

"DON VICENTE"



UN BARCO DE 23,5 MILLONES
PROPIEDAD DE LA COOPERATIVA
DE PESCADORES DE BARBATE

IA

SALVO!

FRANCISCO PALMA,
el pescador herido
a tiros por los ma-
rroquíes, ha aban-
donado la clínica



Telfs. 26 66 00 - 02 - 04



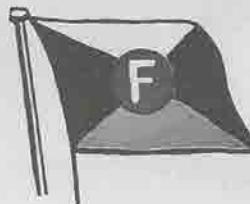
Direc. telegr. COCISA
Telex. 95174 - COBAR-E

COCISA

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

Oficinas: Presidente Alvear, 52

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



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

hoja del mar

«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.

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social dirigida a los trabajadores del mar.

Director:
Joaquín Vidal

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

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

Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

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

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

700 BECAS PARA ESTUDIOS

CONVOCATORIA
1972-1973

• EDUCACION GENERAL BASICA • BACHILLERATO U. P. • FORMACION PROFESIONAL • C. O. U. Y ESTUDIOS GRADO MEDIO • ENSEÑANZAS DE GRADO SUPERIOR • FORMACION P. NAUTICO-PESQUERA • CARRERA DE NAUTICA

I.—TIPOS DE BECAS

La convocatoria comprende los siguientes tipos de beca:

a) EDUCACION GENERAL BASICA para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 166 becas dotadas con 6.000 pesetas cada una.

Igualmente, dentro de la Educación General Básica, se convocan 50 becas para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, dotadas con pesetas 34.000 cada una.

b) BACHILLERATO UNIFICADO Y POLIVALENTE, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 70 becas, dotadas con pesetas 10.000 cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 43 becas, dotadas con 36.000 pesetas cada una.

c) FORMACION PROFESIONAL, CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA, ESTUDIOS DE GRADO MEDIO Y ASIMILADOS, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 40 becas, dotadas con 10.000 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 60 becas, dotadas con 38.000 pesetas cada una.

d) ENSEÑANZAS DE GRADO SUPERIOR: UNIVERSITARIA, ESCUELAS ESPECIALES Y ESTUDIOS ASIMILADOS, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 30 becas, dotadas con 15.000 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 40 becas, dotadas con 48.000 pesetas cada una.

e) FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA Y CARRERA DE NAUTICA, se convocan 200 becas, dotadas cada una de ellas con 38.000 pesetas.

II.—QUIEN PUEDE SOLICITAR LAS BECAS

Podrán solicitar las becas del Instituto Social de la Marina:

a) El afiliado o hijo de afiliado o de pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) El nieto o hermano de afiliado o pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que viva a expensas de los mismos.

III.—FORMA DE SOLICITAR LA BECA

Para solicitar las becas, los aspirantes deberán cumplimentar la solicitud que les será facilitada en las Delegaciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina o en sus Servicios Centrales.

IV.—LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE SOLICITUDES

Las solicitudes de becas se cursarán, necesariamente, a través de las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina, o a través de la Sección Delegada de Madrid para quienes tengan su domicilio en la citada ciudad.

El plazo de presentación de solicitudes terminará el día 30 de julio.

LE FACILITARAN MAS INFORMACION:

- Delegaciones Provinciales del ISM.
- Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante y Pesca.
- La propia casa armadora.
- Servicio de Fomento Social del ISM.

ULTIMA HORA

VISITA A LA FLOTA ESPAÑOLA QUE FAENA EN SENEGRAL

DAKAR, 28.—Procedentes de Madrid, han llegado a Senegal el vicepresidente general del Instituto Hores Harguindeguy y Vidal han celebrado una amistad entre el embajador de España en Senegal, y el jefe del Gabinete de Información y Prensa, don José Luis Ochoa y Ochoa, y también el director de Hoja del Mar, don Joaquín Vizcarro.

El fin primordial de este viaje es visitar a los tripulantes de nuestras flotas marisquera, congeladora y atunera, que faenan en aguas de Senegal, y estudiar las posibilidades de establecimiento de una asistencia médica y social llevada a cabo por españoles.

Inmediatamente después de su llegada, los señores Harguindeguy y Vidal han celebrado una amistad entre el embajador de España en Senegal, y el jefe del Gabinete de Información y Prensa, don José Luis Ochoa y Ochoa, y también el director de Hoja del Mar, don Joaquín Vizcarro.

Posteriormente visitaron la clínica, donde se encuentran actualmente hospitalizados dos pescadores franceses que atiende a los tripulantes, capitán del

surtos en puerto para efectuar limpieza de fondos.

En el momento de cerrar la presente edición, los mencionados funcionarios del Instituto Social de la Marina continúan su visita a Senegal, completando la toma de contacto con los problemas de nuestras flotas que faenan en las costas del Atlántico africano, la cual se inició el pasado mes de marzo con la visita de los señores Harguindeguy y Vidal a Angola y Sudáfrica.

Hoja del Mar publicará en el próximo número una amplia información sobre este viaje.

Reunión del Consejo General del ISM MAS DE 4.400 MILLONES DE PESETAS ABONO EN PRESTACIONES EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA DURANTE EL AÑO 1971

**SE CONCEDE
LA PRIMERA
MEDALLA DE
ORO AL
MERITO SOCIAL
MARITIMO
A S. E. EL JEFE
DEL ESTADO**

MADRID.—En la reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina se informó de que el organismo ha otorgado en prestaciones varias, durante el año 1971, la cantidad de cuatro mil cuatrocientos cincuenta millones de pesetas. Esta cifra supone un incremento del 40 por ciento sobre las prestaciones otorgadas el año anterior.

De esta cantidad, tres mil cuatrocientos millones corresponden a prestaciones por asistencia sanitaria, protección familiar, incapacidad laboral transitoria por enfermedad, invalidez provisional, vejez, muerte y supervivencia y accidentes de trabajo. Y el resto a gastos relativos a formación profesional, viviendas y asistencia social de los trabajadores del mar.

Los miembros del Consejo, finalmente, acordaron por aclamación conceder a S. E. el Jefe del Estado la primera medalla de oro al Mérito Social Marítimo, recientemente establecida.

(En las páginas en color ofrecemos amplia información sobre la naturaleza y características de esta medalla.)

*De interés para los trabajadores
del mar emigrantes*

EL 16 DE JULIO FINALIZA EL PLAZO PARA SOLICITAR LOS BENEFICIOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Orden de 13 de julio de 1971 estableció los beneficios de la Seguridad Social a los trabajadores españoles emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena.

Dicha disposición, dada su importancia, fue recogida íntegramente en Hoja del Mar número 70, correspondiente al mes de agosto pasado.

Teniendo en cuenta que para disfrutar de los beneficios que la Orden concede es necesaria solicitud del interesado dirigida al Instituto Social de la Marina, dentro del plazo de un año, contado desde la fecha en vigor de la disposición, estando éste próximo a finalizar, llamamos la atención respecto de aquellos trabajadores que

encontrándose en los casos que la Orden prevé, no hubieran solicitado todavía la aplicación de sus beneficios.

Recordamos que las solicitudes han de dirigirse al Instituto Social de la Marina, y se presentarán en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración en impresos que las mismas facilitarán.

MORATORIA PARA LAS EMPRESAS El plazo termina el 31 de julio

Por resolución de la Dirección General de Seguridad Social se amplía hasta el próximo 31 de julio la moratoria que con fecha 9 de febrero último fue concedida por la citada Dirección General, en la que se determinó que se eximiría del recargo de mora a las empresas que

teniendo cotizaciones en descubierto en aquella fecha las ingresasen durante los meses de marzo y abril.

En consecuencia, las empresas podrán ingresar hasta el 31 del próximo mes de julio, sin recargo de mora, las cotizaciones que tuviesen en descubierto hasta el 9 de febrero pa-

sado (es decir, cuotas devengadas hasta diciembre de 1971 como máximo).

Esta moratoria es también aplicable a los ingresos por «Día de Haber» anteriores a 1972, de acuerdo con lo dispuesto por la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina.

I. REGIMEN JURIDICO DE LOS ESPACIOS MARITIMOS

(continuación)

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

En el viaje simbólico que estamos realizando al navegar por los espacios marítimos, nos corresponde hoy tratar del régimen jurídico del alta mar, asimismo, regulado en Ginebra por el oportuno Convenio internacional de 1958, que está aceptado por España y constituye, por lo tanto, una norma vigente. Pero antes, también con nuestra acostumbrada brevedad, expongamos algunas consideraciones sobre el concepto y naturaleza jurídica del alta mar, de la mar libre, de todos y de nadie en particular y con exclusividad.

El alta mar se ha definido por oposición al mar territorial o aguas jurisdiccionales y comprenderá, por lo tanto, todos aquellos espacios acuáticos que se encuentren más allá de los límites del mencionado mar territorial y en los que reine la libertad, siendo sinónimas las expresiones alta mar y mar libre. Pero la libertad de los mares, de este espacio que por ser de nadie es de todos sin exclusividad, hace preciso un ordenamiento jurídico que condicione a los Estados su uso, e, incluso, su aprovechamiento.

El desarrollo histórico del principio de libertad de los mares ha sido materia de estudio de numerosos y grandes juristas, desde los clásicos como Grocio y sus antecedentes doctrinales como Rodrigo Suárez (estudiado por García Arias recientemente), Vitoria y Vázquez de Menchaca (estudiados por Barcia Trelles), hasta los modernos juristas que han vuelto a subrayar la importancia de tal doctrina de libertad e, incluso, su contradicción del monopolio oceánico o la novísima teoría del disfrute de sus riquezas en bien de la humanidad, a la que en otra glosa ulterior nos referiremos. Pero dejando a un lado los presupuestos de la «polémica libresca» como se la llamó, el principio de libertad del alta mar ha sido incorporado al Convenio de Ginebra mencionado en 1958, con sus cuatro corolarios de libertad de navegación,

libertad de pesca, libertad de colocar cables y tuberías submarinos y libertad de volar sobre dicha alta mar.

Estas cuatro libertades configuran la noción y la naturaleza jurídica del alta mar aunque asimismo favorecen, en contrapartida, algunas determinadas limitaciones o restricciones, como las derivadas del propio régimen jurídico de los buques, tanto de guerra como mercantes; las utilizaciones duraderas de algunos espacios acotados del alta mar; las experiencias nucleares; las pesquerías sedentarias; las explotaciones de sus recursos del suelo y subsuelo (a las que también nos referiremos en otra glosa); la construcción de túneles, estaciones meteorológicas, oceanográficas de recogida de satélites o proyectiles interplanetarios, y tantas otras utilizaciones de sus aguas y de sus fondos.

En el Convenio de Ginebra sobre el alta mar, tras la mencionada alusión a las cuatro libertades y al reconocimiento en favor de los Estados «mediterráneos» esto es, a los desprovistos de litoral o de acceso directo a la mar, de que puedan usar de dichos mares libres y a que sus posibles barcos arbolen legítimamente su pabellón, figuren múltiples normas sobre el estatuto jurídico de los buques de guerra y su completa inmunidad jurisdiccional, las disposiciones usuales sobre abordajes y otros acaecimientos de la navegación, auxilios y salvamentos, así como la represión de la piratería, trata de esclavos, «persecución en caliente», —evitación de la contaminación— una de las lacras actuales de la navegación!, y todas aquellas referencias a las disposiciones legales sobre señales, mantenimiento de las comunicaciones, construcción, equipo y condiciones de navegabilidad, así como las de carácter laboral, aspectos parciales a los que, asimismo, iremos ofreciendo nuestros comentarios en estas modestas glosas de la HOJA DEL MAR.

*Joaquín Dávila
y C.ia, S. A.*

ARMADORES - CONSIGNATARIOS
FLETAMIENTOS - ADUANAS
TRANSITARIOS - SEGUROS

CASA CENTRAL

VIGO

Plaza de Compostela, 21
Teleg.: DAVILA
Teléf. 21 56 30 (5 líneas)
Telex: DVILA 83062

SUCURSALES

MADRID

Zurbano, 76
Teleg.: DAVILA
Teléfs. { 233 29 03-233 29 01
233 29 06
Telex: DVILA 22543

CADIZ

Ramón de Carranza, 17
Telegramas: DAVILA
Teléf. 22 23 23 (3 líneas)
Telex: DVILA 76034

SEVILLA

Avd. Molini - "Edificio Elcano"
Telegramas: DAVILA
{ 23 37 19-23 37 17
23 12 11-23 50 95
23 50 99
Telex: DVILA 72047

HUELVA

Miguel Redondo, 34
Telegramas: DAVILA
Teléfs. 21 66 01-21 67 90
Telex: DVILA 75508

LAS EXPLOTACIONES FAMILIARES EN LA NUEVA REGULACION DEL CREDITO

Terminábamos nuestro comentario anterior sobre la Orden de la Presidencia del Gobierno de 18 de febrero del año actual, que regula la financiación y renovación de la flota pesquera, manifestando el propósito de dedicar un mayor espacio a las llamadas «explotaciones familiares», figura que ha quedado notablemente mejorada respecto de la disposición anterior, y bajo cuya etiqueta —ahora ampliada— pueden quedar amparadas muchas peticiones de créditos de modestos pescadores.

Y es esta razón la que nos mueve a tratar de nuevo el tema de una manera específica, a fin de conseguir su divulgación entre los hombres del mar, sus posibles y futuros beneficiarios.

Del contenido del artículo 12 de la Orden que comentamos, se deducen con precisión las características que necesariamente han de concurrir en una explotación para que se la pueda atribuir la cualidad de familiar, y, por ende, pueda disfrutar las ventajas crediticias correspondientes. Tales requisitos son:

Primero, que sea una empresa que se constitu-

ya para explotar una embarcación a construir.

Es evidente que el concepto de empresa ha de tomarse en un lato sentido, y, por ello, y a nuestro juicio, se ha de entender como tal la unión de dos o más personas para una finalidad común y concreta (en este caso determinado, construcción de una embarcación para dedicarse a la pesca).

Segundo, que del total de personas que se agrupan para explotar la embarcación a construir, al menos el 40 por 100 sean parientes dentro del cuarto grado, por consangüinidad o afinidad, y presenten habitualmente servicio a bordo.

La ampliación del parentesco al cuarto grado cubre una extensa gama, que abarca en la línea recta del abuelo al tataranieto y en la línea colateral comprende hasta los primos hermanos (incluyendo los sobrinos). Esta misma extensión se ha de considerar en el parentesco por afinidad, es decir, el normalmente llamado político.

Tercero, que la embarcación a construir no sea superior a las 100 toneladas.

¿Qué beneficios concede la nueva Orden a este tipo de pequeña empresa pesquera?

Independientemente de la desgravación fiscal, que supone el 12 por 100 del valor del buque y que se percibe a fondo perdido, la disposición señala un porcentaje de crédito equivalente al 50 por 100 del valor del buque (deducido el importe de la desgravación), que puede aumentar en un 10 por ciento más si se ofrece una baja equivalente al cien por 100 de la nueva embarcación, y en un 5 por 100 por el llamado estímulo a la mecanización, otorgable siempre que el número de tripulantes no exceda de unos topes que la Orden fija en función de las toneladas a construir.

Creemos que con lo anteriormente expuesto han quedado recogidas someramente las principales características de las explotaciones familiares, medio, a nuestro entender, apto e idóneo para conseguir una expansión en la adquisición de la propiedad de los medios de producción entre la gente del mar. ■ JOSE MARTINEZ FONS.

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, 11 - Teléfono 26 27 31

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO
2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

HOMENAJE A GUILLERMO MOREDA

GUILLERMO Moreda Oroza ha recibido el homenaje de sus compañeros en el Instituto Social de la Marina con motivo de su jubilación. Ha sido un acto sencillo, íntimo: un almuerzo en el que compartieron la mesa con el homenajeado los cargos del organismo, presididos por el almirante Fontán. Luego hubo discursos, parlamentos, confesiones en alta voz, exposiciones de motivos, remembranzas, proyectos, monólogos con dudas cartesianas, anecdotario. Y mucha emotividad. La carga emocional se generaba en el gran afecto que todos los presentes sienten por Moreda.

Manolo Pérez de la Barreda, en una de sus intervenciones, hizo el símil de la jornada: «Lo de hoy es una despedida, como las de los toreros, y como los buenos toreros espero que volverás». Y ya que le venía a mano recordó que entre los presentes había un cronista taurino —este servidor—, y que como tal parecía oportuno que hiciera la crónica del acto.

Manolo Pérez de la Barreda, tan amable, me invitaba a salir al ruedo. No dejaba de ser un serio compromiso, que no podía aceptar sin rubor. Despues de las faenas primorosas, también hondas y de brillantez de tantos primeros espadas como habían intervenido, yo, no más que un peón de brega, jamás habría osado otra cosa que cumplir con un par de banderillas, aliviándome y yendo al embroque muy ligero para que no decayera la fiesta y dar paso urgente a otro espada.

El símil taurino es válido e ingenioso y me vale para recordar aquí este acto sencillo (que tuvo, efectivamente, toda la grandeza de lo sencillo) en el que se despidió con emoción a un compañero entrañable. ¡Podré decir, entonces, que Guillermo Moreda se ha cortado la coleta?

Sigamos en los términos que convienen al espectáculo del toreo. No fue aquél un festejo formal, con traje de luces, presidencia rigurosa, picadores y toda la seriedad y protocolo que la lidia exige. No corrían los turnos por estricto orden de antigüedad ni los quites se ajustaban, con detalle a lo que exige el Reglamento. Fue mejor. Fue un festival de campanillas, donde todos rivalizaban por intervenir o aceptaban de buen grado la invitación que se les hacía, pues de esta forma participaban más directamente en el homenaje al compañero y al amigo.

Abrió plaza Fernando Moreno. Estuvo afable, alegre, sobrado de garra y medida. Fue la primera gran faena de la tarde, que ponía difícil cuento viniera detrás.

Gerardo Harguindeguy tuvo la virtud de no seguir el tono, no se contagió de la difícil facilidad del compañero y entró por otro derrotero, desde luego más incómodo, de seriedad y puntualización. En toreo, habría que decir que Gerardo Harguindeguy no toreó a favor de querencia, sino contra querencia. Por supuesto que se ajustó a la ocasión y dijo de Moreda cuantas cosas buenas merece —que son muchas—, pero no dejó ir la realidad presente y se refirió a la nueva generación a la que pertenece, continuadora de la labor de sus antecesores con renovados ideales.

Manolo Pérez de la Barreda tampoco quiso dar pases «aprovechando el viaje», tampoco aceptó las claras querencias y metió la muleta por bajo para cambiar los terrenos. Arrancó con una anécdota, es decir, algo así como un pase cambiado en el centro del platillo. Y luego, poco a poco, suavemente, su parlamento fue entrando en tema más consistente, para completar una faena honda. Quedaron bien sentados su afecto de amigo por Guillermo Moreda y la alta valoración, como jefe, de sus cualidades profesionales.

Tomó la palabra el homenajeado. El momento era emotivo. Yo tenía mucho interés —todos lo tenían— por escuchar a Moreda, principalmente en este momento. Anticiparé que me supo a poco. Guillermo Moreda es de las pocas personas que podrían hacer una historia cabal, objetiva y ajustada del Instituto Social de la Marina, que es como decir de la Seguridad Social del mar. Por supuesto, no podía ser en este acto (¿cómo, con las limitaciones impuestas por el tiempo escaso y la emotividad desbordada?). Pero hizo el prólogo. En su voz estuvo lo fundamental cuando marcó las tres etapas maestras del organismo: la creación, con Saralegui, en aquellos tiempos heroicos de la preguerra; la estructuración, en la etapa fecunda

de Valterra, en la posguerra; la consolidación, en la etapa dinámica de Fontán, en nuestros días.

Volviendo a la terminología taurina, como exige esta crónica, diré de Guillermo Moreda que estuvo con oficio, mandando en plaza, con casta; parando y templando y echándose todo el toro por delante. Tuvo su recuerdo para todos. Dejó bien patente su afán de servicio. Subrayó la promoción social del trabajador del mar en los últimos cuarenta años —los que median entre su actividad como secretario de la Cofradía de Pescadores de Tapia de Casariego y como cargo directivo del Instituto Social de la Marina en la fecha de su jubilación. «Ojalá —vino a decir— que en los próximos cuarenta años se consiga un avance semejante. Yo no pediría más para mis hijos».

Después intervino el almirante Fontán. Sería absurdo pedirle al almirante un repertorio inconsistente, para la galería. El va en corto y por de recho, como Vicente Pastor. Las faenas fundamentales, eficaces y breves. Por eso, sus frases cortas y directas emocionaron visiblemente a Guillermo Moreda. Por eso se hizo un silencio especial cuando habló de la misión que tiene encomendada el Instituto Social de la Marina y de la necesidad rotunda de que los proyectos iniciados concluyan con urgencia.

Podría parecer que con la intervención del primer espada el festejo había concluido. Pero no fue así. El almirante cedió los trastos a Guillermo Reyna, y a partir de aquí muchos se echaron al ruedo, y cada cual dio su capotazo y hasta cuajó su faena. Reyna estuvo brillante, como siempre, no granado, exuberante y ocurrente como en él es usual, sino contestatario. Dijo cosas muy graves. Nada menos que se planteó el dilema del derecho que tiene el funcionario a solicitar el descanso —aunque la ley se lo conceda— cuando puede ser eficaz, acaso imprescindible, en el puesto que desempeña. José Llorca le interrumpía alguna vez, con gracia de la buena —la de Almería—. Sin duda, Reyna, que es inteligente, le estaba diciendo a Moreda el mayor y más sólido piropo de la jornada. Pero Moreda quiso matizar, y fue modesto en la matización al decir que importantes novedades técnicas estaban llegando con demasiada rapidez, y no quería verse desbordado en un futuro por aquello que no pudiera asimilar.

Aquí intervino nuevamente Harguindeguy. Algo me recordó al momento la despedida de Bombita: la histórica corrida, solemne y emocionante como puede imaginarse, tenía un cartel de gala con El Gallo, Gallito y el propio Bombita. El triunfo de Bombita fue rotundo, pues era maestro en su oficio, y aquella tarde quiso demostrarlo. Pero he aquí que Gallito no le daba cuartel. Y si Bombita hacía un quite por verónicas, Gallito seguía con otro por gaoneras; si Bombita quebraba en banderillas, Gallito le superaba (y se superaba) en un par de poder a poder.

No es este el caso, naturalmente, pero lejos me lo recordó cuando Gerardo Harguindeguy pidió la palabra y puntualizó que pobre generación sería la suya si sólo aportara novedades mecánicas y electrónicas, y que, por el contrario, la generación que recibe la antorcha del relevo aporta ideales, una nueva concepción de la vida y sus problemas, trabajo.

José Llorca comentó esta intervención con elogio y también tuvo frase amables para Moreda, destacando que el Instituto Social de la Marina le debe intervenciones decisivas, aunque fueran calladas, en momentos cruciales para el organismo.

Fanjul, que sucede al homenajeado en la Oficina de Enlace con los organismos sindicales, relató anécdotas múltiples, y su discurso posiblemente fue el más extenso de todos. Despues fue cuando Manolo me hizo salir al ruedo. Dejaré constancia de que me limité a dos capotazos, aliviándome —como queda dicho—, y salté la barrera para seguir contemplando el espectáculo y después contarla —que es lo mío—.

Jaime Pérez L. Santamaría estuvo fácil y elocuente al reflejar las virtudes profesionales y humanas de Moreda; Jaime Alzozano, docto —como es habitual en él—, significó que jubilación viene de júbilo (lo que iba un poco al hilo del dilema que planteara Guillermo Reyna). Guillermo Fernández fue escueto y precisó muy bien la categoría de Moreda, a quien conoce de muy antiguo. José Antonio Sánchez Riera, que se

encontraba ocasionalmente en Madrid, representó al personal de las Delegaciones del Instituto Social de la Marina, y lo hizo con sencillez, categoría y sentimiento. Pueden estar satisfechos los funcionarios de la costa con esta magnífica representación. Santiago González Pardo relató la pericia del homenajeado para documentarse.

Callaron, pero aplaudieron y se identificaron con los oradores, Alvaro G. Ormaechea, José María García Casillas, Ignacio Uriarte —que por señas me pedia crónica—, Ernesto Martínez Peral, Jaime Roset, —a quien también le ofrecieron banderillas y puso un buen par (al sesgo)—, y Gregorio Ramos. Y Pedro Jiménez Poyato.

Pedro fue un primer espada a quien nos quedamos con ganas de ver en el ruedo. Seguro que oírle habría sido una delicia. Habría dicho cosas, y de cuando en vez nos hubiera alegrado con una larga cordobesa, pues es hombre de humor fino, del mejor humor de su tierra andaluza. Pero también es realista y poco amigo de las salvas. Ocurrió que Moreda se sentaba a la mesa a su lado, y todo lo que le tenía que decir se lo habría dicho ya durante el almuerzo. ¡A qué repetir?

Esta es, poco más o menos, la crónica —taurina, como habíamos quedado— del homenaje. Algun lector habrá quedado perplejo. Por algún rincón de nuestra geografía quizás alguien buscará su significado. Desde luego será porque no conoce a Guillermo Moreda (y habrá de convenir que, entonces, no es hombre de mar).

Le explicaré: Guillermo Moreda es un hombre importante en la vida económico-social del sector marítimo y pesquero. Tanto más importante y decisivo cuanto callada ha sido su actuación. Guillermo Moreda es un técnico en estos temas. Y por serlo deduciré que es un político. ¡Que nadie se escandalice! A mí me está desasosegando mucho esa división que se hace de políticos y tecnócratas. Porque no creo en ella. Opino que en la persona humana no se pueden hacer diseciones en las que se dejan a un lado y a otro, con total independencia, elementos cualificados que constituyen una sola personalidad. Tampoco en la sociedad. No se puede decir aquí atamos en gavillas a los tecnócratas, allá a los políticos y más allá al pueblo soberano. E incluso también, en otro lado, a los soldados. Conozco soldados que son tecnócratas y son políticos. También conozco filósofos que son políticos. Y sociólogos. Lo que no conozco son políticos que sólo sean políticos, o por lo menos, no creo en ellos.

