en primer término, crear la unidad espiritual necesaria para hacer fecunda la gestión; en segundo término, unificar criterios administrativos para que la propia acción provincial se dinamice, sea ágil, y, sobre todo, sea congruente, y en último lugar, establecer unas líneas de perfeccionamiento, de puesta al día en conocimientos técnicos de informática, con el fin de lograr que el aparato administrativo quede en condiciones de responder a las exigencias de este futuro próximo que hay necesariamente que conquistar.

Dentro de estas jornadas se realizaron tres cursillos. Tras unas palabras de presentación del secretario general, quien planteó las exigencias de capacidad, laboriosidad y disciplina de los funcionarios del ISM, se realizó el primero en UNIVAC, durante las mañanas de los días 19, 20, 21 y 22. Se desarrolló un denso programa de introducción a los ordenadores, con exposiciones a cargo de ingenieros de la empresa y del jefe de la Sección de Mecanización del Instituto Social de la Marina, sobre el origen y la historia de los ordenadores, descripción del procesador y de sus periféricos, lenguajes, conceptos de comunicaciones, análisis y programación, relaciones de los centros de procesos de datos con otros departamentos y utilización de los ordenadores en la Seguridad Social, y, concretamente, sus aplicaciones comunes con el Instituto Social de la Marina. Este programa culminó con la visita, el viernes día 23, a la instalación del equipo que el Instituto Nacional de Previsión tiene en Segovia, visita que maravilló a todos y evidenció grandes perspectivas de futuro por las posibilidades de aplicación práctica de ordenadores en la Seguridad Social.

Durante la tarde de los días antes mencionados se desarrollaron simultáneamente otros dos cursillos a cargo de los delegados provinciales y de los jefes de Seguridad Social de las Delegaciones. En el primero de ellos, el día 19, se estudiaron las normas sobre organización de las Delegaciones Provinciales y Locales; el día 20 se unificaron criterios sobre las sesiones y actas de los Consejos Provinciales y de sus Comisiones

Permanentes, así como de sus competencias, y el día 21 se trató un amplio temario de Fomento y Asistencia Social, en el que el vicesecretario general expuso las líneas directrices que debían regir la promoción social, la promoción de viviendas y la función de la asistente social.

En la reunión de jefes de Seguridad Social se estudiaron, en forma práctica, los problemas derivados de la aplicación de la Ley y Reglamento de la Seguridad Social de Trabajadores del Mar, en función a la descentralización efectiva de competencias que han pasado a la esfera provincial. Se examinaron con especial detalle las condiciones y contenido de las distintas prestaciones que otorga este régimen.

En la tarde del día 22, todos los asistentes a estas jornadas asistieron, en el salón de actos del Ministerio de Trabajo, a una conferencia sobre la aplicación de la Ley de Perfeccionamiento de la Seguridad Social, aprobada por las Cortes el día anterior, dictada por los señores Pereda y Bas. A continuación, el subsecretario del Ministerio de Trabajo recibió a los asistentes en su despacho oficial. Hizo la presentación el presidente del Instituto, y seguidamente el señor Utrera Molina pronunció un importante discurso, en el que, después de exponer su gratitud por la visita y señalar los objetivos de estas jornadas, dijo que «el Instituto Social de la Marina tiene una larga tradición y la tradición no es única y exclusivamente una nota histórica calificada, sino una exigencia; una exigencia que a todos y a cada uno de nosotros nos obliga». Más adelante añadió que el Instituto entraña en una situación de umbral. «Aca-



bamos de aprobar la Ley de Perfeccionamiento de la Seguridad Social, que, indudablemente, marca un hito en la historia social del régimen y cuyas repercusiones han de ser también positivas en el colectivo de la población del mar. Así lo esperamos, pero para ello no queda única y exclusivamente la geometría política que tiene el régimen, sino que hace falta su ejecución; una ejecución dinámica que esté, además, robustecida por criterios muy amplios y espaciosos de conocimiento». Terminó con las siguientes palabras:



Funcionarios del ISM que intervinieron en las Jornadas, durante su visita al subsecretario de Trabajo.

N PROVINCIAL, DEL I.S.M.



El subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina, pronuncia un discurso durante la visita de los funcionarios del Instituto Social de la Marina. A su izquierda, el presidente de este organismo, almirante don Jesús Fontán Lobé. (Fotos: TRIBALDOS.)

«Alguien ha dicho que en el sendero de la justicia está la vida. Yo creo que, en nuestros tiempos, en el sendero de la justicia social, que es una justicia calificada con emoción popular, está concretamente el futuro de nuestro pueblo. Vamos a servirlo fundamentalmente con algo que yo creo que es importante y decisivo: con una comunidad de ánimo que sea capaz de ofrecer a nuestras gentes un testimonio honesto de naturalidad y de sencillez; un compromiso con la dificultad, una aceptación del dolor de nuestras limitaciones, un conocer que muchas veces en el éxito no está precisamente ni la grandeza de los hombres ni la grandeza de las instituciones. El éxito muchas veces trivializa la vida; vamos a buscar la dificultad y vamos a vencerla, y vamos a ofrecer en una tarde de un día cualquiera este acto de servicio a España, que todavía no nos gusta, pero que posiblemente con nuestro ánimo y con nuestro esfuerzo podamos hacer mejor para entregarla con un nuevo rostro, con una nueva imagen a las futuras generaciones».

Las jornadas terminaron con un almuerzo en el restaurante del Real Sitio de Riofrío (Segovia), donde, a los postres, las sucesivas intervenciones escalaron grados de cordialidad, ingenio y altura, muy a tono con la propia geografía del lugar. ■ JOSE MARIA GARCIA CASILLAS.

DISCURSO DEL SEÑOR UTRERA MOLINA

Almirante y queridos amigos:

Dicen que quien no da gracias a los hombres tampoco está en condiciones de dar gracias a Dios. De manera que yo quiero empezar estas brevissimas palabras dando las gracias al almirante, a todos los mandos del Instituto y a todos vosotros por haber tenido la amabilidad, la gentileza de haber acudido a mi despacho al término de estas jornadas, que yo creo han tenido un triple objetivo: en primer término, crear una unidad espiritual en la gestión, que siempre es realmente importante; en segundo término, unificar criterios administrativos, y en último lugar, establecer unas líneas de perfeccionamiento del Instituto de cara al reto de este presente realmente comovedo, que nos anticipa casi las exigencias de un futuro próximo que hay necesariamente que conquistar.

El Instituto Social de la Marina tiene una larga tradición, y la tradición no es única y exclusivamente una nota histórica calificada, sino una exigencia; una exigencia que a todos y a cada uno de nosotros nos obliga. Y yo diría que al Instituto más, porque tiene que hacer honor a todo lo que hizo, a todo lo que representó, a todo lo que ha significado de cara a una población trabajadora sobre la cual, y a tenor de las propias directrices fundamentales del Régimen, ha ido celosamente cuidando a través de muchísimos años.

Pero es que también nos encontramos con un presente que está rico en motivaciones y repleto de nuevas exigencias. Frente a eso hay que cortar esa especie de inclinación a improvisar las cosas por muy geniales que éstas hayan podido ser. Entonces, la primera de todas las obligaciones consiste en enriquecer el equipaje de nuestro conocimiento, ponernos al día y hacer que el aparato administrativo pueda quedar en condiciones óptimas de ofrecer unas contundentes respuestas a las exigencias de carácter técnico que, precisamente, la sociedad de nuestros días nos demanda.

Creo, y he estado al tanto por vuestros responsables y por vuestros mandos, que habéis tratado una serie de temas que son realmente importantes para el Instituto en este momento, en esta situación que yo me atrevería a calificar de umbral; hay situaciones de umbral y situaciones de término. Para mí, las más gozosas y las más comprometidas son siempre las situaciones de umbral.

Acabamos de aprobar la Ley de Perfeccionamiento de la Seguridad Social, que indiscutiblemente marca un hito en la historia social del Régimen, y cuyas repercusiones han de ser también positivas en el colectivo de la población del mar. Así lo esperamos; pero para ello no queda única y exclusivamente la geometría política que tiene el sistema, la propia parte dispositiva de la Ley, sino que hace falta su ejecución; una ejecución dinámica que esté, además, robustecida por criterios muy amplios y espaciosos de conocimiento. Cosa que realmente interesa a todos los mandos del Ministerio, a todos los entes del Ministerio y, como es natural, también fundamentalmente a vosotros.

Estas reuniones creo que son interesantes. Alguien podrá decir que, cuando la Administración convoca a sus organismos pro-



vinciales, hay una especie de acento un tanto proclive a la centralización. Pero yo creo que hay que distinguir concretamente este aspecto, porque no se trata de limitar la iniciativa que los organismos provinciales puedan tener, y que han de tener en todo caso para que la gestión pueda ser fértil y fecunda. Es necesaria la unificación de unos criterios a escala central para que verdaderamente la propia acción provincial se dinamice, sea ágil y, sobre todo, sea congruente, porque la congruencia es la nota de honestidad que la Administración ha de dar como testimonio todos los días.

Creo, por lo tanto, que han sido positivas estas actividades y yo os felicito de todo corazón. Si alguna parcela de actuación he conocido de manera más viva y más directa, ha sido quizás en esta etapa, aquella sobre la que se proyecta el Instituto Social de la Marina. Y no solamente en su pura estructura, sino en el calor de las gentes a las que asiste y no con un signo paternalista, sino con el signo de los nuevos tiempos, que reconoce como factor principal la dignidad y la libertad del hombre como primera consideración.

Como tengo todavía estas vivencias que enriquecen sensiblemente mi conocimiento de vuestra actuación, sé de vuestro celo, de vuestra vocación, de vuestro rigor en el planteamiento de los temas que son específicos del Instituto y que constituyen un plan y un horizonte muy amplio desde el propio Ministerio de Trabajo, mis palabras tienen que ser única y exclusivamente de satisfacción, de felicitación y de saludo del propio ministro de Trabajo a todos los que ilusionadamente están trabajando en esta tarea. Alguien ha dicho que en el sendero de la justicia está la vida. Yo creo que, en nuestros tiempos, en el sendero de la justicia social, que es una justicia calificada, está concretamente el futuro de nuestro pueblo. Vamos a servirlo fundamentalmente con algo que yo creo que es importante y decisivo: con una comunidad de ánimo que sea capaz de ofrecer a nuestras gentes un testimonio honesto de naturalidad y de sencillez; un compromiso con la dificultad, una aceptación humilde de nuestras limitaciones, un conocer que muchas veces en el éxito no está precisamente ni la grandeza de los hombres ni la grandeza de las instituciones. El éxito muchas veces trivializa la vida; vamos a buscar la dificultad y vamos a vencerla, y vamos a ofrecer, en una tarde de un día cualquiera, este acto de servicio a España, que todavía no nos gusta, pero que posiblemente con nuestro ánimo y con nuestro esfuerzo podamos hacer mejor para entregarla con un nuevo rostro, con una nueva imagen a las futuras generaciones. ■

EL PROBLEMA DEL AUMENTO DE ACCIDENTES EN LOS BARCOS SE TRATO EN EL CONGRESO INTERNACIONAL DE HELSINKI

HELSINKI (De nuestro corresponsal volante en Europa).—Por primera vez asistí a un Congreso Internacional que me produjo grata impresión por ser también la primera vez que, con verdadera objetividad y lujo de informes, se atacó directamente el problema del aumento de accidentes en los barcos.

El «huevo de Colón» lo teníamos todos cocido en nuestras mentes. Los astilleros pueden producir, y de hecho producen, hoy navíos más grandes —casi monstruos de Verne—, mejores y más veloces, pero las seguridades de higiene y trabajo han quedado estancadas, se han parado casi en el reloj de las máquinas de vapor. Siguen siendo, más o menos, las mismas. La desventaja para el humano es manifiesta. Verdaderas virguerías prácticas, sin preparación técnica contra ellas. Resultado: aumento de accidentes y a veces tortillas de máquinas muy modernas y útiles, pero que nos interesan bastante o poco o nada en cuanto al factor hombre.

Allá quedó claro —aún bajo alguna manta-tapajo de los «grandes»— que se había pensado primero en las máquinas que en los maquinistas. Y este «slogan» es bueno para Iberia... «donde sólo el avión recibe más atenciones que el pasajero», pero no para nuestros marinos, que no vuelan, pero que se exponen a ser volados o sumergidos según por donde reviente el petrolero o bacaladero o... como llamaríamos, si acertáramos a darle nombre, al cascarón de turno.

Este peligro aumenta en razones superdimensionales cuando de marinos extranjeros y barcos de banderas X (países pequeños con fletes grandes) se trata y alcanza la Luna sin salir de Cabo Kennedy o Cañaveral, si se trata de marinos que se contratan por su cuenta o, peor aún, a «cuenta», aunque la paguen ellos, de empresas (más claro sin el «em») privadas de contratación.

Ciento ochenta especialistas de 23 países, a petición del Gobierno de Finlandia y bajo los auspicios de la OIT, asistieron conjuntamente con representantes de armadores y obreros. El clima de los debates, tenerifeño, casi tropical. Se discutió de lo lindo. Resaltó el acuerdo de que se agilice y se considere de urgencia la publicación del libro que, sobre higiene y seguridad en la industria naval y de reparación, prepara la OIT.

Para este corresponsal, un pobre resultado, aunque una demostración de que el peligro existe, está ahí, en esa nueva máquina, en aquel tornillo, en aquel relé... en aquel hombre que no fue preparado, y si se le empieza a cualificar (*¡Dios, cuánto odio esta palabreja!*) y se cualifica —cada vez me suena peor por el futuro— para mañana, cuánto y cómo se habrán «cualificado» —ahora no me importa tanto el participo— los barcos, los tornillos y los relés? O lo que es lo mismo, y ya que antes citábamos el célebre huevo, refiriéndonos al descubridor de América, preguntamos ahora sobre la antigüedad de la gallina o de su producto.

SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

ELIMINACION Y TRATAMIENTOS AGUAS RESIDUALES

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES EMISARIOS SUBMARINOS

OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

Mandri, 25 primero tercera - Tel. 211 47 94

BARCELONA-6

LA O.I.T. PREPARA UN LIBRO SOBRE HIGIENE Y SEGURIDAD EN LA INDUSTRIA NAVAL Y DE REPARACION

Y, ¿en qué idiomas se va a publicar ese célebre libro de la OIT? ¿Va a estar al alcance de cada marino español? ¿Y se les va a empezar a preparar desde ya?

No vaya a pasar que todas estas preguntas, cuando lleguen a nuestros marinos debidamente

contestadas, haya habido otra conferencia... en donde sea y ya no sirvan las medidas de Helsinki. O lo que es igual, que nos pase como con don Cristóbal, que aún no nos hemos aclarado dónde nació, y a nosotros nos ocurre algo peor: «que no sepamos por dónde nos andamos». Y créanme, en materia de accidentes muchos de nuestros marinos, y no por su culpa, no saben ni siquiera nadar entre dos aguas.

Mientras eso del libro y eso de las traducciones casi me atrevería a pedir a nuestros marinos que no dijeran «ja», «ja» cuando les preguntaran si habían entendido una maniobra, porque en casi todos los idiomas, y específicamente en alemán, quiere decir «sí», y es preferible decir «no», muy comprensible en casi todo «sprache» y valeadero para todos si se acompaña del correspondiente movimiento de cabeza.

Y en cualquier duda, aunque la maniobra quede sin hacer, dirigirse a este corresponsal, que atenderá gustoso vuestra consulta, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

DESDE ALEMANIA

LOS ACCIDENTES DE TRABAJO (a bordo y en tierra)

BONN (De nuestro corresponsal).—Vamos a dar a conocer hoy algo que estimamos sumamente interesante para nuestros marinos en Alemania o bajo bandera de esta nación, aunque Dios sabe cuánto deseáramos que no les fuera de necesidad nunca.

Como ya habrán comprendido por este deseo del corresponsal, se trata de los accidentes de trabajo. Dentro de ellos hay unas facetas me atrevo a asegurar casi desconocidas para la mayoría de nuestros compatriotas en la mar.

Son aquellos accidentes sufridos no ya durante el trabajo en el barco, sino fuera del mismo o en el tiempo libre. Serán reconocidos como accidentes protegidos por el Seguro de Accidentes los comprendidos en los apartados siguientes:

1. Los debidos a los sucesos que podríamos llamar normales en la vida marinera.

2. Los sufridos ya en tierra de la demarcación portuaria, llamados en idioma alemán «eigentümliche Gefahren», que viene a decir en el nuestro algo así como «peligros peculiares o propios» de los puertos, reconociéndose como tales, entre otros, los ocasionados por caídas de mercancías en las calles del puerto o en cobertizos o desde grúas o carros, aunque ocurran estando de paseo. Tropiezos en railes o maromas. Resbalones en el muelle o en las planchas que hacen de pasarela entre el barco y el muelle. Atropellos dentro de la demarcación portuaria. Caídas al agua desde el muelle y otros parecidos.

3. Accidentes sufridos al regreso de un paseo a tierra o de vuelta de vacaciones, siempre que ocurran dentro de la demarcación portuaria.

4. Los acaecidos tratando de salvar a personas en peligro, bien sean en el mar o en tierra del puerto.

Exactamente igual se hallan amparados por el Seguro de Accidentes los que se produzcan durante el tiempo libre en el BARCO, es decir, durante las horas de comida, descanso o empleo privado del asueto.

Sobre este último supuesto existe una curiosa sentencia del Tribunal Supremo Social alemán del año 1965, que condenó al Seguro de Accidentes a abonar la prima consiguiente a los familiares de un grumete que se ahogó ba-

nándose en el mar al lado del barco, pese a que en el mismo existían duchas y servicios idóneos.

Asimismo debió satisfacer la prima en el caso de un marinero que marchó a tierra a resolver una cuestión privada y fue encontrado ahogado entre el muelle y el barco varias horas después (BG 1962, S 80).

Queda, pues, bien claro un aspecto obligado para la consideración de accidentes de trabajo de aquellos no acaecidos durante el tiempo de servicio: que han de ocurrir dentro de la demarcación portuaria, dentro del barco o en aguas entre el muelle y el barco.

Sin embargo, no son protegidos por el Seguro de Accidentes los sucedidos a causa de imprudencia, por ejemplo, el despreciar la plancha pasarela y tratar de llegar al muelle por medio de la maroma.

Tampoco se hace cargo el Seguro de Accidentes de los que se padecen por desobediencia o ignorancia de las órdenes de a bordo o al abandonar el barco sin el debido permiso o después del tiempo autorizado para el regreso.

Y aun, como decíamos antes, con permiso, si ocurre fuera de la demarcación portuaria, que se abandonó por causas particulares, no se halla amparado por el Seguro de Accidentes.

Se pierden igualmente los derechos al Seguro de Accidentes si éste ocurre bajo los efectos del abuso de bebidas alcohólicas o drogas.

Una sentencia del Tribunal Supremo Social alemán de 1968 da fe y sienta jurisprudencia:

Un piloto de un barco fluvial cayó al agua por causas ignoradas y pereció ahogado. Se comprobó un 2,5 por 1.000 de alcohol en sangre, cuando aun con 1,66 por 1.000 se le consideraba incapaz de realizar sin peligro sus funciones.

El agua que se ingiere en casos de ahogo no es suficiente para desvirtuar la cantidad de alcohol en sangre.

La próxima vez hablaremos de algunas excepciones sobre lo que hoy acabamos de exponer, muy interesantes por referirse a las enfermedades consideradas como profesionales, tales como escorbuto, malaria, tifus, etcétera.

Hasta entonces, y como siempre, si a alguno de nuestros marinos le queda alguna duda, no tiene más que exponérnosla y trataremos de solventársela, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

Santa Misa en un hogar español de Saldanha Bay, oficiada por el padre Urbano Velaz, nuestro corresponsal en Walvis Bay. El padre Urbano ha realizado un recorrido por Ciudad del Cabo, Saldanha y Luderitz, que resume en las dos interesantes crónicas que publicamos en esta página.

LOS ESPAÑOLES, EN CIUDAD DEL CABO

CIUDAD DEL CABO (De nuestro corresponsal en Walvis Bay).—Invitado por el capellán católico irlandés que trabaja en el «Stella Maris», visité por cinco días esta ciudad. El viaje lo hice en avioneta, atravesando el desierto desde Walvis a Ciudad del Cabo, que duró cinco horas. La avioneta volaba entre la tierra y la orilla del mar. Hizo dos paradas, una en Luderitz y otra en Alexander Bay. En el aeropuerto me esperaba el capellán del «Stella Maris», padre D. Curran.

EL PADRE D. CURRAN

Es un padre salesiano, irlandés, con una entrega total a los marineros en general y a los católicos en particular. Visita todos los barcos que entran en el maravilloso puerto de Ciudad del Cabo, unos mil al mes. Si puede dice la Misa en ellos, incluso hasta dos Misas al día, aunque sea día de semana. Con él visité varios días el puerto. Coincidíó que había un barco español, el «EO», y lo visitamos el mismo día que llegó a la ciudad, día de Pentecostés. El padre D. Curran dijo la Misa en un mercante inglés, «City of Oakland», y los tripulantes del barco español también acudieron a esta Misa. Yo se lo traducía a los españoles, y les leí las lecturas de la Misa en español. En el barco inglés había varios marineros indios, de Goa, muy religiosos y muy atentos a la Misa.

El padre D. Curran habla bastante bien el español, y visita a todos los barcos españoles que llegan a Ciudad del Cabo y, si tiene oportunidad, dice la Misa en ellos. En esto es infatigable. Desde las ocho de la mañana hasta las diez de la noche está al servicio de los marineros de todos los países, credos y razas. Les invita a visitar el «Stella Maris» católico o el «Mission to Seamen» anglicano y, además, él mismo les lleva a estos lugares, para ver una película, para organizar un baile o para tomar café.

UNA HERMANA ESPAÑOLA

Dedicada a los enfermos del hospital Monastery

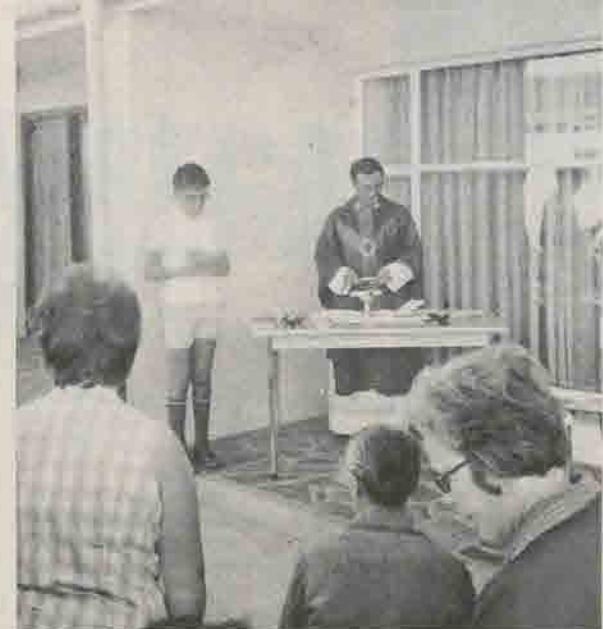
hay una hermana española de la Congregación de la Sagrada Familia. Se llama Elena, «Helen» la llaman en inglés, y está en uno de los tres hospitales donde suelen enviar a los marineros enfermos o accidentados. Ella me decía que, en general, a los españoles los mandan a este hospital, porque ella les puede atender y hablar en su propia lengua. Precisamente la venida de ella desde España a Ciudad del Cabo es debida a esta necesidad de atender a los españoles, sobre todo a los marineros. La superiora pidió una hermana española a sus superiores y la hermana Elena fue destinada a Ciudad del Cabo. Con una muchacha inglesa, Mary, también entregada desinteresadamente a ayudar al padre D. Curran, visitan los barcos todos los miércoles por la tarde y los domingos. Precisamente me invitaron a mí a visitarlos el miércoles, día 24 de mayo, y visitamos un barco alemán donde había tres españoles gallegos, un barco filipino, un cubano y dos ingleses.