El arte de la política no se limita a ejercicio del poder o a una hábil contienda para alcanzar ese poder. La política sólo se justifica cuando hay vocación de servicio y cuando ese servicio está fundado en un objetivo sustancial. Puede ser una ideología. Puede ser un estado de tensión, que incluso obligue a intervenir a las Fuerzas Armadas. Puede ser una técnica. El ejercicio de la política, entonces, se ve asistido por el conocimiento especializado, en profundidad, del ideólogo, del soldado, del técnico.

En este orden de cosas se centra la actividad de Guillermo Moreda. Pocos como él conocen al trabajador del mar, la problemática del sector. Y como los conoce puede aportar soluciones. Lo de menos es que él las proponga y otros las ejecuten. Lo de más es la solución en sí —la solución política—, y ésta la ha dado Moreda, bien madura, a muchos.

Guillermo Moreda se ha hecho a sí mismo. Ha ascendido peldaño a peldaño a pulso y por méritos propios. Es un hombre que genera ideas, tiene una gran capacidad de iniciativa, se vale de una imaginación amplia. Es trabajador y estudioso. Le han reclamado de organismos incluso internacionales, porque gente de ideas y con ilusiones son de un valor inestimable en cualquier parte del mundo. La suerte para nosotros es que, a pesar de todo, se quedó aquí, y siempre al servicio de los trabajadores del mar.

Ahora ha elegido la jubilación, a sus sesenta y un años de edad, y ha dejado el Instituto. No se crean: está hecho un chiquillo. Por eso vaticino que aún ha de dar guerra. La jubilación de Moreda ha sido administrativa y sólo eso. Le veremos hacer cosas importantes. Si no, al tiempo.

JOAQUÍN VIDAL

SURPRENDENTE REPLICA A NUDA EN EL NUMERO ANTERIOR) TO SOCIAL DE LA MARIN

CARTA DEL PRESIDENTE DEL SINDICATO PROVINCIAL DE LA PESCA DE VIGO

Nuestro director recibió la siguiente carta, que reproducimos íntegra:

Muy señor mío:

De acuerdo con lo que dispone el artículo 58 de la Ley de Prensa e Imprenta, y acogiéndome al mismo, solicito de usted la publicación del siguiente escrito de réplica al artículo publicado por la revista de su digna dirección, número 78, de fecha de abril de 1972 y en la página HM-6.

EN TORNO AL DIA DE HABER

La revista ilustrada «HOJA DEL MAR», correspondiente al mes de abril del año en curso, editada por el Instituto Social de la Marina, publica en su número 78 un artículo que, bajo el título «Cómo emplea el ISM el «Día de Haber», revela el destino dado por el Montepío Marítimo Nacional al fondo especial, nutrido con este recurso económico, y la proyección que la Comisión Delegada de la Seguridad Social, instrumentada en la Comisión Permanente del ISM a raíz de su sesión del día 26 de enero último, pretende para tal recurso.

El rumbo de la Seguridad Social para los españoles está claramente trazado por el legislador; nuestro Estado, por imperativos en marcha, ha pasado de un sistema de Seguros Sociales a un sistema de Seguridad Social, bajo postulados de justicia y no de caridad. Lo que traza la quilla sobre el mar ha de ser antes trazado sobre datos exactos por la proa; de suerte que naveguemos en ruta y no desplazados. Nos complace señalar esta ruta tal como la entendemos las empresas marítimo-pesqueras en esta hora; sujetos, agobiados por los requerimientos que en orden al pago del «Día de Haber» se nos viene formulando por el ISM. Nos impele a ello la lealtad debida a nuestros hombres de mar, esforzados pescadores constreñidos a desprenderse de un día de trabajo al año, de un día de haber, pese a tener satisfechas, junto con las empresas en que se encuadran, sus cuotas a la Seguridad Social.

Manifiesta el citado artículo que el ISM mantiene el régimen de protección a la ancianidad, y como consecuencia de ello, mejora las pensiones, las complementa con la asistencia sanitaria y el subsidio de defunción, y hasta amplía el grupo de pensionistas.

Mas tal régimen nunca ha sido especial ni lo puede ser, dado que, de acuerdo con los anteriores estatutos del Montepío Marítimo Nacional, invocados en el artículo 80 de los tít

mos estatutos a que hace referencia el artículo publicado, se denomina «REGIMEN TRANSITORIO DE SUBSIDIOS DE ANCIANIDAD» (capítulo II, título IV de la Orden 14 de octubre de 1951, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de octubre). Un régimen especial de protección a la ancianidad no cabe dentro de un régimen especial de la Seguridad Social como el de los trabajadores del mar, porque quebrantaría y, en consecuencia, iría contra lo dispuesto por el legislador en el artículo 20, número tercero del texto articulado de la Ley de Seguridad Social, que dice así: «La acción protectora, comprendida en los números anteriores, establece y limita el ámbito de extensión posible del régimen general y especiales de la Seguridad Social».

Aclaremos que lo que se instauró como especial, fue el fondo con cargo, al cual se debieron abonar, hasta su extinción, las pensiones graciales, entre las que, primero estaba el subsidio de ancianidad y luego, si los recursos propios del fondo lo permitían —nótese bien—, las prestaciones de naturaleza análoga, que, como es lógico se establecían y concedían por el órgano de Gobierno del extinguido Montepío Marítimo Nacional. Recordemos que el legislador distingue dos clases de prestaciones: las normales u ordinarias, y las complementarias; fuera de ellas no caben otras. A cambio, sólo exige un tipo de cotización sobre bases tarifadas, para proveer a la cobertura de las situaciones y contingencias amparadas por el Régimen Especial de los trabajadores del mar. Y de esta suerte, el tipo de cotización queda distribuido para la asistencia sanitaria, para la invalidez provisional, para la protección a la familia, para la invalidez permanente, muerte y supervivencia derivadas de enfermedad común y vejez; niveles mínimo y complementario, ASISTENCIA SOCIAL y acción formativa, y para el fondo de compensación en el Régimen Especial de la Seguridad Social para los trabajadores del mar. (Nos fundamos en los artículos 19 de la Ley de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, en el 32 de su Reglamento, y en la Orden de 11 de agosto de 1970.)

El ISM no se conforma con lo anterior; exige, además, la entrega de un día de haber al año a cada productor marítimo pesquero, y otro tanto a las empresas en donde prestan sus servicios, porque estima que «el Día de Haber» continúa establecido, dado

que subsisten las circunstancias de su actual vigencia para el mantenimiento de lo que llama Régimen Especial de protección a la ancianidad, y no Régimen TRANSITORIO DE SUBSIDIOS DE ANCIANIDAD.

Las circunstancias que dieron lugar a la exigencia del «Día de Haber» como recurso económico del extinguido Montepío Marítimo Nacional, afectaron y vincularon, sólo y exclusivamente, al personal y empresas de la Marina Mercante, y no al personal de la Marina de Pesca, como se pretende.

Desde la promulgación de los primeros estatutos del Montepío Marítimo Nacional, vertidos en el ordenamiento jurídico a través de la Orden de 12 de diciembre de 1940, hasta los estatutos promulgados por la Orden de 14 de octubre de 1951, tal normativa afectó exclusivamente al personal de la Marina Mercante, y ocurre que así lo reconoce la publicación aludida, puesto que de la lectura de su primer párrafo resultan evidentes los siguientes extremos:

a) Que se abonaran hasta su extinción (por ser prestaciones transitorias, temporales, no permanentes);
b) Las pensiones graciales (por ser prestaciones complementarias, encuadradas actualmente en el marco de los beneficios de la asistencia social);
c) Reconocidas a los beneficiarios (por ser de la Marina Mercante y no de la Pesca); d) Del Régimen Transitorio de Ancianidad (no de Régimen Especial alguno, como se postula por el ISM, olvidando su carácter transitorio); e) DE ACUERDO CON LOS ESTATUTOS ANTERIORES (en los que se estableció que este subsidio de ancianidad o prestación complementaria y transitoria se otorgaría a los marinos mercantes, que el día 1 de enero de 1941 tuvieran cumplidos sesenta años (hoy más de noventa y uno) y acreditaran un mínimo de quince años de navegación, o al personal administrativo al servicio de las empresas de la Marina Mercante, que en dicha fecha tuvieran cumplidos los sesenta y cinco años (hoy más de noventa y seis), y si los recursos propios del fondo lo permitían se podría establecer otras prestaciones de naturaleza análoga, con cargo a ese fondo especial).

Estas y no otras son las circunstancias que legitimaron, en su día, la existencia del «Día de Haber» y las únicas que pueden justificar su subsistencia.

Siendo ello así, las circunstancias de su actual vigencia vienen justificadas por la trayectoria legislativa expuesta, puesto que circunstancias de una norma son los supuestos de

tal norma, y ocurre que en el Régimen Especial de los trabajadores del mar no se admiten otras prestaciones complementarias que las que están incluidas en el marco de los beneficios de la Asistencia Social, por imperativo de los artículos 28 y 29 de su Ley Especial, y 57 y 58 de su Reglamento. Es más, tanto el 4 por 100 de primas a la navegación como la participación en el fondo de practicaje, han sido y son conceptos extraños a la Marina de Pesca.

Nos llama la atención el hecho singular de que existan 190 pensionistas, en la actualidad, más que nonagenarios. Resulta contradictorio que durante el curso de 1970 a 1971 el Montepío Marítimo Nacional haya dispuesto, con cargo a dicho fondo especial, de 7.454.000 pesetas para bolsas de estudios, dejando exigua las prestaciones reconocidas, cuando como es visto su elevación no hubiera agotado los ingresos anteriores del fondo ni aun con los beneficios de la asistencia sanitaria, cuando, como es lógico, habría de esperarse, desapareciera esta situación por anotonomásia transitoria. No hay base legal alguna por la que el ISM pueda reconocer a nuevos pensionistas, semejantes a aquellos ancianos, que en el año 1941 consolidaron un Régimen Transitorio y, por tanto, temporal, y menos aún para reconocer pensiones a las viudas.

Entendemos, dicho sea con todos los respetos, que el ISM no está facultado como entidad gestora de la Seguridad Social para mantener, y con ello constituir un Régimen Especial de la protección a la ancianidad, sobre la base de una exigencia o reclamación de un «Día de Haber» o de trabajo a un productor, que después de tener satisfechos, como cualquier otro de la nación, las cuotas legalmente establecidas para la Seguridad Social, venga obligado a aportar tal recurso económico, que se articuló en su día por y para el personal de la Marina Mercante, de acuerdo con las concretas previsiones del legislador y sobre la base de un Régimen Transitorio, que con el tiempo tuvo que desaparecer por su propia naturaleza.

Por todo ello esperamos se estimen los argumentos expuestos, y se provea de acuerdo con lo exigido por el legislador, dejando sin efecto la exigencia del DÍA DE HABER a los trabajadores y empresas marítimo-pesqueras.

Agradeciéndole su atención por la publicación, le saluda atentamente.

EL PRESIDENTE DEL SINDICATO PROVINCIAL DE LA PESCA,

Alejandro Hernández ZUNZUNEGUI

ESTRA INFORMACION (PUBLICA- «COMO INVIERTE EL INSTITU- A EL ''DIA DE HABER''»

NOTA DE LA REDACCION

Con fecha 22 de mayo último, nuestro director recibió la carta de don Alejandro Hernández Zunzunegui, cuyo texto íntegro se incluye en estas páginas. No estaba mecanografiada en papel con membrete del Sindicato Provincial de la Pesca de Vigo, sino en folios corrientes y molientes, aunque —eso sí— llenos por todas partes de sellos de caucho del mencionado Sindicato Provincial.

Llamaba la atención, sobre todo, que el texto alcanzara los tres folios mecanografiados a un solo espacio, en tipo de letra más bien pequeño. Sabemos que a nuestro director le horrorizan semejantes ladrillos —dicho sea sin ánimo de ofender, y utilizando un vocablo de ir por casa, muy usual en las Redacciones—. Le horrorizan, pues roban un tiempo precioso que aquí no podemos permitirnos el lujo de perder. Pero lo leyó. Hasta con alarma. Porque el principio del escrito era realmente para alarma: ¡El firmante se acogía al derecho de réplica, previsto en la Ley de Prensa! Al director «le sonaba» el firmante, aunque no como protagonista, ni directo ni indirecto, de noticia o información aparecidos en el número de abril de HOJA DEL MAR. Tampoco estaba en este caso el propio Sindicato Provincial.

En seguida pudo ver, sin embargo, que lo que al firmante le picaba era la información sobre el «Día de Haber», que habíamos publicado.

Es evidente que el repetido firmante sabe que existe la Ley de Prensa e Imprenta, o por lo menos el artículo 58, que regula el derecho de réplica. No nos extraña. Son muchos los que no se pierden «Boletín Oficial del Estado» alguno, no para estar al tanto de lo que se legisla en el país, sino para no dejar pasar aquello que, legislado, en un momento dado les pueda beneficiar. Es típica en este caso la Ley de Prensa e Imprenta.

Pliegan: ¿Existe? ¡Bien! ¡Podemos hacer uso del derecho de réplica! Lo que no hacen es tomarse la molestia de leerla, aunque sólo sea una vez y por encima. Ni siquiera el artículo importante, pretendido ungüento amarillo para casos de emergencia.

Si el susodicho firmante lo hubiera leído, sabría que el artículo 58 de esta ley se refiere a «la persona natural o jurídica, que se considere injustamente perjudicada por cualquier información escrita o gráfica que le mencione o aluda».

Entonces, ¿dónde, en qué lugar, el referido firmante es citado o aludido? ¿Acaso es uno de los ciento noventa pensionistas nonagenarios de que se hablaba en la información publicada en HOJA DEL MAR? Y si lo es, ¿cómo

con más de noventa primaveras a cuestas está desempeñando un cargo? O en otro orden de cosas, ¿dónde, en qué lugar, el Sindicato Provincial que preside era citado o aludido? ¿Escribió la carta de réplica en nombre del Sindicato? Si es así, ¿por qué no lo hizo constar expresamente y por qué no utilizó papel oficial del Sindicato?

Puede que, de cualquier forma, el reiterado firmante se considerase «injustamente perjudicado» por afinidad o simpatía, pero sintiéndolo muy de veras tal variante no está prevista en la ley. Y quien ha sacado a relucir la ley ha sido él, no nosotros.

Mucho interés debía tener por que su carta se publicara, sin embargo, porque al día siguiente se recibió en la Redacción una llamada telefónica del Sindicato Provincial de la Pesca de Vigo (Secretaría del presidente), preguntando si se publicaría el escrito e interesando que se hiciera así. Se les respondió que no se sabía.

Respondemos hoy: milagrosamente no ha ido a parar al cesto de los papeles.

Habrá quedado tranquilo el plurimencionado firmante: ¡Su carta apareció! Le diremos por qué: porque además de no molestarnos en absoluto las opiniones en contra, tampoco está de más que aireemos aquí algunos errores, falsas interpretaciones y acusaciones gratuitas, por si pulula por ahí alguien que coincide con ellas, y así se dejan las cosas claras de una vez. De esta forma nos evitamos poner ejemplos graciosos: ya lo hace el multitudinario firmante.

Vea el caballero lo que tenemos que decir al respecto:

A) El contenido de su carta coincide, por curiosos acaso, con cierta versión deformada de cierto sector de armadores (hemos dicho cierto sector de armadores) de buques de pesca, sobre el «Día de Haber», que vienen obstruyendo su recaudación desde 1967. Esto lo sabemos. Sabemos también, naturalmente, que sus especiosos argumentos han venido siendo rechazados por las autoridades administrativas competentes. Asimismo que está pendiente de sentencia el procedimiento (Tribunal Supremo de Justicia, sala cuarta) contra la última decisión firme del Ministerio de Trabajo, que una vez más y formalmente resolvió la procedencia del ingreso.

B) ¿Cómo osa el ya excesivamente referido firmante decir que la información de HOJA DEL MAR que excitó su impulso polémico-epistolar constituye una «revelación»? No, caro nuestro: si se publicó el contenido de los acuerdos de los órganos de gobierno del ISM de

26 de enero último, fue precisamente para cumplirlos, haciendo historia del origen y destino del «Día de Haber». Podrá apreciar que la posición que revela en su carta (esa sí que es revelación hermosa!) se aviene pero que muy mal con la de los representantes de los sectores de Pesca y Marina Mercante, que fueron quienes aprobaron el incremento de las pensiones, divulgadas en HOJA DEL MAR.

C) Ilustraremos al invocante del artículo 58 de la Ley de Prensa de que lo mismo el extinguido Montepío Marítimo Nacional que el Instituto Social de la Marina, en su actividad gestora —antes de los seguros sociales y hoy de la Seguridad Social—, están regidos por órganos de gobierno colegiados, cuyos vocales representativos, lo mismo empresarios que trabajadores, son elegidos con arreglo a las normas de procedimiento electoral de la Organización Sindical.

D) Añadiremos que, teniendo en cuenta el apartado anterior, hay un párrafo de la archivada carta francamente peligroso: aquel en que se señala, en tono de imputación, que el Instituto Social de la Marina «no está facultado, como entidad gestora, para mantener y con ello constituir un régimen especial de protección a la ancianidad...» o lo que realmente parece preocupar al comunicante «injustamente perjudicado»: la obligación de los armadores de aportar tal recurso.

¡Caballero, por menos ha habido duelos! Lo que usted dice puede ser ofensivo y hasta puede encubrir la acusación de que se exige una exacción ilegal, que haría necesaria explicación suficiente de su contenido. Máxime teniendo en cuenta que representaciones sindicales de mayor rango y categoría que la de usted, han defendido su posición sobre el tema por los cauces adecuados (la Comisión que dictaminó el Proyecto de Ley de la Seguridad Social, y en vía judicial ante la sala cuarta del Tribunal Supremo de Justicia).

¿A qué montamos en cólera?

E) Pero en vez de montar en cólera, le aclararemos: Las leyes son para algo más que para buscarles la posibilidad de una réplica. Españoles de buena fe, las acatamos —como usted, por supuesto—. Y consecuentes con ello no vamos a hacer excepciones precisamente con la Ley de la Seguridad Social del Mar. Si usted lee la disposición transitoria segunda de dicha ley, verá que dice: «El Instituto Social de la Marina hará efectivos, en lo sucesivo, los recursos económicos actualmente adscritos al Montepío Marítimo Nacional, por los conceptos de «Día de Haber», mientras subsistan las circunstancias de su actual vigencia...».

La ley es la ley. ■

CONSTITUCION Y PRIMERA REUNION ORDINARIA DE LA COMISION INTERNACIONAL DE PESQUERIAS DEL ATLANTICO SUDORIENTAL

La Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental es la organización internacional creada por el Convenio sobre la Conservación de los Recursos Vivos del Atlántico Sudoriental, firmado en Roma el 23 de octubre de 1969 y ratificado por España el 6 de diciembre de 1971.

Tiene por misión asegurar la conservación de la riqueza pesquera mediante una explotación racional de los recursos vivos del Atlántico Sudoriental. Su zona de influencia comprende las aguas del Atlántico Sudoriental, limitadas al Norte y Sur por los paralelos de 60° OOS (desembocadura del río Congo) y 50° OOS, y al Este y Oeste, por los meridianos 20° OOW y 40° OOE (véase gráfico).

Estas aguas son de gran interés económico para España, por trabajar en ellas unos 100 barcos pesqueros de gran tamaño y nueva construcción, y que constituyen nuestra más importante flota de gran altura. Se subdivide esta flota en buques arrastreros congeladores, dedicados especialmente a la merluza, y buques marisqueros, también congeladores, para la pesca de moluscos y crustáceos. Las capturas de estos buques pueden cifrarse en unas 200.000 toneladas, lo que representa el 15 por 100 de nuestra captura total y el 40 por 100 de la de gran altura.

En el momento actual son miembros de esta Comisión: Japón, Polonia, Portugal, África del Sur, España y la URSS.

Bulgaria lo será el 24 de mayo actual, esperándose ratifiquen el convenio en breve Francia, Italia, Corea, Alemania Federal y Cuba.

La Comisión celebró su primera reunión ordinaria los días 24 al 29 de abril último, en la sede de la FAO, en Roma.

Asistieron nutridas representaciones de los siguientes países miembros: Japón (4), Polonia (4), Portugal (4), África del Sur (8), España (6) y URSS (7).

En calidad de observadores estuvieron representadas Bulgaria, Cuba, Francia, República Federal Alemana, Italia, Corea, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, el Consejo Internacional para la Explotación del Mar y la Comisión Internacional de las Ballenas.

La delegación española estuvo presidida por don Fernando Marcillach Guazo, director general de Pesca Marítima, y formaron parte de la misma los siguientes señores: don Vicente Bermejo Martínez, jefe de la 5.ª Sección de la Dirección General de Pesca Marítima; don Ramón Acín Ferrer, Secretaría General Técnica (Ministerio de Hacienda); don Carlos Bas Peired, biólogo, Instituto de Investigaciones Pesqueras (Barcelona); don Javier García Pita, vocal, Grupo de Barcos Congeladores, y don Miguel Maiza Esnaola, Grupo Sindical Autónomo de Armadores de Buques Congeladores de Huelva.

Abrió el período de sesiones y dio la bienvenida a las delegaciones, en nombre del director general de la Organización, el señor F. E. Popper, subdirector general del Departamento de Pesca.

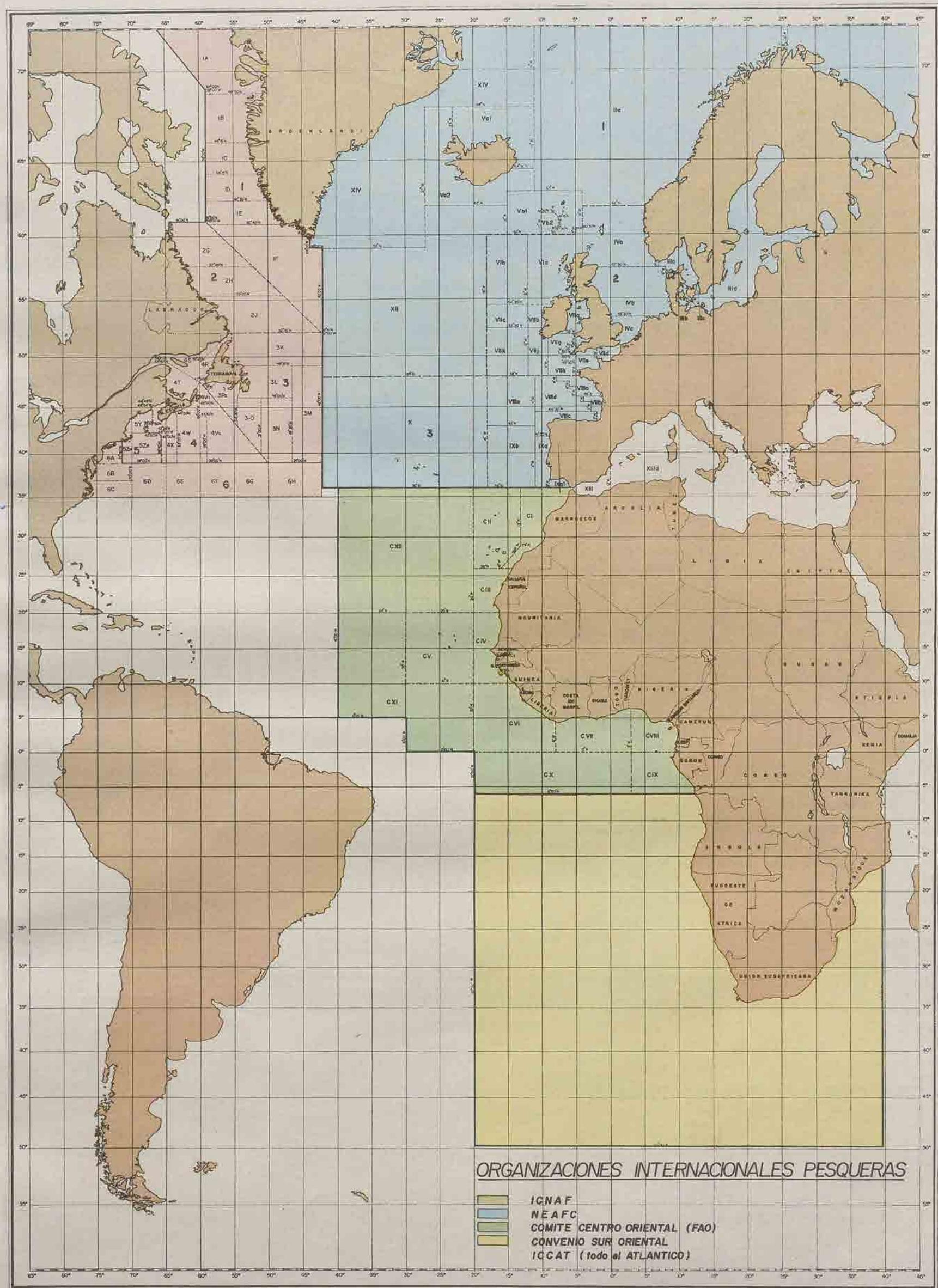
ACUERDOS MAS IMPORTANTES

1.º La Comisión eligió, por unanimidad, presidente a don Fernando Marcillach Guazo, director general de Pesca Marítima (España); primer vicepresidente, al señor Studenestki, viceministro de Pesquerías (URSS), y segundo vicepresidente, al capitán de Navío J. C. Cardoso (Portugal).

2.º A propuesta de España se nombró, igualmente por unanimidad, secretario ejecutivo de la Comisión al señor R. A. La Garde, subdirector general de Pesca de Francia.

La Comisión acordó, por unanimidad, elegir Madrid como sede de su Secretaría.

Dado que algunos países no han enviado aún los suficientes datos científicos y estadísticos para un estudio profundo de la situación actual de los caladeros, se aplaza hasta la próxima reunión de la Comisión la introducción de medidas de regulación, si bien se aconseja que los Gobiernos miembros vayan implantando en su países respectivos la malla de 120 milímetros para la captura de especies demersales. ■ VICENTE BERMEJO







Se llama "Don Vicente", en homenaje a don Vicente Rodríguez Casado

UN BARCO DE VEINTITRES MILLONES Y MEDIO DE PESETAS, PROPIEDAD DE UNA COOPERATIVA DE PESCADORES BARBATEÑOS



CADIZ (Especial para «Hoja del Mar» por telex).—La jornada de hoy marcará un hito en la vida barbateña. Porque si importante es que por primera vez haya entrado en su puerto un barco de hierro perteneciente a su flota pesquera, tiene también gran importancia la significación que supone este primer paso para la modernización de esa flota que tanta importancia tiene en la evolución de la industriosa población. El «Don Vicente», que así se llama este nuevo pesquero, ha sido recibido con alborozo. Todo Barbate, puede decirse, desfiló por el espigón para desde el mismo contemplar la airosa figura del barco que había quedado fondeado fuera del puerto todo engalanado. A la hora de la pleamar, el nuevo pesquero puso proa hacia el interior de la dársena. Y fue exactamente a las 12,17 horas cuando apareció en el interior de la misma haciendo sonar sus sirena, mientras el público congregado aplaudía con entusiasmo. Y cuando el barco quedó atracado junto a la lonja, fue materialmente asaltado, pasando abordo numerosas personas, entre ellas, muchos chicos y chicas.

El «Don Vicente» es propiedad de la cooperativa barbateña, de la que es presidente don Antonio López Domínguez, trabajador del mar como los restantes catorce miembros que la forman. Hace cuatro años fue creada esta cooperativa siguiendo las directrices de don Diego López Barreiro, actualmente alcalde, que por aquel entonces no tenía cargo alguno en esta población. Gracias al Crédito Social Pesquero se han convertido en propietarios del «Don Vicente», que tiene matrícula de Huelva, lista tercera, folio 1.263, construido en la ciudad onubense, y tiene 150 toneladas de registro bruto, 28 de eslora, 7,02 de manga y 3,80 de puntal.

- **El acto de bendición se celebró en Barbate de Franco, con honores de gran acontecimiento.**
- **Fue presidido por el almirante Fontán, presidente del ISM; el señor Rodríguez Casado, presidente del Crédito Social Pesquero —entidad que ha concedido el préstamo a los pescadores—; el almirante Gener y el vicesecretario general del ISM, señor Harguindegay.**

El coste, incluido el arte de la pesca, es de 23.500.000 pesetas.

BENDICIÓN DEL BARCO

Las autoridades y personalidades ocuparon una tribuna instalada al borde del muelle. Asistieron el presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé; presidente del CSP, don Vicente Rodríguez Casado; almirante don Eduardo Gener Cuadraido; vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindegay Banet; don Gregorio Ramos Charro, jefe del servicio de Fomento Social del ISM; don Felipe Peña Vázquez, delegado provincial del ISM; alcalde don Diego López Barrera, con miembros de la Corporación Municipal, Consejo Local del Movimiento; ayudante militar de Marina, don Manuel Carracedo Vázquez; teniente jefe de la Guardia Civil, don Luis Delgado Tamayo; juez de paz, don Manuel Mirón, y otras muchas personalidades.

La bendición corrió a cargo del padre Carlos Vázquez, franciscano, quien pronunció unas palabras expresando la gran satisfacción que le producía la ceremonia, felicitando a cuantos de manera especial habían contribuido a hacer posible el sueño de un grupo de marineros, así como a cuantos abrigaban anhelos de imitación y de superación. Expresó su opinión de que la unión consigue el triunfo, deseó que el barco fuera una prolongación del propio hogar de los tripulantes, un nido de auténtica amistad, una escuela de progreso. Dio la enhorabuena a todos y deseó que otros valientes siguieran su ejemplo.

HABLA EL ALCALDE DE BARBATE

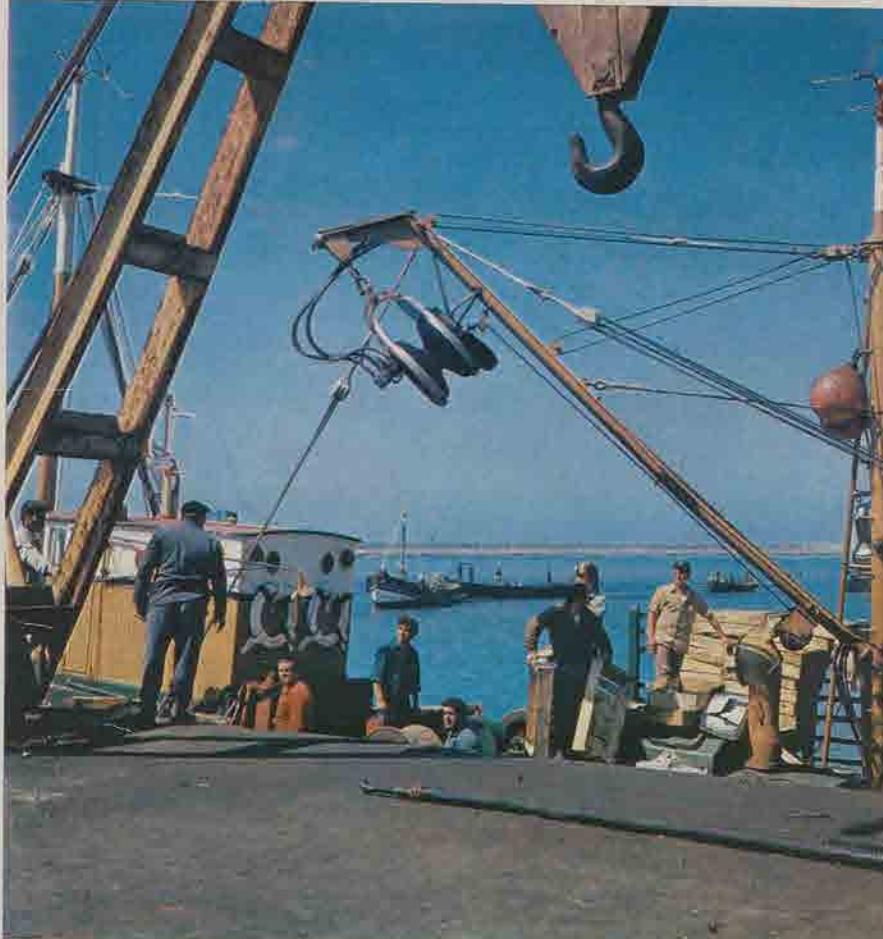
Don Diego López Barrera hizo uso de la palabra seguidamente. Y en su discurso, interrumpido más de una vez por los aplausos, se refirió a lo mucho que se le había hablado de barcos de hierro a los barbateños cuando todo parecía promesas vagas. «Pero ya está en puerto el primero de los barcos —dijo— que operará un cambio total en las facciones económicas y social del tradicional y laborioso puerto marinero». Un cambio de sistema que exige un cambio de mentalidad. Aseguró que es el comienzo dignificador de la clase pescadora porque a bordo vivirán los marineros como corresponde a un hombre en unas condiciones mínimas de cómo debe trabajarse en el mar en la época en que vivimos. Supondrá también un mayor ingreso, con lo que el salario de un pescador no será el que se viene conociendo en toda la zona. Se refirió al hecho de que la renovación de la flota será para Barbate el fin de muchos sin-



DISCURSO DE DON VICENTE RODRÍGUEZ CASADO

El presidente del CSP, don Vicente Rodríguez Casado, se congratuló de la presencia de tantos barbateños, entre los que predominaban los jóvenes. Hizo referencia a la creación de la cooperativa por un grupo de pescadores que se empeñaron en hacerse propietarios de un buque de pesca. «Lucharon con la incomprensión, pero han logrado la victoria».

Aseguró que el éxito de las cooperativas del Sur está en que el barco sea una empresa perfectamente bien llevada y que cumpla sus deberes empresariales. «Deben tener en cuenta —dijo— que ahora no son simples pescadores, sino que tienen sobre sí una fuerte responsabilidad no sólo en el mar, sino incluso cuando se encuentren en sus hogares. Para ello han de mentalizarse no como trabajadores, sino como empresarios dueños del barco. Pero para ello lo primero será pagar lo que deben, cumplir lo que han prometido hacer. Conquistando un barco no han conquistado ya la fortuna, sino el derecho a la victoria que tienen en sus manos si son capaces de dar a su mentalidad ese sentido de la responsabilidad, porque un cooperativista es un hombre eminentemente responsable».



"CONQUISTANDO UN BARCO NO HABEIS CONQUISTADO YA LA FORTUNA, SINO EL DERECHO A LA VICTORIA". (Rodríguez Casado a los cooperativistas.)

sabores, pues se equipan para una mayor autonomía que les permita ir en busca de la pesca hasta donde sea conveniente. Elogió el hecho de que el primer paso lo hayan dado unos pescadores, indicando que en Barbate hace años que debió iniciarse esta renovación, no llevada a cabo por falta de visión empresarial, porque lo que en otro tiempo dio tanto esplendor al pueblo se ha ido debilitando a pasos agigantados. Aludió a las cooperativas pesqueras y su funcionamiento, indicando que la idea amaravillosa se debe a don Vicente Rodríguez Casado; de ahí la denominación del barco, porque es una persona muy vinculada a los hombres del mar, primero al frente del

ISM y en la actualidad como presidente del CSP. Comentó la fe ciega de los marineros en las personas que han creado la cooperativa —Gerardo Harguindegay, Miguel Márquez, él mismo— y dijo a los mismos que del «Don Vicente» depende que la promoción del marinero en Barbate lleve a realizarse. Terminó diciendo: «Para ello no contéis con otra ayuda que la de vuestro esfuerzo y la de la Virgen del Carmen, porque no podéis copiar de nadie, ya que en esta materia está todo por hacer. Tened presente aquel verso de Machado: "Caminante, no hay camino; se hace camino al andar"». Una gran salva de aplausos subrayó las palabras del señor López Barrera.

PROMOCIÓN DE BARBATE

Terminado el acto, las citadas autoridades y otros asistentes subieron a bordo del barco, que se hizo a la mar navegando por la inmediaciones. Esto permitió a quienes no lo conocían comprobar las extraordinarias condiciones de Barbate para la promoción turística —otra de las metas de su dinámico alcalde—, como también observar cómo surgen y se levantan las viviendas que en una fecha no lejana permitirán la desaparición del Zapal, objetivo que con los mencionados de modernización de la flota y turismo tienen lugar preferente, entre otros, en las iniciativas de la Alcaldía.

Anteriormente, en el Ayuntamiento se firmaron las escrituras de cesión de terrenos de la Cofradía de Pescadores al ISM para la construcción de la Casa del Mar, en la que se pretende ubicar una Escuela de Formación Profesional. En el curso del acto, el presidente del ISM, almirante Fontán, habló de la futura construcción de otras trescientas viviendas para pescadores. Finalmente, las autoridades y personalidades visitaron las obras de construcción de 112 viviendas promovidas por el Instituto Social de la Marina. ■ HIGINIO SAINZ LEÓN.

SE HA CREADO LA MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO

- EN SUS CATEGORIAS DE BRONCE, PLATA Y ORO.

- SE CONCEDERA PARA ENALTECER LOS SERVICIOS PRESTADOS A LA ESPAÑA DEL MAR.



La orden de 22 de abril de 1971, que creó la Medalla al Mérito Social Marítimo, ha sido completada por otra disposición de igual rango, de 9 de marzo del actual, estableciendo las categorías correspondientes y las condiciones generales para el otorgamiento de esta recompensa.

La Medalla al Mérito Social Marítimo, distinción creada para premiar la dedicación activa, ejemplaridad, constancia o desinterés de las personas o entidades que de algún modo colaboran en el cumplimiento de los fines encomendados al Instituto Social de la Marina por las Leyes de 30 de diciembre de 1969 y 18 de octubre de 1941, constará de tres categorías: medalla de bronce, medalla de plata y medalla de oro.

La distinción se concederá a título individual o colectivo, para enaltecer los servicios prestados a la España del Mar, que hayan redundado en beneficio de sus hombres, por perso-

nas o entidades que resulten acreedoras a ello.

La categoría de la distinción se acordará, en cada caso, atendiendo a la relevancia de los méritos que concurran en los recompensados con ella.

La concesión puede ser acordada de oficio por el ministro, subsecretario o el Consejo General del Instituto Social de la Marina, o propuesta a este órgano por la Comisión Permanente o el presidente del mismo.

Los delegados de Trabajo y los titulares de los cargos del Instituto y sus órganos de gobierno provinciales y locales, pueden elevar al presidente del organismo las sugerencias de concesión que estimen oportunas, explicitando los motivos que a su juicio aconsejen el otorgamiento de la distinción. Lo mismo podrán hacer —dirigiéndose al presidente o al delegado provincial del Instituto, según

los casos— los presidentes de las entidades sindicales nacionales, provinciales y locales, que encuadren las actividades de la pesca o de la Marina Mercante.

La concesión de esta recompensa se hará, preferentemente, el día 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, así como en ocasión de otras fiestas o efemérides nacionales caracterizadas, y llevará consigo la entrega del correspondiente diploma.

Los actos de imposición de esta distinción deberán estar rodeados de la máxima solemnidad.

En aquellos actos públicos que celebre el Instituto Social de la Marina, las personas recompensadas con la Medalla al Mérito Social Marítimo deberán ocupar los lugares preferentes, que les serán asignados de acuerdo con la categoría de la medalla cuya posesión ostenten.





CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I.S.M. EN BALEARES

EL ACTO FUE PRESIDIDO POR EL ALMIRANTE FONTÁN, PRESIDENTE DEL ORGANISMO, QUIEN ACOMPAÑADO POR EL SECRETARIO GENERAL ESTUDIO LOS MAS ACUCIANTES PROBLEMAS DE LOS TRABAJADORES DEL MAR DEL ARCHIPIELAGO.

PALMA DE MALLORCA (Crónica de nuestro corresponsal).— Con motivo de la constitución del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Baleares, han visitado esta localidad el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, y el secretario general del organismo, don Manuel Pérez de la Barreda.

Al objeto de conocer personalmente los problemas de los hombres de la mar de Baleares y las actividades en dichas islas del Instituto Social de la Marina, el almirante Fontán llegó a Mallorca el día anterior a la constitución del Consejo. De otra parte, y con los mismos motivos, llevaba ya tres días en la isla el señor Pérez de la Barreda.

Un caluroso recibimiento le esperaba al almirante Fontán a su llegada al aeropuerto mallorquín de Son San Juan, pues un nutrido grupo de pescadores de todos los puertos de las islas habían acudido a recibirlle. También acudieron a darle la bienvenida el comandante militar de Marina, delegado provincial de Trabajo, director del Instituto Nacional de Previsión y de Mutualidades, presidentes de los Sindicatos de la Pesca y Marina Mercante, y diversas representaciones locales.

REUNION CON LOS PESCADORES

Tras breves momentos de descanso, el almirante Fontán comenzó su primera jornada de trabajo recibiendo a distintas comisiones y representaciones relacionadas con la pesca y la mar. Entre ellas, y por su interés, cabe destacar a la comisión de la Junta Rectora de las Cofradías de Pescadores de Palma, Junta Rectora de la Cofradía de Ciudadela (Menorca), Junta Provincial de Pesca, Comisión Directiva de la constructora del barco "El Pescador", Comisión del proyecto Simposio Internacional de Pesca en Baleares y Comisión del proyecto de Casa del Mar y Varaderos.

Después, el presidente del Instituto Social de la Marina se reunió y departió cordialmente con todo el personal de la Delegación Provincial del organismo. En dicha reunión,

los funcionarios del Instituto Social de la Marina entregaron al almirante Fontán y al señor Pérez de la Barreda el libro titulado "Islas Baleares", como recuerdo de su primera visita a esta Delegación.

Por la tarde del mismo día, el almirante Fontán y el señor Pérez de la Barreda, acompañados por los señores Ventura y Alcover, visitaron la empresa Naviera Mallorquina y los Astilleros Mallorca. Más tarde visitaron la Cofradía de Pescadores, lonja, muelle pesquero y otras instalaciones.

CONSTITUCION DEL CONSEJO PROVINCIAL DE BALEARES

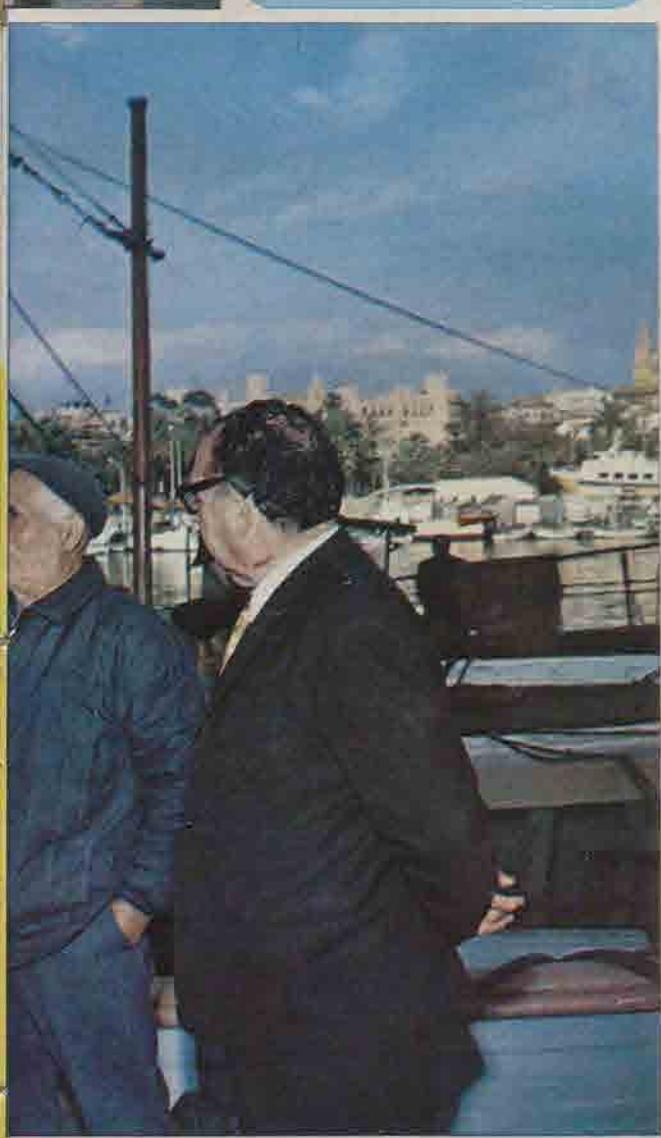
En la mañana del día 18 de abril, y en el Gobierno Civil de Palma de Mallorca, fue constituido el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Baleares.

En la presidencia figuraban, además del gobernador civil y del almirante Fontán, que presidían el acto, el presidente de la Diputación, alcalde de Palma, secretario general del Instituto Social de la Marina, delegado provincial de Trabajo, comandante militar de Marina y el presidente del propio Consejo Provincial.

Abrió el acto el gobernador civil, procediéndose en primer lugar a la toma de juramento del presidente del Consejo, señor Alcover González, y demás consejeros. Tras esto, el señor Alcover pronunció unas palabras resaltando la responsabilidad que él y sus compañeros del Consejo adquirían, así como su confianza en la ayuda de las autoridades allí presentes a fin de lograr un mayor beneficio para los hombres de la mar de Baleares.

Habló después el almirante Fontán para resaltar la satisfacción que sentía por establecerse en este archipiélago balear —tan querido por él por anteriores servicios profesionales— un Consejo que va a mejorar la Seguridad Social de los hombres de la mar, sus problemas de viviendas, su formación profesional, etcétera.

Tras las palabras del presidente del Instituto Social de la Marina, el señor gobernador civil dio por finalizado el acto.





EL "CALA LLONGA", MAGNIFICO BUQUE CARGUERO ROLL-ON/ROLL-OFF

Durante su estancia en Palma de Mallorca, el almirante Fontán y el señor Pérez de la Barreda visitaron la Naviera Mallorquina, y muy detenidamente el buque roll-on/roll-off «Cala Llonga», que es una espléndida muestra de buque de carga, especialmente construido para transporte de vehículos de carretera. Sus características son las que reflejamos en el cuadro final.

Toda la tripulación dispone de camarotes individuales en primera cubierta.

Sala de máquinas totalmente automatizada.

Lleva una hélice de paso variable y una hélice transversal a proa.



Todas las maniobras pueden efectuarse tanto desde el centro del puente como desde ambos alerones, en donde se dispone de controles del motor, hélice principal, hélice de proa y timón.

TRB	894,66 ton.
Eslora total	88,90 m.
Manga	13,60 m.
Puntal	4,23 m.
Calado	4,18 m.
Motor	2.950,— HP.
Velocidad	15,— n.
Peso muerto	1.260,— ton.
Tripulación	12 h.

Constitución del Consejo Provincial de Melilla



EL ACTO FUE PRESIDIDO POR EL COMANDANTE GENERAL DE LA PLAZA

Se constituyó en Melilla el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, y su Comisión Permanente, en el salón de actos de la Delegación Provincial de Mutualidades Laborales.

El acto de constitución fue presidido por el comandante general de Melilla, don Ricardo García Echeverría; alcalde de la ciudad, don Eduardo León Solá; director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgos Marítimos, don Guillermo Reyna Medina, que ostentaba la representación del presidente del ISM; comandante militar de Marina, don Juan Bautista Lazaga y Topete; delegado provincial de Trabajo, don Juan Picón Martín, y otras autoridades.

Fue designado presidente del Consejo Provincial, don José Lamas Montes, a quien le fue tomado el juramento por el señor Reyna Medina. Acto seguido se eligieron los vicepresidentes de la Comisión Permanente: don José Quiñonero García, por la parte empresarial, y don Fermín Martínez Jurdao, por la parte obrera.

Fue designado secretario de Actas, don Vicente Rubio Jiménez, funcionario de la Delegación Provincial del ISM.

A continuación pronunció unas breves palabras el señor Lamas Montes, quien agradeció, en primer lugar, la confianza depositada en él al designarle presidente de Consejo Provincial. Manifestó su entusiasmo y entrega total en el desempeño de su misión. Expresó también su deseo de llevar a buen término realizaciones tan importantes como son: la construcción de una Casa del Mar, la creación de una Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, la creación de una Guar-

■ EN REPRESENTACION
DEL ISM ASISTIO
EL DIRECTOR
DE LA MUTUA NACIONAL
DE PREVISION
DE RIESGO MARITIMO.

dería Infantil, la construcción de una Fábrica de Hielo y la renovación de la Flota Pesquera.

Seguidamente tomó la palabra el director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgos Marítimos, don Guillermo Reyna Medina, quien agradeció, en primer lugar, la presencia de las autoridades en el acto de constitución del Consejo Provincial, felicitando al presidente y consejeros que tomaron posesión de sus cargos.

Dijo que la Ley 116/69 que estableció el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y la Orden Ministerial de 2 de enero de 1971, que creó los Organos de Gobierno del Instituto Social de la Marina, marcan una nueva etapa en la vida del Instituto, una etapa especialmente importante y especialmente significativa, que tiene el propósito de individualizar, en lo posible, a todos los que participan en la gran tarea de la Seguridad Social del Mar.

Tras de referirse a las numerosas

tareas que el Instituto ya tenía encomendadas y que viene realizando, dijo que no podían quedar marginadas; y, en segundo plano, todas aquellas funciones que precisamente subrayan el propósito de individualización social del Instituto, y el de atención a las necesidades colectivas. Finalizó sus palabras manifestando la confianza del ISM en las personas que constituyen el Consejo Provincial.

A continuación, cerró el acto el comandante general de Melilla, don Ricardo García Echeverría, quien glosó la figura del presidente del Consejo.

BAQUERA KUSCHE & MARTIN, S. A.

FUNDADA EN 1847

Central: Paseo de la Castellana, 8, Madrid-1
Telex 27677 y 22040 - Teléfono 226 10 00

SUCURSALES:

Alicante. Telex 66117.

Cádiz. Telex 76040.

Palma de Mallorca. Telex 68537.

Valencia. Telex 62771.

Barcelona. Telex 54753.

Málaga. Telex 77074.

Sevilla. Telex 72053.

Irún: Paseo de Colón, 98. Teléfono 61 52 43.

Pasajes: Edificio Obras del Puerto.

Teléfono 52256.

Port Bou: Colón, 6. Teléfono 25 02 28.

Oficinas en todas las Aduanas Interiores
y Aeropuertos nacionales

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
REPRESENTANTES DE LINEAS
REGULARES

CON SERVICIO DE CARGA
PARA TODO EL MUNDO

AGENTES DE FLETAMIENTOS

AGENTES DE ADUANAS

VIAJES «BAKUMAR»

TELEGRAMAS: «BAKUMAR»

EL 19 de junio abandonó la clínica de Puerta de Hierro don Francisco Palma Cortés, patrón de litoral del pesquero "Aguilica", causando alta sanatorial por su curación clínica. Con tal motivo le visitó el presidente del

ISM, almirante Fontán Lobé, acompañado por el jefe de los Servicios Sanitarios, don Jaime Pérez L. Santamaría. El presidente le hizo entrega de un obsequio, a modo de recuerdo, por los meses de hospitalización.

El señor Palma Cortés se trasladó a su domi-

cilio en Lepe (Huelva), donde continuará el periodo de convalecencia bajo la dirección de los Servicios Sanitarios del ISM en aquella provincia.