Es admirable el trabajo desinteresado y callado que están realizando en el puerto de Ciudad del Cabo para los marineros españoles el padre irlandés D. Curran, la hermana Elena, de Tolosa, y la muchacha inglesa Mary.

EN LA CASA DE ESPAÑA

Los españoles que viven en Ciudad del Cabo son unos trecientos. Antes había algunos más, pero, según decían, algunos se están marchando a otras ciudades hacia el Norte.

La «casa de España» es un salón adaptable para reuniones, conferencias, cine y actos culturales. Precisamente cuando lo visitamos estaban en el cine. Un grupo de españoles jugaba a las cartas y otro al dominó. Después de la película saludamos a varias familias. Todos estos españoles trabajan en tierra y, en general, viven con sus familias. Había unos veinte niños y niñas, medio jugando en el salón, medio viendo la película. Al hablar entre ellos mezclaban el español



y el inglés, pues van a las escuelas inglesas. Había también alguna abuela, una en concreto de Sevilla, que no podía ocultar su acento andaluz. Otros eran de Madrid, de Barcelona, de Cartagena y de Galicia. El padre D. Curran suele ser el que asiste a las familias y ha celebrado varios matrimonios entre españoles y ha bautizado a casi todos los niños españoles en Ciudad del Cabo.

EN EL CONSULADO

Visitamos también el Consulado español y charlamos amablemente con el cónsul y con el canciller. Nos atendieron estupendamente y nos dieron varios libros y revistas españolas para entregarlas a los marineros de Ciudad del Cabo y Walvis Bay.

Me dijeron que tenían deseos de visitar Walvis Bay y conocer el ambiente en que se desenvuelven los marineros españoles en este puerto de África del Sudoste.

EN LAS OFICINAS DE PESCANOVA

Finalmente visitamos las oficinas de Pescanova, en un edificio modernísimo de Ciudad del Cabo. Con los tres españoles que están allí colocados estuvimos reunidos, y se interesaron por conocer los problemas que tenían los marineros españoles en Walvis Bay. Ellos atienden profesionalmente los asuntos de sus empresas, resolviendo los problemas a los armadores en las entradas y salidas, en las reparaciones de los barcos.

Se puede decir que este complejo mundo es la colonia española en Ciudad del Cabo. ■ URBANO VELAZ.

SALDANHA BAY Y LUDERITZ BAY

SALDANHA BAY (De nuestro corresponsal en Walvis Bay).—Desde Ciudad del Cabo, en coche, hay una distancia de 175 kilómetros a Saldanha Bay, por una carretera bien asfaltada, y a ambos lados de ella, prados, granjas y rebaños de ovejas. También se ven algunos viñedos.

El puerto es pequeño. Pero para los 300 marineros españoles que entran en él y para las 11 familias españolas que viven en tierra es un mundo en pequeño, en el que tienen que vivir la mayor parte del año.

La razón de que haya 300 marineros españoles pescando en esta zona es que la compañía española de Pescanova y la Sea Harvest tienen una factoría de pescado en Saldanha Bay. Los marineros todos son españoles y los barcos, varios adquiridos en Francia, son de la compañía africana.

También son españoles varios de los empleados en dicha factoría y los rededores.

El pescado capturado es traído fresco, con hielo, y elaborado en la factoría para distribuirlo al mercado.

El capellán del «Stella Maris», de Ciudad del Cabo, con sor Elena y Mary, van a Saldanha Bay cada dos meses, para llevar a los marineros revistas, periódicos y para decir una Misa.

Aprovechando esta visita, les acompañé desde Ciudad del Cabo. Había en puerto unos 50 marineros españoles, a quienes saludamos antes de la comida. Inmediatamente se preparó, en un cuarto de redes, un altar para decir la Santa Misa y después fuimos invitados a comer a uno de los barcos que había en puerto.

Después de comer visitamos a las 11 familias españolas y también en una de ellas dijimos la Misa. Había niños y niñas pequeños, sus madres y alguna abuela. Uno de los patio-jardín de aquellas familias españolas se convirtió en templo.

Charlamos con ellos durante un buen rato y nos despedimos, para volver de nuevo a Ciudad del Cabo.

Estos marineros españoles de Saldanha Bay van de vacaciones a España a los ocho meses, en avión «charter», fletado por Pescanova.

La mayor necesidad de estos marineros quizá sea la falta de noticias, revistas, periódicos, tabaco negro español, pues a este puerto no llegan barcos mer-



cantes españoles y las comunicaciones tienen que ser solamente por correo de avión.

LUDEKIZ BAY

Luderitz Bay es el puerto entre Ciudad del Cabo y Walvis Bay. Los barcos españoles suelen entrar en este puerto para dejar a algún marinero enfermo o accidentado, cuando están pescando a esa altura, ya que El Cabo o Walvis Bay quedan lejos, a día y medio de navegación.

La ciudad está enclavada en medio de una zona árida y desértica, pero, al mismo tiempo, rica en diamantes. La población será de unos 3.000 habitantes.

Las faenas de la pesca a la que se dedican son la captura de sardinas y de langosta, y hay un gran porcentaje de marineros portugueses dedicados a estas faenas de pesca, sólo durante seis meses al año, y los otros seis meses la mayoría va a Ciudad del Cabo, en donde tienen su casa propia, y en donde se dedican a trabajar en tierra o embarcan en otros mercantes.

Por ser zona diamantífera, está muy vigilada y no se permite salir de los coches ni caminar a pie por los sitios señalados como «zona de diamantes». Se ven excavaciones ya explotadas y anuncios señalando los lugares de los diamantes, e incluso a la luz del sol se pueden ver brillar en medio de la tierra algo como cristales, que son los diamantes. ■ U. V.

MANUEL SILVA
TALLERES MECÁNICOS
REPARACIÓN DE BUQUES

Avda. Eduardo Castro, s/n.
Teléfono 32 18 91

EL MUSEL-Gijón

LA MAS MODERNA UNIDAD DE LA FLOTA FRANCESAS ARRIBA A SAINT-PIERRE

SAINTE-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—El dia 15 de mayo arribó al puerto de Saint-Pierre una moderna unidad, de clase indefinida por el momento, del tipo crucero de escuadra, de 2.350 toneladas de desplazamiento y 25 nudos de velocidad media. Este buque está dotado de los últimos perfeccionamientos electrónicos y será dedicado a la lucha antisubmarina principalmente.

Este modernísimo buque portaba un prestigioso nombre, que en la última guerra mundial se destacó como ninguno en la lucha antisubmarina; se trataba del «Aconit», corbeta perteneciente a la Francia libre desde 1941, que realizó largos meses de servicios de escolta en todo el Atlántico Norte (de Terranova a Richevitz y de allí a Scapa Flow). El «Aconit», en el curso de una de estas singladuras, hundió en un solo día a dos submarinos alemanes. Ambos submarinos pertenecían a una escuadrilla de 26 sumergibles que poco antes, exactamente la noche del 10 al 11 de mayo de 1943, habían atacado, a 400 millas al Sur de San Juan de Terranova, a un convoy compuesto de 67 unidades, hundiéndose tres mercantes y a un torpedero canadiense de escolta.

LLEGA LA ASISTENTE SOCIAL DESTINADA A SAN JUAN

El 29 de mayo llega a Saint-Pierre la señorita Pilar García, asistente social destinada al puerto de Saint-John's, en Terranova, y enviada por el Instituto Social de la Marina con el fin de ayudar en aquel puerto a nuestros pescadores, así como estudiar las posibles mejoras que en el aspecto médico-social puedan realizarse. La señorita Pilar García pasó diez días en Saint-Pierre «empapándose» bien de las peculiaridades de este especial trabajo. Visitó numero-

SE ENCUENTRA EN SAINT-JOHNS LA ASISTENTE SOCIAL DESIGNADA POR EL I. S. M. PARA ATENDER A LOS PESCADORES DEL BACALAO EN ESTE PUERTO.

sos barcos y conoció a muchos marineros. Creemos que los escasos días que pasó en nuestra compañía la habrán ayudado para mejor iniciar su difícil cometido en Terranova. No dudamos de que su gestión será un éxito total por el enorme espíritu que la anima.

ANDRE DASSARY ACTUA EN SAINT-PIERRE

Una primera figura de la canción francesa nos visitó y deleitó a primeros de junio; se trataba del cantante A. Dassary, de origen vasco-francés, el cual nos cantó bellas canciones de sus Pirineos queridos, tanto en francés como en vasco y en español (sobre todo canciones del gran compositor vasco-español Olaizola). A pesar de que en Saint-Pierre ya nadie habla vasco (no olvidar que los primitivos habitantes, hace cuatro siglos ya, eran sobre todo de origen vasco, bretón y normando...), los numerosos vascos de Saint-Pierre aplaudieron a rabiar a monsieur Dassary.

LA FIESTA DEL CORPUS CHRISTY

Toda la población de esta isla (5.000 personas) es católica y las festividades religiosas presentan un particular esplendor; en concreto, la última festividad del Corpus fue tan brillante como en años anteriores, llamando la atención sobre todo los interminables pasillos de «flores» que alfombraban las calles del recorrido procesional, así como los altares exteriores... y digo «flores» porque en Saint-Pierre, desgraciadamente, no hay flores, pero su falta se suple con el ingenio de los «sampierreses», que colorean serrín y arena y confeccionan bellas alfombras...

EL PADRE TOMAS MACHO VIENE A DESPEDIRSE A SAINT-PIERRE

Después de diez años de profesor en la Universidad católica de Saint-Mary's, de Halifax, el jesuita santanderino padre Macho se marcha a Santo Domingo. El padre Macho, muy conocido de todos los pescadores que a Halifax arribaban, dejará en aquella ciudad de Nueva Escocia un gran vacío... sobre todo lo notaran los que tengan la desgracia de allí quedar hospitalizados, pues él era el único que les visitaba y consolaba. Confiamos que lo antes posible una asistente social o capellán llenen este hueco.

EL CONGELADOR «FLIPPER», MEJOR BARCO DEL AÑO EN SAINT-PIERRE

Si pudiéramos otorgar un premio al barco más limpio, más ordenado, mejor entretenido, con menos problemas y mejor tripulación... éste, sin duda, sería para el «Flipper». La visita que el dia 5 de junio hizo a este puerto el pequeño congelador nos dejó un agradable recuerdo.

TAMBIEN A SAINT-PIERRE HA LLEGADO «LA DROGA»

Hasta ahora, este pequeño islote había permanecido al margen de la lacra que mina a sus grandes vecinos (Estados Unidos y el Canadá). Tal vez los traficantes consideraban que no había un buen mercado o que era peligroso por su pequeñez...; de todos modos, el aumento del turismo, por un lado, y el del movimiento del puerto, por el otro, hacían sospechar ya desde hace tiempo que Saint-Pierre, si bien no era consumidor, sí al menos jugaba un papel de tránsito entre Europa y América (como ya lo hiciera en los años veinte con la Ley Seca...).

El dia 5 de junio, dos «turistas» llamados Eduardo Vargas y Gerardo Muñoz (de nacionalidad chilena y procedentes del Canadá) llegaron por vía marítima a Saint-Pierre, y en su coche, repartida y camuflada, se encontró una apreciable cantidad de marihuana (o mariquana, como más corrientemente se la llama). A pesar de la benignidad de esta droga, las autoridades fueron muy severas, en un intento por disuadir a los traficantes de entregarse a tales prácticas sobre el territorio; detenidos y juzgados de urgencia, se les condenó a un año de prisión y prohibición «per vita» de entrar a Francia o cualquier posesión francesa. El gobernador del territorio dictó un decreto, dirigido sobre todo a los bares, restaurantes, salas de baile, etcétera, en el que hacia constar que todo establecimiento en el que se consumiese la droga o hubiera sospecha del menor tráfico sería cerrado sin apelación, sin perjuicio de las sanciones oportunas a los responsables... Confiamos en que los traficantes o consumidores lo pensarán dos veces antes de utilizar a Saint-Pierre como lugar de sus fechorías. ■ JOSE LUIS ALARCOS.

Almacenes EL CASTILLO

EFFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO

2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

Vda. de

Francisco Pérez Vilela

INDUSTRIA NAVAL DE CARPINTERIA DE RIBERA - CARROS VARADEROS HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n. (Barriada de Puntalés). Teléfonos 23 11 73-23 72 39 y 23 38 28.

CADIZ

SEAMAN'S HOUSE

INTERNATIONAL MEALS

CASA DEL MARINO

COMIDAS INTERNACIONALES

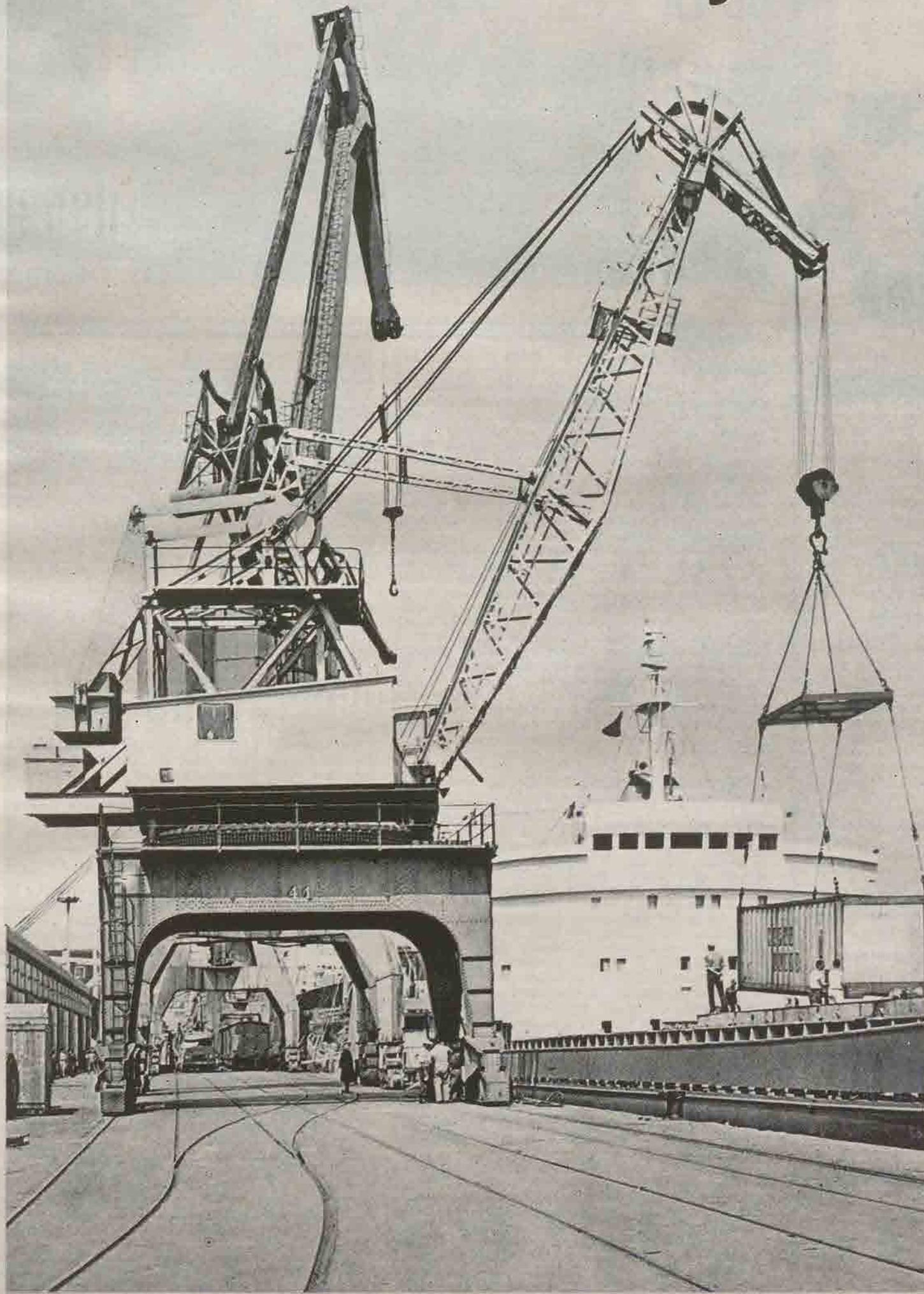
RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso

Teléfono 26 18 44

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

LENTA AGONIA DE LA NAVEGACION DE CABOTAJE EN ESPAÑA



LA navegación de cabotaje, pionera del transporte marítimo, ha fenecido en numerosos puertos de nuestras costas y languidece de manera espectacular en los que todavía sobrevive.

—Está usted haciendo un trabajo sobre un cadáver...

Y se refería mi interlocutor —en este caso valenciano— a la actividad de las empresas de transporte de mercancías entre puertos españoles por vía marítima, es decir, a la navegación de cabotaje. Claro que no me pilló de sorpresa, porque de distinta forma —sin tan lapidaria frase—, parecida apreciación había recogido anteriormente en tres de los más importantes puertos españoles: Gijón, Bilbao y Barcelona. Armadores, consignatarios y representantes de Sindicatos de Marina Mercante de las citadas provincias vinieron a coincidir en la grave crisis por la que atraviesa esta actividad comercial, en otra hora tan importante y floreciente en un país, como es España, de configuración geográfica peninsular con tres mil kilómetros de costas.

Preguntarse por las causas de esta realidad y analizar la problemática por que atraviesa este sector ha sido nuestra misión durante algunas semanas, y fruto de ello es el trabajo (si creyésemos a «pies juntillas» en la frase de nuestro interlocutor valenciano deberíamos llamarlo disección) que a continuación realizamos.

COMPAÑIA DE NAVEGACION VASCO- ASTURIANA

ARMADORES DE BUQUES

s/w. «ANTONIO DE SATRUSTEGUI» de 5.000 DW.

m/s. «ARAMIL» de 3.500 DW. - «CALEYO» 3.500 DW. - «MARIA DOLORES TARTIERE» 2.850 DW. - «MARIA COVADONGA» 2.850 DW. Y «MARIA ARANZAZU» 2.850 DW.

OFICINAS:

Generalísimo Franco, 33

Teléfonos 56 41 43 - 56 36 37

Telegramas «VASTURIANA» - AVILES

Telex 38211 «VASCO»

AVILES

LENTA AGONIA DE LA NAVEGACION DE CABOTAJE

COMIENZO DE LA CRISIS

Aun cuando los problemas del cabotaje nacional son arrastrados por el sector desde hace aproximadamente doce años, el declive espectacular de esta actividad marítima se produjo algunos años después con el «boom» del transporte por carretera. La mejora de las carreteras y la expansión de la industria del automóvil hizo posible, en escaso tiempo, la existencia de una importante flota camionera y un desplazamiento —por motivos que luego analizaremos— de la carga que tradicionalmente se llevaba por vía marítima hacia este sistema de transporte.

Esto hubiese podido ser evitado con una adecuada política de coordinación a fin de potenciar ambos medios de transporte (campo de acción hay para los dos), logrando que hubiesen sido ofertadas en análogas condiciones y evitando lo que hoy ocurre: el que la competencia entre los distintos medios de transporte no se basa en un plano de igualdad y en la simple ley de la oferta y la demanda en función de precios, velocidad o distancias, sino en regularizaciones administrativas y tasas fiscales distintas que hacen que, aun cuando sea reconocido por el cargador que el barco es el medio más barato —en cuanto a costo real—, la carga acuda al medio más simple de tramitación, sin tantos problemas, como son el transporte por carretera o por ferrocarril.

LA RENFE Y SUS «TRENES PUROS»

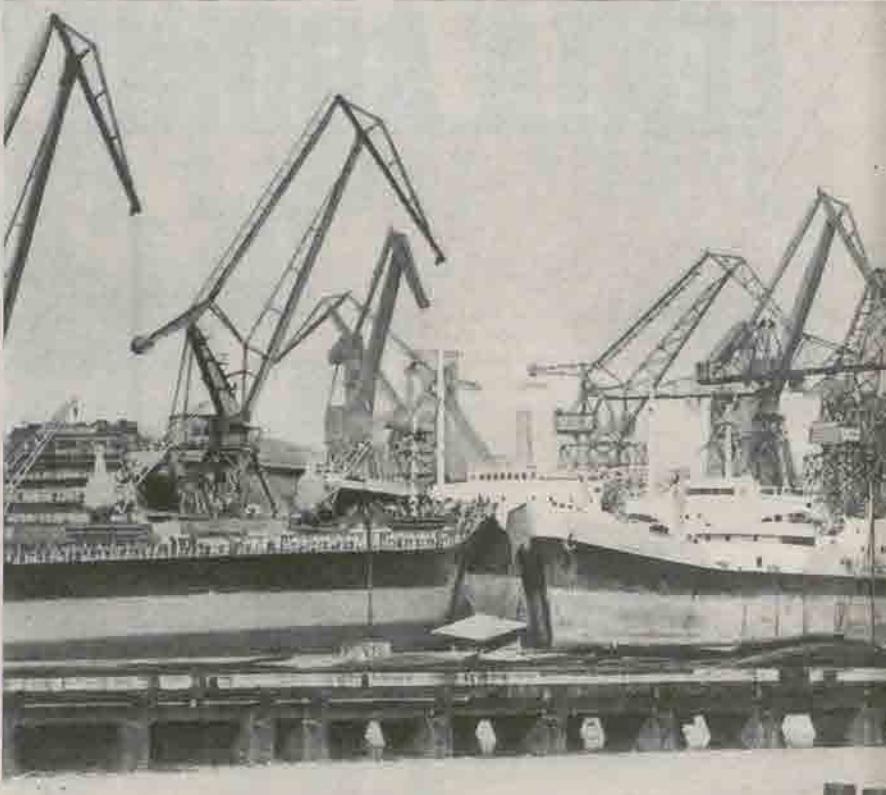
Pero aunque la carretera ha sido el primer «competidor» del cabotaje, no es el único. Es más, no ha sido quien se encargue de darle la «puntilla», ya que para ciertos tipos de cargas o volúmenes es obvio que el camión tiene unas limitaciones. No ocurre lo mismo con el ferrocarril, que por lo mismo es quien presenta en estos momentos la más dura batalla al tráfico marítimo.

La Renfe, sin limitaciones de carga ni volumen, ha planificado una extensa red para el tráfico de mercancías. Con los llamados «trenes puros» (sólo llevan mercancías), el cargador tiene un medio de transporte de gran capacidad y de indiscutible rapidez, aparte de que los precios, dado el carácter de la entidad transportista, suelen ser bajos, ya que la Renfe carece de una serie de tasas fiscales que, sin embargo, prima en los otros sistemas de transporte.

El disgusto de esta competencia de la Renfe al cabotaje nacional fue una característica unánime de todos los navieros del Norte y Levante con quienes hablamos. No les parece justo el que una entidad de tipo estatal —cuyo déficit se paga entre todos los españoles— les esté arrinconando, más aún, les esté hundiendo por una competencia planteada en desigualdad de principio.