DON FRANCISCO PALMA CORTÉS ABANDONA LA CLÍNICA



AUN ESTABA GRAVE.—Cuando la gravedad era muy acentuada, hasta el punto de que se temió por su vida, visitaron a Francisco Palma el presidente del ISM, el subsecretario de la Marina Mercante y el director general de Pesca, quienes escuchan, en la fotografía, las explicaciones del jefe de los Servicios Sanitarios del ISM, sobre el estado del herido. Aún faltaban muchos días para que la curación fuera un hecho. (Fotos: TRIBALDOS.)

"SE NECESITA MAYOR VIGILANCIA"

«Herido a tiros. Francisco Palma Cortés se debate entre la vida y la muerte en la clínica de Puerta de Hierro». Estos eran los titulares de la página 3 de nuestro anterior número. Felizmente podemos decir que en tal lucha la

vida venció. El patrón de litoral del «Aguilica» se encuentra curado de sus heridas, y dentro de muy pocas horas abandonará la clínica madrileña. Sin embargo, el hecho no puede ni debe ser olvidado, y con tal fin le hemos rea-

lizado esta entrevista. Su caso personal está clínicamente resuelto. El problema continúa no sólo para los pescadores de Huelva, sino para todos los de la costa Sur. Son, aproximadamente, 500 barcos los que faenan por las

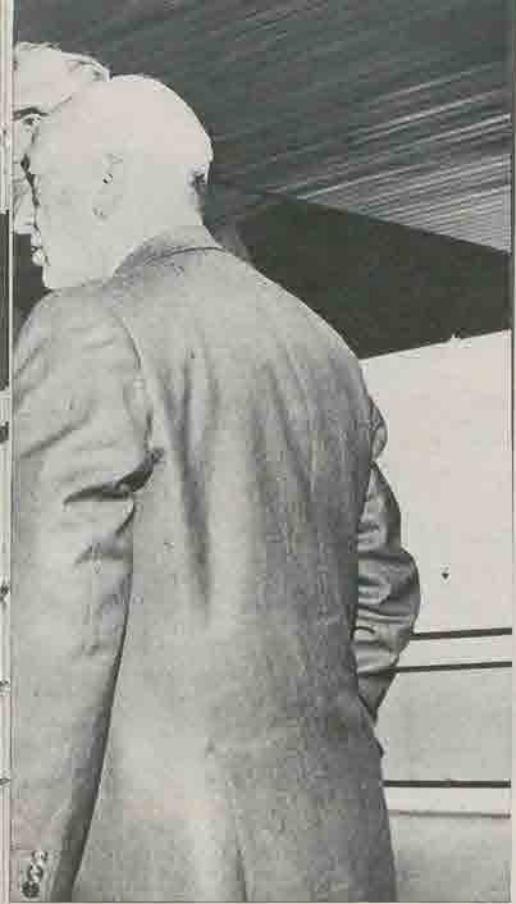
aguas cercanas a Marruecos. Son ellos los que exigen que el problema no se olvide, sino que se resuelva. Francisco Palma: veintisiete años. Patrón de litoral desde hace cuatro. Trabaja en la mar desde los dieciséis. Casado.

—Sí, sí; es el primer conflicto que tuve con los marroquíes...

»Estábamos a trece millas y media de la costa. En el barco tenemos radar y estoy seguro de nuestra situación... Eran las doce de la mañana. Pescábamos al arrastre y el arte estaba calado. Había varios barcos españoles... Bueno, cuando está el patrullero español no nos molestan. Como ese día no estaba (veintidós de marzo), llegó una lancha marroquí y detuvo a varios que iban delante nuestra. Levamos el arte y nos dispusimos a marchar. Los marroquíes creyeron que nos escapábamos; nos dieron el alto y yo continué alejándome, puesto que estábamos en aguas internacionales. Los marineros que estaban en cubierta me avisaron que disparaban, después comenzaron las ráfagas de ametralladora contra el puente. Nos escondimos y me hirieron. Perdí el



FINAL FELIZ.—Ya todo ha pasado. Francisco Palma Cortés abandona la clínica. El peligro ha quedado lejos. En este momento feliz le acompañan su esposa y sus padres.



EL ALMIRANTE FONTÁN ENTREGA EN GARRUCHA TREINTA VIVIENDAS PARA LOS PESCADORES CONSTRUIDAS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



Entrevista con Francisco Palma Cortés, Patrón del "Aguilica".

conocimiento... Se quedaron sin mandos porque trasladaron al patrón de pesca a la lancha patrullera y yo no podía dirigir. Creo que tuvieron dificultades para arribar a Agadir... En el hospital marroquí dijeron que me habían quitado la bala, pero no era cierto. Me operaron en la boca del estómago y me hicieron transfusiones. Estuve catorce días y tuve muy poca asistencia médica. Los enfermeros eran muy poco amables, hasta el punto de que me tenía que tomar yo mismo la temperatura... Me dio una gran alegría el saber que el Instituto Social de la Marina mandaba un avión para recogerme. Una vez en Madrid, todo fue distinto...

... Yo creo que la solución para el problema es la de una mayor vigilancia por parte de nuestras lanchas patrulleras, porque cuando están con nosotros a los marruecos ni se les ve... Si quedo útil, seguiré pescando. Es mi profesión y lo que sé hacer...

El III Plan de Desarrollo destinará, en concepto de «Vigilancia pesquera», 2.000 millones de pesetas. Tal medida parece significar que los organismos dirigentes son conscientes de las dificultades de nuestros pescadores. Intensificar la protección parece ser la pauta a seguir. ■ A. S. H.

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—El día 26 de mayo se desplazó a Almería el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina. Llegó acompañado de don Antonio Andújar Rodríguez, procurador en Cortes y presidente del Consejo Provincial del ISM, y don Gregorio Ramos Charro, jefe del Servicio de Fomento Social.

Acudieron a esperarles al aeropuerto el gobernador civil, don Juan Mena de la Cruz y don Diego Arenas Gamo, delegado de Trabajo, y don Luis Páez Jiménez, comandante militar aéreo y jefe del aeropuerto, así como también el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y el jefe de la Inspección Médica Provincial.

VIVIENDAS PARA LOS PESCADORES

Desde el aeropuerto se trasladaron a Garrucha donde iban a ser inauguradas y bendecidas 30 viviendas para pescadores de aquella Cofradía construidas por el Instituto Social de la Marina, y entregadas a sus beneficiarios en régimen de amortización.

En la puerta de la Casa del Mar esperaban a los ilustres visitantes todas las autoridades locales y el segundo comandante militar de Marina de Cartagena, en representación del titular que no había podido desplazarse.

Se dirigieron seguidamente al salón de actos de la Casa del Mar, totalmente ocupado por pescadores de Garrucha y beneficiarios de las viviendas que se iban a entregar. El delegado provincial del Instituto Social de la Marina fue nombrando a cada uno de los interesados, a los que, por las autoridades, se les entregó un sobre que contenía el contrato y las llaves de la vivienda que a cada uno se había adjudicado.

Terminado el acto de entrega, el patrón mayor de la Cofradía, don Antonio Gerez Clemente, pronunció unas palabras de agradecimiento a todos los presentes, y muy especialmente al almirante Fontán por el decidido apoyo que había prestado para la construcción de estas viviendas, y por el cariño y entrega total que hacia los hombres de la mar manifiesta en todas las ocasiones. Terminó sus palabras anunciendo que el Ayuntamiento de Garrucha había cedido otra parcela al Instituto, a continuación de la actualmente ocupada, para construir otras 30 viviendas con lo que quedaría prácticamente solucionado el problema del hogar familiar para los pescadores; pidió también

● TAMBÉN INAUGURÓ EN CARBONERAS LA CASA DEL MAR

al presidente del Instituto se estudiara una fórmula de amortización que, con un plazo más largo, hiciera más asequibles las viviendas a sus ocupantes.

Cerró el acto el presidente del ISM, haciendo constar la profunda satisfacción que le producían estas ceremonias, que si bien protocolarias, están llenas de un gran calor humano, más todavía cuando se trata de dar al trabajador de la mar una vivienda digna y adecuada a sus necesidades. Felicitó al patrón mayor de Garrucha por los logros conseguidos hasta ahora y por la posibilidad que le brindaba de seguir la actuación del Instituto en esta materia tan importante, con la comunicación de la cesión por el Ayuntamiento de una nueva parcela, haciendo patente su gratitud a toda la Corporación por este nuevo rasgo de preocupación en solucionar los problemas que a los pescadores de Garrucha les agobiaba, y, recogiendo la petición del señor Gerez Clemente, prometió que el Instituto estudiaría la fórmula para que el próximo grupo que se construyera tuviera un plazo más largo de amortización.

Todas las viviendas están compuestas de: comedor-estar, tres habitaciones, cocina y servicios, y tienen a la fachada principal un amplio balcón terraza, y a la posterior, otra terraza donde va instalado el lavadero.

Una vez bendecidas por el párroco de Garrucha, fueron detenidamente visitadas por todos los asistentes; y tanto el presidente del Instituto como el gobernador civil, tuvieron frases de felicitación para los técnicos directores, y para el contratista, por la calidad de la obra realizada.

A continuación se trasladaron a visitar un solar, propiedad de las Hermanas de la Caridad, y que éstas están dispuestas a ceder al Instituto para la construcción de una Guardería Infantil y Unidad Preescolar. El solar reúne todas las condiciones necesarias para el fin propuesto, y el almirante Fontán manifestó su propósito de que se realicen las obras lo antes posible.

INAUGURACIÓN DE LA CASA DEL MAR DE CARBONERAS

Por la tarde, el almirante Fontán y acompañantes, salieron hacia Carboneras para inaugurar la nueva Casa del Mar.

Después de visitar detenidamente todas las dependencias de esta Casa

del Mar, precioso edificio de una sola planta, de cara a la mar, y en la que están integrados los servicios asistenciales y oficinas del ISM y de la Cofradía, así como un gran salón de actos, pasaron todos los presentes a llenarlo, y el patrón mayor, don Ramón Aguado García, pronunció unas palabras de agradecimiento al Instituto Social de la Marina, y muy especialmente a su representante supremo allí presente.

El almirante Fontán contestó declinando toda gratitud, puesto que, con estas obras, con el impulso que a ellas daba, no hacía más que cumplir con su deber de ir extendiendo a todos los hombres de la mar de España los cuidados y la protección que S. E. el Jefe del Estado le había encomendado. Hizo ver que, además de servir para el fin concreto y específico de una mejor asistencia a los pescadores de Carboneras, la Casa del Mar que ahora se inauguraba cumplía otro tan importante o más que aquél, el de servir de punto de reunión, de verdadero hogar para todos los que en la mar ganan su sustento.

El gobernador civil pidió permiso al almirante Fontán para clausurar el acto porque, dijo quería aprovechar la oportunidad de este nuevo beneficio para un pueblo de su provincia, para decir a todos los habitantes de Carboneras que la unión, la cooperación y el trabajo colectivo, obtienen siempre frutos que individualmente o con gestiones inconexas se pierden o tardan mucho más en conseguirse.

Que siendo el problema principal de aquel pueblo el contar con un refugio para sus embarcaciones les exhortaba a que, unidos todos los vecinos constituyeran una cooperativa o cualquier otra agrupación, que, contando con el apoyo de todas las autoridades provinciales y nacionales, les permitiera conseguir en fecha inmediata el anhelo tantas veces manifestado.

Terminó su intervención agradeciendo al almirante Fontán la diferencia que con él había tenido y la realización por el Instituto de las obras que se habían inaugurado en ese día, y que iban a redundar en beneficio de hombres de Almería.

El almirante Fontán y el señor Ramos Charro, emprendieron el mismo día regreso a Madrid, siendo despedidos en la estación de ferrocarril por las mismas personalidades que habían ido a recibirlas al aeropuerto. ■ JOSE EGUIZABAL.

ESTE AÑO SE CELEBRA EL BACALAO EN TERRANOVA



SAINT-PIERRE ET MIQUELON
(De nuestro corresponsal).—A causa de la falta de pescado en general (muchos «Bous» pusieron rumbo a Noruega), y de que lo poco que había se encontraba en caladeros lejanos a esta isla. Saint-Pierre se vio muy poco frecuentado durante el mes de abril. A partir de primeros de mayo empezó a escasear el bacalao por el Gran Banco también, y las parejas, en su ruta hacia el Oeste, pasaron por las proximidades de este archipiélago con lo cual, la animación habitual (que toda arribada de barcos españoles significa) volvió al territorio, que ya comenzaba a inquietarse ante la ausencia de los bacaladeros españoles. Durante unos días, incluso, parecía que el grueso de la flota se volcaría sobre el banco de Saint-Pierre, puesto que había el día 15 de mayo bastantes barcos que se defendieron bien, logrando buenas capturas a tan sólo tres o cuatro horas de Saint-Pierre. Súbitamente, como el bacalao ya nos tiene acostumbrados, desapareció de estas latitudes y... de nuevo la búsqueda y el exodo hacia otros caladeros... Este año, y debido a la escasez general, la mayoría de las parejas harán tan sólo dos campañas, mientras que años atrás lo normal eran tres. Es de suponer que esta penuria redunde en el bolsillo de las amas de casa que tendrán que pagar aún más caro el cada vez más raro bacalao.

LA ULTIMA TEMPESTAD DE NIEVE DEL INVIERNO

Cuando ya nos creímos que el invierno había pasado (a pesar de que

las temperaturas siguen rondando el punto de congelación), una brusca tempestad de nieve dio al traste con nuestras ilusiones... Esto sucedía entre el 10 y 12 de mayo... Desde entonces la nieve nos ha dejado tranquilos, y ahora tenemos como subtítulo a la niebla..., que, con breves períodos de «despejado», se mantendrá hasta julio.

ANIVERSARIOS PATRIÓTICOS EN SAINT-PIERRE

El día 8 de mayo se celebró el XXVII aniversario de la victoria de los aliados sobre Alemania. Con tal motivo el buque de guerra francés «Commandant Bourdeau» arribó el día 6. La marinería y las fuerzas de gendarmería desfilaron en el aniversario ante las autoridades del territorio en la plaza del General De Gaulle; fiesta patriótica que en este pequeño puerto tiene especial significación por haber jugado un importante papel en las tristes horas de la capitulación... La mayoría de la población no estaba de acuerdo con el Gobierno de Vichy..., y así, cuando el día 24 de diciembre de 1941, en plena tempestad de nieve y a 20° bajo cero, una escuadra francesa de la FRANCIA LIBRE, siguiendo las órdenes del general De Gaulle, arribó a St-Pierre, la mayoría de la población se puso a su lado y el almirante Muselier y las tripulaciones de su escuadra (corbetas «Mimoso», «Alice» y «Aconit», submarino gigante «Surcouf», el mayor del mundo entonces) ganaron para la causa de la Francia libre esta importante posi-

ción estratégica pese a las amenazas y coacción americanas...

Todo lo anterior es ya Historia..., pero también es Historia otro recuerdo, no tan glorioso, y cuyo aniversario se cumple también en la misma fecha... Hace dieciocho años la caída del Dien-Bien-Fu marcó para Francia su fin como potencia colonial.

PERSONALIDAD FRANCESA VISITA SAINT-PIERRE

M. Frederic Gabriel, director de Etablissement National des Invalides de la Marine (el equivalente galo de nuestro Instituto Social de la Marina) visitó el archipiélago del 7 al 10 de mayo y, entre otros actos, merece destacarse la inauguración del Hogar del Marino, organismo anexo al Stella Maris. Este nuevo Hogar del Marino tiene una proyección más internacional que el anterior Stella

Maris, pues puede decirse que, aunque las puertas del Stella Maris (de iniciativa totalmente española) siempre estuvieron abiertas para todo los marinos, no contaban ni con espacio ni con servicios para poder ocuparse dignamente de los hombres del mar de otras naciones. El nuevo Hogar del Marino, iniciativa del obispo de St-Pierre, monseñor Maurer, no tiene aún personalidad como la tiene nuestro Stella Maris, pero es de esperar que en el futuro tenga tanta vida o más aún que aquél.

INCENDIO EN EL STELLA MARIS

La misma noche de su inauguración se declaró un violento incendio en los sótanos del nuevo edificio. La rapidez del servicio contra incendios y el hecho de que afortunadamente la construcción fuera de hormigón (y no de madera como es habitual en estas latitudes) evitaron la destrucción de los dos edificios (Hogar del Marino y Club Stella Maris).

DÍA DEL MARINO EN SAINT-PIERRE

La profunda vocación de St-Pierre tiene una manifestación más en el tradicional Día del Marino. Este día, 14 de mayo, marca el comienzo de la «petite pêche» (pesca menor), es decir, la pesca realizada por un hombre o dos, a bordo de pequeñas embarcaciones de fondo plano, denominadas «Doris». Son diversos los actos y comienzan por una solemne Misa en la cual los marinos forman el coro y reparten a los asistentes una especie de bizcocho. Este bizcocho o pan, que primeramente ha sido llevado en procesión hasta el altar mayor de la catedral, significa la abundancia, y por el hecho de invitar a todos los asistentes pretenden que la abundancia se comparta, ya que toda la población tiene como único recurso la pesca (en realidad esto no es válido en la actualidad, pero es la tradición que aquí, como en todas partes, se respeta...).

Por la tarde es la procesión y la bendición de las embarcaciones y de sus tripulaciones con un pintoresco recorrido por las aguas del puerto y la clásica corona de flores arrojada al mar en memoria de los que no volverán. ■ JOSE LUIS ALARCOS.



TODO MARINO EN EL EXTRANJERO DEBE POSEER LAS LEYES LABORALES Y SOCIALES DEL PAÍS DONDE TRABAJE

BONN (Crónica de nuestro corresponsal volante en Europa).— Querido amigo Ferreiro, marino español «in Dänemark: No, no tenemos agregado laboral en ese país; por eso tuve que decirle que se dirigiera al secretario de nuestra Embajada. Hoy, gracias a la atención del Departamento de Hacienda de aquella nación, podría contestarle exactamente a su consulta, lo que he hecho por carta particular y con un poco de retraso, a causa de una antipática pulmonía y una más estúpida recaída por escapar del tratamiento antes de tiempo. Pero ambos casos, el suyo y mi pulmonía, no son ya tema de este artículo. Al suyo ya tiene respuesta a sus derechos y, gracias a Dios, yo ya puedo volver a salir en mangas de camisa si Febo nos visita, a quien, por otra parte, esperamos de un momento a otro tener entre nosotros, por lo menos hasta mayo de 1978.

Existe culpa y descuido por parte de nuestros marinos y por parte de los representantes españoles de los mismos.

No vamos a analizar la responsabilidad de unos y otros. Precisamos más espacio del que nos concede la dirección de «Hoja del Mar», pero si intentaremos, por nuestra experiencia y en interés de nuestros marinos, exponer alguna de las medidas que estimamos —debíamos decir «exigimos»— necesarias.

El Instituto Social de la Marina tiene que obligar a las agencias privadas españolas de contratación a entregar al marino español las leyes del país bajo cuya bandera va a navegar. No me refiero, claro está, a las civiles, pues es tan reducido el número de marinos españoles que atenta contra ellas que no merece la pena gastarse dos o tres duros en el sello que las remita. Me refiero a las laborales y sociales. Aquí no 10 ó 15 pesetas. Aun añadiendo dos céntimos a estas humildes cifras se ganaba dinero, al saber cada uno a lo que tenía derecho y evitar que se perdieran cantidades que ya merecen la pena y más que la pena tenerse en cuenta.

Voy a explicarme: existen convenios con determinados países sobre seguridad social. Bien, una información sobre los derechos en ellos y la entrega de los correspondientes formularios para poder exigirlos; tiene, vuelvo a subrayar el verbo, que ser obligada y obli-

CARTA ABIERTA AL AMIGO FERREIRO... Y A QUIEN CORRESPONDA

gados a entregar aún por las agencias privadas de contratación, multando y fuertemente, inclusive, la falta de aquélla y de éstos.

Con otros países con los cuales, desgraciadamente, aún no se han firmado esos convenios, tiene, otra vez y mil más el verbo lindo y claro, que obligarse a esas agencias a comunicar al marino español que su familia no tiene derecho a nada, a no ser que respecto a enfermedad y demás seguros sociales no suscriban los formularios repartidos a tal efecto y que deberán ser entregados al Instituto Social de la Marina antes del 15 de agosto del año en curso. Siendo tan pequeña la cantidad que como cuota se exige en este seguro, debía ser obligatorio. La desgracia se lleva mañana a uno de nuestros marinos. El desprecio al papeleo es notorio de ellos. ¿Qué hacemos con la familia? El «no se preocupaba de esto» valdrá quizá como disculpa ante San Pedro al llegar al cielo, pero aquí, tan lejos de allá, no nos salva ni la recomendación de la tan discutida Santa Bárbara, y ya tenemos otro peso sobre la conciencia de quienes debieron advertir, informar y, en todo caso, obligar.

La libertad de emigrar, tantas veces refrendada por el ministro de Trabajo y por el director del Instituto Español de Emigración, no se vería comprometida con la exigencia de este seguro, ni mucho menos con la debida información. Que conste que no es mi idea cerrar puertas a la libre contratación ni mucho menos, pero... el mismo día que mi «querida» pulmonía me quitaba de la circulación, un maldito accidente «quitaba» una pierna a uno de nuestros marinos, navegante bajo bandera dudosa (no la bandera, sino la armadora).

No hay convenio. Queda sólo, aparte de la indemnización, cuando llegue, el buscar un huequecito en nuestra legislación y en el corazón de nuestros legisladores. Y lo que es irreparable: el amargor de nuestro marino: «Si yo lo hubiera sabido antes de apoyarme en este palo...».

Esta es la culpa de nuestras

autoridades al no exigir que cada agencia privada informe de lo que se juegan nuestros marinos y de lo que pueden perder. Hay que hacer algo para que lo sepan. Tienen que saberlo.

Obligación de las agencias españolas —ojalá se pudiera conseguir también de las que tienen su residencia fuera de nuestras costas— de comunicar al Instituto Social de la Marina o a otro organismo estimado más competente del nombre, barco, armadora, y un certificado firmado por el contratado en el que conste que ha recibido la información y documentación social y laboral necesa-

ria para saber a qué carta se juega los trozos de cuerpo y cómo puede hacer «siete y media» de mano y que la banca llegue a manos de su mujer e hijos o madre, aun al levantar la última figura.

Supongo, querido Ferreiro, que habrá sabido perdonarme por citar su nombre; en su carta tampoco me pedía el anónimo, aunque en mi pensamiento me parece figurarme todo lo contrario, pues gracias a su consulta he podido hilvanar este artículo y a usted y a mí nos queda una cosa así como si acabáramos de recibir la absolución por algo que no puede callarse más, que gravaba nuestras conciencias y que, como siempre, sin paliativo alguno, denunciamos en bien de nuestros compatriotas, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

“ANGEL”, CONDECORADO

El cónsul general de Düsseldorf impuso a nuestro corresponsal volante, “Angel”, la Medalla de Honor de la Emigración en su categoría de Bronce, concedida por el ministro de Trabajo, a propuesta del director del Instituto Español de Emigración, en atención a su entrega a la causa de nuestros emigrantes. En el mismo Consulado nos enteramos que la emigración española en Suiza había pedido para “Angel” la Medalla de Honor de la Emigración en su categoría de Plata. Prueba de que la denominación de corresponsal volante responde en un todo a la labor que realiza sin reconocer fronteras.



PROBLEMAS DE CONVIVENCIA

WALVIS BAY (De nuestro corresponsal).—Hace ya más de un mes que se van notando muchos problemas para los marineros españoles en Walvis Bay.

Algunas tensiones ha habido siempre, por el distinto carácter español y africano, por el lenguaje y mucho también por la pretendida superioridad del africano, con su orgullo y vanidad.

Cuando algún español se ha visto con dos copas ha habido alguna pelea en los bares, y por ambas partes se han dado algunos golpes, pero la cosa no ha pasado de ahí. Con dos copas en el cuerpo todos se hacen los valientes.

PROBLEMAS DE CHICAS

Otra de las causas de roces de los marineros españoles y africanos ha sido por las chicas.

En Walvis Bay hay una chica por dos chicos. Si además se añade que los marineros que llegan al muelle: españoles, italianos, griegos, ingleses, naturalmente vienen a aumentar esa diferencia, resulta que cuando se quiere organizar un baile en algún hotel o en el club para marineros los problemas aumentan y los roces son aún mayores.

Se han tenido que suprimir tres bailes en Walvis Bay por el problema de que a ellos acudían unas veinte chicas y sesenta chicos. En los tres hubo peleas, unas veces entre africanos, otras veces entre ingleses y africanos, y últimamente entre africanos y españoles.

El baile que se venía celebrando estas últimas semanas en el Club Angel Volador se ha tenido que suprimir también por esas mismas causas. Una chica quería bailar con un marinero español y un africano comenzó a golpes con los españoles que había allí.

Al día siguiente sucedió algo parecido y por fin se ha tenido que suprimir, pues no se podía tener control y era peligroso.

TRES HERIDOS GRAVES

A raíz de estas incidencias, tres marineros españoles han sido hospitalizados. También un africano tuvo que ser llevado al hospital.

Pero hay que decir, en honor a la verdad, que

en ninguna de estas peleas la culpa ha sido de los españoles, ni que los marineros españoles estuviesen bebidos.

Venían sencillamente andando por la calle y cinco gamberros, siempre los mismos, comenzaron a molestar a los españoles, que se dirigían tranquilamente hacia el puerto. Los africanos comenzaron a pegarles hasta que dejaron a uno tendido en el suelo. Los españoles eran tres y los africanos, siete.

En una de las ocasiones que se formó otra pelea acudió la Policía, pero no intervino para nada y dejaba que se peleasen. Como los españoles no podían expresar a la Policía que la culpa era de los africanos; en cambio éstos hablaron con los policías y se fueron tan tranquilos.