En relación con este problema del cabotaje que es la competencia de la carretera y el ferrocarril, la Asamblea de Armadores de Cabotaje —litoral del Norte y Noroeste—, en la reunión que mantuvieron el pasado mes de enero en Gijón, acordaron lo siguiente:

Primeramente, en unas conclusiones de carácter general, acordaron recalcar que «es evidente que la navegación en régimen de cabotaje constituye el medio de transporte más barato para desplazamientos masivos» y «que, pese a la ventaja indicada, la navegación de ca-



botaje padece un grave olvido por parte de la Administración en cuanto a su fomento, protección y mantenimiento, viéndose esta marginación más agravada por cuanto se tolera y admiten competencias anormales de otros medios de transporte». De estas conclusiones sacan consecuencias y proponen como objetivos a conseguir por el cabotaje nacional los siguientes:

1. La urgente necesidad de que por la Administración sean fijados auténticos criterios y previsiones sobre la navegación de cabotaje que eliminén las incertidumbres empresariales.

2. La necesidad de que se acometa eficaz y seriamente una política coordinadora de los distintos medios de transporte, donde al final entre en juego la libre decisión del usuario, en razón de precios y calidades del servicio.

3. La igualdad de trato no solamente en los aspectos fiscales, sino también en la complejidad administrativa, que constituye una auténtica rémora a la vez que una clara y manifiesta discriminación.

HACIA LA DESCAPITALIZACION DE LAS EMPRESAS DE CABOTAJE

La consecuencia más grave que está produciendo la poca y complicada actividad de las empresas del transporte marítimo nacional es, sin lugar a dudas, la de su descapitalización. Esto, que es un proceso paulatino, pero que ya ha comenzado, no es más que la lógica consecuencia de la marcha del capital hacia sectores más rentables. Si este proceso continúa, la paralización total de esta actividad económica no se haría esperar.

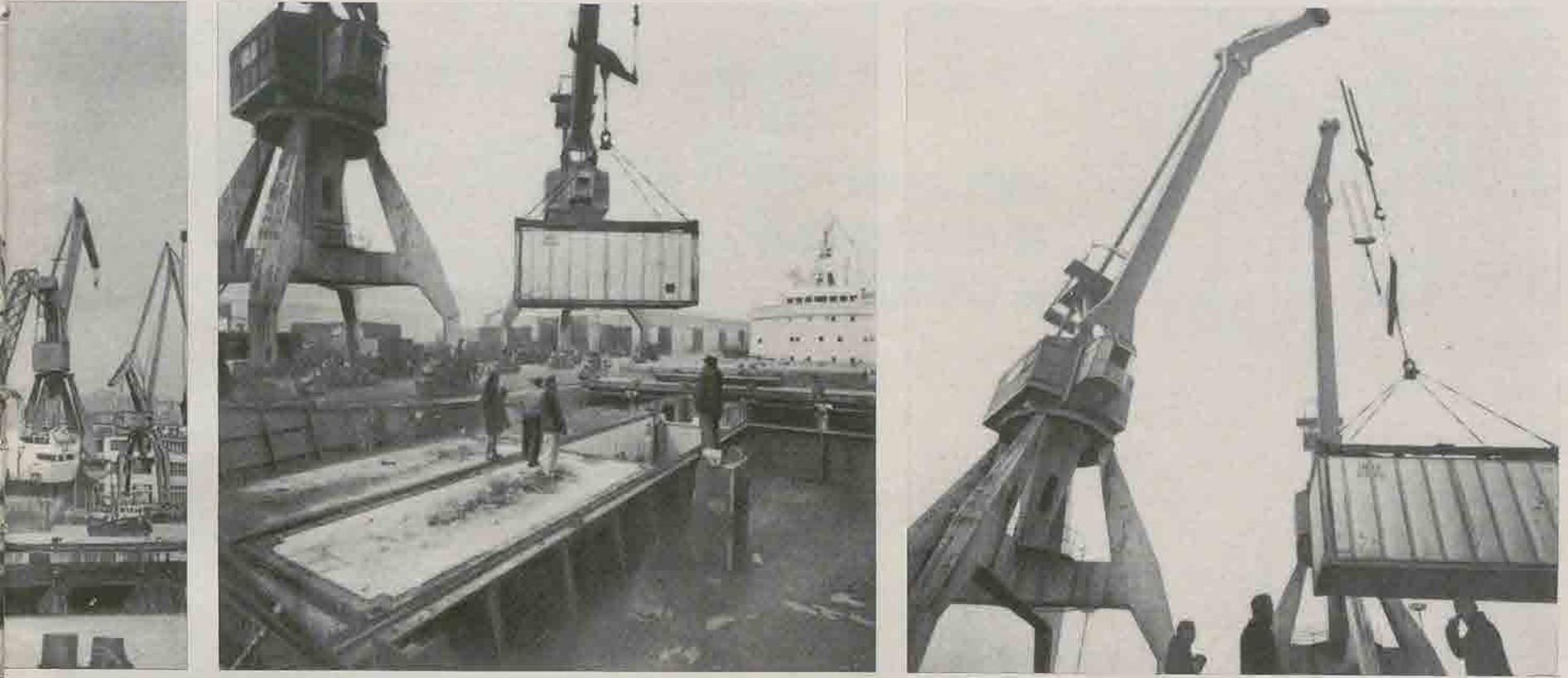
Para evitar dicha consecuencia, y a nuestro modo de ver, sería necesario que se estudiasen seriamente y se tomasen prontas medidas sobre los siguientes puntos:

1. Coordinación de transportes.—Que, como ya hemos señalado, no es más que una adecuada ordenación de los distintos sistemas en una base de igualdad de trato, y que haría posible la libertad de escoger por parte del cargador el medio más adecuado a sus necesidades. Esto evitaría lo que sucede ahora de que el cargador elige el medio de transporte para su mercancía en función de los precios políticos que puedan tener (caso del ferrocarril), o en evitación de problemas administrativos (el camión lleva la carga «puerta a puerta» sin mayor trámite), y ello aun cuando el sistema ideal hubiese sido el barco.

No tiene sentido que, por ejemplo, un cargamento de cemento circule de un lado para otro en función de los precios políticos que pueda ofrecer el ferrocarril, o que se utilice una cadena de camiones para llevar una cuantiosa carga, cuando el barco lo transportaría fácilmente de una sola vez.

2. La estructura de la empresa naviera.—Las empresas navieras dedicadas al cabotaje adolecen de un desfase en su estructura de acuerdo con las necesidades del transporte de hoy. Son pequeñas empresas que se ven agobiadas al mantener por necesidad sus servicios a un bajo nivel de empleo por no encontrar para ellos trabajo.

La solución a este problema está en que por fin los navieros de las medianas y pequeñas empresas de cabotaje se decidiesen a lograr una concentración de sus empresas, o cuando menos a una agrupación



La desigual competencia del ferrocarril y la carretera agobian al transporte marítimo de mercancías.

Falta una adecuada coordinación del transporte nacional.

de servicios comunes. Con dicha fórmula se evitarían, lógicamente, los problemas que se les presentan actualmente a estos navieros, derivados del numeroso grupo de empresas que mantienen, independientemente unas de otras, a bajísimos rendimientos. De otro lado, la agrupación de servicios, o mejor todavía, la concentración de empresas les convertiría en un grupo potente económicamente y compacto que les situaría en un plano de igualdad —de la que hoy carecen— frente a cargadores, aseguradores, etcétera.

En la mencionada Asamblea de Gijón, los navieros del Norte pusieron el tema de la concentración de sus empresas en la mesa de trabajo. Detectaron esa necesidad y acordaron «solicitar de la presidencia del Sindicato que por las Asesorías Jurídica y Fiscal se verifique un estudio orientador e informativo, en orden a los beneficios fiscales y de cualquier otra índole de que gozarían las empresas navieras de cabotaje, en el caso de concentración de las mismas, con indicación de los requisitos legales y trámites precisos para tal concentración».

3. Revisión a fondo de la actual ordenación del sector.—El tercer factor importante a la hora de saber las causas de la crisis del cabotaje nacional es, sin lugar a dudas, el de la ordenanza por la que se regula el sector. Revisarla y adecuarla a las necesidades del transporte marítimo es una tarea insoslayable si de verdad se quiere salvar a esta actividad económica.

Sabemos que la esperada Ley de Ordenación de la Marina Mercante está muy avanzada. Suponemos y deseamos que muchos de los problemas que aquí se están señalando sean superados por dicha Ley, que estará hecha sobre la base de haber escuchado a los implicados en el tema.

Hasta que ese momento llegue, quizás la solución definitiva no será posible y, por tanto, lo que pudiera ocurrir es que para muchos navieros llegase tarde, dada la situación crónica de sus empresas. Por eso, aun cuando haya que esperar a la Ordenanza, sería imprescindible empezar a salvar al sector con soluciones a determinados problemas acuciantes.

SITUACION DEL MERCADO DE FLETES

Concretamente, en cuanto a fletes se refiere, su problema estriba en su depreciación como consecuencia de la falta de carga. Al hecho de unas tarifas

estancadas desde hace veinte años —120 ó 125 pesetas tonelada— se ha venido a sumar la imposición de fletes más reducidos por parte de los cargadores. Las empresas no tienen carga y hacen lo que les sale aun cuando les paguen un flete excesivamente bajo, perjudicándose de esta forma entre ellas mismas y quedando, por tanto, a merced de los cargadores, que conocen esta lucha, y juegan además con el factor de la competencia que el ferrocarril y la carretera hacen al cabotaje. Y esto es así, además, porque en realidad el único cabotaje existente hoy en España viene a estar al servicio de cuatro grandes empresas, que, dada la naturaleza de su producción —cemento, metallurgia, carbón, etcétera— de gran volumen, les compensa el transporte marítimo. Así ocurre en el Norte con Ensidesa y Uninsa y vendrá a ocurrir en Santander con la nueva siderurgia.

Es necesario, por tanto, proceder a la revisión de los actuales fletes de la navegación de cabotaje, promoviendo para ello el correspondiente convenio, de conformidad con lo que dispone el Decreto 3.010/1971 de 18 de diciembre, así como establecer verdaderos compromisos entre los armadores para que no se envíen los fletes, constituyendo, si es necesario, una comisión de vigilancia con facultad sancionadora.

GASTOS DE EXPLOTACION

Frente a la curva descendente de los fletes niveladores tienen los armadores del cabotaje nacional la curva ascendente de los gastos de explotación. Este contraste produce los resultados inmediatos de reducir la capacidad financiera de los armadores de este tráfico para modernizar sus unidades.

También se les presenta a estos navieros el problema de mantener un «cuadro indicador» a todas luces innecesario en estos momentos, en que la actividad es mínima y, sobre todo, con los modernos sistemas de navegación hoy existentes que hacen posible con un mínimo de hombres gobernar un barco de gran tonelaje. En contraste con casi todos los países que tienen actividades comerciales marítimas, España mantiene normas de muchos años atrás y que son anteriores a la automatización que viene imponiéndose cada vez en mayor grado en la navegación. Sería una excelente medida revisar la Ordenanza por la que se regula el cuadro indicador, y, caso de no dejar a las empresas en plena libertad de estimar y cubrir las necesidades de personal que precisan para el desenvolvimiento de sus negocios, adecuarlo por lo menos a las necesidades actuales. Mantener una tripulación innecesaria es una gravosa carga que dificulta notablemente el desenvolvimiento del comercio marítimo nacional y, por tanto, la rentabilidad de estas empresas.

TASAS, GRAVAMENES Y TARIFAS

Además de los problemas señalados con que se enfrenta en estos momentos el cabotaje nacional existe uno de graves consecuencias que merece consideración aparte: los trámites administrativos y los impuestos que gravan al transporte marítimo.

Si para llevar una carga de Valencia a Barcelona el cargador elige como sistema de transporte la carretera, no tendrá mayor problema que cargar el ca-

mión, preparar un albarán para justificar la entrega de la carga y descargar el camión en su destino. En pocas horas, y «puerta a puerta», la mercancía está en Barcelona y el cargador olvida la operación realizada, porque no es necesario estar pendiente de ella. Si por circunstancias de volumen hubiese elegido el ferrocarril, el trámite y la rapidez hubiesen sido parecidos, variando simplemente el que necesita un camión para llevar la mercancía a la estación y otro para retirarla. Pero si por otras necesidades dicho cargador elige el barco para transportar su carga, la operación se complica, el tiempo se alarga y hasta que la carga llega a su destino ha de estar pendiente de ella. El sistema, que está en pleno vigor, es el siguiente: en un camión se lleva la carga al muelle. Una vez dentro del muelle se hacen cargo de la misma los trabajadores portuarios de tierra, que elevan la mercancía hasta el buque, en donde se hacen cargo de ella los trabajadores portuarios de a bordo; de estos últimos pasa la mercancía a manos de los estibadores, que la colocan adecuadamente en la nave. Al llegar al puerto de destino, el sistema, lógicamente, es a la inversa. Naturalmente, todas estas operaciones tienen un precio que prima sobre la mercancía transportada. De otra parte, si la mercancía ha estado almacenada en el puerto durante un tiempo, y hasta su salida del mismo, hay que pagar a la Junta de Obras del Puerto una cantidad por tiempo y terreno ocupado. También incide sobre la mercancía el «practicaje», es decir, pagar al práctico a la salida del puerto y pagar al práctico a la entrada del puerto de destino.

Pero es que además, antes de que las operaciones anteriores se realicen, ha sido necesario cubrir una etapa de trámites administrativos, que, además de su complejidad —y los retrasos de tiempo que produce—, tienen también su precio. Así sucede que hay que pagar la tasa de Sanidad y la de Aduana. Si la tarifa de Sanidad es innecesaria, no lo es menos la de Aduana, por cuanto es inconcebible que para llevar una mercancía de un puerto nacional a otro puerto nacional exista aduana, cuando, como es lógico, en cualquier otro sistema de transporte no existe.

Como se puede apreciar por lo señalado, la navegación de cabotaje se enfrenta con una serie de gravámenes y problemas administrativos que entorpecen su actividad, encarecen su bajo costo real (que le haría ser competitivo con el ferrocarril y la carretera) y que la discriminan en perjuicio de su actividad comercial.

Es este un asunto en el que los navieros han venido insistiendo, sin que hayan obtenido eco sus peticiones. Las últimas en relación con este tema son las siguientes:

1. Tasa sanitaria: Que el Ministerio de Hacienda suprima la tasa por servicios de Sanidad, convalidada por el Decreto 474/60, por cuanto la exigencia de su implantación no tiene virtualidad alguna en los momentos actuales.

2. Practicaje: Que la Subsecretaría de la Marina Mercante establezca el régimen legal de 1913 para el tráfico de cabotaje, por cuanto no es justo sufragar los gastos de unos servicios que no se utilizan.

(Pasa a la página siguiente)

REHOLQUES- AGUADAS Y SALVAMENTOS, S. A.

REMOLCADORES:

ADELANTADO
ARAÑON
EZARO
JAUREGUIZAR

APARTADO NUMERO 14
TELEFONO 56 41 43

AVILES

LENTA AGONIA DE LA NAVEGACION DE CABOTAJE



Los «containers», un sistema que ha venido a revolucionar el transporte marítimo de mercancías.



Todavía existe aduana en el tránsito de mercancías españolas entre los puertos nacionales.

La «gabarra»: un viejo invento que está de moda.

(Viene de la página anterior)

3. Muellaje: Que la navegación de cabotaje quede exenta del canon por tonelada manipulada que se establece en el artículo 174 del Reglamento de Estibadores Portuarios.

Otra aspiración de los empresarios marítimos es el que por parte de la Administración se centralicen los servicios portuarios, ya que —según ellos— muchos de estos problemas son debidos a que las actividades portuarias dependen de distintos organismos que dictan sus normas sin una política común, que sería lo beneficioso para la actividad comercial.

UN VIEJO INVENTO DE NUEVA APLICACION: LA «GABARRA»

Para «ayudar» a agravar la crisis del cabotaje nacional ha aparecido en el panorama marítimo español un viejo invento de nuevas aplicaciones: la «gabarra».

La «gabarra» es un depósito con determinada capacidad de carga y que no tiene sistema de propulsión propia, es decir, una gran «caja de zapatos», o bien —como está sucediendo— cascos vacíos de buques viejos.

De gran aplicación en los ríos en donde los problemas de corrientes de agua no existen, la «gabarra» ha dado un fenomenal salto y se ha situado nada menos que en el Cantábrico (fue curioso observar que en el Mediterráneo, más propicio por sus aguas tranquilas, no existe la «gabarra») contra viento y mareas. Nadie sabe cómo ni por qué empezaron a aparecer un día, llevadas por remolcadores y haciendo itinerarios específicos de la navegación de cabotaje en el Cantábrico: Gijón-Bilbao, Santander, etcétera.

En un principio, los armadores de cabotaje elevaron sus protestas ante este hecho, por considerar dicho sistema de transporte como una competencia ilegal. Retiraron sus protestas, no obstante, ante su conocimiento de la autorización de la Subsecretaría de la Marina Mercante con que contaban los empresarios de dicho negocio marítimo. No obstante, y ante el evidente peligro que supone la navegación por un mar como el Cantábrico de un artefacto sin propulsión propia, han solicitado su supresión o una adecuada ordenación de las mismas que no ponga en peligro la seguridad marítima de la zona.

Evidentemente, la ventaja de la «gabarra» en re-

lación con el barco de cabotaje estriba en su escaso costo de construcción, reparación y, sobre todo, de personal. Un solo hombre al timón de la misma es suficiente, puesto que el remolcador es quien realiza toda la operación de traslado. Tiene otras muchas más ventajas en relación con los pequeños barcos de cabotaje (dado su escaso recorrido, no puede afectar a los barcos de cabotaje más grandes), pero que se deben olvidar, dado el peligro de su tráfico marítimo.

Los armadores del litoral Norte y Nordeste han hecho llegar su disgusto a la Subsecretaría de la Marina Mercante, por «la contradicción que supone el que, frente a los criterios renovadores y desguazadores de los últimos tiempos, se autorice que cascos viejos convertidos en «gabarras» inicien una nueva etapa comercial en abierta competencia y grave quebranto para el transporte del cabotaje nacional, y solicitan de la misma que no autorice el despacho de «gabarras», ya sean o no procedentes de transformación de buques, en tanto en cuanto no se reglamente este tráfico y en especial se establezcan las exigencias precisas respecto a los elementos de seguridad en las mismas».

No obstante estas protestas, la competencia de la «gabarra» sigue adelante, habiéndose creado incluso en Santander una empresa dedicada exclusivamente a la construcción de tan simple y original sistema marítimo de transporte de mercancías.

LOS «CONTAINERS» Y LOS «ROLONDS»

Hemos señalado hasta aquí los problemas de tipo general que se presentan a todo el cabotaje nacional, señalando también los concretos que tienen las empresas navieras del Norte del país. En el Mediterráneo, debido a la poca actividad de cabotaje (exceptuando el que mantienen con las islas Baleares y Canarias), los problemas concretos se han derivado hacia una transformación de las empresas navieras, hacia un comercio más dinámico. Es este el caso de las empresas valencianas y catalanas, que están en estos momentos buscando el acomodo de sus actividades en los «containers» y los «rolonds». Ambos sistemas, de indudable interés a la hora de buscar soluciones al transporte marítimo de mercancías merecen el trato aparte que en un próximo trabajo le daremos en «Hoja del Mar». ■ MAURO RODRIGUEZ.



AUTORRETRATO (1904)

SOROLLA Y LA MAR



*En el estudio-museo
de SOROLLA*



Detalle del recibidor.
Los retratos son de sus hijas,
Helena y María.

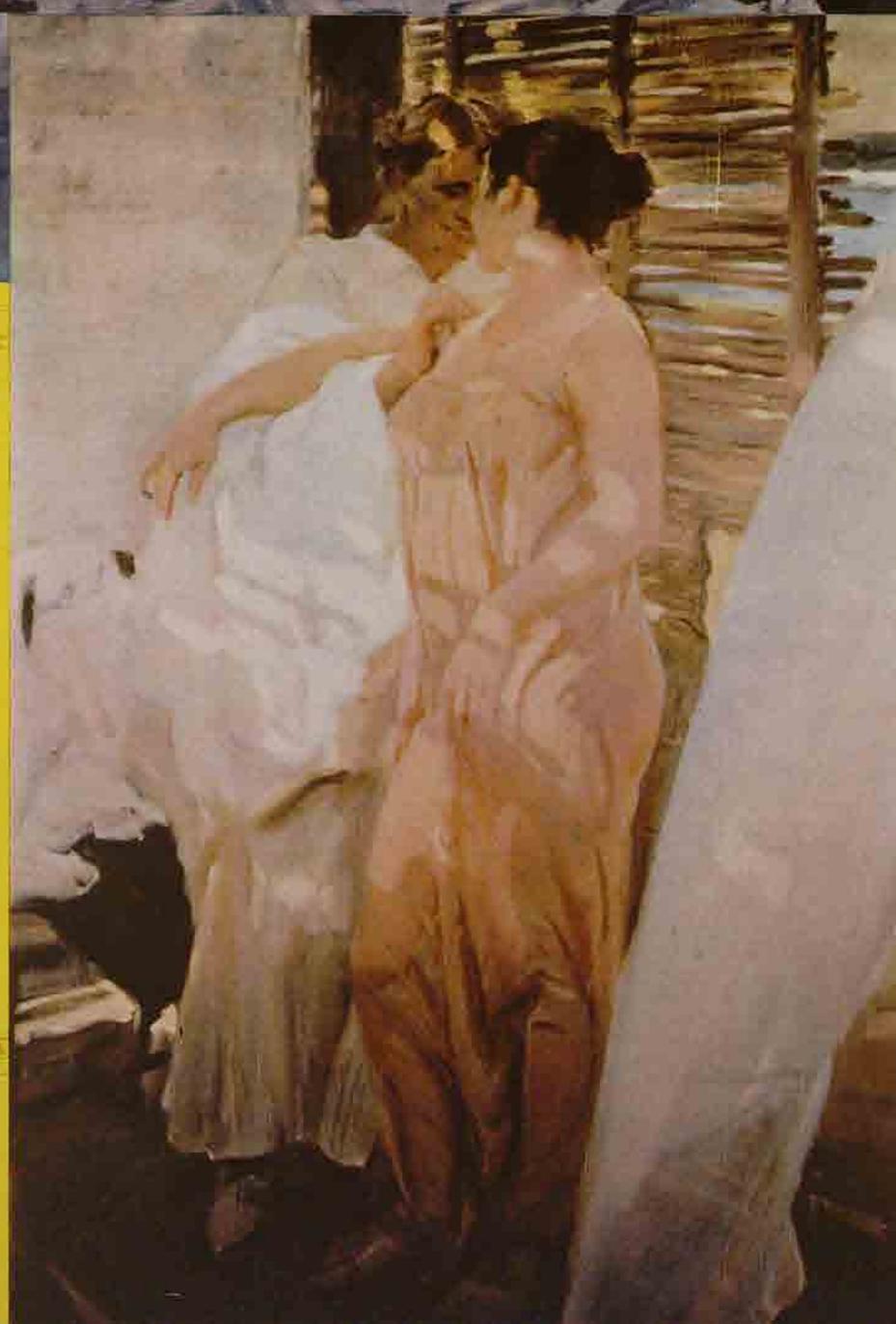


Vista parcial del estudio.
En las vitrinas se guardan objetos
y recuerdos pertenecientes
al pintor.



En el estudio
de la casa-museo
se conservan
los pinceles del pintor.





— «Puerto de Valencia», 1908 (arriba).

— «Después del baño». Este cuadro —izquierda— está considerado como la obra cumbre de Sorolla.

— Cuadros como el que reproducimos en la página contigua, de 1915, son los que nos hablan del amor del pintor valenciano por las gentes sencillas de la mar.

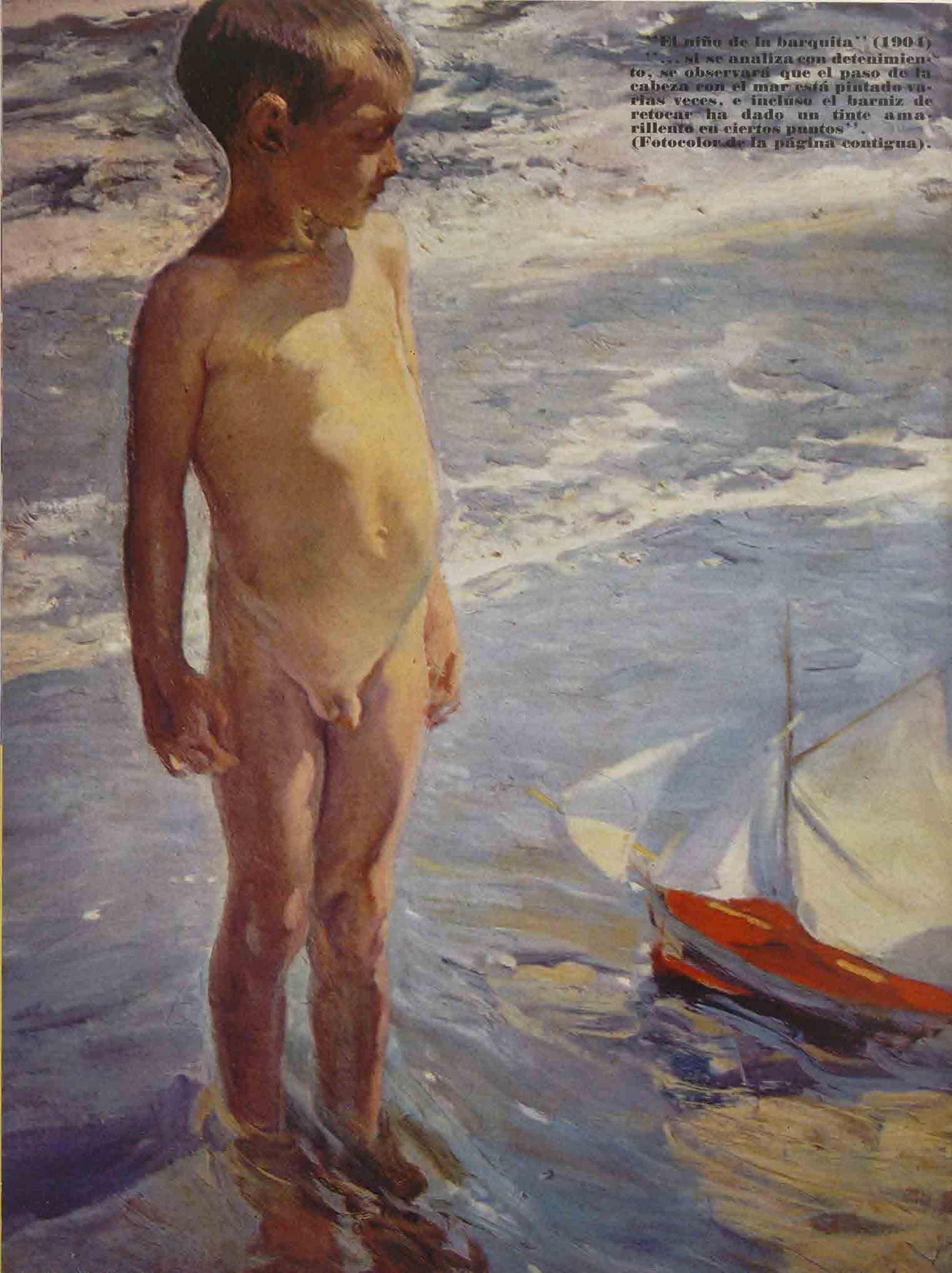
Reportaje gráfico en color
y blanco y negro:

V. TRIBALDOS



"El niño de la barquita" (1904)

“... si se analiza con detenimiento, se observará que el paso de la cabeza con el mar está pintado varias veces, e incluso el barniz de retocar ha dado un tinte amarillento en ciertos puntos”.
(Fotocolor de la página contigua).

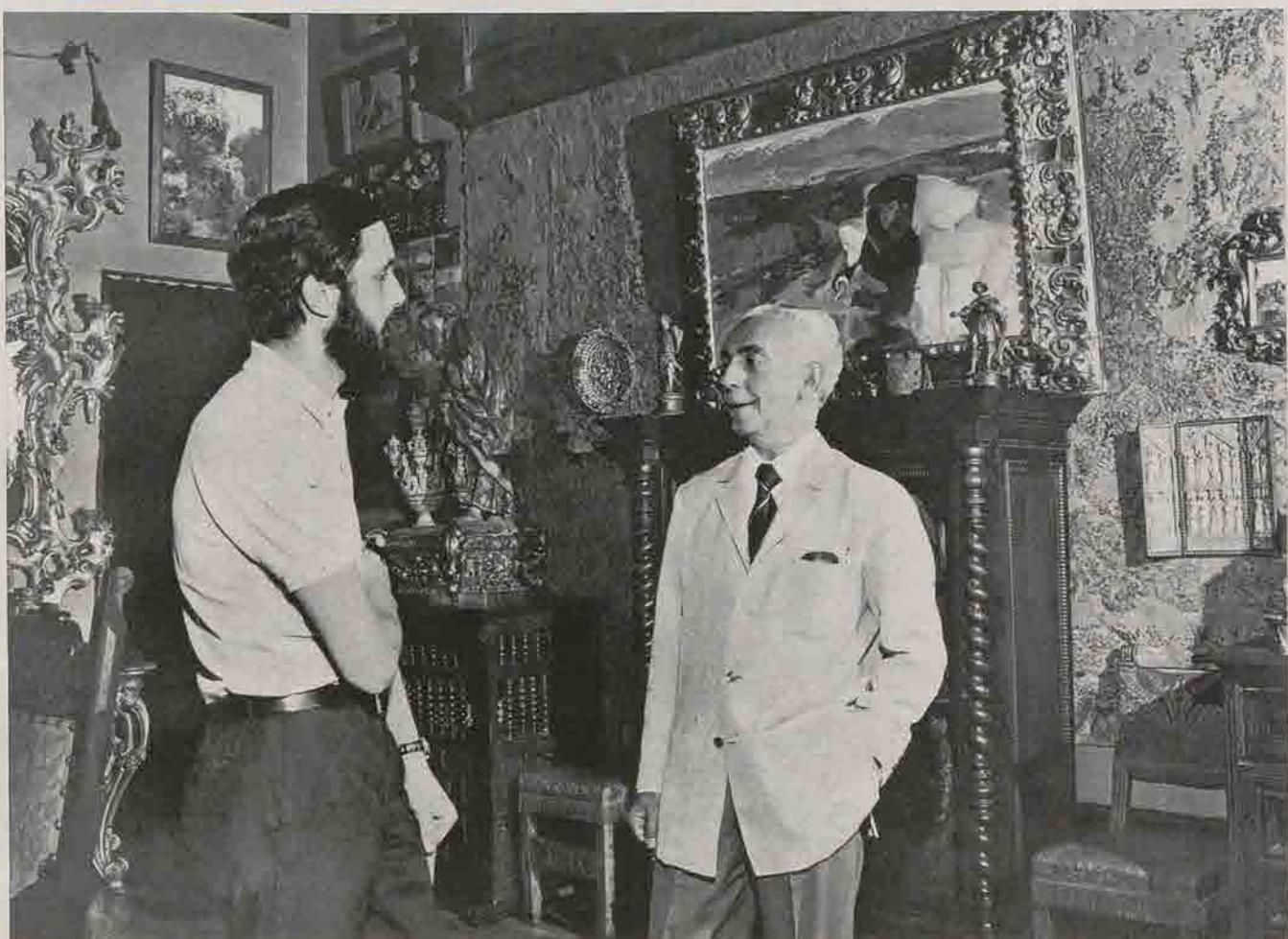


SOROLLA Y LA MAR

Sorolla fue, sin duda, uno de los pintores españoles más prolíficos en cuanto a labor creativa. Su catálogo de cuadros supera los 1.300, el de dibujos pasa de los 6.000 y en cuanto a bocetos al óleo, pequeños cuadros tomados «al vuelo», pasan de los 1.000. Sobre él se ha dicho que es luz, mediterráneo, sensual y popular. De todas formas no resulta sencillo escribir sobre sus cuadros, es totalmente necesario el verlos, contemplarlos, e incluso dejarse llevar por sus impresiones.

En Madrid, en la calle de Martínez Campos, en el número 37, se encuentra su casa-museo, en la que se conserva el ambiente que rodeó al pintor con una fidelidad tal, que la hace diferente al resto de los museos. Los objetos personales de la familia se entremezclan con los cuadros y los muebles, de tal forma que entrar en la casa es conocer al Sorolla hombre, a la vez que al Sorolla pintor.

Nace en Valencia en 1863 y muere sesenta años más tarde en Cercedilla (Madrid). Es uno de los escogidos, su nombre alcanza fama y gloria en vida, mas no por ello abandona su gran pasión, la pintura. Halagado por la Corte, no dejará de pintar sus temas más queridos: su familia y el mundo de la mar. Por su origen modesto, el mar lo tratará con amor hacia el pueblo, hacia las gentes sencillas que en él faenan, mas todo lo di-



Don Francisco Pons Sorolla, con el autor de la entrevista, en el estudio del pintor. El cuadro del fondo es un retrato de María Sorolla, madre del entrevistado.



Don Francisco Pons Sorolla, ante un busto de su abuelo, que se conserva en el jardín de la casa-museo.

ENTREVISTA CON DON FRANCISCO PONS SOROLLA

cho se desprende de sus cuadros, las palabras sobran.

Sólo nos resta agradecer la entrevista concedida a don Francisco Pons Sorolla, arquitecto-restaurador de monumentos, director de la casa-museo y nieto del pintor. Sus palabras nos servirán para acercarnos un poco más a ese gran pintor de la luz, de la mar, del Mediterráneo y del pueblo que fue Joaquín Sorolla y Bastida.

P.—El tema marítimo es frecuente en la obra de Joaquín Sorolla, ¿cuáles son las causas de este interés?

R.—Sorolla nace en Valencia, junto al mar. Es un hombre mediterráneo, sensual en su ilimitada capacidad para captar la belleza y la vida del mundo que le rodea, hasta el límite quimérico de desear plasmar en sus cuadros cuanto él es capaz de ver y de aniar. Y el mar resume en sí mismo la permanente vitalidad, fuente de constantes mutaciones de luz, color y movimiento, centro de los más diversos quehaceres humanos e intimamente ligado a la vida de tantas gentes humildes que viven de él y para él. ¿Cómo no iba a interesarse?

P.—Los cuadros con temas pesqueros o marítimos en general, ¿son parte de una etapa concreta en la vida de don Joaquín, o sur-

gen a lo largo de su existencia de una forma constante?

R.—No cree usted que casi está contestada esta pregunta? Sorolla pinta el mar durante casi toda su vida; no creo haya existido un solo año de sus cuarenta de trabajo constante en el que no haya pintado escenas o paisajes en que intervenga el mar.

P.—Las relaciones de Sorolla con la mar, ¿eran exclusivamente pictóricas o por el contrario eran más amplias?, es decir, para Sorolla, ¿el mar era solamente tema de alguno de sus cuadros o parte de su vida?

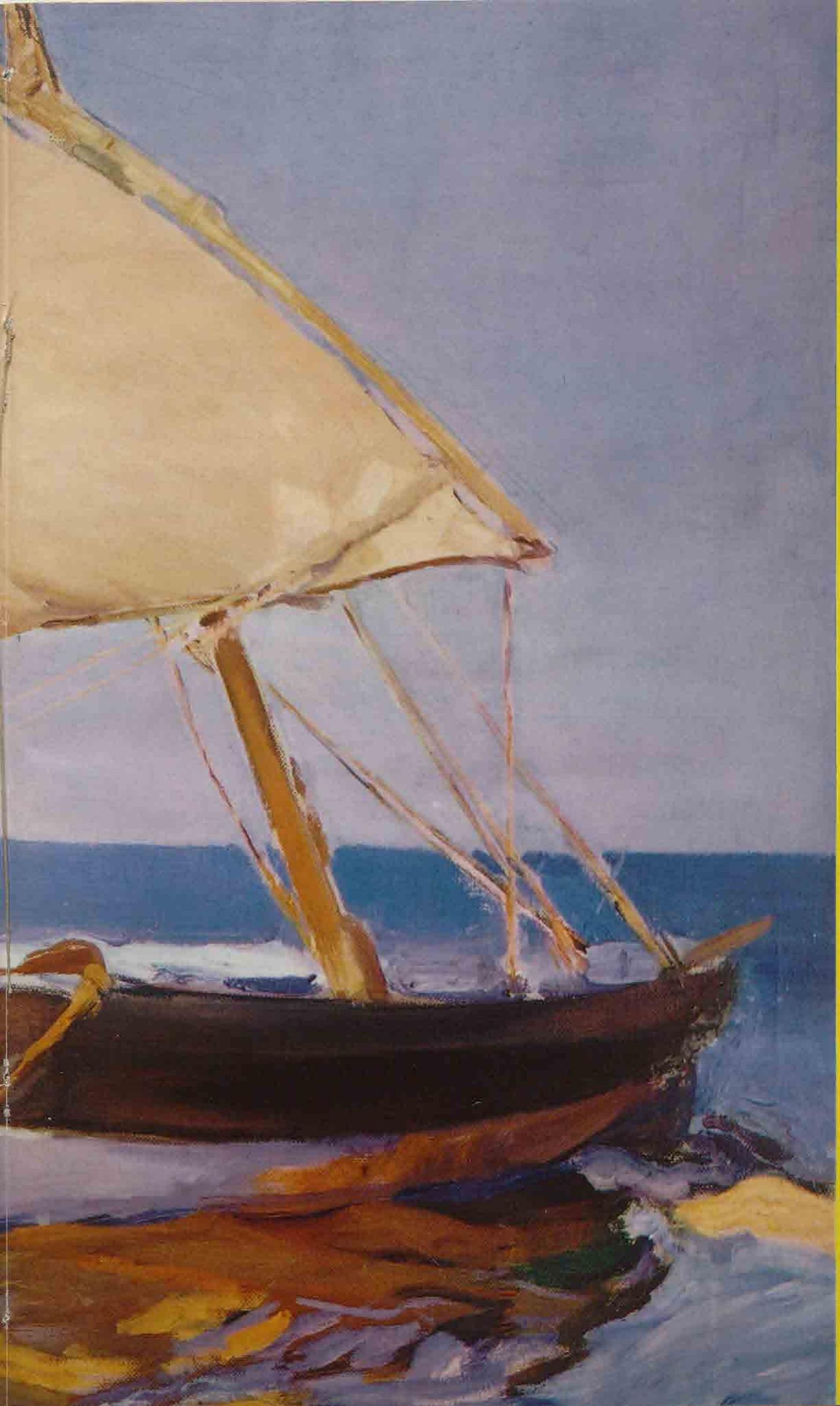
R.—No sé cómo explicarle; Sorolla ama el mar y el mar corresponde a su amor como musa inspiradora. En este aspecto no puede dudarse que es parte de su vida, porque para él no había más vida que la dedicada a pintar. «La mano se me cansa, pero el deseo de pintar no me abandona jamás», es frase suya.

Pero no hay que olvidar que Sorolla siempre ve el mar desde tierra; siempre ligado a ésta y a sus hombres y a sus costas; sus cuadros reflejan la vida en sus playas y en sus puertos; en sus acantilados rocosos o en la inmensidad de su superficie reflejando el sol. Pero

(Pasa a la pág. 28)



SOROLLA



La mar
cotidiana,
en una
explosión
de colores.
Cuadro pintado
en 1910.-



El dominio de la técnica, la maestría con la luz, quedan reflejadas en este cuadro (página contigua, foto pequeña), pintado en 1915.

«Cosiendo la vela». Valencia, 1908 (foto grande).

SOROLLA

(Viene de la pág. 25)

nunca en alta mar. Ni tan siquiera le entusiasmaba embarcarse. Por eso apenas existen «marinas» del gran pintor, en su acepción tradicional de «estudios de mar».

P.—Sorolla fue un pintor consagrado en vida, a diferencia de otros muchos. No obstante, creemos entender que en él se establece una doble faceta: de una parte pinta por y para los compradores, siempre con un gran dominio de la técnica, y de otra, pinta para él mismo, y aquí creemos que intervienen los temas marítimos. Estos cuadros, ¿los creaba para su propio placer o en función de una demanda existente?

R.—Efectivamente, Joaquín Sorolla ha sido uno de los grandes pintores que con más intensidad han conocido la gloria en vida. Por eso mismo, y exceptuando un período, lógicamente inevitable en sus años jóvenes, y la serie de «retratos de encargo», obligados mucho más por su propio prestigio que por su resultado económico, nuestro artista siempre pintó lo que le gustaba. Es decir, que Sorolla no pintaba lo que pedía la demanda de los compradores, porque eran los compradores quienes compraban lo que pintaba Sorolla. La evolución de su pintura a lo largo del tiempo es consecuencia de su propia evolución espiritual, condicionada, naturalmente, por las mutaciones de su época.

P.—Al contemplar su casa-museo se aprecia el gran amor que hacia la pintura debía profesar don Joaquín. Pinta febrilmente, o al menos

así lo creemos; ¿podría hablarnos acerca de su método para pintar?, ¿sus cuadros le llevaban mucho tiempo el pintarlos?

R.—El amor de Sorolla hacia la pintura da por resultado una vida entera pintando o pensando en los cuadros cuando no pinta.

»Contaba su mujer —Clotilde— que cuando existían problemas familiares, económicos, de educación de los hijos o de criterio a seguir en cualquier aspecto de la vida cotidiana, ella buscaba un momento propicio para planteárselos; él no se oponía en principio, porque realmente deseaba ayudar y colaborar con su familia, a la que adoraba, pero al cabo de algunos minutos, ya inquieto y con deseos irreprimibles de volver «a su mundo», llegó a exclamar más de una vez: «¡Por favor, Clotilde! No olvides que yo, antes que marido, ya era pintor».

»Y esta mujer extraordinaria fue capaz de plantearse y llevar a cabo una vida dedicada a hacer posible que Joaquín no fuese más que pintor, pintando, sí, fabrilmente muchas veces y hasta llorando de gozo o de impotencia por no alcanzar «lo que veía».

»Pintaba normalmente en sesiones de mañana y tarde, hacia apuntes a cualquier hora —nunca como bocetos de cuadros para reproducir, sino como «ideas» para recordar— y cuando en sus estudios de Madrid tenía discípulos, también él con frecuencia colocaba su caballete, y a la vez que enseñaba y corrigeaba, hacia apuntes o estudios del mismo modelo.

»En sus viajes simultaneaba varias obras para aprovechar las distintas horas de luz, y cuando por la noche iba a un espectáculo llenaba de apuntes, a lápiz, docenas de hojas de bloc. Al volver al hotel o pensión escribía ¡¡diariamente!! a Clotilde, cuando ella no le acompañaba, y estas cartas son celosamente guardadas por ella—un inagotable caudal para conocer al Sorolla-hombre y al Sorolla-artista, que son casi la misma cosa, porque hasta en las cartas habla exclusivamente de su trabajo.

»Se ha hablado mucho de la rapidez del genio valenciano al pintar. Es cierto, no sólo en sus miles de apuntes de temas y figuras «cogidos al vuelo», sino en sus grandes cuadros, pero junto a esta portentosa facilidad hay que anotar —y esto lo olvidan muchos— el increíble tesón de no darse por vencido cuando un cuadro toma derroteros que él considera equivocados:

»En el Museo Sorolla vemos «El niño de la barquita», en pie, con un barco de juguete y la cabeza destacando sobre la rompiente de las olas de la playa. Aparentemente, el cuadro tiene la seguridad y soltura de lo espontáneo, pero si se analiza con detenimiento, el paso de la cabeza con el mar está pintado varias veces, e incluso el barniz de retocar ha dado un tinte amarillento en ciertos puntos. Quienes vieron pintar este hermoso cuadro pudieron comprobar la desesperación del pintor al no conseguir lo que deseaba; fueron varios días de lucha y cuando al terminar alguien ponderó la obra, Sorolla cortó rá-



pido: «No me gusta..., pero que venga otro y lo haga mejor».

P.—Por la selección de modelos para sus cuadros marítimos, eminentemente populares, intuimos un interés por la problemática social del mar («Y aún dicen que el pescado es caro...»). Tal interés, ¿era auténtico?

R.—Sorolla nace del pueblo llano y son las clases populares y trabajadoras las que le interesan, porque se siente identificado con ellas y con sus problemas. Pero su cultura —que dista mucho de ser intelectual y refinada— no le lleva a planteamientos de problemática social. Pero esta problemática nace



a su alrededor en esa «generación del noventa y ocho», a la que él mismo pertenece, y entre sus íntimos amigos. De ellos, quizá el ilustre doctor Simarro es quien más influye en los temas que pinta Sorolla en los últimos años del siglo diecinueve y en los albores del veinte. El concibe títulos, ideas, que el pintor desarrollará en temas pictóricos: «¡Otra Margarita!», «Trata de blancas», «Triste herencia», «Y aún dicen que el pescado es caro». De éste se ha escrito que fue tomado de Blasco Ibáñez —también amigo fraternal de Sorolla—, pero es muy posible que no haya nacido del escritor ni del pintor.

Buena prueba de cuanto quedó dicho es la anécdota de la entrevista que por esas fechas hace a Sorolla un periodista paladín de la problemática social: «Maestro, usted que ha conseguido tan brillantes éxitos con sus obras de tema social, ¿quiere explicarnos sus opiniones en este aspecto?... Y el maestro no vacila en exclamar explosivamente en valenciano: «Xé, yo pinto los cuadros y los demás me los explican».

P.—Y ya para finalizar esta entrevista, ¿qué relación tuvo don Joaquín con los miembros de la generación del noventa y ocho?

R.—Sorolla admira y respeta a los hombres que buscan la renova-

ción de España y a los que uno de ellos —Azorín— llamó por primera vez «La generación del noventa y ocho». De varios de ellos fue gran amigo y mantuvo contacto y mutua admiración durante largos años; Blasco Ibáñez, Manuel Bartolomé Cossío, Aureliano de Beruete, Juan Ramón Jiménez y el doctor Simarro. Con otros muchos, su contacto fue motivado al serle encargado por el gran hispanista mister Huntington la serie de retratos de españoles ilustres. Estos contactos dieron lugar a cambios de impresiones y mutuo conocimiento entre el pintor y sus modelos, a veces incluso de incompatibilidad, como en el caso de don Pío Baroja, que

al terminar el retrato ya se había reconciliado con el pintor. En este grupo encontramos, además de don Pío y Azorín, ya citados, a Marcelino Menéndez y Pelayo, José Echegaray, Emilia Pardo Bazán, Francisco Rodríguez Marín, Ramón Menéndez Pidal, Antonio Machado, Jacinto Benavente y José Ortega y Gasset. Pero quien esté interesado en el tema de esta pregunta puede leer el interesante artículo «Sorolla, Zuloaga y la generación española del noventa y ocho», del que es autora Priscilla E. Muller, recientemente publicado en la revista de arte «Apollo», en su número de abril de este año. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY.



HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

EL FANTASMA DEL BARCO PEQUEÑITO

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto; pero, eso sí, lleno de entusiasmo, vocación y desmedido amor a las anclas cruzadas del distintivo de mi gorra marinera.

La gente de mar ha sido, desde los más remotos tiempos de la navegación a vela, muy amiga de supersticiones y leyendas. Pero ahora, cuando los cigarrillos americanos y el whisky escocés oscurecen los pulmones y revientan el hígado, respectivamente, de medio mundo, el único misterio que encierran los buques es el lugar donde se esconde el contrabando. Los holandeses errantes no cumplen ya en nuestros días el castigo de una terrible maldición. Van errantes, desde luego, en demanda de puertos franceses; pero con nacionalidades diversas hay veleros motonaves dedicados al tráfico de tabaco rubio y licores. Las maldiciones y el castigo vendrán después, cuando la Policía de Aduanas intercepte un cargamento secreto.

Todavía es posible encontrar en medio de noches oscuras algún velero con el aparejo desplegado. Pero lleva luces de situación encendidas y de sus vergas no cuelga ningún ahorcadillo. Los auténticos buques fantasmas han desaparecido. No queda uno siquiera para mantener vivas las viejas leyendas e inspirar a los escritores apasionados por los temas marineros. Actualmente, barcos fantasmas, lo que se dice barcos fantasmas, sólo existen aquellos en que la comida es buena y abundante y los sueldos altos, barcos tan misteriosos y extraños como una bricbarca gobernada por el diablo.

Sin embargo, el «Pocopi» era un buque fantasma. O, al menos, un buque con fantasma.

De madrugada, cuando la dotación y el guardián dormían a bordo, se podía escuchar un ligero ruido de cadenas, arrastradas por la cubierta. Apenas si el paseo del ser de ultratumba duraba cinco minutos. Luego, el silencio caía de nuevo sobre la nave y sólo se oían la sirena del que llama a práctico lejos, las voces y motores del barco que se dispone a atracar a las maquinillas del que tiene prisa por terminar de cargar las bodegas. Si en

medio de este relativo silencio algún tripulante del «Pocopi» osaba salir de debajo o encima de su litera o registraba la cubierta con su linterna de señales, hallaba únicamente la figura del vigilante durmiendo a pierna suelta en el portalón.

Estudiando sus costumbres, se observó que el fantasma salía a pasear solamente cuando el barco estaba atracado a un muelle. El miedo se difundió entre la «gente», y los oficiales preferían pasar la noche en tierra, cosa que de todas las maneras hubieran hecho.

El capitán tendió varias trampas para cazar (perdón, pescar) al fantasma. Pero éste, con una intuición metafísica, se tomaba más vacaciones y esperaba pacientemente a que la calma reinase otra vez a bordo. Y en cuanto se descuidaba la vigilancia, retornaba con su inseparable arrastre de cadenas.

Al poco tiempo, la tripulación había aceptado las misteriosas idas y venidas del duende y nadie estaba dispuesto a dedicarle el menor interés mientras sus intenciones fueran tan pacíficas.

—En el rol no han incluido el fantasma —decían burlonamente en la Comandancia de Marina cuando íbamos a despachar las salidas.

—Es el espíritu de alguno de los marineros que el mayordomo mató de hambre —murmuraban los más interesados de la vida a bordo.

El «Pocopi» pronto empezó a cobrar fama en la Marina Mercante, hasta el extremo de que los buques de gran tonelaje le saludaban al cruzarse con él en alta mar. Pero el éxito de poseer fantasma propio, como si en vez de un barco moderno se tratara de un castillo en ruinas, no se le subió a la chimenea y nuestro modesto vapor continuó aquel verano desplazando alegramente sus mil quinientas toneladas, como si nada hubiese ocurrido.

Cinco meses después de la primera aparición, el «Pocopi» entraba en el puerto del Sur, donde el fantasma solía presentarse. No se si por soplar un viento poco frecuente en aquellos parajes o porque el «viejo» quería recordar la asignatura de «Maniobras», el caso es que el capitán dio la

orden de fondear para ayudarse en el atraque con el ancla.

—Cinco grilletes al agua por estribor!

El contramaestre soltó los frenos del molinete y el ancla salió disparada hacia el fondo. El barco continuó su marcha, sin que nada le detuviera.

El capitán, espantado, ordenó dar toda atrás y poner defensas en la proa. Fue entonces cuando el primer oficial advirtió que el ancla no había llegado al agua y colgaba del escobón a la pendiente.

—Soltad todos los grilletes! —rugió el «viejo».— ¡Timón a babor!

El ancla no descendió ni un milímetro. Lenta mente, el «Pocopi» arremetió contra el muelle por la aleta hasta quedar de costado. Cuando se hubieron dado los cabos de tierra, el capitán corrió a examinar la caja de cadenas. De los diez grilletes de que constaba la cadena de veinticinco metros de longitud cada uno, sólo quedaba medio. Y del ancla de babor, uno.

—Seguramente se llevó las cadenas el fantasma —instó.

—Ni fantasmas ni porcas fritas! —bramó el capitán.— Desde hoy habrá en puerto dos guardianes en la proa con un hacha de abordaje en la mano, y si alguien se acerca a la caja de cadenas lo matan si está vivo o lo resucitan si está muerto!

A partir de entonces, el fantasma nunca más volvió a pasar por cubierta en las noches oscuras. Regresó al más allá expliadas sus culpas o amenazadas por las amenazas del capitán. El «Pocopi» perdió su fama de barco misterioso y se convirtió en el alegre vapor de antes, sin otra esperanza de popularidad marinera que chocar con un iceberg y hundir un submarino abandonado en medio del océano.

Por aquel entonces era yo un marinero joven e inexperto, pero lleno de entusiasmo, vocación y desmedido amor al distintivo de mi gorra marinera. Y si no se llega a descubrir el robo de las cadenas, vendo también las dos anclas. ■ EL AGREGADO VITINOWSKI



NUESTROS PESCADORES NECESITAN MAS ASISTENCIA EN SENEgal



NOS siete mil pescadores españoles trabajan en el Atlántico africano.

De un tiempo a esta parte, la actividad de nuestras flotas pesqueras ha cambiado de estructura. Forzoso es, en consecuencia, un cambio de mentalidad para abordar de lleno los nuevos problemas que se plantean.

La pesca de gran altura es un hecho en España. Nuestros esquilados recursos pesqueros han obligado a llevar a nuestros buques lejos de nuestras costas.

Cuatro mil hombres dedican su esfuerzo a la extracción del bacalao en aguas de Terranova, y eventualmente en las de Groenlandia.

Tres mil van a por el marisco y el atún a las costas del Senegal.

Mil, a por la gamba de Angola.

Unos quinientos, a por la de Mozambique y Camerún.

Tres mil, a por la merluza en Sudáfrica.

Y luego, Grand Sole, Marruecos, Sudamérica...

Los hombres de la mar de España, desplazados tan lejos de nuestra Patria, viven supuestos distintos a los de hace unos años. Seguramente nuestra legislación laboral está anticuada.

Sabemos que se prepara una Ordenanza Laboral para la pesca de arrastre. Bueno será que en su elaboración intervengan representantes de estos trabajadores, porque actualmente están sufriendo las consecuencias de unos supuestos injustos y hasta —a veces— de un desamparo, precisamente al paro de la lejanía de los lugares donde trabajan.

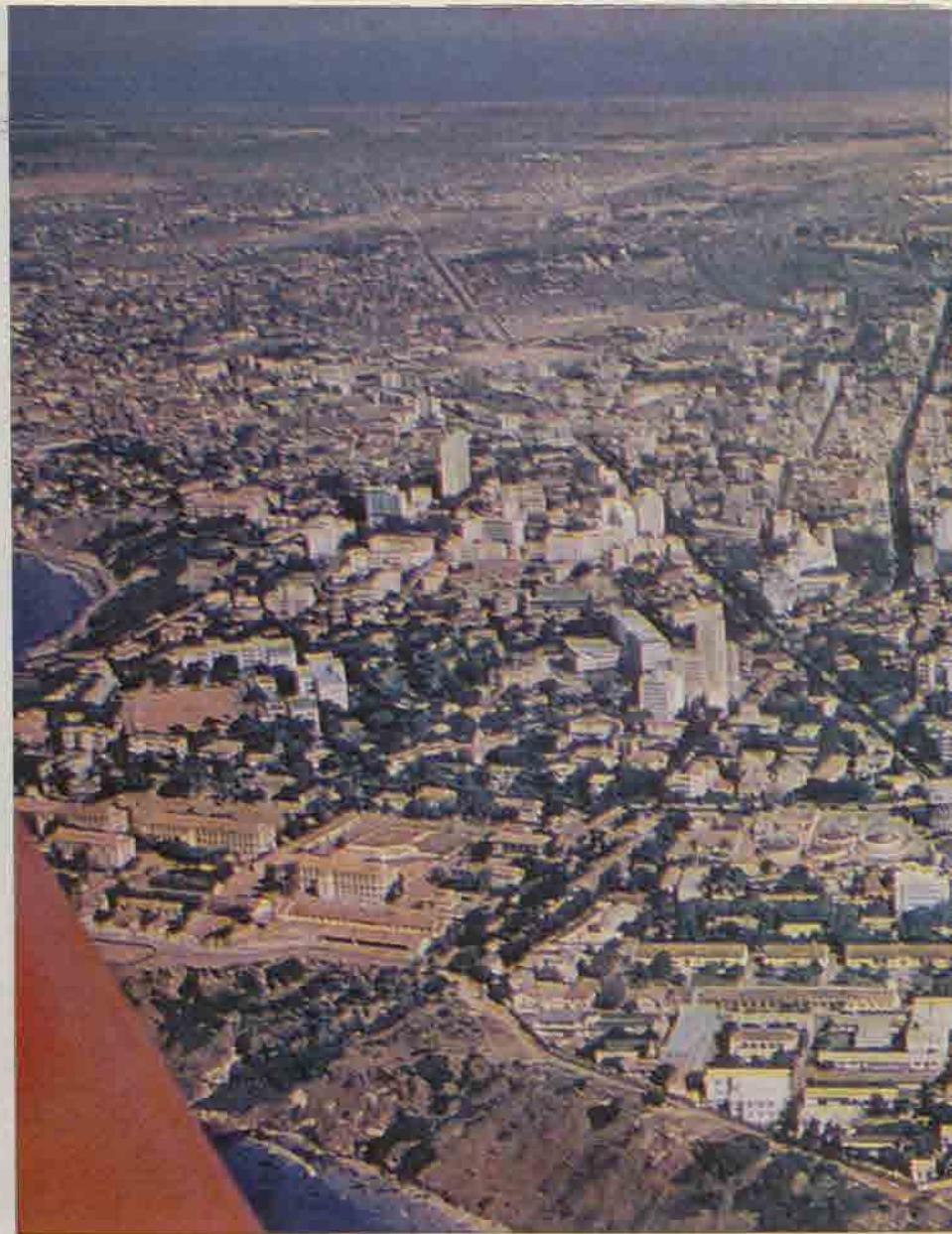
El propio convenio colectivo para los congeladores onubenses, que solamente hace siete meses que se firmó, ya no satisface a nadie: las campañas son excesivamente largas, la dureza del trabajo y la falta de condiciones de habitabilidad de los buques ponen al pescador al límite de lo humanamente soportable, los salarios mínimos garantizados son bajos en exceso y no compensan.

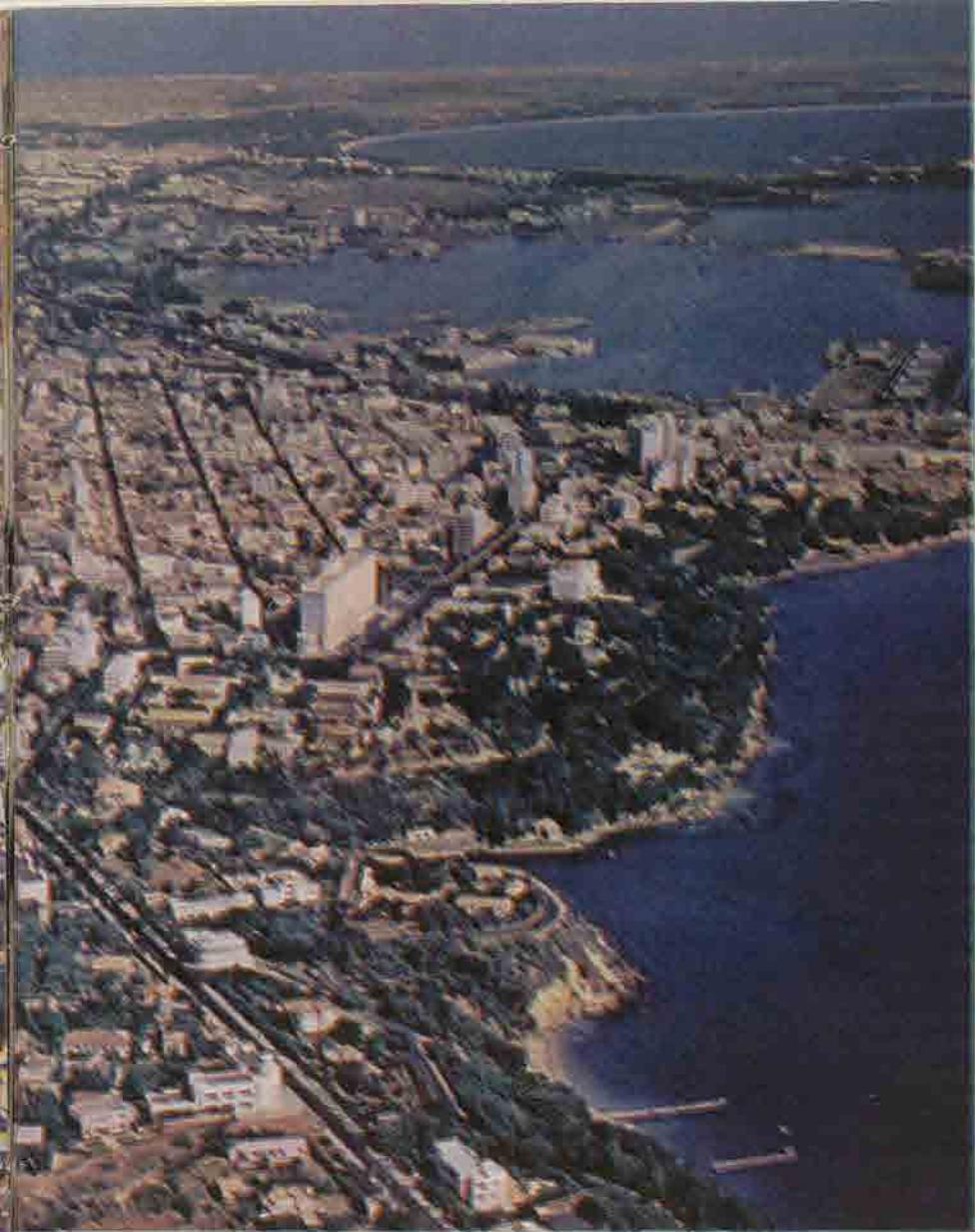
Hemos hecho un recorrido por los puertos-base de nuestras flotas que operan en el Atlántico africano. Y tras contrastar las peculiaridades de cada lugar, deducimos que la situación no es, en absoluto, satisfactoria.

Las empresas que desplazan sus buques a aquellas latitudes han de replantear sus cálculos económicos. Lo que no pueden hacer es defender el negocio (mal o bien) recortando el apoyo, la asistencia y los honorarios a los hombres que tan directamente colaboran para que sea posible.

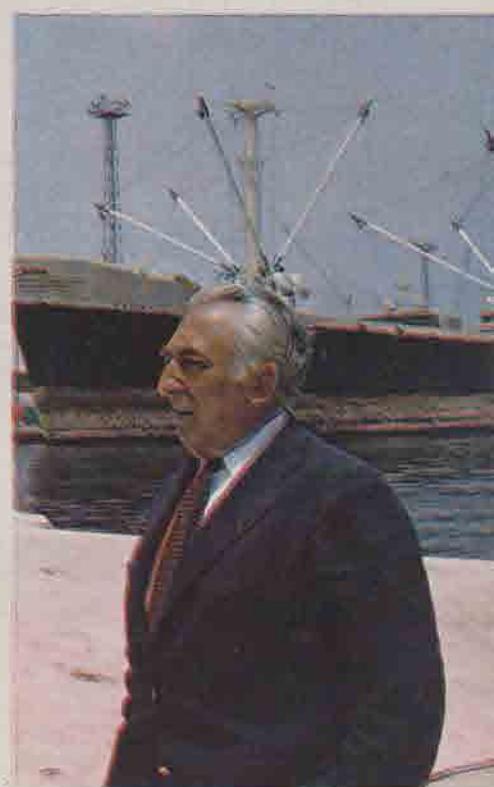
Dakar, Luanda y Walvis Bay merecen, por parte de las casas armadoras y de nuestros organismos oficiales, más atención en función de los sufridos compatriotas que hacen las campañas africanas.

Anteriormente («Hoja del Mar» número 77) publicamos reportajes sobre la situación en Angola y África del Sudoeste. Sabemos que tuvieron una gran resonancia, y también que en algún sector desagrado que en ellos se airearan determinadas anomalías. Ahora, con el reportaje efectuado en Senegal se completa la exposición de la problemática pesquera en las flotas congeladoras y atunera.





Como entrada al reportaje que publicamos en estas páginas, estrictamente referido a la problemática de nuestros trabajadores del mar que faenan en aguas del Senegal, ofrecemos aquí una vista general de Dakar, con otra de las afueras de la capital —en la que destaca el famoso hotel Ngor—, y dos aspectos de la pesca artesanal, que es típica de los nativos senegaleses. Posiblemente esta pesca va a evolucionar a partir del convenio entre España y Senegal, en el que se prevé la formación profesional de los pescadores de aquel país. Completan la página un aspecto del puerto de Dakar y el embajador de España en Senegal, don José Luis Ochoa, durante una visita a nuestras tripulaciones.



ESTO ES SENEgal





SENEGAL



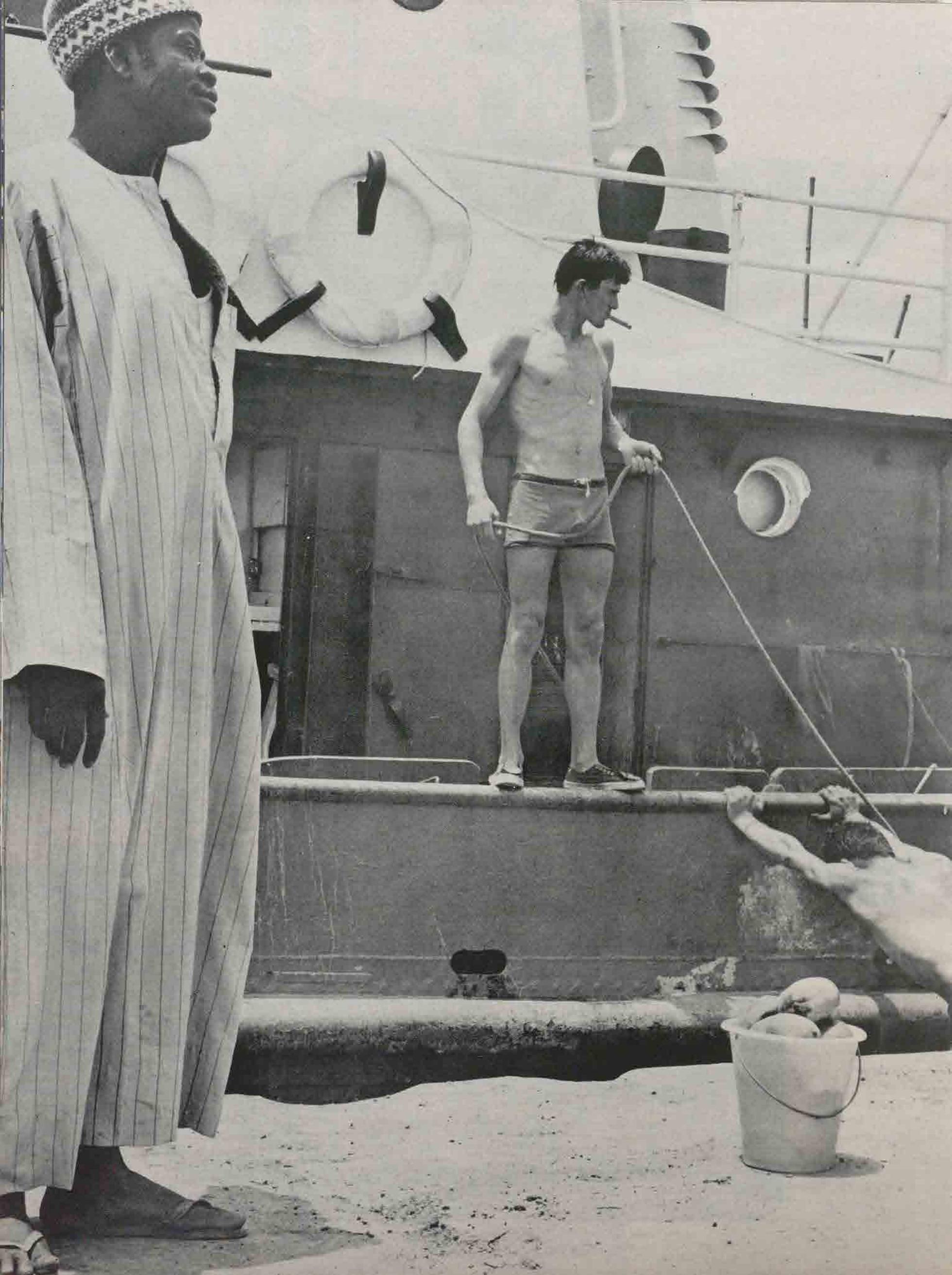
El mercante español "Sierra Estrella", durante las operaciones de transbordo del pescado (los buques españoles quedan al otro lado de la nave, como puede apreciarse en la fotografía). En la tercera imagen que ilustra esta página, el embajador de España, señor Ochoa, y el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindeguy, conversan en el puerto de Dakar con varios tripulantes de los congeladores españoles.