Con estos roces, si continúan y no se pone remedio, cualquier día habrá un disgusto serio.

Según dicen algunos chicos africanos, este grupo de jóvenes africanos está mandado por uno de ellos, con mucho dinero, acostumbrado a las drogas, y que es hijo de algún personaje, ya sea gobernador o alcalde de algún pueblo.

Hasta ahora, los marineros españoles se han portado con mucha calma, pero como son cosas que se corren de barco a barco, quizás no puedan aguantar estas injusticias de jóvenes que alardean de fuerza, amparados en que están en su patria.

Los españoles han llevado la peor parte, y pueden asegurar que sin culpa ninguna han sido heridos y maltratados, hasta el caso de internarlos en el hospital a tres de ellos.

Si a los problemas que ya tienen los marineros españoles en la mar, días y meses sin pisar tierra, lejos de la familia, trabajando muchas horas al día, se van a añadir estos problemas de tierra, es como para reflexionar con seriedad y pensar si merece la pena tanto sacrificio por parte de unos hombres que quieren ganarse el pan trabajando honradamente.

Quizás una autoridad consular pudiera suavizar estos problemas, y al menos los españoles estarían amparados ante estos atropellos. ■ URBANO VELAZ.

VUELVE LA C LA MERLUZA E

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Que el puerto de Gueñes resulta totalmente insuficiente, es cuestión de todos conocida. En esta localidad se concentran durante la primavera y parte del verano la mayor parte de las embarcaciones del litoral cantábrico, a fin de efectuar las ventas de la pesca capturada.

La fotografía recoge el aspecto que ofrecía el citado puerto el día 18 de abril, uno de los pocos días de este año en que, por el momento, se ha pescado la anchoa en cuantía estimable. La expresividad de la imagen hace innecesario todo comentario.

El ministro de Obras Públicas, a través de los organismos que atienden directamente de los puertos, se ha ocupado del tema, y como consecuencia existe ya un proyecto de construcción de un espión, que, una vez realizado, aumentará de forma considerable la capacidad del puerto en cuanto a refugio de embarcaciones. El espión está previsto con una lon-

LA RULA DE TRASLADADA

SE HAN CREADO EN HUELVA LOS ASTILLEROS NEPTUNO

SUS CUATROCIENTOS PUESTOS DE TRABAJO
Y SU CONTRATACION DE MIL MILLONES
DE PESETAS PARA EL PROXIMO AÑO DAN FE
DE SU IMPORTANCIA ECONOMICO-SOCIAL.

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Han culminado felizmente las gestiones llevadas a cabo por diversos empresarios onubenses en caminadas a dotar a Huelva de unos astilleros. Con el nombre de Astilleros Neptuno, e integrados con las empresas Varaderos del Río Odiel y Talleres Varaderos, dicha empresa ya es una realidad, que llenará el vacío, hasta ahora existente, de la construcción naval en esta zona Sur-atlántica.

CAPACIDAD INICIAL DE 1.000 TRB

Los Astilleros Neptuno podrán construir buques de acero con una capacidad inicial de 1.000 TRB, lo que



supondrá, a la vista de la actual cartera de pedidos con que ya cuenta, que el presupuesto de las obras a construir en el próximo año ascenderá a la cantidad de mil millones de pesetas. Por otra parte, su evidente transcendencia económica y social para Huelva y sus trabajadores se concreta en que ha creado cuatrocientos puestos de trabajo, que aumentarán en breve, y en las diversas repercusiones sociales que ha de producir.

EL PRIMER BUQUE QUE SE CONSTRUYA SERÁ PARA ISLANDIA

La actual cartera de pedidos de los nuevos astilleros alcanza ya la

cifra de diecisésis buques pesqueros, siendo el primero que se construya para Islandia (un barco de 499 TRB). Junto a los buques definitivamente contratados, la actividad de esta nueva empresa onubense se dirige a conseguir la ampliación de su cartera de pedidos, asunto que va por buen camino, puesto que está prevista también la construcción de un buque atunero congelador de 1.000 TRB, propulsado por un motor Diesel de 3.500 HP.

A la importante actividad pesquera onubense viene a sumarse, pues, la de la construcción naval, que hará del puerto de Huelva uno de los más importantes de la región Sur-atlántica. ■ A. F.

GIJON (Crónica de nuestro corresponsal).—Un curso de extensión cultural y labores para la mujer se viene desarrollando en el Centro Cultural del Poblado de Pescadores de Avilés, organizado por el Servicio de Fomento Social del ISM.

Un grupo de más de treinta amas de casa y de aspirantes, vinculadas al sector marítimo-pesquero, compaginando sus quehaceres domésticos e incluso de empleo, encuentran tiempo para dedicarlo a este curso a ellas destinado. Y su interés está demostrado con la asiduidad y atención que prestan.

El programa es variado y sugestivo, que se aplica alternadamente para aquel efecto. Cultura General, Formación Social; Cocina y Dietética; Corte y Confección, Decoración del Hogar, Puericultura, Higiene y Medicina de Urgencia comprenden los temas más importantes de este curso en función en Avilés, que, con cierta regularidad se irán repitiendo y extendiendo a otras localidades, para los que se prevé otros cursos de orientación y preparación profesional.

UESTION DE N GUIPUZCOA

gitud de 320 metros, si bien en una primera fase se realizarán las obras en una extensión de 200 metros.

Se tienen referencias de que en fecha próxima se anunciará la subasta para la adjudicación de las obras. Este es el deseo de las tripulaciones de todas las embarcaciones que acuden a Guetaria, ya que, ejecutada la obra, contarán con una mayor protección y con unas mejores condiciones de maniobra dentro del puerto.

LOS TEMPORALES INTERRUMPIERON LA COSTERA

La tan esperada anchoa ha hecho su aparición en aguas guipuzcoanas. El acontecimiento, pues así cabe calificarlo después de la prolongada y forzosa inactividad invernal, se ha producido en la segunda quincena de abril.

Han sido unos pocos días en los que los puertos han registrado



● Se va a construir un espigón para ampliar el ya insuficiente puerto de Guetaria.

do su característica animación. Se han logrado capturas importantes y los precios alcanzados han sido asimismo muy satisfactorios.

Pero poco ha durado la dicha, ya que a los pocos días los temporales han obligado a los pescadores a permanecer en tierra, limitándose a esperar que cese la inclemencia del tiempo para nuevamente hacerse a la mar tras de la an-

choa, especie que, como se sabe, constituye la base fundamental de los ingresos de la flota de bajura en esta época del año.

LOS FRANCESES INCUMPLIERON

Por su parte, el sector de la flota dedicada a la pesca de la merluza

● LOS FRANCESES INCUMPLIERON EL CONVENIO.

vive días de intranquilidad, pues han surgido nuevos incidentes con los pescadores franceses, quienes han incumplido un convenio, formalizado hace unos dos meses entre representantes de los pescadores de ambos lados de la frontera, por el que éstos se obligaban a no utilizar, fuera del límite de las doce millas, boyas con aparejos para la pesca de la merluza.

Las embarcaciones guipuzcoanas han encontrado boyas de las indicadas, colocadas por los franceses, en aguas que resultan prohibidas, según los términos del referido convenio, produciéndose en el ambiente pesquero de la provincia el lógico malestar, ante lo cual los franceses han reaccionado con afanes de revisión del reciente y ya incumplido convenio.

Grave problema que, además, ha venido a interrumpir una temporada de pesca, iniciada en el mes de marzo, en la que se han obtenido buenas capturas de merluza.

■ JAVIER AGOTE.

GIJON SERA AL MUSEL

POLEMICA EN TORNO A LA RULA DE GIJON

Surge ésta del rumor insistente sobre el traslado de sus actividades en el viejo edificio del muelle local al nunca utilizado para esta finalidad existente en el exterior (Musel), en la dársena destinada a la descarga y estadía de la flota pesquera.

Una parte considerable de compradores-fresqueros parecen ser opuestos a dicho traslado, aunque la lonja la explota la Unión de Armadores de Buques Pesqueros. Argumentación: tienen sus bodegas en el viejo barrio marinero de Cimadevilla y sus despachos de venta al público, bien en la pescadería o distribuidos por la ciudad. Su doble actividad, comprador-vendedor, medida en distancia de cinco kilómetros, aproximadamente, lo que hay del Musel a Gijón, indudablemente es inconveniente por mayor desplazamiento y de repercusión económica por tal, y más acusado esto para las vendedoras por la calle de las pequeñas partidas procedentes de las también pequeñas y modestas embarcaciones de bajura, cuyas capturas y subastas no pueden tener horario fijo.



● El ISM ha organizado un curso de extensión cultural y labores para la mujer.

Pero no parece cosa de capricho el cambio de «base» de la Rula al Musel. Allí se dispone de amplia cancha y espacios suficientes para la selección, manipulación y empaquetado del pescado; ferrocarril al pie de la lonja. Muelle de atraque para la descarga directa a la cancha; fábrica de hielo y departamentos frigoríficos. En suma, unos servicios que no dispone

el viejo edificio del muelle local, aparte consideraciones de tipo económico de ahorro por la parte productora del transporte obligado de ahora y que pudiera proyectarse hacia puestos de trabajo en la organización de collas para aquella selección y preparación del pescado previa a las subastas del siguiente día en las primeras horas de la mañana. Todo esto así, pero...

EL BUQUE-ESCUELA «SALTILO», EN GIJON

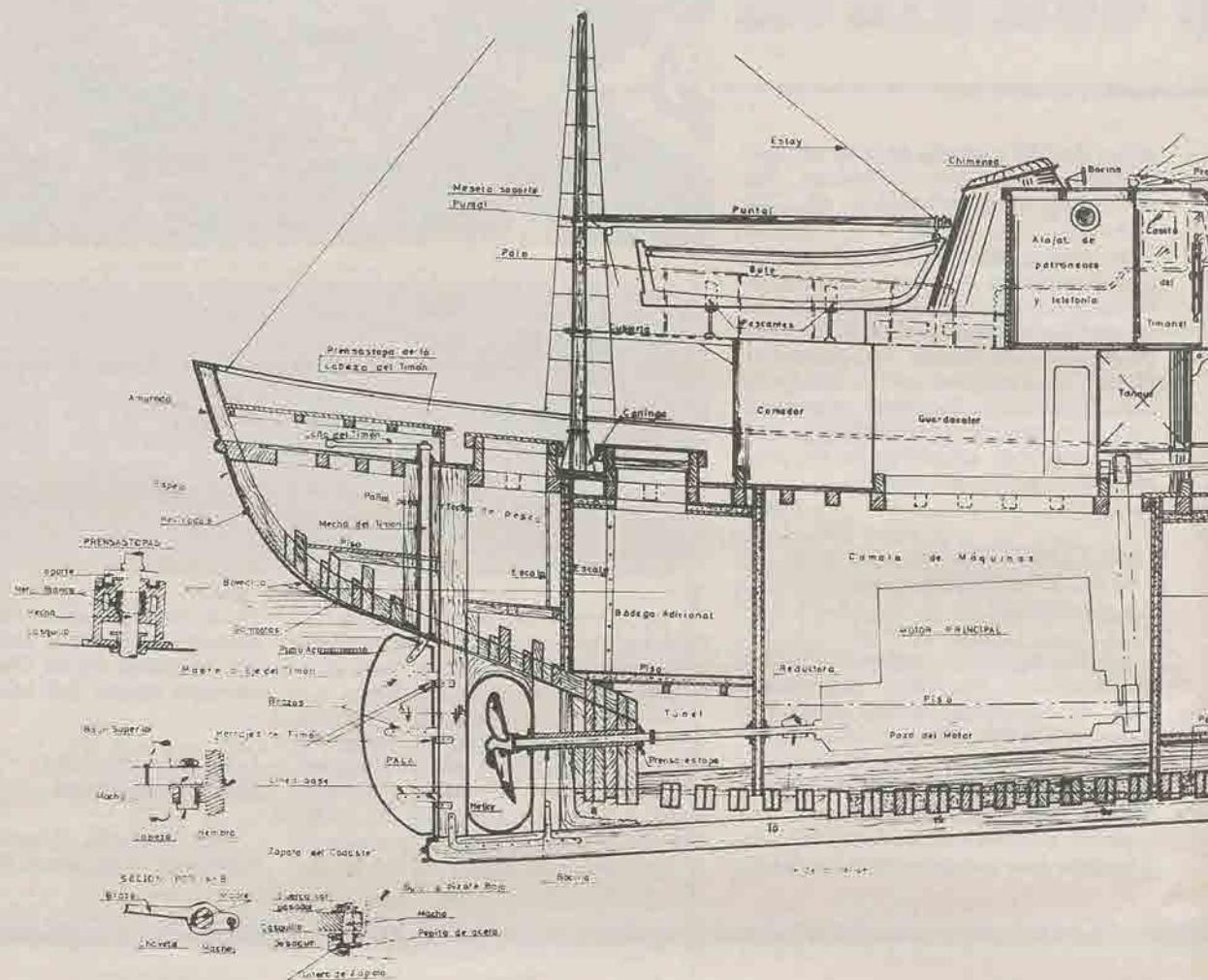
Ha entrado en el puerto local esta goleta con un grupo de alumnos de la carrera de Náutica de la Escuela de Bilbao en viaje de instrucción marítima. La visita ha tenido por objeto ofrecer su cortesía a la ciudad y a la Escuela Reconocida de Náutica del Instituto Social de la Marina y confraternizar aquellos alumnos y profesores con los de nuestra Escuela, de la que han sido huéspedes de honor durante las dos jornadas de estancia en esta capital marítima de Asturias. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

¡CONOZCA SU BARCO CON DETALLE!

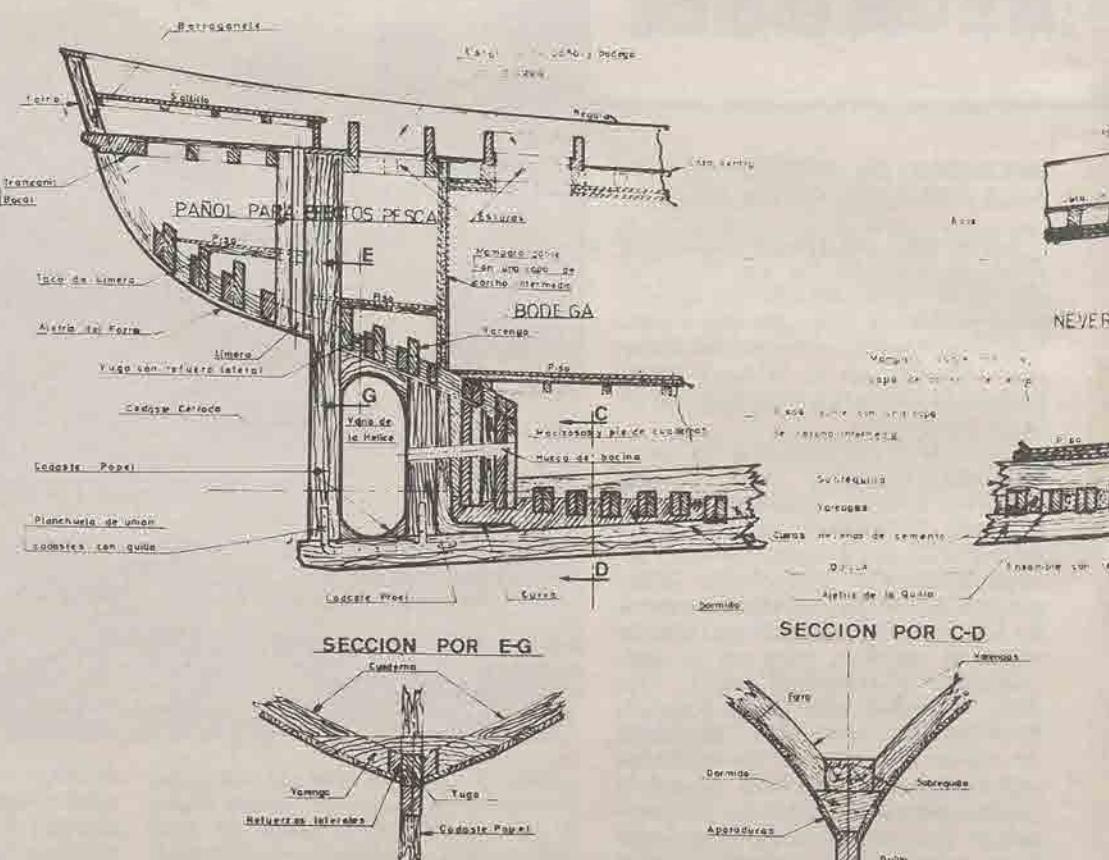
Asegurarlo
en la **MUTUA
DE RIESGO
MARITIMO**
le garantiza:

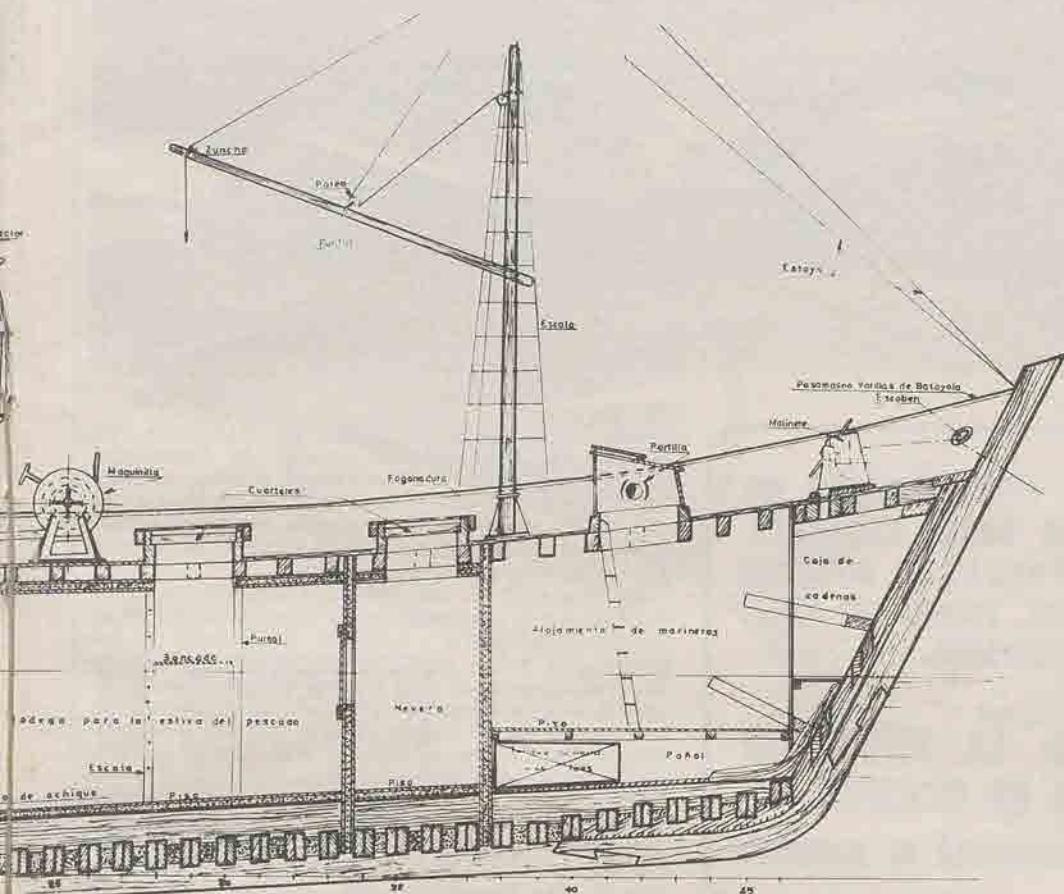
- **La tutela y seguridad del Ministerio de Trabajo.**
 - **La agilidad de la empresa privada.**
 - **La eficaz experiencia de treinta años en el seguro de pesqueros.**
 - **La atención y el desinterés de un buen amigo.**

SECCION LONGITUDINAL



ARMAZON DE POPA





BUQUE PESQUERO
CON CASCO DE MADERA

•CARACTERISTICAS•

Estura máxima del buque	B
Eslora entre perpendiculares	L _{pp}
Puntal de construcción	P
Manga fuera de miembros	B
Desplazamiento	D
Potencia del Motor	H.P

總頁數 - 未顯示 = 1522

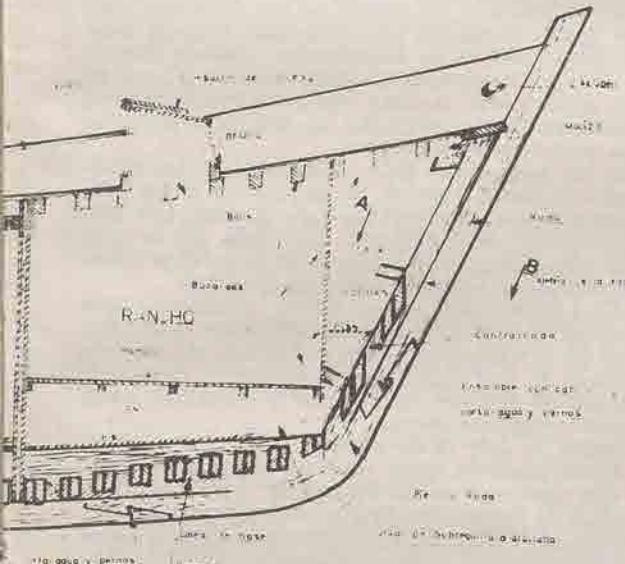
El ingeniero T. Java

10 2000 1990 1990

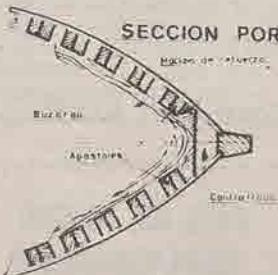
PLAYERS MARCH 1994

CUADERNA MAESTRA

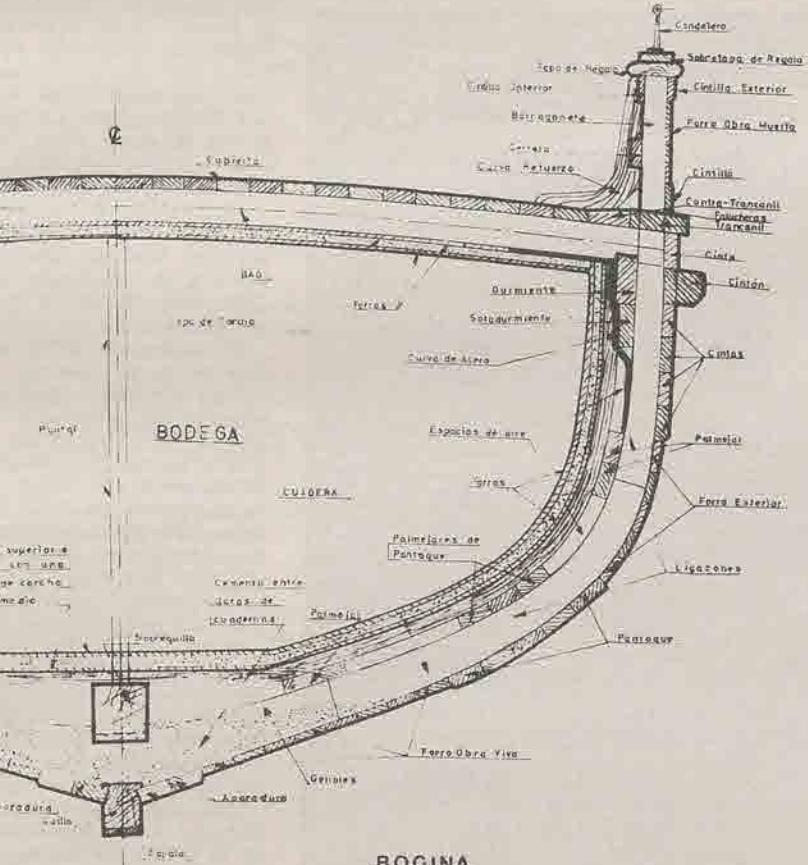
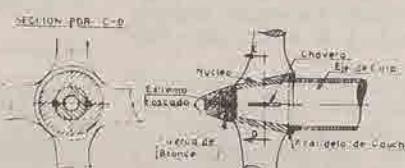
AZON DE PROA



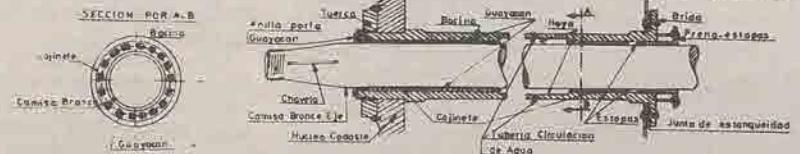
SECCION POR A-B



HELI GE



BOGINA



ASAMBLEA DE LA FEDERACION DE COFRADIAS DE PESCADORES

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—La Federación Sindical de Cofradías de Pescadores celebra sus reuniones periódicas en distintos lugares de nuestro litoral. Es como llevar las inquietudes provinciales, los comunes problemas que a todos atañen, a cada uno de los rincones costeros en que el vivir condiciona por los acontecimientos marítimo-pesqueros.

Esta vez ha sido en Santa Pola, en su magnífica Casa del Mar, donde los representantes de las dos Cofradías de la provincia alicantina abordaron los temas de un orden del día denso e importante, en larga sesión de trabajo constructivo y eficaz. Presidente don Tomás Buades Ruso, hombre significado en el sector pesquero por su doble condición de patrón mayor de la entidad, en cuyo local la reunión se celebraba, y de jefe del Sindicato Provincial de esta actividad; con él, mandos sindicales, secretarios de los organismos convocados, empresarios y trabajadores del mar. La presencia de don Adolfo García Ibán, delegado provincial de la Organización Sindical, incorporado más tarde a las tareas, proporcionaba un mayor interés a los asuntos debatidos.