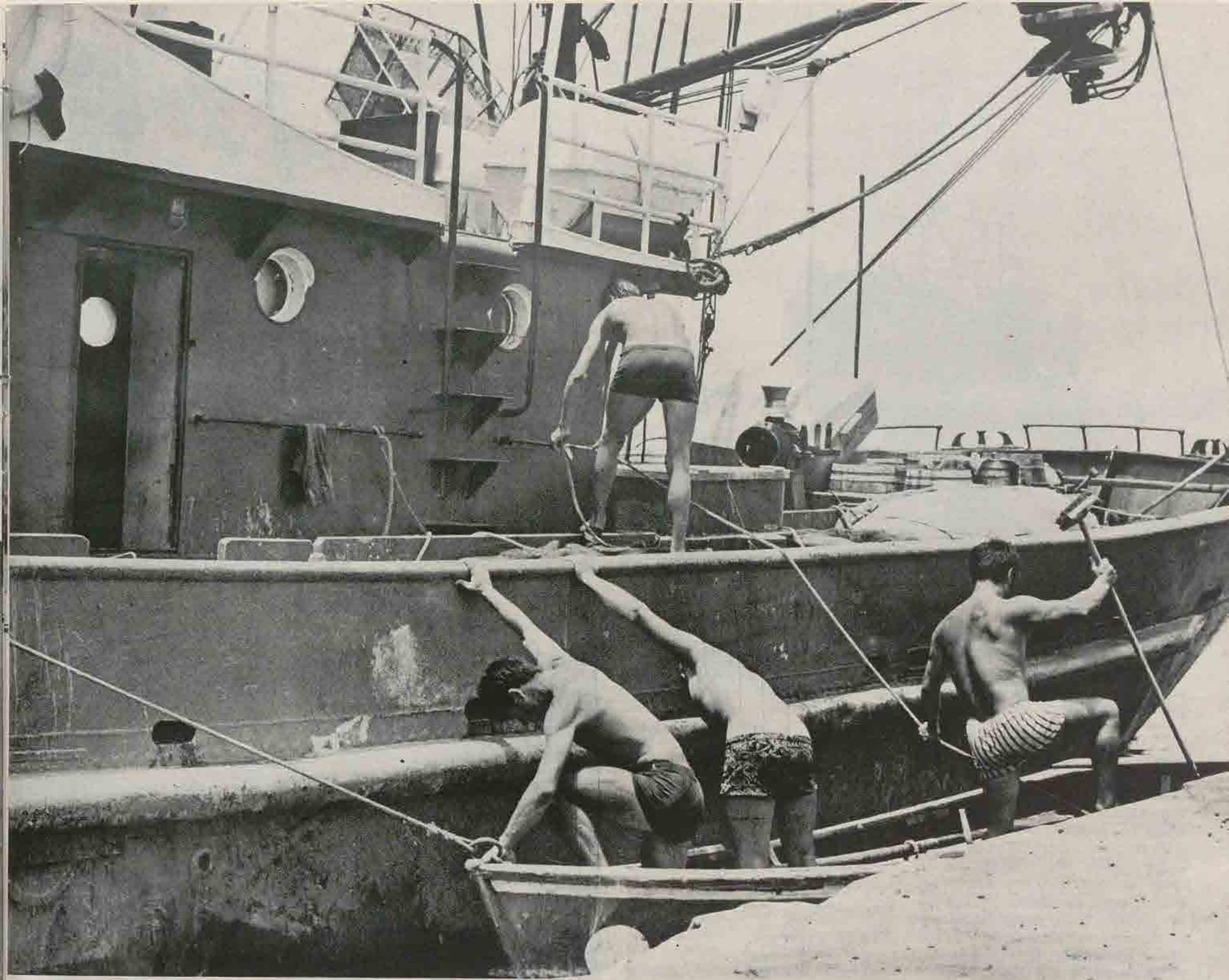


TRES MIL HOMBRES DE MAR ESPAÑOLES TRABAJAN EN AGUAS DEL SENEGAL

- Las flotas marisquera-congeladora y atunera realizan campañas de varios meses en el Atlántico africano, con base en Dakar.
- La reducida colonia española, y preferentemente nuestra Embajada, suplen la deficiente asistencia social de los pescadores en puerto.

Texto
y fotografías
por
JOAQUIN VIDAL





DAKAR, Senegal (De nuestro enviado especial).—Para tener una imagen aproximada a la realidad de lo que es Dakar, hay que desechar la estampa africana. Dakar, urbanísticamente, incluso paisajísticamente, no es África, sino que es Europa; no es Senegal, sino que es Francia.

Africa es el interior: todo el país senegalés, con excepción de Dakar.

Y, sin embargo, la vida senegalesa se concentra principalmente en Dakar. Es, obviamente, centro político y administrativo de la nación, pero es también el punto de convergencia de todos los movimientos migratorios senegaleses. En Dakar está el estudio y la promoción; está, asimismo, el último reducto de esperanza para las multitudes enfermas o indigentes del territorio.

Senegal es un país de muy poca riqueza. El cacahuete es el renglón predominante de su economía. A gran distancia quedan las explotaciones de fosfatos y las restantes producciones agrícolas.

La falta de recursos, en consecuencia, empuja a sus habitantes hacia el horizonte de Dakar, donde la dinámica de su vida política, económica y social, el tráfico aéreo de su aeropuerto, el movimiento portuario, prestan mejores oportunidades de ocupación y empleo y, por tanto, de subsistencia.

Pero no son suficientes. El aspecto de Dakar es el de una capital enormemente populosa, con animadísima vida callejera, en la que prolifera la mendicidad. El mendigo no sólo es frecuente, sino que es inevitable en cualquier lugar, en cualquier hora del día y de la noche. Y no sólo el pobre de solemnidad, sino también, y a su vez, el enfermo y, con gran frecuencia, el inválido y el leproso.

En sorprendente contraste, el aspecto físico del senegalés, negro absoluto, es impresionante por su elevadísima estatura, la perfecta proporción de sus miembros, la armonía y belleza de sus facciones dentro de la conocida estructura facial negroides. Y aunque no es raro que vis-

tan a la europea, lo más frecuente es que se atavíen con el traje del país, que en las mujeres es de una gran prestancia, variedad y colorido.

TRES MIL ESPAÑOLES

La situación de Dakar —la ciudad del África negra más cercana a Europa, en la ruta de las líneas que unen Europa con América— es realmente privilegiada. Sin duda por esta causa su puerto es de gran importancia, y actualmente está dotado de amplias y modernas instalaciones para el tráfico y el avituallamiento de los buques.

Aquí arriban regularmente los barcos pesqueros españoles que operan en África occidental, y asimismo los mercantes que hacen de buques-fábrica de aquella flota, con un total aproximado de tres mil hombres.

LOS BARCOS

Las dos grandes flotas españolas que operan en aguas senegalesas son la atunera de gran al-

tura y la marisquera-congeladora.

Hay que observar que mientras la flota atunera no rebasa la curva del golfo de Guinea, la marisquera-congeladora se fracciona y parte de ella trabaja en el mar del Senegal, parte en el de Angola y parte en aguas de Mozambique.

La que faena en Senegal está compuesta por cuarenta y seis unidades, con un total aproximado de 840 tripulantes. Y a ellas hay que unir eventualmente otras quince, que trabajan indistintamente en Senegal, Angola o Camerún, con un total de 270 tripulantes.

Las campañas de estos barcos fueron de ocho meses hasta la firma del convenio colectivo de Huelva, en diciembre de 1971, y desde entonces son de seis meses.

Los buques, en su casi totalidad con base en Huelva o Cádiz, parten de estos puertos, y tras una travesía que puede oscilar entre siete y diez días, se dedican a la captura de la gamba en aguas senegalesas. El trabajo es



duro. Tras la captura, la gamba se selecciona y congela a bordo. Si hay abundancia de especies, ese trabajo ha de desarrollarse sin solución de continuidad, pues en otro caso se estropearía el producto.

Los pescadores saben que ha de hacerse así, y saben también que de ello depende su ganancia, pues la remuneración es al porcentaje sobre la pesca, y cuanto más capturen mayores serán sus ingresos.

Pero a esta dureza, podríamos decir lógica del trabajo en la mar, se une la inherente a las condiciones de habitabilidad de los barcos. Casi ninguno dispone de aire acondicionado, lo cual es inimaginable en un clima extremadamente caluroso como el de Senegal. Esto hace que los ranchos sean absolutamente insopportables, y entonces la mayor parte de los tripulantes prefieren dormir en cubierta, donde a veces se dejan sentir los efectos de una brisa refrescante. La consecuencia última es que los procesos del aparato respiratorio son frecuentes en estos hombres.

ATUNEROS

Los barcos atuneros o «cañeros» son pequeños, aunque cada vez hay más presencia de buques de importante tonelaje y otros de cerco.

Su presencia habitual es del litoral vascongado y sus estancias en campaña son de cuatro meses, a los que siguen cuarenta días de descanso retribuido. El contraste de las condiciones laborales de estos tripulantes con los de la flota congeladora es muy acusado, pues cuando éstos finalizan la campaña son desenrollados y, por tanto, no disfrutan de vacaciones retribuidas.

Los barcos atuneros llegan a veintiuno, con un total aproximado de cuatrocientos hombres.

CONVENIO

Lo mismo en la flota congeladora como en la atunera hay personal nativo senegalés embarcado. A partir de ahora, las condiciones de trabajo de ambas flotas se regirán por un convenio internacional suscrito entre España y Senegal, y muy en breve se determinará también el número de tripulantes senegaleses que deberá trabajar obligatoriamente en cada buque español (al parecer, un 30 por 100 del total de la dotación), con expresión de sus condiciones laborales y profesionales.

OTRAS FLOTAS

A estas grandes flotas hay que añadir otras de características especiales. Está la mixta, en la que los pesqueros dedican parte de la campaña a la captura de pescado «al fresco» y a la del marisco, para su congelación. Son todos de Huelva —cinco, con cien tripulantes— y regresan a España cuando tienen repletas sus bodegas. Está también la flota de Cabo Blanco, compuesta por treinta y un pesqueros, con quinientos sesenta tripulantes, que faena al Norte de Dakar. Asimismo hacen viajes redondos, «al fresco» exclusivamente, y el máximo de duración de sus viajes es de treinta días. Por último están los «palangreros», de los puertos del Sur de España, que se desplazan a estas aguas en número y por tiempo muy variables.

DAKAR, PUERTO BASE

Las grandes flotas marisquería-congeladora y atunera no traen sus capturas a España, sino que las trasbordan a buques mercantes. Por esta causa, cada veinte días —que es el tiempo que tarda el mercante, actualmente el «Sierra Estrella», en



hacer el periplo completo España-Senegal— entran en Dakar. Entonces, en el puerto se produce una animación y un movimiento infrecuentes. Los tripulantes aprovechan para disfrutar de unas horas de descanso en tierra firme, y muchos —los que no están de guardia— pasean por la ciudad, hacen algunas pequeñas compras, van al cine.

Es obvio que un importante inconveniente para ellos es la dificultad del idioma: el francés. Y hay quien prefiere meterse en un chiringuito que hay en el mismo puerto y tomarse una cerveza mientras escucha música española —que en aquella tasquilla abunda—, al precio de 25 pesetas (al cambio) por cada audición.

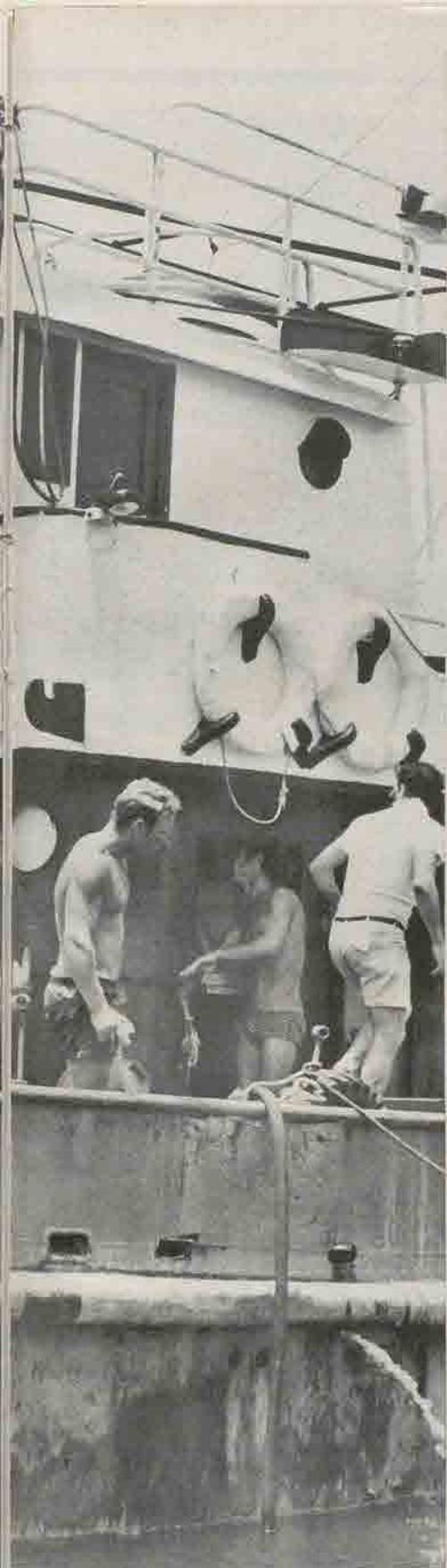
La pena es que estos hombres no tengan en puerto algo auténticamente español, algo suyo,

mejor que ese chiringuito medio destrozado.

UNA COLONIA ESPAÑOLA

La enorme dureza del trabajo exige para estos hombres una atención total en tierra. Realmente no están desamparados, pues existe una colonia española con una inquietud social admirable, pero no es suficiente. Ni la colonia es numerosa, ni sus miembros tienen, en la mayor parte de los casos, tiempo suficiente para dedicarse a nuestros hombres de mar, pues sus cometidos son otros.

Hay que destacar, porque es de justicia, la labor de la Embajada de España. En pocos lugares del mundo se encontrará una Embajada, sea de la nación que sea, más rotundamente decidida a asistir en todo a los trabajado-



La mejor distracción de nuestros pescadores en puerto es... nadar. ¡Hace un calor terrible!

res del mar. Con motivo de nuestra visita a uno de los buques españoles surtos en puerto, coincidimos con un marino mercante italiano que había hecho amistad con varios miembros de la tripulación:

—De verdad le digo que en nuestro país no se preocupan tanto de nosotros.

El embajador, don José Luis Ochoa, es de una enorme inquietud social, y además de preocuparse y ocuparse personalmente de los problemas de nuestras flotas, a todos los niveles, es incansable en la gestión y no ceja en su empeño para conseguir que España tienda la mano definiti-

vamente a estos hombres que trabajan en Senegal.

No está solo. El secretario de la Embajada, don Francisco Fernández Fábregas, un diplomático joven cuyo primer destino es este de Dakar, le ayuda en todo, se traslada personalmente allá donde haga falta, visita los barcos siempre que llegan a puerto, de parte con nuestros pescadores, se interesa por sus problemas, tiene siempre a mano la solución mejor.

Independientemente de esta representación diplomática, sólo hay una representación española de los intereses pesqueros, y ésta es de los armadores. La lleva don Ramón Gutiérrez Ramos, onubense, mecánico naval de primera clase. Afortunadamente para todos, no se limita a servir puntualmente los intereses de los armadores, sino que, con una simpatía personal desbordante y una asombrosa inquietud social, se ha convertido —sin que esa sea su obligación— en el paño de lágrimas de nuestros pescadores, en el gestor de todas sus necesidades profesionales y a veces también humanas; en la ayuda imprescindible en los casos de enfermedad y tantas veces también de soledad. Ramón Gutiérrez —puede decirse, porque es verdad— no conoce el descanso, y cuando sus tareas profesionales terminan, a veces a altas horas de la noche, aún saca tiempo para ir a visitar a los enfermos, para resolver algún encargo de última hora de un tripulante que se ha hecho a la mar,

incluso para llevar unas raciones de pescado a las monjitas a cuyo cargo está una casa-cuna con más de trescientos crios senegaleses.

Esta labor fundamental de la Embajada de España y Ramón Gutiérrez la completan, cuando sus ocupaciones se lo permiten, las religiosas españolas dedicadas a la enseñanza en centros senegaleses; el padre Faustino Sainz, también español, de una gran talla intelectual, destinado en la Nunciatura Apostólica del Vaticano en Dakar; el padre Mauricio Aspa, sacerdote del Apostolado del Mar, cuya cordialidad y dedicación tienen el freno lógico del idioma, ya que es francés y no habla castellano.

ASISTENCIA SANITARIA

El problema de la enfermedad es uno de los más graves en las flotas del Senegal, y con gran preferencia en la marisquería-congeladora. Hay que señalar algo que nos dijeron (incluso con insistencia) los médicos franceses que atienden a nuestros tripulantes: en España no se hacen bien los reconocimientos médicos. Así se manifestaron con absoluta unanimidad y señalaron esta anomalía como causa fundamental de la deficiente situación sanitaria de algunos de nuestros pescadores. Según estos médicos, ciertos tripulantes presentan procesos que no se han producido en la mar, sino ya en España. Incluso tuberculosis. Ocurre muchas veces que la enfermedad se agudiza ya en pleno





viaje, y sobre todo durante los trabajos de la pesca, y entonces la embarcación ha de suspender las faenas y trasladarse rápidamente a puerto para desembarcar al enfermo e ingresarle en una clínica de la ciudad. Todos pierden con este incidente: el armador y los propios tripulantes, porque al suspenderse las capturas se merma la ganancia; el enfermo también, que embarcándose no ha conseguido otra cosa que agravar su dolencia.

Los médicos, según nos informaron, son en Dakar de un nivel profesional y una categoría humana satisfactorios. Otra cosa son las clínicas. Buenas para los niveles senegaleses, pero francamente deficientes para lo que es norma en España. En el hospital de Dakar, por ejemplo, a poco que se descuide Ramón Gutiérrez (y muchas veces aunque no se descuide en absoluto), al enfermo internado se le pierde de vista durante uno o dos días, y al cabo se le localiza en una sala común, que comparte con otros enfermos nativos, incluso con parturientas. Si el caso no es de hospital, al pescador se le ingresa en la clínica Casahu, particular, donde recibe un trato familiar. Pero que nadie piense que aquella es una clínica según nosotros la reconocemos, sino que más parece pensión —y de las baratas—, aunque, hay que insistir, los médicos son buenos.

NO ESTAN CONTENTOS

Junto a este panorama, o dentro de este panorama, si se prefiere, hay que reconocer que las tripulaciones no están satisfechas ni de su trabajo, ni de su asistencia, ni de su remuneración.

En primer lugar, el convenio colectivo firmado en Huelva, que sólo tiene siete meses de vigencia, no satisface a los pescadores.

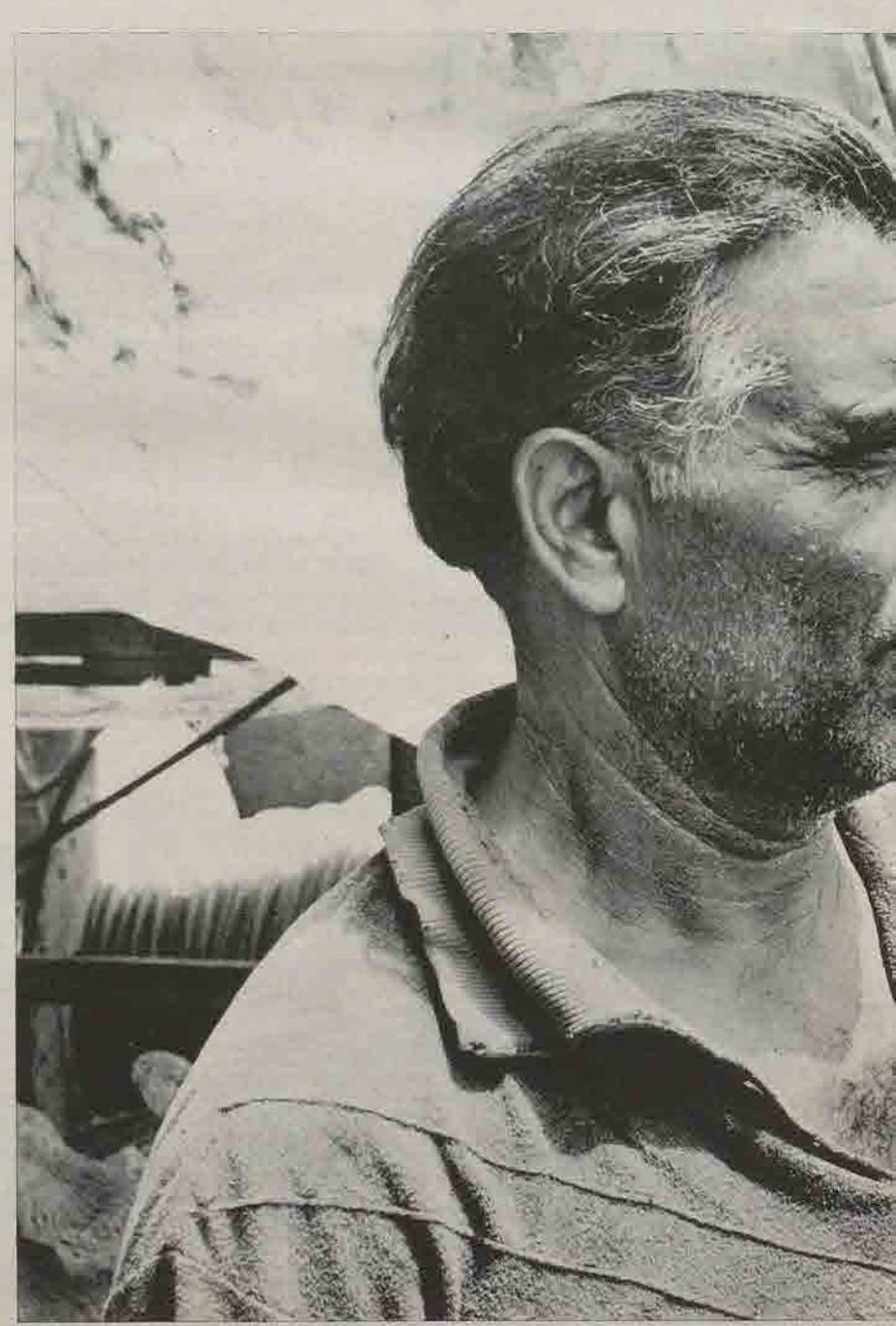
Cuando la pesca es muy buena, todo va más o menos bien. Pero cuando no pasa de media o es mala, todo cambia. No será raro que no ganen al mes más allá de las once mil pesetas. Y esta cifra es verdaderamente ridícula para un alejamiento tan prolongado del hogar y para los sacrificios que la vida a bordo conlleva. Luego está el calor: los buques no van preparados para el clima tropical. Después, el trabajo prolongado, más las guardias, que ponen a los hombres al límite de su capacidad física. Y finalmente la inadecuada asistencia en tierra.

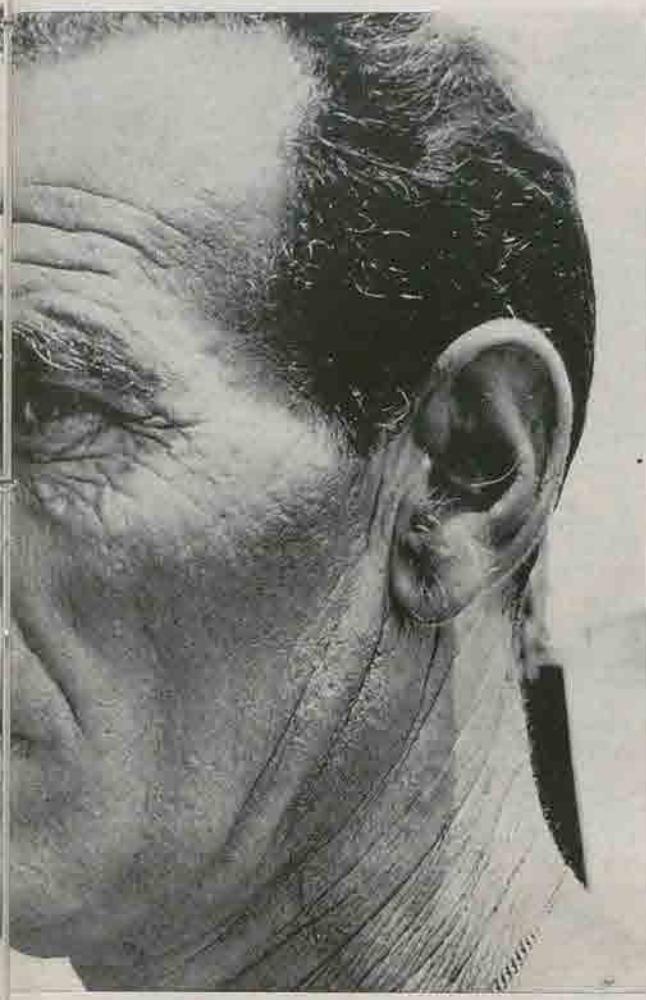
Es demasiado para nuestros hombres.