La reducción del esfuerzo de pesca en el Mediterráneo, dispuesta en la Orden del Ministerio

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 corresponsales 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 - Güero.



HORARIOS DE PESCA, RETORNO DEL UNO POR 100 SOBRE CAPTURAS, CREDITOS, PRECARIA SITUACION LA DE CAMPELLO, FUERON LOS TEMAS TRATADOS.

TORREVIEJA: LA FERIA DEL BARCO DE OCASION EL FUTURO MONUMENTO AL MARINERO

de Comercio de 21 de febrero, era una de las cuestiones a tratar. Es preciso fijar horarios de salida y entrada a puerto de las embarcaciones dedicadas a la pesca de «arrastre» costera o litoral y de «cerco con luz artificial». Una vez que la Comandancia Militar de Marina resuelva sobre el visado de horarios se comunicarán éstos a las Cofradías Sindicales de Pescadores de la provincia, a las cuales también se remitirá copia del escrito formulado por el Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo en que se puntualizan la hora y el día de levantar artes de los barcos que faenan en aguas o área marítima de Ibiza.

Sobre la concesión de créditos para la renovación y ampliación de la flota pesquera, hizo un documentado informe el asesor-economista del Sindicato, don Manuel Montesinos García, a quien se solicita la redacción de un resumen legislativo que sirva de guión para facilitar la petición y tramitación de los préstamos.

El principal medio de sostenimiento de las Cofradías es el llamado retorno del 1 por 100 por ventas en otros puertos, regulado por la Orden General de Delegación núm. 81, de 27 de noviembre de 1961. No es de extrañar, por consiguiente, que la asamblea dedicase un amplio cambio de impresiones a este tema, manifestando el presidente la necesidad de crear inquietud tanto en el armador como en el propio marinero para que adquieran conciencia de sus obligaciones con las respectivas Cofradías para que éstas puedan tutelar los intereses económico-sociales y asistenciales en favor de sus afiliados. Ello, además de procurar la colaboración de las Comandancias de Marina, que no deben autorizar el despacho de embarcaciones que no justifiquen estar al corriente en el pago de cuanto reglamentariamente está establecido para el desenvolvimiento económico de las Cofradías; responsabilizando a los secretarios de la vigilancia de las pertinentes liquidaciones.

Las conclusiones aprobadas por el I Pleno del Consejo Económico-Social Sindical Intercomarcal de la Costa Alicantina, relativas a la ponencia «Ordenación Pesquera y Reestructuración de la Flota», de las que nos hicimos eco en estas mismas páginas en su momento, han tenido favorable acogida en los Ministerio de Comercio y de Relaciones Sindicales.

Los asambleístas, al conocer la buena disposición de los organismos centrales para resolver los problemas que a la pesca se refieren, mostraron su satisfacción por comprobar que sus trabajos y afanes son recogidos con ánimo de justas soluciones.

UN MONUMENTO AL MARINERO

Un viejo proyecto, promovido hace más de veinte años por don Alvaro Rodríguez García, cobra

actualidad y comienza su fase de realización: en uno de los más céntricos lugares de Torrevieja, nuestra población mediterránea, abierta a cualquier inquietud que con la mar se relacione, se erigirá un monumento en piedra, permanente homenaje al marino en sus cuatro facetas: de Guerra, mercante, de pesca y deportivo.

La idea está en marcha. La Comisión organizadora, con representaciones del Ayuntamiento local, Ayudantía de María y Cofradía de Pescadores, canalizará el deseo de todo un pueblo, recogiendo las aportaciones de quienes deseen contribuir a su realización, encargando los bocetos y llevando a la práctica en el menor tiempo posible este propósito que honra a quienes con tanta justicia como amor se ocupan de ello.

Otra noticia que nos llega desde la villa torrevejense merece también su difusión para ejemplares adhesiones: el Club Náutico ha decidido considerar socios de honor a todos los patrones jubilados. Es una manera sencilla, elegante y cálida de honrar a los mayores, al propio tiempo que significa el reconocimiento del valor humano de quienes dedicaron sus vidas a las faenas del mar.

LA FERIA DEL BARCO DE OCASION

Torrevieja, «blanca de sal y morena de soles» como pregonó su «slogan» turístico, ha sido escenario de la segunda edición de la Feria del Barco de Ocasion, en la que han sido expuestas casi un centenar de embarcaciones de muy diversas características. Muchas personas se han interesado por ellas, realizándose transacciones importantes.

La inauguración, con música de habaneras y ambiente festivales, fue presidida por el gobernador civil de la provincia, don Mariano Nicolás García, junto con otras autoridades. Fue la esposa del alcalde torrevejense, doña Juanita Antón de Díez, quien cortó la cinta que permitía el paso al recinto, en que se exhibían las unidades inscritas para este original mercado.

En los salones del Real Club Náutico, las colecciones de fauna marina se mostraban a los visitantes con sus ricas y variadas especies. Los barcos embotellados, ejemplar presencia de la artesanía alicantina, ponían una nota romántica y tradicional en el moderno marco del Club.

Allí mismo, don Angel Oliver pronunció una amena e interesante conferencia sobre «Castillos y barcos», resaltando el sedentarismo de los primeros y la movilidad de los segundos, para calificarlos de «barcos fondeados» y «castillos navales», respectivamente.

Dentro de este ciclo, alrededor del programa de la Feria, también hubo otra conferencia, a cargo de don Santos Fuertes Fernández, profesor de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Alicante, acerca de «Algunos aspectos de la seguridad de las embarcaciones en el mar». Desarrollada ésta en el local de la Cofradía Sindical de Pescadores, hizo el disertante una documentada exposición de las directrices que se deben seguir en los casos de peligro.

Y así acabó la Feria del Barco de Ocasion, que tal vez se convierta en mercado permanente de embarcaciones. ■ ANTONIO DÍEZ MARTÍNEZ.

SEAMAN'S HOUSE

INTERNATIONAL MEALS

CASA DEL MARINO

COMIDAS INTERNACIONALES

RESTAURANT

Simón Bolívar, 15, 2.º piso

Teléfono 26 10 44

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

A 1,75 PESETAS KILO, EL VERDEL

- Tarda en llegar la anchoa.
- Las importaciones de los conserveros de San Juan de Luz —se dice— recrudecerán la «guerra de la merluza».

BILBAO (Crónica de nuestro corresponsal, por telex).—Hasta que no desaparezca el verdel, habrá que seguir esperando la llegada de la anchoa. Esta temporada se quiso anticipar la costera de la anchoa, pero precisamente este año ha sido cuando más tarde ha aparecido la apreciada especie.

Pacientemente, en espera inquieta, los pescadores salían de sus puertos a la espera de que la anchoa apareciera. Día tras día, mientras volvían a sus puertos sin ánimos y con desaliento.

VERDEL

Eso sí: aparecía con abundancia el verdel. Pero de anchoa, nada. Y si el verdel se cotizara...

Como el día 6 de abril, en Ondárra. A 1,75 pesetas el kilo se vendieron los 300.000 kilos de verdel que habían entrado en el puerto vizcaíno. Y daba cierta pena ver todos los muelles llenos de pesca que se iba a malvender; mientras los hombres y las mujeres que viven de la mar rumiaban su desencanto.

Ante la avalancha de pesca, se presentó otro problema: el del traslado a la fábrica de Lequeitio de los 300.000 kilos de verdel y chicharro.

A dos o tres horas del puerto, en muy poco tiempo, se llenaban las embarcaciones de verdel. Pero no llegaba la ansiada anchoa.

ANCHOA

La primavera juega al escondite por estos pagos, y bien saben los pescadores que el buen tiempo se hace necesario para que la anchoa aparezca en abundancia.

Se terminó con lo de llegar a puerto con verdel. Ha aparecido la anchoa. Pero... el mal tiempo está de nuevo haciendo de las suyas, para el desaliento de los de «bajura».

Los días se van, y la costera de la anchoa (junto con la del bonito) es básica para los miles de personas que viven del faenar en la mar.

Unas seis horas de viaje, hasta acercarse a la altura de Arcachon, donde aparece la primera anchoa.

—Antaño la anchoa aparecía muy cerca de nuestros puertos.

Deseos fervientes de que el radar anuncie bancos abundantes. Entonces, los gritos de ¡iiiistos!...

Los bombillones rojos, lanzados al mar, indican a las embarcaciones cercanas que se ha escogido el lugar de la pesca. Nuevo grito: ¡larga!...

Se lanza la red de 140 por 55 metros. Las luces verdes, que se incrustan en las mallas, señalan que la embarcación está de faena.

Los pescadores que van de proa a popa y de babor a estribo gritan al patrón para dirigirle en la colocación de la red, hasta que quede en forma de bolsa con abundancia de anchoa.

Se forma una ciudad flotante (más de mil embarcaciones de todo el Norte se reúnen cuando la anchoa es abundante). Así, un día y otro. Pero con la satisfacción de poder trabajar.

MILLAS

Durante los días en los que apareció, con bastante abundancia, la anchoa, no hubo problemas de «pisar» la zona prohibida de las seis millas.

Sí han tenido este problema los merluceros. Al menos, los pescadores de San Juan de Luz pusieron el grito en el cielo, y han acusado a 35 embarcaciones españolas (de Bermeo y Fuenterrabía, principalmente) de pescar en aguas jurisdiccionales francesas. Los patrones y pescadores españoles, por su parte, dicen que se han limitado a faenar dentro del marco establecido por los acuerdos entre los dos países.

Se comenta, por otra parte, que los pescadores franceses, preocupados por las importaciones que de España, África y Japón reciben las fábricas de conservas de San Juan de Luz, han querido recrudecer, por este motivo, la «guerra de la merluza». ■ IGNACIO IRIZAR.



EL CHINAR

50 AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA CONSTRUCCIÓN DE BARCOS PESQUEROS Y CARPINTERÍA DE RIBERA

EMBARCACIONES
DEPORTIVAS

DIVERSA GAMA EN EMBARCACIONES
DE MADERA Y LAMINADO MARINO

QUEIPO DE LLANO, 72

:-:

TELÉFONO 74

BARBATE DE FRANCO
(CÁDIZ)

NUEVA COOPERATIVA PESQUERA EN RIBADEO

RIBADEO (Lugo).—Se realizan en la actualidad los trámites legales para la fundación de una nueva cooperativa del mar. Surge a la vista de los magníficos resultados de las que actualmente existen en esta zona, entre las que se encuentran las denominadas Aldebarán y Plaça de Benquerencia, en Ribadeo, y Santa Ana, en Cillero.

El experimento no puede ser de mayor importancia y esperamos sirva de acicate para la constitución y desarrollo de otras nuevas en que, con el debido sentido de la responsabilidad en sus componentes, permita llegar en el futuro próximo a unas explotaciones rentables, en beneficio de los propios trabajadores que así acceden a la propiedad de los medios de producción con toda la serie de ventajas que esto implica.

SUBVENCION A LA COFRADIA DE MAZARRÓN

El Instituto Social de la Marina ha concedido una subvención de 225.000 pesetas a la Cofradía de Pescadores de Mazarrón para que las distribuya entre los damnificados por un reciente temporal ocurrido en aquel puerto.

«LA PESCA ES UNA INDUSTRIA CON SUS "STOCKS," VIAS DE DISTRIBUCION, ETCETERA».

Recientemente ha sido presentado a los medios informativos un estudio sobre «Pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya», elaborado por Gaur, de San Sebastián. La prensa dejó constancia del hecho en su momento; sin embargo, por las especiales características que concurren en este informe, hemos mantenido una entrevista con uno de sus miembros, Ramón Saizarbitoria. Ni que decir tiene que la principal de las características citadas es la de su importancia, por el rigor con el que fue elaborado.

PREGUNTA.—¿Cuánto tiempo empleasteis en el estudio?

RESPUESTA.—Aproximadamente un año y medio. Lo comenzamos en agosto del sesenta y nueve y lo terminamos en octubre del setenta.

P.—El libro no se vende, se regala, ¿perjudica ello su distribución?

R.—Bueno, no sé. Quizá convendría el venderlo. De hecho los pequeños armadores no tienen acceso a él, sobre todo por falta de información o porque no se atreven a pedirlo en la Caja Laboral.

P.—¿Cuáles fueron las mayores dificultades a la hora de realizarlo?

R.—En primer lugar, la especial estructura administrativa de la pesca. Por otra parte, los datos son parciales, vienen por sectores de

ENTREVISTA CON DON RAMON SAIZARBITORIA, MIEMBRO DE GAUR (ESTUDIOS SOCIOLOGICOS)

pesca, y el volumen de capturas es el de las desembarcadas, no el total de las conseguidas. En cuanto a estudios anteriores, lo cierto es que se han realizado muy pocos. De todos ellos el mejor es el patrocinado por la Asamblea de Pesca Marítima Vasca, de mil novecientos veinticinco.

P.—A través de las trescientas sesenta y seis páginas de vuestro informe se analizan con detalle los principales problemas económicos de la pesca. ¿Podrías decirme, a grandes rasgos, las soluciones idóneas para resolver estos problemas?

R.—Bueno, en primer lugar tengo que decirte que nosotros no tenemos capacidad decisoria, nos limitamos a elaborar el estudio. Creo que hay varios objetivos. Esencialmente, la pesca ha de ser considerada como una industria, con sus «stocks», sus vías de distribución, sus mercados, etcétera. Es decir, convendría dejar de lado ya el aspecto sentimental y prácticamente artesanal que tiene. Piensa que cada barco puede costar desde doce millones de pesetas en adelante. Se manejan cifras y capitales que en una empresa de tierra requiere unos conocimientos técnico-económicos que en la mar no se dan.

Parece claro que es necesaria una reconversión del sector. Existen demasiadas empresas pequeñas. Ahora bien, este proceso no es sencillo y, sobre todo, es muy lento. Al fin y al cabo los hombres que trabajan en la pesca sólo saben pescar. Hay que cambiar la estructura de las empresas. Se ha llegado a un irracionalismo en este sector que no se aplica la tecnología elemental.

P.—¿Cómo veis vosotros la función de las cooperativas?

R.—La solución cooperativista llega tarde, como última solución. Si hubieran llegado hace veinte años se habría conseguido, al menos, impedir la actual atomización de las empresas.

P.—En vuestro estudio, lo económico es prioritario y esencial. No se toca el aspecto humano y sus consiguientes problemas...

R.—Creemos que la base del problema son las relaciones económicas de producción. Si se resuelven estos problemas, el aspecto humano se vería beneficiado notablemente.

Con ello finalizamos esta corta entrevista. Sin duda, el interés radica en la lectura del Informe. Creemos que se trata de uno de los análisis científicos más destacables que han realizado sobre la pesca y su problemática.

■ A. S. H.

Fábrica de conservas de pescado
Fábrica de hielo
Cámaras frigoríficas
Túneles de congelación

EL REY
DE OROS

Marca registrada

Vda. e Hijos de Aniceto Ramírez Rey
Teléfonos: Centralita automática, 1 y 95

BARBATE DE FRANCO
(Cádiz)

DIRECCION POSTAL:
MUELLE DE LEVANTE, S/N

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

TALLERES DEL ATLANTICO, 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

UNA ENCUESTA SOBRE EL PUERTO PESQUERO DE CAMPELLO



La vieja aspiración de Campello es su puerto pesquero. Muchos años lleva esta localidad alicantina pidiendo su construcción, alegando su tradición marinera, el censo de trabajadores del mar con que cuenta la flota desparramada por otros lugares de la geografía española al no poder refugiarse en su propio pueblo.

HOJA DEL MAR ha recogido en distintas ocasiones este antiguo deseo, siempre renovado. Ahora, con motivo de haberse anunciado la concesión de un puerto deportivo, Campello vuelve a clamar por el pesquero.

Para conocer argumentos y opiniones, para contrastar pareceres, hemos interrogado a diversas personas relacionadas con las actividades pesqueras, con el turismo, con la vida local. He aquí las preguntas que les hemos formulado:

1.—¿Considera usted de absoluta necesidad la construcción de un puerto pesquero en Campello? ¿Por qué?

2.—¿Cree usted que el puerto deportivo debe realizarse? ¿Estima que éste perjudicaría o beneficiaría a las tradicionales actividades pesqueras de la población?

3.—¿Le parece que la proximidad de los puertos de Alicante y Villajoyosa puede ser inconveniente para que Campello tenga el suyo?

4.—¿Podría ser una solución, de momento, la fusión de las Cofradías de Alicante y Campello?

CONTESTA EL ALCALDE

Don José Carratalá Navarro. Cuarenta y tres años. Industrial. Hijo y nieto de armadores de barcos de pesca. El mismo, navegó como marinero y motorista.

1.—Sí. Por la repercusión económica que representaría para el pueblo. Porque el puerto pesquero de Alicante (base de nuestras embarcaciones a hora) resulta insuficiente.

2.—Sí. Beneficiaría en todos los aspectos: turísticos, sociales (con nuevos puestos de trabajo) y económicos. Perfectamente compatible con el pesquero, fomentaría la afición al mar y a todo lo marinero.

3.—Es el obstáculo más fuerte, pero la insuficiencia del de Alicante es notoria, por lo que su proximidad no debe ser motivo para que nosotros no tengamos el nuestro.

4.—Podría ser una solución, siempre que fuese en igualdad de condiciones, sin olvidar que Alicante capital solamente tiene un par de armadores y la base de su Cofradía fue y sigue siendo Campello.

EL PRESIDENTE DE LA COFRADIA

Don Ramón Lledó Buades. Cuarenta y dos años. Industrial. Elegido recientemente presidente de la Cofradía Sindical de Pescadores de Campello.

1.—Sí. Porque es la única forma de defender nuestra industria. Sin el puerto, no nos podremos defender y difícilmente progresará Campello, que en la actualidad no tiene otra industria que la pesquera.

2.—Siempre contesto con las mismas palabras: todo es poco para Campello. Creo que no perjudicaría ni beneficiaría, pero tampoco resolvería el problema de los pescadores.

3.—La proximidad de los puertos de Alicante y Villajoyosa no tiene nada que ver con el que pedimos, ni debe influir para cercenar el progreso de un pueblo que tiene mucha ambición y ahora no puede demostrar de lo que es capaz.

4.—Solamente resolvería el problema económico que agobia a nuestra Cofradía, pero no solucionaría

el problema social mientras no se construya el puerto pesquero.

OPINA UN SACERDOTE

Don José Gómez Clemente. Cuarenta y ocho años. Párroco de Campello desde hace más de veinte, vive todos los problemas de la localidad.

1.—Lo considero necesario, de igual manera que lo son los planes de desarrollo de toda la nación, que se basan en el desarrollo de los pueblos. Al quedar marginado Campello, se impediría su progreso, porque la industria principal es la pesca, que está a la altura de cualquier otro pueblo del Mediterráneo, a pesar de no tener puerto.

2.—Debe realizarse, pues confirmo así mi primera contestación. Perjudicaría a nuestras tradicionales actividades, si su realización es óbice para la construcción del puerto pesquero.

3.—Opino que no debe ser inconveniente, pues de aplicarse esta norma no se hubieran construido otros puertos en otros pueblos: Altea, Calpe, etcétera; ni carreteras, grupos escolares, institutos y otras obras de progreso.

4.—El aunar fuerzas siempre es bueno, pero pienso si la fusión daría el problema por resuelto. Que quede bien claro que no estaremos satisfechos mientras no veamos el puerto de refugio construido.

UN MEDICO Y EX ALCALDE, NOS DICE:

Don Francisco Oncina Segura. Setenta y ocho años. Médico. Durante treinta años ha prestado asistencia médica a los pescadores. En su etapa de alcalde de Campello se llegó a estudiar el anteproyecto del puerto en el Ministerio de Obras Públicas.

1.—Es absolutamente necesario para que se humanice la labor y vida de los pescadores de bajura, sobre todo; y pueden ponerse en práctica todas las mejoras sociales instituidas por el nuevo régimen.

2.—Debe realizarse, porque crea puestos de trabajo, daría más

importancia turística al pueblo y mejoraría nuestro comercio. No se concibe que pueda perjudicar.

3.—En modo alguno, ya que no lo hubo para construir los de Altea, Calpe, Jávea, estando éstos más cerca unos de otros que el nuestro con el de la capital y el de Villajoyosa, siendo más importante nuestra industria pesquera.

4.—En HOJA DEL MAR ya señaló esta posibilidad don Joaquín Vidal, fundándose en que Alicante tiene puertos y no pescadores y Campello tiene pescadores y carece de puerto. Si las Cofradías son de pescadores, lo lógico es que radiquen donde éstos habitan. Solamente así se concebiría dicha fusión y más teniendo en cuenta que Campello instauró uno de los primeros pósitos en la provincia; que no se pudo fundar en la capital por carecer de armadores y pescadores.

RESPUESTA DE UN ARMADOR

Don Antonio Terol Gomis. Setenta y cinco años. Armador de buques pesqueros. Desde los once años está vinculado a la pesca, pues sus padres también fueron trabajadores del mar. Ha sido concejal del Ayuntamiento campellero.

1.—Sí. Porque posee una magnífica flota pesquera, como lo demuestran sus sesenta embarcaciones a motor, la mayoría de gran tonelaje. Porque su vecindario dedica sus actividades casi exclusivamente a la pesca y a cuanto con ella se relaciona. Porque de no construirse, el barrio de pescadores, importante núcleo de viviendas, con bloques de apartamentos, comercios, almacenes de pertechos y redes, etcétera, está llamado a desaparecer, ya que, al carecer de puerto, el mar se va adentrando poco a poco en la costa, debido a los continuos temporales de Levante y Nordeste. Porque su construcción llevaría consigo la instalación de industrias tales como varaderos, surtidores de gas-oil, astilleros, talleres mecánicos, etcétera, con los consiguientes puestos de trabajo. Porque así podría establecerse la lonja de pescado, con los consiguientes beneficios para el Ayuntamiento, la Cofradía (en trance de desaparecer por falta de lonja), transportistas, etcétera, etcétera. Porque, en resumen, con él se alcanzaría el nivel de vida que a Campello corresponde.

2.—Sí. Sería interesante, porque incrementaría el turismo y crearía puestos de trabajo. No creo perjudicar a las tradicionales actividades pesqueras del pueblo; pero opino que lo ideal sería la construcción de un puerto mixto, en donde pudieran albergarse tanto la flota pesquera como la deportiva, en muelles distintos; tal como está en Alicante y otros puntos de España.

3.—No creo que sea inconveniente esa proximidad. Santa Pola está cerca de Alicante y tiene su puerto.

Y es patente el incremento de ambos.

4.—De momento, podría ser una solución económica para nuestra Cofradía. Pero, ¿sería a la larga un obstáculo para la construcción del puerto, máxima ilusión de los pescadores?

DELEGADO DE PLAYAS Y TURISMO

Don Antonio Baeza Giner. Cincuenta años. Armador de varios pesqueros, junto con sus hermanos. Concejal encargado de playas y asuntos turísticos. Es también vicepresidente del casino de Campello.

1.—Campello necesita un puerto pesquero. Porque es uno de los pueblos con más arraigo en la pesca en todo el Mediterráneo español. Por su preocupación en renovar la flota pesquera, sería en poquísimo años una primera potencia en esta actividad.

2.—Sí, porque beneficiaría no sólo a Campello turísticamente, sino a todos los pueblos de su alrededor, así como a Alicante y, en definitiva, a España.

3.—No debe ser inconveniente alguno la proximidad de los puertos de Villajoyosa y Alicante. El de la capital, aparte de la lonja y la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, se está utilizando como depósito de puerto franco, maderas, granos, fibras y demás artículos no relacionados con la pesca. Al de Villajoyosa, aparte su varadero, le falta mucho como puerto pesquero.

4.—Considero que no deben fusionarse las Cofradías de Alicante y Campello, sino las de todo el litoral español; o que desaparezcan todas como tales entidades y se cree algo más organizado, puesto que tal como funcionan están perjudicando a unos pescadores en beneficio de otros.

UN CORRESPONSAL DE PRENSA, INSISTE

Don José Gomis Lledó. Maestro nacional. Cincuenta y seis años. Ha sido concejal del Ayuntamiento. En distintas ocasiones publicó crónicas y artículos abogando por la construcción del puerto.

1.—Lo considero de absoluta necesidad, porque además de humanizar la labor de nuestros pescadores, significaría progreso para Campello.

2.—Debe realizarse el deportivo. No puede perjudicar al pesquero; más bien le beneficiaría, porque los dos se complementan.

3.—No es inconveniente la proximidad de los de Villajoyosa y Alicante, pues el de Campello en nada perjudicaría a ambos puertos y si incrementaría la industria pesquera en esta población, produciendo, por lo tanto, más riqueza. Además, la construcción de nuestro puerto nos

(Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. 31)

lo da hecho la Naturaleza en un setenta por ciento. Aun si la ayuda del Estado podría realizarse por ese motivo. Sólo falta que nos lo autoricen y las autoridades locales se propongan llevarlo a efecto.

4.—La Cofradía de Campello fue dada de alta en 14 de marzo de 1919, por lo que es una de las más antiguas. Al hacer la fusión con la de Alicante desaparecería su nombre. De momento convendría seguir luchando para levantarla y evitar su desaparición, porque si así ocurriera, nadie se preocuparía ya del puerto de refugio.

**EL DELEGADO LOCAL
DE SINDICATOS. MANIFIESTA**

Don Rafael Luis Varó Doménech. Treinta y nueve años. Armador. Perteneció a una familia de tradición marinera. Es patrón de pesca de gran altura y estudia para capitán de pesca.

1.—Sí, por ser Campello un pueblo que vive cara al mar, pues la mayoría de sus vecinos son pescadores y viven de esta industria.

2.—Sí, porque beneficiaría y muchísimo, ya que un puerto siempre hace revivir las vicisitudes marinas.

3.—Puede que sea un inconveniente, porque la distancia que nos separa de la capital y de Villajoyosa es relativamente pequeña.

4.—Es una buena solución, siempre que no perjudique o dañe intereses de ambas entidades y de sus afiliados. De mutuo acuerdo se crearía una Cofradía fuerte y con posibilidad de ayudar a todos los que realmente lo necesitan.

**ASI NOS RESPONDE
UN PESCADOR**

Don Antonio Esteve Baeza. Cuarenta y cinco años. Pescador. Es concejal del Ayuntamiento.

1.—Lo considero necesario. Porque la industria de la pesca sería mucho mayor y todos los hombres del mar pasarian más tiempo en sus casas con sus familias.

2.—También debería realizarse. Estimo que un puerto deportivo no tiene nada que ver con el pesquero.

3.—Me parece que la proximidad de los puertos no debe ser inconveniente. Si en Campello hay muchos más pescadores que en otros sitios que tienen puerto, de tenerlo seríamos muchos más y no hubiesen emigrado tantos como lo han hecho.

4.—Podría ser una solución, de momento, económicamente para la Cofradía nuestra. Pero se perdería el interés y la lucha de tantos años que llevamos pidiendo el puerto de refugio.

Es unánime el deseo de que el puerto pesquero se construya cuanto antes. Nadie se opone a que el deportivo llegue a ser una realidad. Todos se lamentan de la precaria situación de la Cofradía y se tolera, para salvarla económicamente, su fusión con la de Alicante, siempre que no quede anulada. La tradición marinera de esta población, la soledad de sus hombres dedicados de siempre a las faenas pesqueras y el esforzado empeño por ampliar y mejorar su ya importante flota, son consideraciones que deben pesar a la hora de reflexionar sobre las contestaciones que aquí quedan expuestas. ■ A. D. M.

LA VELA, UN DEPOR

★ **POR CUATRO
MIL PESETAS,
Y DURANTE
QUINCE DIAS,
SE PUEDE
APRENDER
A NAVEGAR
A VELA.**

★ **EL C. I. N. A.,
UNA ESCUELA
ABIERTA
A TODOS.**



Vda. de

Francisco Pérez Vilela

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

Independencia, s/n (Barriada de Puntales). Teléfonos: 2311 73-23 72 39 y 23 38 28.

CADIZ

DE APASIONANTE

El Centro Internacional de Navegación de Arosa fue fundado en 1968 por un grupo de jóvenes aficionados a la vela, bajo los auspicios de la Federación Nacional de Vela y con la asistencia técnica del Centre Nautique des Glenans (prestigiosa escuela de vela francesa), y es miembro fundador de la ISSA (asociación internacional que agrupa a las más importantes escuelas de vela europeas.)

El único fin del CINA es la enseñanza de la vela. La escuela está instalada en la isla de Arosa, Pontevedra. Allí, en las rías gallegas, donde todavía se emplean para la pesca las milenarias «dornas», y rodeado de pinos, todos los veranos el CINA monta sus tiendas, y chicos y chicas, tanto españoles como extranjeros, aprenden durante quince días los secretos de la navegación a vela.

NO SON UNAS COMODAS VACACIONES

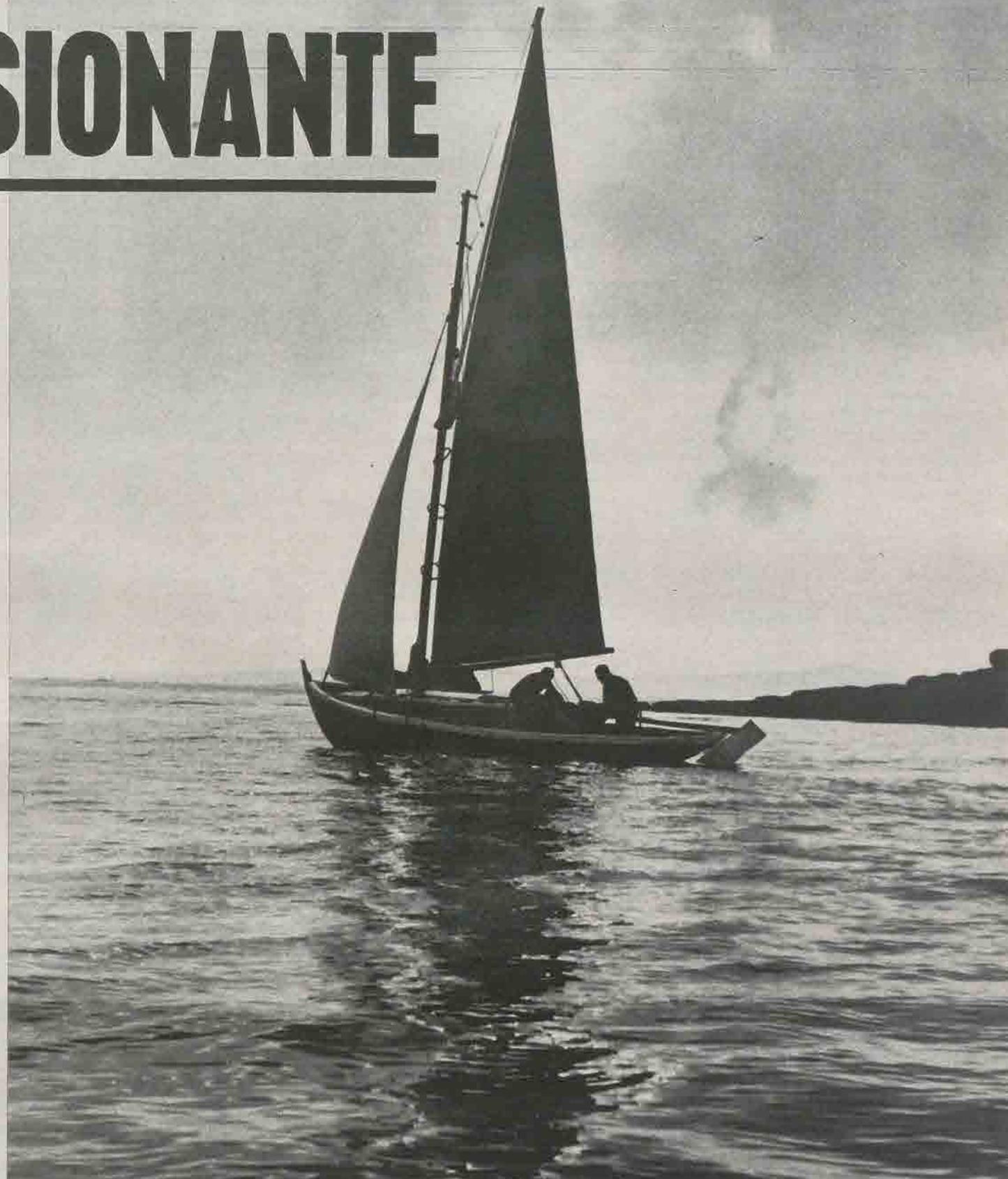
El elegir Galicia como lugar de situación de la escuela de vela no fue por casualidad; el régimen de vientos y las especiales condiciones de las rías hacen de ellas el lugar idóneo para la implantación de una escuela de vela. Al cabo de estos cuatro años de vida, los habitantes de la isla se sienten orgullosos de albergar en su pueblo las instalaciones del CINA (hasta colaboran en la recogida y montaje del material cuando es necesario), y los miembros del Centro procuran hacerse merecedores de este honor.

La navegación es un deporte duro. Hay que luchar contra el viento... contra los elementos, y esto no es fácil. Por eso los monitores de la escuela tratan de preparar a los futuros navegantes para todas las emergencias que se les puedan presentar en el futuro.

La vida allí es dura. Se duerme en tiendas de campaña, tiene uno que hacer la comida cuando les corresponde, se hacen guardias, hay que reparar las embarcaciones..., todo lo que más adelante puede ser de utilidad para el futuro navegante. Pero todo esto no significa que se a «a trabajar»: a Arosa se va a aprender a navegar, a manejar un barco, a hacerse a la vida en la mar. La convivencia es divertida, hay gente joven, muchos extranjeros (la mayoría, franceses), con los mismos problemas y las mismas aficiones que uno, y esto siempre es agradable. En definitiva, pasar unas vacaciones mientras se aprende o se practica un deporte nuevo e interesante.

LA VELA NO ES UN DEPORTE CARO

Existe quizás la creencia de que la vela es un deporte caro, sólo para «pri-



vilegiados»; nada más lejos de la realidad, o, por lo menos, en el CINA. Por cuatro mil pesetas, alojamiento y material incluido, se puede asistir a uno de esos cursos que durante los meses de julio, agosto y septiembre se imparten en la isla de Arosa.

Tampoco el equipo es caro: puede estar compuesto por los típicos pantalones vaqueros, algunos jerseys y algo de ropa especial para agua.

El Centro Internacional de Navegación de Arosa imparte sus enseñanzas a tres niveles: I. Iniciación a la vela, con embarcaciones de orza (tipo «aurien» y «caravelle»). II. Iniciación al crucero, con embarcaciones de orza lastrada (tipo «cavale»), donde el alumno ha de hacer frente a nuevos problemas de navegación, meteorología, lectura de cartas... III. Cruceros de una semana de

duración por las incomparables rías gallegas. Se incluye la navegación nocturna y todo lo que la navegación costera exige conocer.

NO HAY NINGUN PELIGRO

Una de las pegas que se suele poner a la vela es el peligro. Ciento que pueden surgir accidentes, pero siempre serán por imprudencia de los practicantes. En el CINA, siempre que se sube a bordo de un barco que se va a hacer a la mar es obligatorio el uso del chaleco salvavidas. Todos los barcos del Centro son insumergibles y las embarcaciones de motor fuera borda aseguran una permanente vigilancia en las horas de navegación. La seguridad es una de las principales obligaciones de la guardia de servicio.

Los monitores (todos antiguos alumnos del CINA y del Centre Nautique des Glenans) están suficientemente preparados para hacer frente a todo tipo de emergencia, tanto en tierra como a bordo de un barco.

El Centro Internacional de Navegación de Arosa es una entidad sin ningún fin lucrativo, cuya única preocupación es la enseñanza de la vela. Todo el personal del Centro actúa de forma desinteresada.

Para asistir a estos cursos sólo es necesario ser mayor de diecisiete años, no padecer enfermedad ni defecto físico que impida la práctica del deporte y... gran espíritu. Lo demás, lo ponen los jóvenes monitores del CINA, con su pericia y entusiasmo. ■ MARIA JOSE MZ. DE TEJADA.

LA INFORMATICA Y LA MAR



ENTREVISTA CON DON JUAN SANCHEZ HARGUINDEY

DURANTE el siglo XX se han realizado más descubrimientos y transformaciones tecnológicas que a lo largo de la Historia de la Humanidad. Vivimos una época en la que los logros se unen sin cesar, en la que las aplicaciones prácticas de los descubrimientos técnicos son incesantes, casi cotidianas. Sobre el siglo en que vivimos se han aplicado multitud de calificativos, felices unos y desafortunados otros; lo que parece estar fuera de toda duda es que nuestro siglo cuenta con la irrupción de unas máquinas, entre diabólicas y maravillosas, que suponen una enorme transformación social: los ordenadores. A partir de este momento, todos los trabajos, sus técnicas, sus aplicaciones, estarán controlados y supervisados, cada vez en mayor medida, por estos artefactos. Los hay que son capaces de realizar un millón de operaciones por segundo. Ya sólo queda la esperanza de que sus estupendas aplicaciones vayan dirigidas esencialmente hacia el bienestar del individuo, su creador.

La pesca, la construcción de buques, la investigación oceanográfica..., en definitiva, la mar, no podía marginarse de estos adelantos. Por ello, nos hemos dirigido a don Juan Sánchez Harguindegay, director de Sistemas, región Centro-Sur, de una importante empresa de informática.

—Se habla mucho de los ordenadores, pero, ¿qué es un ordenador?

—Es un instrumento capaz de recibir datos, almacenarlos, procesarlos y reproducirlos en muchas formas distintas. Existen dos tipos fundamentales de ordenadores: analógicos y digitales. La diferencia radica en la forma de entrada de los datos. Mientras que en un caso admiten todo tipo de entradas, sonidos, voces, etcétera, en el otro es necesaria una «traducción» a un sistema binario.

—¿Y la informática?

—Bueno, la informática es una ciencia, parte de la cibernetica. Podríamos definirla como la ciencia que estudia todo lo relacionado con el ordenador, en su doble aspecto de componentes físicos de un sistema (maquinaria) y en lo que podríamos llamar aspecto de la «papelería», es decir, de todo lo relacionado con los resultados e informes previos (programas, etcétera).

—¿Qué relación puede existir entre la mar y los ordenadores?

—Muchas y diversas. En lo que se refiere a la construcción de buques hay una

preparan unas estadísticas completas sobre la pesca en la zona del Noroeste del Atlántico, desde Nueva Escocia hasta el cabo Hatteras. Sus informes alcanzan alrededor de cien especies, indicando el lugar de su pesca, el tipo de arte utilizado, etcétera. Las informaciones recibidas por «el ordenador de la pesca» provienen principalmente de los formularios rellenados por los distribuidores, de las entrevistas realizadas por los agentes de puerto cuando entra un barco y de los cruceros de estudio efectuados en esta zona por dos barcos de investigación del Servicio de Pesquerías. Después, el ordenador prepara informes sobre las distintas clases de pesca, según el sistema utilizado, las especies y las zonas, o sobre estudios científicos específicos, informes que se entregan a los organismos competentes que se encargan de dictar las normas acerca del tamaño de las redes, vedas y todo lo relacionado con la pesca.

RELACIONES DE LOS ORDENADORES CON LA CONSTRUCCION DE BUQUES, LA PESCA Y LA OCEANOGRAFIA

gran relación. En España existen astilleros que utilizan los ordenadores como herramientas de trabajo para la planificación y el control de producción de los buques. En el aspecto social de la construcción naval existe igualmente una relación estrecha para todo lo relacionado con las nóminas, el control de los empleados, etcétera.

—¿Y con la pesca?

—Se utiliza mucho, y cada vez en mayor medida. Sus aplicaciones son muy diversas; por ejemplo, el Laboratorio Biológico del Servicio de Pesquerías de la Marina de Estados Unidos utiliza constantemente un equipo de ordenadores. En la actualidad

—¿Sería posible la predicción y localización de los bancos de pesca teniendo en cuenta las rutas de emigración de los peces y todos los factores a considerar en cada caso?

—Indudablemente. El problema consiste únicamente en proporcionar al ordenador los datos necesarios.

—¿Cuánto costaría esta operación?

—Bueno, quiero aclarar en primer lugar que el ejemplo citado anteriormente del Servicio de Pesquerías de Estados Unidos estaba referido a la pesca de altura. En cuanto al coste de la operación, no lo puedo decir de una forma exacta. Calculo que de cien mil a doscientas mil pesetas, pero —repito— que sin una gran precisión.

—¿Existen otras aplicaciones relacionadas con la mar?

—Sí, sí. Por ejemplo, en los estudios oceanográficos, en los que con la colaboración de ordenadores se preparan informes acerca del «plancton» y de su implicación con la reproducción de diversas especies. En Meteorología resulta casi imprescindible la relación con los ordenadores. A otro nivel, he de decir que los barcos provistos de ordenadores desarrollan un papel fundamental en el Proyecto «Apolo» de viaje lunar.

De una forma rápida, quedan así esbozadas las enormes posibilidades de la informática en todo lo relacionado con la mar. Simplemente añadiremos lo ya dicho. Todo es válido si el objetivo final y último es el bienestar del individuo. ■ A. GARCIA MON.

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 TELEGRAFICA

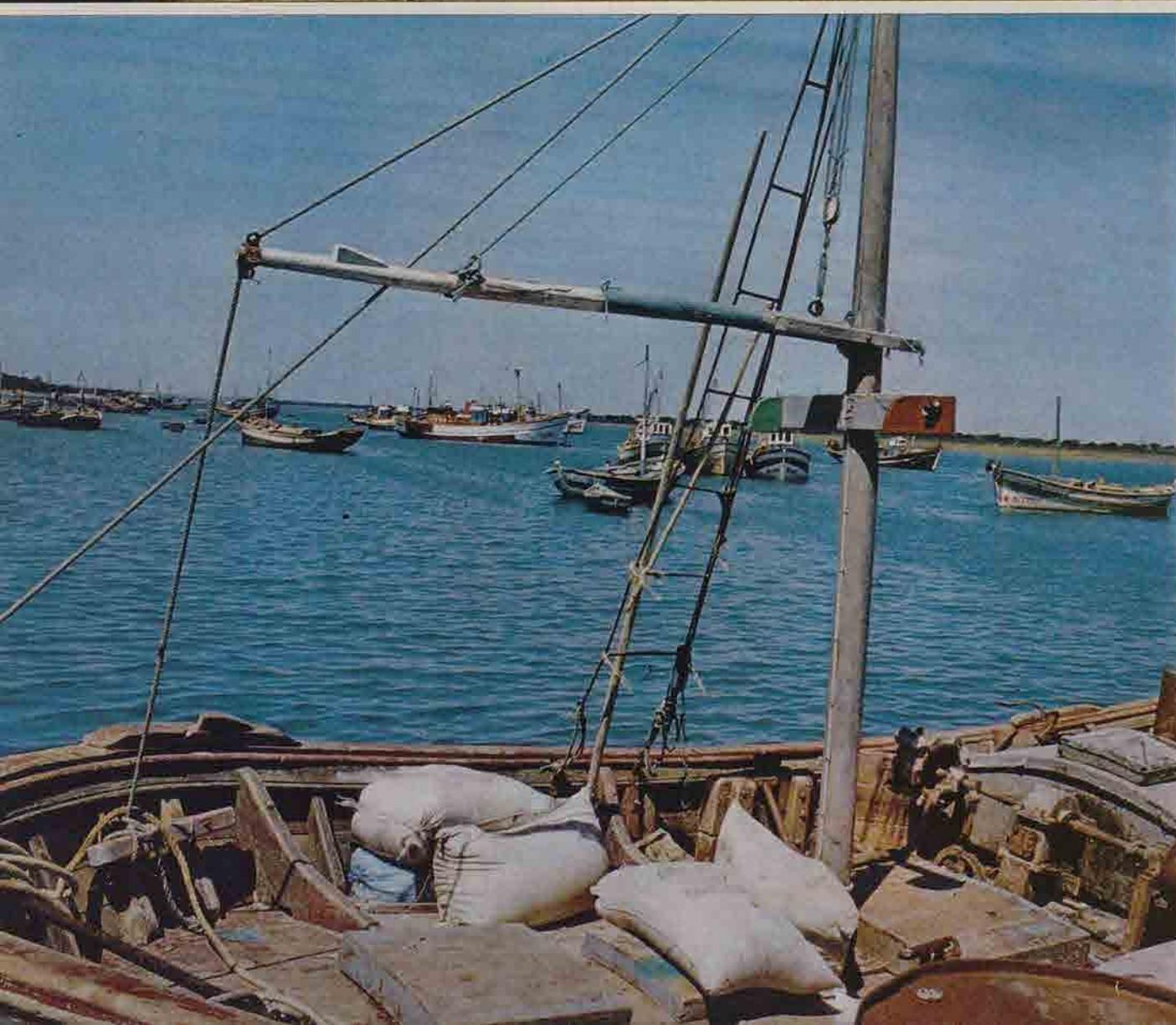
FRICOISA

PUNTA UMBRIA

CUENTA CON UN
NUEVO AMBULATORIO



En Punta Umbría fue solemnemente inaugurado por el almirante Fontán, presidente del Instituto Social de la Marina, un edificio en el que se albergan el ambulatorio para los trabajadores del mar y la delegación local del Instituto Social de la Marina. En páginas siguientes ofrecemos un amplio reportaje gráfico, y la noticia sobre los actos de inauguración.

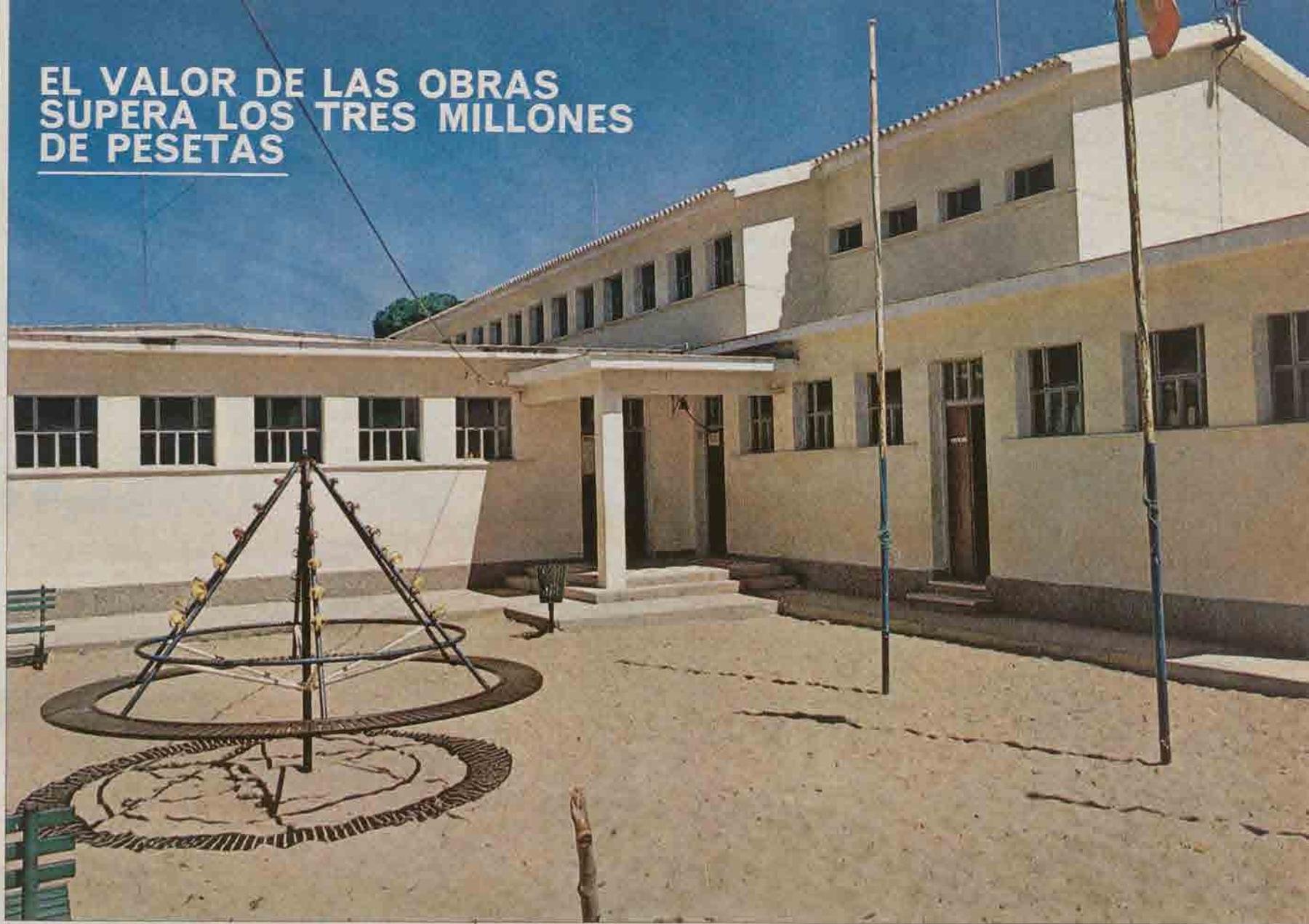


FONTÁN INA DELEGACION

PUNTA UMBRIA (Crónica de nuestro enviado especial).—Un ambulatorio y las nuevas oficinas de la Delegación Local del Instituto Social de la Marina se han inaugurado en esta localidad onubense, en acto presidido por el gobernador civil de Huelva, don Juan Alfaro Alfaro, y el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán.

Al acto asistieron también, entre otras personalidades, el presidente del Consejo de Administración del Instituto Nacional de Previsión, don Antonio Segovia; presidente del Consejo del Instituto Social de la Marina, don Emiliiano Cabot; jefe de Delegaciones del Instituto Social de la Marina, don José María García Casillas, y representantes de las Cofradías de Pescadores de Punta Umbría, Lepe, Ayamonte, Isla Cristina y Huelva.

EL VALOR DE LAS OBRAS
SUPERA LOS TRES MILLONES
DE PESETAS



EL GOBERNADOR CIVIL Y EL ALMIRANTE INAUGURARON EL AMBULATORIO Y LA LOCAL DEL I. S. M., EN PUNTA UMBRIA

OBRAS POR VALOR DE TRES MILLONES DE PESETAS

Además de las oficinas del Instituto, el edificio consta de las siguientes instalaciones de ambulatorio: dos salas para Medicina general, una para Pediatría, una para partos, una para curas, una enfermería y un gabinete radiológico.

Después de terminada la bendición de los nuevos locales, todas las personalidades y acompañantes recorrieron detenidamente cada una de las instalaciones.

El presupuesto de estas obras, tan necesarias e importantes para esta prometedora localidad de Punta Umbría, ha ascendido a tres millones de pesetas. ■ M. R.