PORVENIR

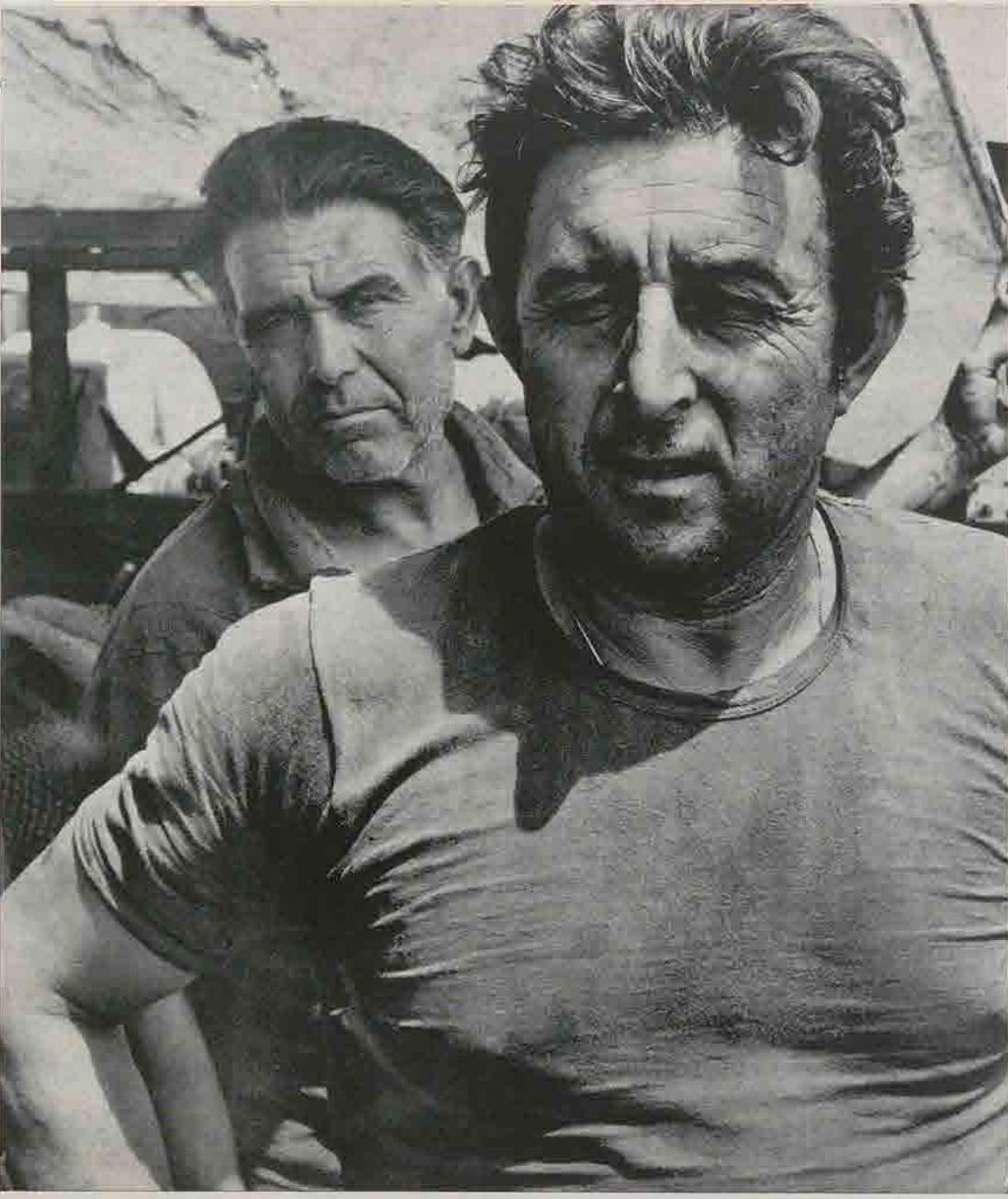
Son éstos problemas que hay que afrontar de una vez y valientemente. La cuestión del Senegal no parece ser una aventura, un campo de acción de temporada. Hay riqueza en aquellas aguas. Se nos decía que no parece previsible el agotamiento de los caladeros, sino que, por el contrario, se espera que haya especies, en cantidades rentables, como mínimo en diez años. Con estas previsiones, las empresas españolas, también los organismos competentes, tienen que mirar con un prisma distinto al actual la cuestión de Senegal.

J. V.





ROSTROS
ESPAÑOLES
EN SENEGL





**FR-151 TR
MARK-II**

10 Kw. potencia de cresta. De 32 a 40 millas de alcance.
Su óptima calidad y rendimiento comprobados por centenares de armadores españoles que lo utilizan.

**Sonda UNIVERSAL-
GRAPH FUV/FUG**

Degradar potencia, con sistema Multiestilete para óptima definición y mínimo desgaste mecánico. Con o sin tubo de Rayos Catódicos.

Representante para España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50 - Madrid-1 - Tel. 225 74 83 - Dirección Telegráfica-MORCURSA
TELEX 22884 MOCUR E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos de la Península y Canarias

El vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, en el puerto de Dakar, con varios tripulantes de los buques congeladores.

EL VICESECRETARIO GENERAL DEL I. S. M. VISITA DAKAR

DAKAR.—El pasado mes de junio viajó a Dakar (Senegal) el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindegay Banet, a quien acompañaba el jefe del Gabinete de Información y Publicaciones del organismo y director de «Hoja del Mar», don Joaquín Vidal Vizcarro.

El objeto de este viaje era tomar contacto con las tripulaciones de los buques de las flotas españolas congeladora y atunera, que tienen base en este puerto, y estudiar sobre el terreno la posibilidad de que por el ISM se lleve a cabo en Dakar una asistencia médica y social acorde con las circunstancias y efectuada por españoles.

Con este viaje se completaba el estudio de la problemática socio-laboral de nuestras tripulaciones que faenan en aguas del Atlántico africano, que, como es sabido, inició el señor Harguindegay con sus visitas a Angola y Sudáfrica.

Don Gerardo Harguindegay celebró en Dakar entrevistas con el embajador de España en Senegal, don José Luis Ochoa y Ochoa, y también con la representación de los armadores, consignatarios, médicos y tripulaciones de los buques españoles que arribaban a puerto para efectuar el transbordo de la pesca al mercante «Sierra Estrella». Asimismo tuvo amplios cambios de impresiones con los miembros de la colonia española, y visitó las clínicas donde se internan nuestros trabajadores del mar enfermos o accidentados.

La visita de los representantes del Instituto Social de la Marina, magníficamente acogida por las tripulaciones, concluyó con las mejores impresiones en orden a que la proyectada asistencia médica y social pueda ser pronto una realidad.



ASISTENCIA SANITARIA Y SOCIAL PARA LOS PESCADORES QUE FAENAN EN AGUAS DE SENEGAL

MADRID.—Los tres mil hombres de mar españoles que trabajan en aguas de Senegal van a contar con asistencia médica y social llevada a cabo por españoles.

El Instituto Social de la Marina ha designado al doctor don Juan Bartolomé Martín, de Valencia, y a la asistente social señorita Ana María Sanz Martín, de Madrid, para que presten sus servicios a la flota, con carácter permanente, en Dakar. Su misión comenzará el próximo día 1 de septiembre.

Con estos nombramientos, el Instituto Social de la Marina inicia un programa de asistencia social a las tripulaciones españolas que faenan en las costas del Atlántico africano, el cual se llevará a cabo en etapas sucesivas y teniendo en cuenta tanto las necesidades de la flota como las características y limitaciones de cada uno de los países donde dicha asistencia se va a llevar a efecto.



EL SUPERPUERTO DE BILBAO, EN MARCHA

● LA PRIMERA FASE ARRANCA DE PUNTA LUCERO, CON UNA LONGITUD DE 2.535 METROS

Bilbao (Crónica de nuestro corresponsal).—Ya están las embarcaciones de bajura en la temporada del bonito. Apenas finalizada la costera de la anchoa, y después de pasar en casa los «sanpedros», los pescadores se han hecho de nuevo a la mar.

—¿Resultados de la costera de la anchoa?

—Buenos, en general.

Tal afirman en los puertos pesqueros de Bermeo, Ondárroa, Lekeitio, Santurce... El año 1971, la costera resultó muy floja y pensamos que la especie se extinguía.

A Bermeo, por ejemplo, han llegado un millón de kilos más que el pasado año.

En Ondárroa se pescaron unos 200.000 kilos más.

Pero ha habido otro motivo de satisfacción también: los precios se han conser-

vado a buena altura.

El promedio ha sido de 40 pesetas el kilo, cuando el año anterior se cotizó a 30.

No ha acompañado la primavera, pero a pesar de ello la campaña ha resultado regular, aunque en las cosas de la mar no se pesque a gusto de todos.

Algunos pescadores, pocos, han conseguido hasta 130.000 pesetas en la campaña.

Otros, los más, se han tenido que contentar con unas 60.000.

Y hay quienes en los cuatro meses de campaña no han alcanzado las 30.000 pe-

setas.

Y concluida la campaña de la anchoa, las embarcaciones han zarpado ya rumbo

al Oeste de la Península en busca del bonito.

EL SUPERPUERTO DE BILBAO, EN MARCHA

Se está consiguiendo el pleno rendimiento. Antes de cinco años se finalizará la primera fase: dique de Poniente y dos atraques para petroleros.

«Se ha iniciado la obra portuaria más importante de España y una de las de más capacidad de Europa. Es fecha importante para la Historia de España y acontecimiento histórico para el señorío de Vizcaya».

Tal dijo el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora cuando el 18 de junio se colocó la primera piedra del dique de Poniente (Punta Lucero) del superpuerto bilbaíno.

Bilbao continúa siendo, sobre todo, puerto. Puerto antes que villa.

En la carta fundacional de don Diego López de Haro, allá en el año 1300, se dice: «Con placer de todos los vizcaínos fago en Bilbao de parte de Begoña nuevamente población e villa que le dicen el puerto de Bilbao...».

DESDE PUNTA LUCERO

Impresiona pensar que Punta Lucero y Punta Galea, en alta mar, separadas por casi seis kilómetros, lleguen casi a abrazarse en un futuro próximo.

La primera fase del aprovechamiento integral del Abra arranca de Punta Lucero y tendrá una longitud de 2.535 metros.

Y resulta impresionante ver el ritmo de los trabajos en Punta Lucero.

Con todos los medios técnicos más modernos y avanzados, como el aparato capaz de transportar bloques de hasta 85 toneladas de peso; dos palas cargadoras con capacidad de cucharada de 12 metros cúbicos (20 toneladas) por unidad; una pala excavadora con diez camiones volquetes, con caja metálica de 75 toneladas por unidad... El presupuesto de estos medios técnicos se eleva a más de 400 millones de pesetas.

Las obras del dique de abrigo del Abra se iniciaron el 14 de diciembre del pasado año y su plazo de ejecución es de cinco años, aunque se espera que puedan ser rematadas un año antes.

El pleno rendimiento en el vertido de escolleras y colocación de bloques se conseguirá en los próximos meses.

Estas obras comprenden las siguientes unidades:

Escolleras sin clasificar, 9.000.000 de toneladas.

Escollera de 200 a 500 kilos, 1.000.000 de toneladas.

Escollera de 2.000 a 6.000 kilos, 1.500.000 toneladas.

Total escolleras, 11.500.000 toneladas.

Hormigón en bloques, 12.700 unidades: 350.000 metros cúbicos.

Hormigón en espaldón, 200.000 metros cúbicos.

Hormigón en cajones, 50.000 metros cúbicos.

Encofrado en cajones, 105.000 metros cuadrados.

Acero corrugado, 2.000 toneladas.

Enrase de escolleras, 3.000 metros cuadrados.

Pavimento, 19.000 metros cuadrados.

DIQUES Y ATRAQUES

El dique de abrigo de Poniente (Punta Lucero) y los dos grandes atraques para petroleros gigantes completarán la primera fase del aprovechamiento integral del puerto de Bilbao.

Las fechas previstas de terminación de los atraques, cuya ejecución fue adjudicada a la misma empresa —Dragados y Construcciones— son: para el de 100.000 toneladas el 27 de abril de 1974, y para el de 350.000 toneladas el 9 de julio de 1975.

Los presupuestos de ejecución por contrata de estas obras son: dique de abrigo del Abra, 929.5 millones de pesetas, y los dos atraques, 455 millones.

Pero se piensa también en el futuro. El superpuerto está en marcha en su primera fase. Aunque los responsables habían ya de que para el año 1975 se substarán las obras del dique que nacerá en la otra punta, en la margen derecha de la ría, en Punta Galea. Su ejecución resulta indispensable para cerrar el Abra y aprovechar integralmente el puerto del Mercado Común.

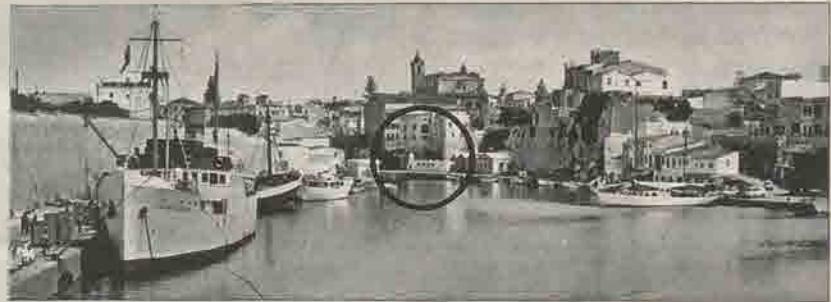
CARA AL MERCADO COMÚN

El superpuerto de Bilbao cara al Mercado Común, que hace algunos años parecía un sueño, se va haciendo realidad día a día.

El 18 de junio fue, de verdad, día histórico para la vida portuaria de España.

■ IGNACIO IRIZAR.

EL AYUNTAMIENTO DE CIUDADELA HA CEDIDO TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CASA DEL MAR



● Otorgada ya la correspondiente escritura pública, las obras comenzarán en breve plazo.

CIUDADELA (Menorca).—Tras laboriosas gestiones del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, acogidas con el mayor interés por el alcalde de la ciudad, el Ayuntamiento de Ciutadella ha cedido a la Cofradía los terrenos necesarios para construir una Casa del Mar. De hecho ya se ha realizado el oportuno otorgamiento de la correspondiente escritura pública.

Las obras pertinentes darán comienzo muy pronto, y se realizarán de acuerdo con el Instituto Social de la Marina, que las incluirá en su plan de construcciones de Casas del Mar en toda la geografía costera del país.

Los terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Ciutadella son los situados en los solares del antiguo matadero municipal, que goza de un magnífico emplazamiento.

Con la construcción de la Casa del Mar en Ciutadella, el Instituto Social de la Marina convertirá en realidad una ilusionada aspiración de la población marítimo-pesquera de aquella zona.

COLONIAS DE VERANO PARA HIJAS DE TRABAJADORES DEL MAR MOSTEIRON

En la residencia Carmen Polo de Franco, de Mosteiron-Sada, se han desarrollado colonias de verano a las que asistieron hijas de trabajadores del mar. En el próximo número ofreceremos amplia información sobre este tema, dado que las mencionadas colonias aún continúan su actividad en el momento de cerrar la presente edición.

SALA DE FIESTAS MANILA

**LOS MEJORES CONJUNTOS
Y ORQUESTAS PARA EL
MAS ATRACTIVO AMBIENTE
DE DIVERSION.**

CANDAS (Asturias)

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

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

EN LA ISLA DE LANZAROTE

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

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

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

AFRICA OCCIDENTAL

Azán - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Bata Guine.

IMPRENTA LA VERSAL

C/ Merced, 33

Teléfono 34 23 31

GIJÓN

Se hacen toda clase de impresos, revistas, folletos y trabajos tipográficos a una o varias tintas.

HOTEL-RESIDENCIA MARSOL

**64 habitaciones
con baño y teléfono
«BOITE»**

TERRAZA SOBRE LO MAS PINTORESCO Y BONITO DEL CANTABRICO.

Teléfonos 20-242-332

CANDAS (Asturias)

SANTA CRUZ DE TENERIFE, UN PUERTO CONCURRIDO

Santa Cruz de Tenerife posee un puerto frecuentadísimo por buques de todas clases, especialmente petroleros, cargueros y paquebotes.

Tres zonas claramente diferenciadas, aunque estén contiguas, se observan en él. La primera es la dársena comercial donde arriban, cargan y descargan, toman y dejan pasajeros los mercantes y los cruceros turísticos. En ella están las instalaciones terrestres mayores, tinglados, grúas, etcétera.

A continuación viene el puerto de petroleros, con muelles propios y boyas enormes para el atraque por fuera de algunas gigantescas unidades de esta clase. Las esloras de estos barcos se miden en centenares de metros y su andar pausado les confiere una majestad impresionante.

Más allá está la dársena pesquera, ocupada por las ágiles embarcaciones del Norte peninsular, Corea, Japón y Rusia.

Las cifras correspondientes a los meses de mayo de 1971 y mayo de 1972 son las siguientes:

	Entradas y salidas	Mayo 71	Mayo 72
Petroleros, mercantes y paquebotes	624	671	
Pesqueros nacionales	110	75	
Buques de guerra	12	3	
Total de barcos ...	746	749	
Tonelaje R. B.		Toneladas	
Mayo de 1971	3.582.952		
Mayo de 1972	4.862.983		
Diferencia en más	1.280.031		
En activo	1.200		
Eventuales	300		
Pensionistas ...	700		
Total ...	2.200		

Este inmenso volumen mensual de toneladas de mercancías manejadas exige unas instalaciones de carga y descarga muy completas, con un utilaje eficiente y moderno: grúas potentes, elevadoras, maquinillas de todas clases, oleoductos, estaciones de bombeo, tomas de agua y de petróleo —crudos y gasolinas— confieren al puerto una actividad extraordinaria.

El grupo laboral de trabajadores portuarios presenta una de las plantillas más numerosas de España. Hela aquí:

En activo	1.200
Eventuales	300
Pensionistas ...	700
Total ...	2.200

A ellos hay que añadir los marineros mercantes, tripulantes y oficiales, y los pescadores, que dan una población flotante de hombres de mar considerable, con sus problemas y necesidades de todas clases, que han de ser atendidos por los servicios oportunos.

Tenerife se gana un puesto destacadísimo por estos motivos entre los puertos españoles, supliendo así su menor importancia pesquera. ■ ANGEL TORRES.

SOLEMNE CLAUSURA DE CURSO EN LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE GIJON

GIJON (De nuestro corresponsal). El pasado día primero de julio, la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón del ISM celebró, en acto solemne, la clausura de los cursos 71-72 como despedida oficial a las nuevas promociones de patrones de pesca y cabotaje y de mecánicos navales en sus distintas categorías también, que acceden a puestos de mayor responsabilidad profesional partiendo de aquellas titulaciones que avalan sus conocimientos técnicos, adquiridos en no pocos casos con gran brillantez en el curso finalizado. Pero es que, además, queda abierto camino hacia otros niveles superiores. Lo que prueba el cada vez mayor número de patrones y mecánicos que, con justa ambición, acceden a la carrera de náutica, tras superar el curso de «preparatorio», cuyas enseñanzas se imparten también en este mismo centro, que ya queda pequeño para atender la afluencia de cada año más aspirantes a la promoción dentro del sector marítimo-pesquero.

El acto fue brillante, asistiendo autoridades provinciales y locales, representada la presidencia de nuestro Instituto por el jefe del Servicio de



Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro, director y rector que fue de estas Escuelas de Náutica y Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina.

La lección magistral fue explicada por el profesor F. Javier Luna Luque, catedrático de Contabilidad de la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales de Santander, bajo el título «El reto a la juventud de hoy: plenitud de integración en las estructuras sociales con visión humanitaria».

El profesor Luna destacó que la educación había dejado de ser el privilegio de una minoría selecta. Trazó la trayectoria de la educación en la sociedad de trabajo, tanto en el mundo capitalista como socialista. Estableció los puntos que constituyen la base de la rebeldía juvenil y habló del trabajo como fin; la libertad sexual, la igualdad del hombre y la mujer, etcétera, y determinó que el sentido de la educación se encaminaría a una conformación de la libertad humana. Habló también del choque de generaciones y la problemática creada, los problemas de los centros de enseñanza, etcétera. Por último dijo que el estilo cultural y humano cuando un hombre se incorpora a la vida profesional debe reunir las siguientes características: capacidad de crítica, voluntad de convivencia social y, la tercera, el afán de servicio, subrayando que «el estudiante tiene que saber que la vida, por la circunstancia que sea, le ha deparado una misión de protagonismo en la evolución de la sociedad, y que él, con la carga cultural que adquiere, debe servir a los demás, a la sociedad», y terminó diciendo que «un hombre se sentirá satisfecho cuando, al llegar la noche, se dé cuenta que no ha pensado en si mismo, sino en los demás».

Fue seguido con extraordinario interés, y éste evidenciado con los ca-

luosos aplausos a su final. Como tales fueron para el señor Ramos Charro al transmitir a todos, sumando los suyos, los saludos afectuosos de que era portador por encargo expreso del presidente del Instituto Social de la Marina, excelentísimo señor almirante don Jesús Fontán Lobé, que tan especial atención presta a estas escuelas, expresando en su nombre los fervientes deseos del mayor éxito a los nuevos titulados. Tuvo frases de recuerdo para aquellos antiguos alumnos en activo por todos los mares y rumbos a bordo de mercantes y pesqueros.

El acto terminó con la entrega de los certificados de examen a más de ciento cincuenta nuevos patrones de pesca y de cabotaje y mecánicos navales y las distinciones de mérito a los destacados en sus respectivas promociones, y las formularias palabras de clausura de estos cursos 71-72 pronunciadas por el ilustrísimo señor comandante militar de Marina de Asturias. ■ RAIMUNDO RODRÍGUEZ MORAN.

LOS PROBLEMAS CON LOS FRANCESES CONTINUAN

TRAS LA GUERRA DE LA ANCHOA, LA DE LA MERLUZA

No parece sino que el destino de nuestros pescadores del Golfo de Vizcaya sea el de permanecer todo el año en conflicto con los franceses.

La última costera de la anchoa fue causa de detenciones, en las que los franceses tienen razón y derecho, pero que resulta de difícil solución para una flota de 800 pesqueros españoles que fagan en dichas aguas desde hace muchos años. En lo que atañe al puerto de San Sebastián, la última costera ha sido una de las peores que se recuerdan. Incluso Fuenterrabía, que no se dedica especialmente a la anchoa, ha capturado más que San Sebastián. Tras la anchoa comienza el bonito. Los barcos se desplazan hacia las costas africanas, en singladuras largas e incómodas. Pasan fuera de casa más de un mes. De pesca de litoral a pesca de altura, sin embargo, su suerte no parece mejorar en gran medida, puesto que la palabra la tienen los asentadores. Las primeras remesas de bonito que llegaron a San Sebastián se estaban pagando a 44 pesetas el kilo, cuando se esperaba un precio mucho más elevado; ¿por qué?, lo mismo se preguntan los pescadores.

La merluza conlleva una serie de problemas con los franceses. En una reunión de pescadores hispano-franceses se adoptaron una serie de acuerdos incumplidos por los franceses. Se había pactado la prohibición de pescar con boyas, mas los franceses continúan haciéndolo. De otra parte, el límite de las aguas jurisdiccionales se amplía para la merluza. De seis millas pasan a doce. Los problemas continúan.

Sobrepesca, asentadores, guardacostas franceses. El destino de nuestros pescadores nortenos es problemático. ■ A. S. H.

EN LA BARCELONETA ENTRO EN FUNCIONAMIENTO LA CLINICA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, DEPENDIENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

TRAS LAS RECENTES OBRAS DE REFORMA Y AMPLIACION DE SERVICIOS

Ha entrado en funcionamiento, tras la ampliación y reforma de los servicios, la clínica local Nuestra Señora del Carmen, dependiente de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, sita en el Paseo Nacional, número 44 (Barceloneta).

Los servicios incorporados son de análisis clínicos y de Rayos X, habiendo sido ampliados los correspondientes a medicina general, pediatría y de urgencias para accidentes de trabajo.

La clínica Nuestra Señora del Carmen presta asistencia sanitaria a 3.500 beneficiarios barceloneses del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como a casi diez mil beneficiarios del Régimen General de la Seguridad Social pertenecientes al distrito de la Barceloneta.

UN CENTENAR DE TRABAJADORES DEL MAR PARTICIPAN EN CURSOS DE PATRONES DE PESCA DE LITORAL (SEGUNDA CLASE) SE CELEBRAN EN BARCELONA, ROSAS, PALAMOS, SAN FELIU DE GUIXOLS Y VILLANUEVA Y GELTRU

Un centenar de trabajadores del mar participan en cinco cursos de la especialidad de Patrón de Pesca Litoral (2.ª clase), que actualmente se celebran en la Escuela Náutico-Pesquera de Barcelona y filiales de Rosas, Palamós, San Feliu de Guixols y Villanueva y Geltrú. Cada uno de los alumnos disfruta de becas concedidas por la Dirección General de Promoción Social, como órgano gestor del Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Los cursos comenzaron a primeros del pasado mes de enero y fueron clausurados el dia 15 de junio.

RIBADEO

REUNION DE LA COMISION DE PESCA DE GALICIA

LUGO (De nuestro corresponsal).—Tuvo lugar en el puerto de Ribadeo (Lugo) la reunión de la Comisión de Pesca de Galicia para tratar diversos asuntos de su competencia.

Presidió la reunión el comandante militar de Marina de La Coruña, acompañado del de El Ferrol del Caudillo y Villagarcía; secretario general del Instituto Social de la Marina, procuradores en Cortes afectos a dicha Comisión, delegado provincial del Sindicato de la Pesca en Lugo y secretario de la Comisión.

Entre los asuntos tratados figuran la confección de una estadística de barcos, artes de pesca, tripulaciones y capturas, proponiendo a la superioridad el aumento del personal técnico-científico necesario para una adecuada investigación pesquera, aprobándose igualmente el reglamento de régimen interior de la Comisión y de su secretaría permanente.

Se acordó también proponer a la superioridad el establecimiento de vedas en las zonas de Ribadeo, La Coruña, Punta Insúa y Silleiro, facultándose a la presidencia para que se

EL I.S.M. HA CONCEDIDO A LA COMISION UNA SUBVENCIÓN DE CIEN MIL PESETAS

gestione la más rigurosa aplicación de sanciones para quienes no respeten las vedas que se establezcan.

Asimismo se aceptan diversas especificaciones sobre el arte de volantas, en relación con las mallas, boyas y la identificación de las artes respectivas, mediante una cinta o chapa adecuadas.

En relación con la captura de cebo vivo para el suministro a los boniteros, las Cofradías han propuesto que las autoridades provinciales de Marina designen las embarcaciones que podrán dedicarse a dicha captura.

Se encorrió a la secretaría permanente de la Comisión de Pesca para que realice las gestiones precisas a fin de que a las subastas de pescado en lonja no puedan acudir más que los profesionales que estén provistos de autorización que señalan las disposiciones legales, y por último se tomó el acuerdo de que la próxima reunión se celebre en el puerto de La Guardia (Pontevedra), siguiendo así el turno de rotación correspondiente.

Ha habido intervenciones muy brillantes que han centrado en sus justos términos los problemas debatidos, y por el secretario general del Instituto Social de la Marina se dio cuenta de que por dicho organismo se había acordado conceder una subvención de cien mil pesetas para desenvolvimiento de la citada Comisión, prueba del interés que dicho organismo siente por los problemas pesqueros del litoral, expresándose por el presidente de la Comisión el agradecimiento de la misma al ISM por la atención tenida con ella.

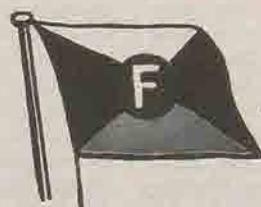
■ RAMON GONZALEZ Y GONZALEZ.

SESIONES NENTE DE

N la Casa Sindical de Almería se han reunido, en la segunda decena de junio, los componentes de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo en su III Reunión, bajo la presidencia de don Federico Galvache, comandante militar de Marina de Palma de Mallorca, que representaba al director general de Pesca Marítima.

Han asistido a estas sesiones los comandantes militares de Marina: de Alicante, don Celestino Rey Ardid; de Tarragona, don Miguel Coll Montañá; de Almería, el segundo comandante, don Aníbal Valencia Padilla; jefe de la Sección Quinta de la Dirección General de Pesca, don Vicente Bermejo Martínez; los científicos del Instituto de Investigaciones Pesqueras, doctores don Carlos Bas Peired, don Juan José López Gómez y don Enrique Morales Seguí; Instituto Español de Oceanografía, doctor don Miguel Massuti Oliver; presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca del litoral Mediterráneo y asesores; secretario de la Comisión, don José Masip Cosín y componentes del Comité Técnico.

El señor presidente agradeció a la Organización Sindical la acogida dispensada, y seguidamente hubo un amplio debate en el que, con toda crudeza, se expusieron problemas y apuntaron soluciones para el mejor desarrollo y



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o

Apartado 327

Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

DE LA III REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRANEO EN ALMERIA

IMPORTANTES CAMBIOS DE PUNTOS DE VISTA ENTRE LAS REPRESENTACIONES DE LAS PROVINCIAS DEL LITORAL PESQUERO

buenas armonías en la práctica de la industria.

Ha sido esta una de las más importantes reuniones, tanto por las cuestiones tratadas como por las conclusiones adoptadas.

Al final de la primera sesión, los participantes fueron objeto de una cordial recepción en el Ayuntamiento, donde la corporación municipal, presidida por el señor alcalde de Almería, don Francisco Gómez Angulo, ofreció un vino.

Continuaron las sesiones con animadas intervenciones, y después de tratar ampliamente el orden del día se adoptaron las conclusiones siguientes:

1.º De este punto del orden del día se da por informada la Comisión con las documentaciones de trabajo recibidas.

2.º Queda también informada la Comisión de acuerdo con lo que se dice en la documentación de trabajo mencionada.

3.º La composición de la Comisión Permanente se aprueba, y queda constituida de la siguiente forma:

Presidente: ilustrísimo señor director general de Pesca Marítima o persona a quien delegue.

Secretario: un funcionario de la Dirección General de Pesca Marítima.

Vocales titulares: un representante del presidente del Sindicato Nacional de la Pesca.

Los comandantes de Marina de las provincias marítimas del Mediterráneo o personas en quienes deleguen. Si bien sólo serán convocados para cada reunión la mitad de ellos, elegidos de entre los más directamente vinculados a los problemas a considerar.

Los presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca de las provincias del Mediterráneo.

Vocales asesores: los que el presidente considere oportunos en número y especialidades a tratar.

Los que los presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca consideren oportunos para su propio asesoramiento. Uno de ellos, al menos, deberá ser patrón mayor de Cofradías.

4.º Para la protección de la plataforma continental, las provincias se pronuncian del siguiente modo:

Gerona.—Veda de los fondos inferiores a los 100 metros, desde el 15 de abril al 15 de julio.

Barcelona.—Iguales fondos y fechas.

Baleares.—Veda de los fondos inferiores a los 100 metros, desde el 1 de junio al 1 de septiembre.

Tarragona.—Veda total de la pesca de arrastre, desde el 15 de abril al 15 de junio.

Castellón.—Veda total en las mismas fechas de Tarragona, o ampliación de la malla hasta cuarenta milímetros de diagonal.

Alicante.—Veda de los fondos inferiores a los 100 metros, desde el 1 de mayo al 31 de agosto.

Murcia.—Veda de los fondos de la plataforma continental, desde el 1 de mayo al 1 de agosto.

Almería.—Veda de los fondos inferiores a los 150 metros, desde el 1 de mayo al 31 de agosto.

Málaga.—Veda de los fondos inferiores a 100 metros, desde el 1 de mayo al 31 de agosto.

Granada.—Igual que Málaga.

Melilla y Ceuta.—Igual que Málaga.

Valencia.—Propone la veda para los fondos inferiores a 60 metros, pero la Comisión entiende que esta veda sería insuficiente y acuerda, por mayoría,

con el voto en contra de Valencia, aplicar una veda para los fondos inferiores a los 100 metros desde el 1 de mayo al 31 de abril.

5.º Se adopta la siguiente conclusión:

La pesca con arte de cerco de malla igual o superior a 40 milímetros de diagonal estará vedada desde la puesta del sol hasta su orto, con excepción de los utilizados para la captura de escombriforres (atún, melva, bonito, albacora, caballa y especies afines). A este arte se le conocerá con el nombre de «mosca», así llamado en la provincia de Almería en donde se viene usando desde antiguo.

6.º Se aprueba por mayoría el uso de la luz sumergida con destellos para evitar la salida de los peces durante el cobro del arte de cerco.

7.º Se aprueba la propuesta de Gerona en orden al establecimiento de una zona experimental situada al Norte del paralelo de las islas Medas, para el uso, durante un año, del arte de cerco con una longitud de 380 metros.

En ruegos y preguntas.—En orden a conseguir una mejor vigilancia y administración de la pesca de la costa, la Comisión propone y aprueba que el Comité Técnico estudie y presente un informe acerca de la posibilidad de crear o proponer a la Armada la creación de una agrupación

naval de Policía marítima con personal de la Marina de Guerra, que desde el punto de vista operativo dependa de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Al finalizar las sesiones, el señor delegado provincial de Sindicatos de Almería, don Enrique Navarro Castillo, agradeció a los reunidos el haber propuesto Almería para sede de esta III Reunión, y se congratuló del espíritu de comprensión ante los problemas planteados.

Añadió que la pesca en Almería es uno de los factores económico-sociales de mayor importancia y que le ha venido interesando vivamente todo lo relacionado con esta Comisión y su Comité Técnico, constituido por hombres de probada vocación por la pesca, elogiando la labor incansable de don José Masip, secretario de la Comisión y presidente de su Comité Técnico, de quien, dice, tenía excelentes referencias, que han quedado cortas ante las discusiones vividas en esta sala de Juntas, con el mejor deseo de llevar adelante los asuntos de la pesca en este mar, que en los momentos actuales, según palabras del doctor Bas, se estudian ya a escala internacional entre los países ribereños.

Para la próxima sesión fue propuesta la ciudad de Barcelona por gran mayoría. ■ LUIS MILLAN ROCA.

DON FEDERICO SILVA MUÑOZ RECIBE PRUEBAS DE GRATITUD DE LOS PESCADORES DE SAN CARLOS DE LA RAPITA

Acompañado por don Agustín de Bárcena y Reus, presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, una representación del Cabildo Sindical de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita ha hecho entrega en su despacho oficial a don Federico Silva Muñoz de un Langostino de Oro y placa en agradecimiento por la entrega, en 1968, de las instalaciones portuarias para aquella flota pesquera, uno de las más importantes de Cataluña.

La primera de estas distinciones la recibió su Excelencia el Jefe del Estado con motivo de su estancia, a bordo del «Azor», en el puerto de Los Alfaques en 1963, ya en curso de ejecución el muelle pesquero tan largamente deseado.

El patrón mayor de la citada Cofradía, don Manuel Cera Castellá, ha hecho entrega de esta distinción, siendo recordados momentos y fases entrañables con motivo de la inauguración de las obras mencionadas. ■ L. M. R.

Don José Antonio Martínez Jiménez:
«Poeta del mar»

"DOMICILIO: LOS BARCOS DONDE NAVEGO"

ES un poeta. Es un descubridor de lo bello en las cosas sencillas y un detector de la grandeza de la Naturaleza y de la vida. Más concretamente, de su vida. Una vida que ha cumplido ya los setenta y seis años y ha navegado más de veinte por los mares del mundo. Por eso, y porque en esa profesión de marinero cultivó su sensibilidad, es natural que su largo nombre de pila lo haya sustituido don José Antonio Martínez Jiménez por otro que mejor le retrata: «Poeta del mar».

—Se es lo que se siente. Yo soy del mar y siento la poesía...

Tras largos e involuntarios ocios,
nueva flecha en mi arco disparada,
la rosa de los vientos reestrenada
se abre a tajamares y equinoccios.

Así empieza a retratarse en su soneto «Algo de mí mismo» don José Antonio, que ha venido a vernos para hablarnos de su vida y de su obra, del mar y de su poesía.

RADIOTELEGRAFISTA Y MAESTRO

En el espacio de su larga vida, don Antonio ha tenido dos profesiones y un «hobby». radiotelegrafista y maestro son las primeras, y la poesía el segundo. De su vida profesional nos cuenta:

—Obtuve el título de radiotelegrafista en mil novecientos veintiuno, y con él empecé a trabajar en la mar en una naviera de Gijón. ¿Qué cómo se me ocurrió esto de navegar?... Bueno, pues, porque además de nacer en Almería, junto al mar, ya desde que terminé el Bachillerato tenía dentro la idea de marchar a conocer gentes distintas y nuevos países. De aquí que al encontrarme fortuitamente con un amigo que era radiotelegrafista, y que venía en aquellos momentos de América, tomase la decisión de lanzarme a navegar. Me animé también porque ello significaba hacerme mi vida por mí mismo. Después de mis primeros años de viajes, y por pedírmelo mi padre, quedé en tierra para hacer la carrera de maestro de la Normal. La terminé y la ejercí durante un tiempo. Después marché a Méjico, y volví a los barcos y a mis viajes: «Tras largos e involuntarios ocios»...

—¿Empezó a sentirse «Poeta del mar» desde su primer viaje?

—Yo no me siento poeta sólo en determinados momentos, por la sencilla razón de que lo soy siempre. No soy superficial, sino profundo. Ahora bien, en cuanto a ser el «Poeta del mar», sí, efectivamente, ya en mi primer viaje largo aprendí a cantarlo, desde el barco, mar adentro, y a agradecerle el que me llevase a lugares y gentes hasta ese momento desconocidos para mí.

Se le abrió a don Antonio la rosa de los vientos reestrenada a nuevos tajamares y equinoccios...

—Recuerda ese primer recorrido?

—Sí; fue en el barco «Montevideo», que hacía la travesía Nueva York-Cuba-Méjico.

POR LOS MARES DEL MUNDO

Además de conocer toda Europa, su recorrido por los mares del mundo han hecho conocer a don Antonio diversidad de países: Estados Unidos, Argentina, Chile, las Antillas, China, Japón, islas de Samoa, Filipinas y un largo etcétera que no es necesario señalar.

—¿Qué ha aprendido y qué han producido en su obra —preguntamos al hombre y al poeta— tan distintos países?

—Aparte de las bellezas naturales —que tengo recogidas en muchos de mis poemas—, lo más importante para mí ha sido el contacto humano. Las distintas razas, lenguas, costumbres y sentimientos han sido para mí un pozo del que he bebido vitalmente: he amado, he sufrido y he soñado con los hombres y mujeres de todo el mundo. Todo ello está perfectamente reflejado en escritos. Escuche...



CAMARAS FRIGORIFICAS
FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE
OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.^o
Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRÁFICA
FRICOISA

Saca don Antonio de uno de sus bolsillos un montón de papeles: son poemas. Los ordena y empieza a recitar algunos. Lo hace con fuerza: ha vivido lo que ha escrito y lo «revive». Su aspecto de hombre bueno y apacible se enriquece con el entusiasmo que pone en la voz al recitar.

—Nueva flecha en mi arco disparada...

—Lo ha escrito todo en los barcos?

—Prácticamente, sí. Además, dado el horario de mi profesión, tenía tiempo de sobra para hacerlo.

Sus muchos años de navegación los siente en «Algo de mí mismo» don Antonio de la siguiente forma:

Medidos noche a sol y singladuras,
ojos al viento y horizonte en mano,
duros trances en que probar lo humano
y medir del valor las estaturas...

Sol, horizonte, singladuras, valor, ojos al viento que el «Poeta del mar» ha experimentado en los mares del mundo en catorce buques de distintos tipos; en su cartilla —él se empeña en mostrárnosla— leemos: «Montevideo», «Legazpi», «Cogo», «Manchester Rápido», «Campuzano», «Cabo San Vicente»...

DOMICILIO: EL BARCO

Dicir quién es uno y dónde habita ya se sabe que son las dos coordenadas precisas para cualquier trámite administrativo. Esto, que es lógico y no presenta para nadie ningún problema, sí lo ha sido para don Antonio:



Valencia

HOMENAJE AL DOCTOR MIRA, CON MOTIVO DE CUMPLIR VEINTICINCO AÑOS AL SERVICIO DEL I.S.M.



VALENCIA.—En un céntrico restaurante de nuestra playa se celebró la cena-homenaje que el Instituto Social de la Marina —funcionarios y facultativos— ha tributado a don Nicasio Mira Pastor, médico al servicio del Instituto desde hace veinticinco años, con motivo de cumplir sus bodas de plata.

Sendas intervenciones tuvieron lugar; entre ellas, la de don José Garay Lillo, inspector médico provincial; don Alberto Jarabo Payá, presidente del Consejo Provincial, y don Benito Sáez G. Elipe, delegado provincial del Instituto, quienes glosaron ampliamente los recuerdos de años atrás, la personalidad del homenajeado y la labor callada y constante que ha venido desarrollando al servicio de los hombres del mar, merecedora, cuando menos, de públicos reconocimiento y aplauso.

Seguidamente, el doctor Mira tuvo unas palabras de agradecimiento, veladas por la emoción del acto que se le tributaba.

HA FALLECIDO DON FERNANDO COMENDADOR



En la madrugada del día 8 de julio falleció en Valencia un hombre que ha tenido vinculada su vida al mar en la enseñanza. Nos referimos a don Fernando Comendador García, quien fue profesor de la Escuela Media de Pesca desde el 25 de septiembre de 1942 hasta el 1 de enero de 1969, fecha en que se jubiló, y ocupando al mismo tiempo el puesto de inspector de lonja de esta capital.

Sus compañeros de la Delegación Provincial del ISM en Valencia y, en general, el Instituto Social de la Marina en pleno, expresamos el más sincero pésame al hijo del finado y funcionario de esta Delegación, don Fernando Comendador Granero, así como a su afligida esposa, doña Consuelo Granero; hijos, Ricardo y Consuelo, y demás familiares, y elevamos nuestras preces al Señor para que le acoge en su seno. Descanse en paz tan querido amigo.

● Dos profesiones y un "hobby": radiotelegrafista y maestro, y la poesía.

● Por los mares del mundo durante más de veinte años y hasta los setenta y seis.

● Tras su jubilación, don Antonio —"Poeta del mar"— prepara un libro con lo más selecto de su innumerable obra poética.

DIRECCIÓN POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N

TELFS. | TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLÁNTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES
SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE LAS MARCAS:
BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR, WERKSPORR Y STORK.
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS.

CADIZ

Samperón que declina en su planeta con gamas de color en agonía;
hostia roja que en rojo desafía la mirada expectante del poeta.
Del oro cenital al rojo meta,
que en tangencias de su ira que se enfria monta su apoteosis de sangría
para darnos en verde su saeta.
Destello de un final en melodía de piropo visual y meteoro
que toma del espectro su divisa.
Y enciende la esperanza de otro día que nos muestre en sorpresas su tesoro:
belleza en magnitud justa y precisa.

POETA DEL MAR

M. RODRIGUEZ. (Fotos: TRIBALDOS.)

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN LOS NUMEROS 79-80

«Mi Amado se hizo una barca de madera del Libano; sus remos hizo de plata y sus arpones de amor.

Mi Amado apacientó en las anémonas, y su rebaño de delfines se prende en los anzuelos de su voz».

Leídas verticalmente, las iniciales de las palabras que corresponden a las definiciones dadas deben decir: A. CASONA, «LA SIRENA VARADA».



DEFINICIONES

A. Navegue contra la corriente.

— — — — —
89 65 59 39 29

B. Unión de dos trozos de lienzo o lona con aguja e hilo, cuyas aplicaciones son múltiples a bordo en velas, fundas, toldos, etcétera.

— — — — —
10 19 50 71 32 75 34

C. Refiriéndose a la mar y al viento, disminuyó éste de fuerza o de volumen las olas.

— — — — —
60 11 88 78 40 30 70

D. Embarcación de carga de origen holandés, con la popa redondeada, dos palos y una cubierta solamente.

— — — — —
61 69 83 15

E. Peñascos grandes rodeados de agua.

— — — — —
8 48 38 74 18 28 42

F. Pieza que se dispone en los muelles para hacer firmes las amarras de los buques.

— — — — —
6 47 91 54 76

G. Protozoos cilióforos pelágicos, caracterizados por tener el cuerpo en forma de campanilla o cónico y acabado en un largo pedúnculo.

— — — — —
68 24 9 16 84 86 49

H. Teja o ponga estopa a una vela o pallete.

— — — — —
77 7 25 46 31 52

I. Altura que alcanza la superficie de un líquido y, por extensión, el aparato indicador de dicha altura.

— — — — —
12 90 23 2 45

J. Antiguamente, holgura o juego de un palo.

— — — — —
58 79 85 22

K. Al revés, vela triangular que en tiempos muy bonancillos se largaba por encima de los sobrejuanetes.

— — — — —
63 55 35 13 26 92 3

L. Viento Sudoeste en el Mediterráneo, que en invierno suele soplar con fuerza sobre la costa de Argelia.

— — — — —
36 66 56 72 43 20 4

M. Hago girar el timón para caer a una banda.

— — — — —
33 5 87 44

N. Una de las islas fantásticas que los cartógrafos antiguos suponían existente en el Océano Atlántico, que aparece en ma-

pas muy primitivos situada como delante de las propiamente asiáticas.

— — — — —
37 67 27 17 57 80 82

O. Espacio que había en las galeras entre banco y banco, donde estaban los forzados destinados a ellos.

— — — — —
81 62 73 21 51 1 41

RESTAURANTE MARSOL

(Servicio combinado
con el Hotel Marsol)

Cocina selecta. Los más finos y subrosos pescados y mariscos de nuestro Cantábrico para sus especialidades: paella, culderada y caldereta

**Teléfonos 20-242 y 332
CANDAS (Asturias)**

Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACIÓN

SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

Toda clase de equipos
electrónicos para buques

- Proyecto
- Instalación
- Entretenimiento
- Reparación

Radiomar Significa Garantía

... en el SERVICIO
que Hispano Radio Marítima, S. A.,
presta a los buques españoles,
directamente en las 35 dependencias propias
repartidas por el litoral
peninsular e insular, y,
en cualquier parte del mundo,
a través de sus asociadas -RAMAC-

RADIOMAR
Jorge Juan, 6
MADRID-1
Apartado 705
Teléfono 276 44 00
Telex 22648

TOD^O EL MUND^O LA VE...

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



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