EL SANTO C DEL GRAO, DE VALENCIA

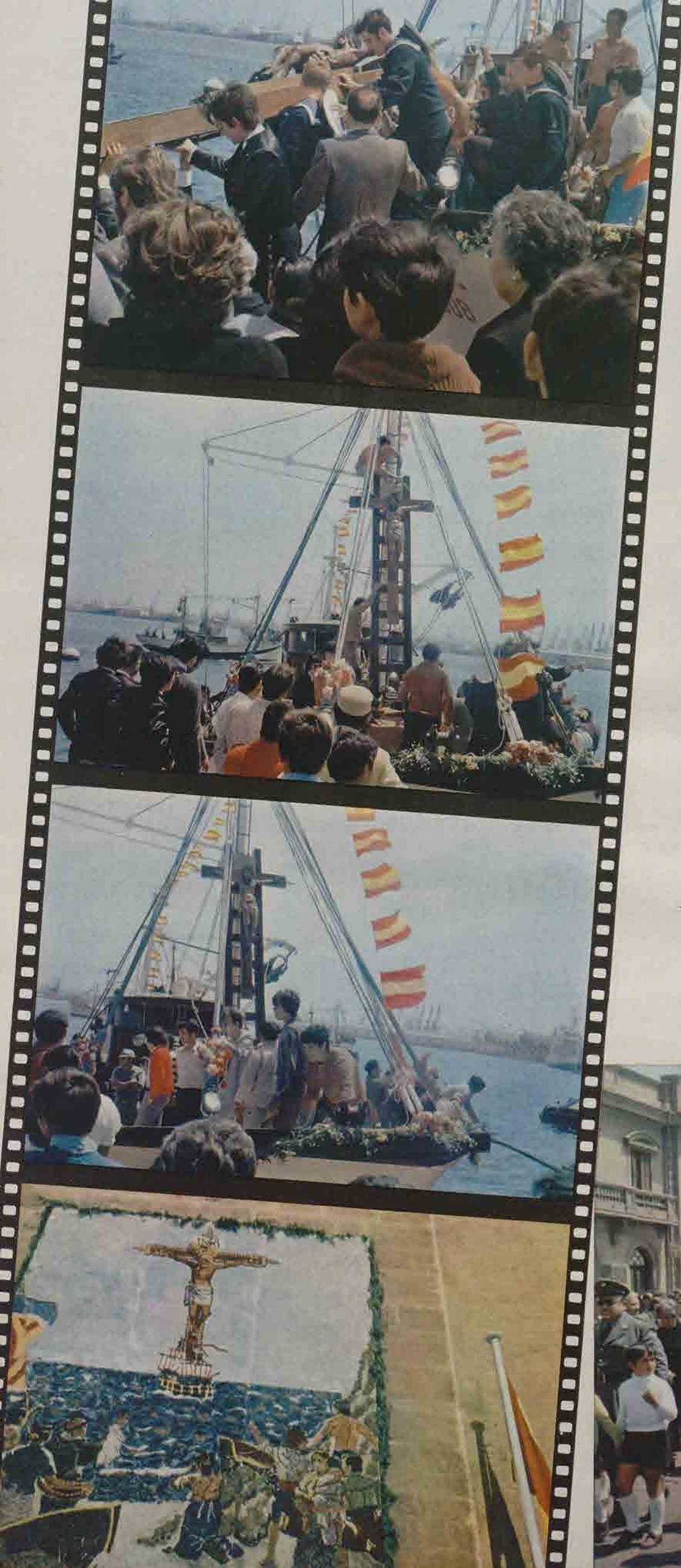
El día 1 de mayo tuvo lugar en El Grao de nuestra ciudad, Junto a la Escalera Real del Puerto, un acto emotivo de singular trascendencia marinera, un acto piadoso que, presente en el corazón de la Valencia del mar, rememora una bella tradición y reaviva la fe en el Santísimo Cristo del Grao, cuya advocación invoca el pueblo grauero con inusitado, con sencillo y ferviente amor; ese pueblo de El Cabañal, que cuando mira hacia el mar se imagina ver, allá a lo lejos, un navío maravilloso con sus velas desplegadas... Pero, ¿por qué no damos paso a la Historia? Vamos allá:

Era un día caluroso del verano de 1413, el 15 de agosto, y los habitantes de Villanueva del Grao —la antigua Villa Nova Maris Valentiae— se hallaban dedicados a sus faenas, cuando de buena mañana, se corre la voz de la llegada de un navío de porte majestuoso, alto bordo y velas desplegadas en dirección a la playa. Bajan todos presurosos hacia el mar, cuando quedan perplejos, asombrados, al comprobar que desaparece el navío; llegan al lugar, junto a la embocadura del Turia, y solamente ven una escalera flotando, y sobre ella, la imagen del Crucificado... Estupor, emoción de los presentes, sensación de milagro. Recogen la imagen y la llevan a la parroquia de Santa María del Mar.

A la mañana siguiente, los vecinos de Ruzafa, habitantes de la opuesta margen del río, sitian Villanueva en demanda del Cristo. Intervienen el obispo de la ciudad, don Lucas de Lupia y Vages, y el gobernador de la misma, don Arnaldo Guillén de Velleda, tratando de conciliar los ánimos. Difícil empresa, porque los de Ruzafa toman las armas y no quieren ceder. Se llega, por fin, a un acuerdo: devolverán el Cristo a alta mar y será abandonado a merced de las olas, quedando en poder de las aguas: ellas se encargarán de decidir el pleito.

Nuevamente contemplan el gran navío, asombrados, y se repite idéntico fenómeno: al llegar al río, se convierte en larga escalera de treinta y tres peldanos, y remonta la corriente unos doscientos pasos por la parte de la Villa del Grao.

(Pasa a la página 40)



RISTO A



Ha pasado. Todo ha pasado ya excepto ese fervor en el Cristo del Grao, que el valenciano lleva en sí como algo especial, intangible; ese Cristo al que acude en los momentos difíciles con una plegaria, como aquella que dice:

«... a nostra platja arribares,
als teus fills no desampares,
Santissim Cristo del Grao».

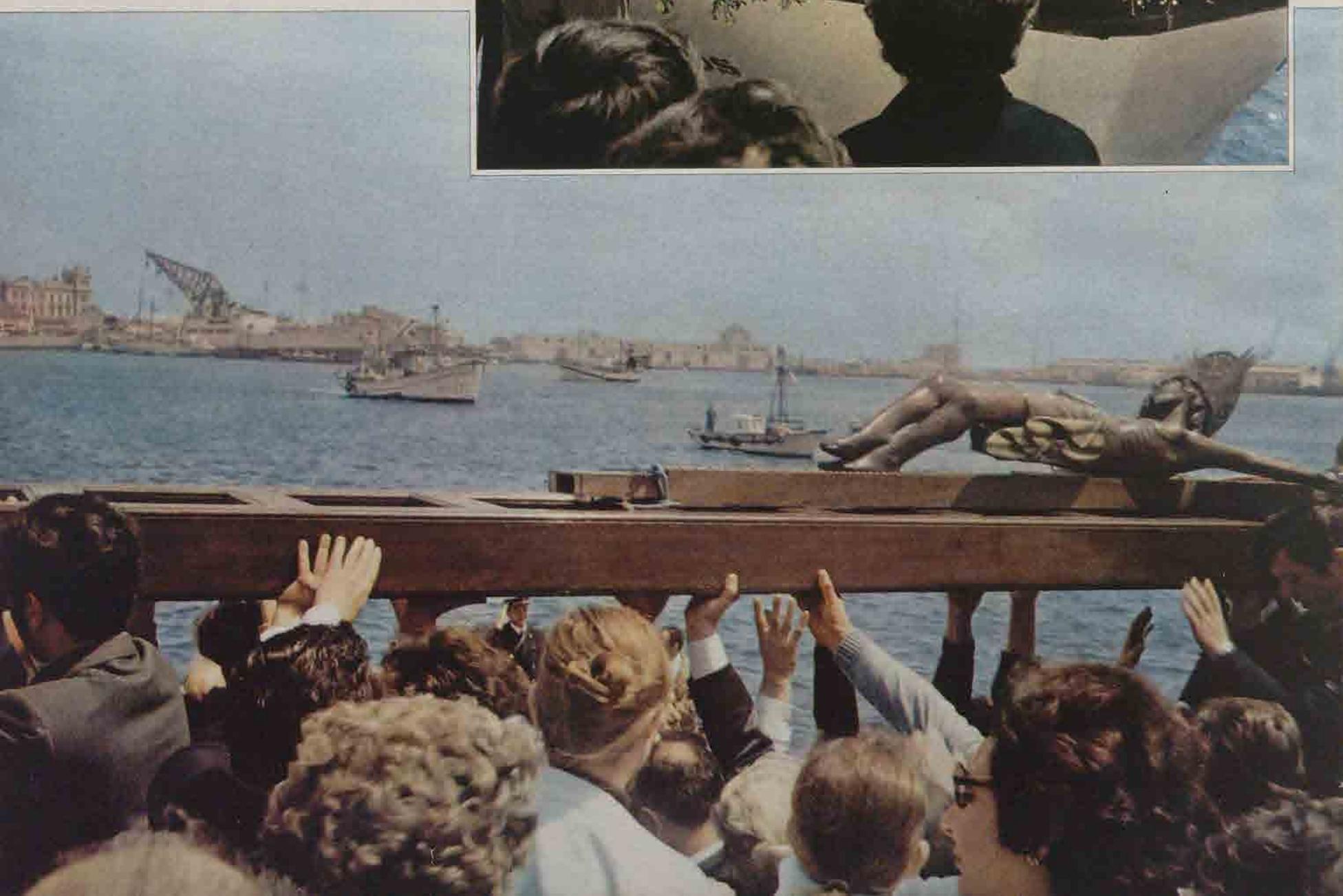
Tensos están los ánimos de los de Ruzafa. Uno de ellos, Ildefonso Aleixandre, dispara una saeta contra los del Grao, y —oh, prodigo!— vuelve la saeta sobre su propio pecho. Las masas quedan atónitas. Todos se convencen. Los de Ruzafa vuelven a su villa, tristes. En El Grao todo es algaraza y fiesta. Más de dos horas tarda en llegar la procesión a la parroquia.

Va a empezar el sermón. La gente acude a Santa María: va a predicar un fraile llamado Vicente Ferrer, que tiene gran fama de predicador y santo varón. Y en su verbo cálido va describiendo al pueblo toda la historia del Cristo, todo lo a él acaecido desde que un judío de Lérida, Moisés Abenabés, lo arrojó al Segre, ahorcándose después, y cómo la santa imagen convirtióse en alto navío que llegó a Villanueva del Grao.

Quiere el obispo comprobar la verdad de estas palabras y envía hombres a Lérida y Tortosa, los cuales regresan confirmando las palabras del santo...

Todo el pueblo adora al Santo Cristo de bronceada tez y gesto impresionante. Las gentes buenas y humildes, los pescadores, todos los que han visto la luz primera en El Grao, oyeron la tradición y recibieron la fe en el Cristo de los labios maternos en las calles con olor a pescado, en el muelle...

Y así, en ese 1 de mayo, junto a otros actos, llevóse a cabo la entrada del Cristo en el puerto a bordo de barcas pesqueras, recordando la circunstancia milagrosa que trajera a El Grao, de Valencia, la imagen del Cristo venerado. Todos esperábamos ansiosos en el muelle. En primera fila, los clavarios y hermanos de la Cofradía del Cristo; inundándolo todo, el pueblo. Ya se divisaban las barcas, con sus gallardetes y banderolas flotadas por el viento que huele a sal. Se acercan. El Cristo, a proa, se levanta y desciende al compás del ritmico movimiento que le imprime el oleaje. Cristo también navega. Ya están aquí. Todo es ruido: traca ensordecedora, voces de alegría, sol de mayo. Atraca de proa, y es descendido con amor, con mucho cuidado. La gente se arremolina: el muelle es pequeño para tantos. El Cristo avanza poco a poco, a hombros de sus cofrades, sobre la escalera de treinta y tres peldanos. ■ FRANCISCO ALBERT.





El territorio de Ceuta, por la forma de su contorno, presenta el aspecto de una isla que se continúa por un pequeño istmo hasta unirse al continente africano. Sus fronteras, que delimitan tal enclave territorial como una plaza de soberanía, corren a lo largo de siete colinas, que aíslan la localidad del vecino país de Marruecos y la configuran con autonomía natural. Posiblemente el nombre de Ceuta proviene de las voces latinas "Septima" y "Septa", que traduce tal número.

Esta singular contextura de su territorio ha determinado, desde siempre, su plena vinculación al medio marítimo. Ciudad eminentemente marítima y, en consecuencia, ciudad de honda vocación marinera, subsiste gracias al mar, a través del cual recibe los medios fundamentales de vida. Que Ceuta vive de espaldas al mar es una metáfora, cuya única verdad está en el anhelo de sus moradores, de conseguir mayores rendimientos y beneficios en las actividades marítimas.

Como centinela del Estrecho, en donde se unen el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, está cobijada frente al primero y totalmente bañada por el segundo. Sufre con acusada crudeza de los temporales que azotan la zona durante la estación invernal. Las condiciones atmosféricas se acusan sensiblemente durante todo el año en constantes cambios de Poniente o Levante, y en algunas ocasiones con los vendavales del Sur.

Por influjo de las corrientes marítimas y por otras circunstancias de la Naturaleza, los caladeros que desde sus proximidades se extienden y adentran a lo largo de las costas marruecos del Mediterráneo y del Atlántico, han sido ricos en cantidad y calidad de sus variedades piscícolas.

DE LA VOCACION MARINERA DE CEUTA

Con el arte de arrastre se suelen pescar asedias, brótolas, bogas, bacalao, centollas, besugos, chopas, calamares, camarones, congrios, fanechas, gambas, jureles, lenguados, langostas, morralla, merluzas, pescadillas, peludas, pez limón, pijotas, potas y salmonetes.

En la pesca de cerco, con las modalidades de la luz y a la ardora, se obtienen agujetas, bonitos, boquerones, caballas, canuteros, morralla, melvas, palometas y pez limón.

El palangre y el cordel obtienen especies como las agujas, atún, besugos, chernas, pargos, perizosas, sardinas, tintoreras y voraces.

Tal variedad de riqueza marina determinó a fines del pasado siglo y en los primeros años del presente una afluencia a Ceuta de pescadores, procedentes principalmente del litoral andaluz. La pesca pasó a ser una actividad fundamental. Con el paso del tiempo fue decreciendo paulatinamente, y en los últimos años se mantiene estacionaria.

Dos hechos fundamentales han determinado tal decrecimiento:

La independencia de la zona Norte de Marruecos, antiguo Protectorado de España, constituyéndose en el año 1956 como Estado el país de Marruecos. Ello originó la jurisdiccionalización de las aguas habituales de pesca para los pesqueros ceutíes.

La modernización de las restantes flotas de la Península, detectada a partir del año 1964, con la creación de unidades de mayor autonomía que empezaron a desplazarse hasta estos caladeros, compitiendo con los pesqueros de Ceuta y mermando la abundancia de la zona.

No ofreceríamos una visión de esta ciudad marina completa si no aludimos a su puerto.

El abrigo para las embarcaciones que ofrece la configuración natural de su suelo ha sido completado artificialmente con la creación de un puerto amplio, de fácil acceso para un buen número de barcos y eficaz protección ante los temporales. Está considerado entre los primeros de España en relación al constante tránsito de buques. Y ello porque:

Ceuta es lugar de paso en numerosas rutas de navegación, tanto comerciales como pesqueras y porque goza de la condición de puerto franco por concesión dispuesta por la Ley de Bases de 1955. Esta medida ha motivado una constante atracción a las operaciones de avituallamiento y adquisición de pertrechos con precios sensiblemente bajos en los artículos y, fundamentalmente, en el combustible. Desde tal fecha, tales ventajas han influido para ampliar el comercio y fomentar el turismo, hasta llegar en los momentos actuales a com-

pletar con la pesca los tres pilares básicos de la economía de ingresos de esta plaza.

Refiriéndonos exclusivamente a la pesca, la situación de Ceuta es idónea para cuantos barcos laboran por la parte Norte de África y Sur de España. La pequeña distancia que la separa de Algeciras (unas 18 millas aproximadamente), puerto pesquero de gran importancia en las ventas, ha coadyuvado a establecer una simbiosis entre ambos enclaves y sus actividades pesqueras, y se ha extendido además a las actividades de otras flotas peninsulares que faenan en estas costas. En tal sentido el movimiento de los barcos dibuja un triángulo cuyos vértices son: Algeciras para las ventas, Ceuta para el avituallamiento y sus caladeros próximos para las capturas. Tal afluencia de embarcaciones en los últimos cinco años ha determinado cierta disminución de la abundancia y facilidad de capturas con paralela disminución de rendimientos. También el empleo nefasto de los fulminantes parece haber atentado contra la riqueza de estas aguas no solamente en las especies antes citadas, sino contra otras especies de paso como la melva.

Como conclusión a estas breves notas, recogidas con la preferente finalidad de dar idea sobre las condiciones del medio marítimo en el que desenvuelven parte fundamental de su quehacer marinero y pescadores ceutíes, podemos afirmar que Ceuta, por sus condiciones geográficas, es un ejemplo nítido de ciudad con vocación marinera y, al estar vinculada enteramente al medio marítimo, protagoniza desde hace mucho tiempo una épica aventura, que, en lo referente a la pesca, será objeto de nuestra atención en próximo artículo. ■

FEDERICO PÉREZ PINAR.



LOS NAUFRAGOS DEL "PEPITANIC"

¡Pobre capitán Patouche! Nunca podremos olvidar que nos salvó la vida en las más espantosas circunstancias. Nuestras almas estarán siempre llenas de agradecimiento profundo hacia él.

Por eso, todos los años, el día 8 de junio, Jacobo, Romo y yo hacemos un viaje al Sur de Francia y nos unimos a la tristeza de la familia, que conmemora el aniversario del fallecimiento del capitán colocando coronas de flores sobre su tumba.

El siniestro ocurrió con demasiada rapidez para precisar detalles. Nuestro viejo mercante de alta chimenea surcaba las aguas del Atlántico al comienzo de la sexta singladura, rumbo a Nueva Escocia. A las doce se había cerrado el cielo de nubes tan negras como la noche, y a proa no se distinguían ni las grandes olas sobre las que cabecaba el «Pepitanic». Romo mantenía el timón firme, el capitán se frotaba los ojos para mejor buscar cualquier posible luz de otro barco y Jacobo y yo, a babor, cantábamos «Les filles de Lorient» a grito pelado, celebrando que cinco por ocho son cuarenta junto a una botella de buen whisky, sentados en cubierta bajo la escala del puente. Los demás dormían.

—A pesar de todo, lo prefiero frío —había dicho Jacobo, levantándose—. Voy a robar unos trocitos de hielo de la nevera.

Jacobo se perdió en la oscuridad, y yo continué celebrando cualquier otra cosa. Medio minuto después, a pesar del whisky, noté una tremenda sacudida y enormes trozos de hielo cayeron a mi alrededor. Decididamente, Jacobo era un exagerado.

—Has dejado la puerta de la nevera abierta —le dije cuando apareció, con los ojos asustados—. Ya verás cómo se va a poner el mayordomo cuando se entere.

Fue trabajoso llegar hasta los botes salvavidas por culpa del whisky, que nos impedía practicar el alpinismo. Porque, según me enteré más tarde, el «Pepitanic», tras estrellar la amura de estribor contra un «iceberg» a la deriva, había decidido tumbarse de ese lado mientras calculaba las ventajas de convertirse en submarino.

No sé cómo se las apañaron los demás. Todavía cantando «Les filles de Lorient», remó con entusiasmo, aunque no tenía ninguna necesidad de entrar en calor, alejando el bote del agujero por

el que el «Pepitanic» en pocos minutos bajó a las profundidades del océano. A mi lado, en la bancada, veía dos capitanes, dos timoneles y dos Jacobos. De la botella de whisky no quedaba una gota.

La horrorosa tragedia dejaba a cuatro hombres en medio del mar.

Pasó la noche, pasó la borrachera y pasaron nueve días. Las provisiones, racionadas por el capitán, fueron consumiéndose. Pasaron tres días más. Restaba un barrilito de agua potable. Nuestros estómagos parecían croar, entonando el himno de los naufragos que van a morir de hambre.

—No consentiré jamás que echen a pajas —decía el capitán, que adivinaba nuestros pensamientos—. Resistiremos. Cuentan con la experiencia de un viejo y duro lobo de mar.

—Capitán —insistía Romo—. Un muslo de Jacobo, sólo un muslo.

Jacobo era regordete y simpático, pero aquella broma no le hacía gracia, tal vez porque no era broma.

El capitán Patouche parecía no preocuparse por nuestro espantoso destino. Sin afectarle la situa-

ción, permanecía tranquilo y esperanzado, llevando el timón. Los demás apenas dormíamos. Cuando el hambre lo permitía, dormir era un sufrimiento. Al cerrar los ojos, soñábamos con cochinillos asados, platos de fabada, fuentes de espárragos...

Al decimocuarto día, Romo hizo un notable descubrimiento. El capitán, al repartir el agua, añadió a su ración el misterioso contenido de un sobre. Durante la noche, mientras roncaba, Jacobo acertó a robárselo. Dentro hallamos unos polvos blancos. ¡¡Bicarbonato!!

A los tres nos resultó inadmisible que la costumbre de tomarlo después de las comidas persistiera cuando estaban agotadas las provisiones de boca. Así que nos reunimos a proa y, en voz baja, tomamos una decisión.

—Mientras permanezca a bordo, no permitire desatinos! Tengan confianza en mí. Lograrán salvarse gracias a su capitán! —gritaba Patouche con asombroso derroche de fuerzas cuando nos veía hacer comentarios sobre la antigua técnica de naufragios.

Sus palabras se cumplieron como una profecía. En efecto, no tuvimos necesidad de echar a suertes. Y, en efecto también, gracias a nuestro capitán resistimos cinco días más, hasta que un barco sueco nos recogió. Pero no era tan viejo y tan duro como aseguraba. Al contrario, nos dejó tan buen sabor, que le perdonamos que mientras pasábamos hambre él se alimentara con las galletas que había ocultado a popa, fuera de la borda, en una caja atada al timón, que nunca soltaba.

¡Pobre capitán Patouche! Nunca podremos olvidar que nos salvó la vida. Nuestras almas estarán siempre agradecidas a él. Y nuestros estómagos.

Por eso, todos los años, el día 8 de junio, Jacobo, Romo y yo hacemos un viaje al Sur de Francia y nos unimos a la tristeza de la familia, que conmemora el aniversario del fallecimiento del capitán colocando flores sobre su tumba.

Jacobo, Romo y yo no podemos evitar entonces una lágrima en recuerdo de aquel sabroso capitán cuando sus familiares cuelgan las coronas sobre nuestros cuellos. ■ **EL AGREGADO VITINOWSKY.**

DEL 22 AL 29 DE JULIO, EN CARTAGENA

SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL

El día 22 del próximo mes de julio, con sabor de playa y el recuerdo cercano de la fiesta de Nuestra Señora del Carmen, Cartagena estrena un nuevo Certamen Internacional de Cine.

Su finalidad queda claramente expresada en el primer artículo de su Reglamento: «La promoción, difusión y exaltación del espíritu y la vocación marinera», a través del cine. Y ello, plasmado en las diferentes secciones de la vida marítima: Marina de Guerra, Mercante, de Pesca y Deportiva.

Con esta I Semana se inicia un nuevo Certamen Cinematográfico, que todos los años en esta misma época nos traerá, con renovado interés y esfuerzo, el recuerdo y la llamada siempre viva de la vocación del mar.

NOTABLE NUMERO DE PAISES ASISTENTES

Aún quedan formalidades que ultimar para completar el programa definitivo de esta primera muestra, pero ya sabemos que participarán por lo menos los siguientes países: Polonia, Corea, India, Francia, Japón, Portugal, Mónaco y España. Y en estas últimas gestiones están la inclusión de otras naciones, como USA, Alemania e Italia.

• Asistirán más de quince países de distintos continentes.

• Se espera la asistencia del comandante Cousteau, que proyectará una de sus excelentes producciones marítimas.

Las películas serán presentadas en su versión original, con subtítulos en español, pudiendo presentar cada país como máximo un largometraje y un cortometraje, y siendo condición indispensable su no anterior exhibición comercial en España. Para este año, la fecha de su realización no podrá ser anterior a 1962.

INAUGURACION CON UNA PELICULA DE COUSTEAU

El Certamen se abrirá con una exce-

lente producción de Jean Cousteau, cuya presencia se espera resaltará su mismo significado. Y se cerrará con un magnífico acto de gala, en el que el Jurado otorgará los diferentes premios a las mejores películas, según las distintas secciones marineras de que se trate: Submarino Peral, Lepanto, Faro de Cabo de Palos, Ancla, Mujol, Aladroque, Sirena y Placa (en oro, plata y bronce), y un premio especial Ciudad de Cartagena: Carabela de Plata, para aquella película «que mejor valore y estimule el espíritu marinero».

Se cuenta ya con la asistencia de destacadas personalidades españolas y extranjeras, tanto del mundo del cine como representantes oficiales de este importante sector humano.

Desde estas breves líneas, sólo nos queda alabar y animar el impulso y la realización de este Certamen, deseando vivamente su triunfo y que logre la ambiciosa finalidad y propósito de su convocatoria: «No sólo como pública ofrecida a quienes hicieron del mar la base de su vivir en cualquiera de sus múltiples facetas, sino también con el deseo y fin principal de fomentar el espíritu y la vocación marinera». ■ JOSE MARIA GORDON BOZA.

XVII SEMANA INTERNACIONAL DEL CINE DE VALLADOLID

UN FESTIVAL DE SECANO

Siendo un Festival de Cine Religioso y Valores Humanos era fácil imaginar que alguna de sus películas trataría el tema del mar y, más concretamente, el de la pesca.

La pesca y los valores humanos van siempre unidos, pero este año quedó defraudado. En 28 películas largas, sólo en tres vimos el mar.

«CATCH 22» («Trampa 22»), de Mike Nichols (EE. UU.).

Un film de guerra sin guerra. Una base aérea norteamericana en una pequeña isla del Mediterráneo. Los soldados no tratan de ganar la guerra, sino de sobrevivir, y lo que para ellos es más importante, sobrevivir ricos.

No les importa si los aviadores no tienen paracaidas. Un desaprensivo sargento de Intendencia y un «singular» comandante los venden o cambian por cosas más rentables, y como los paracaidas, medicinas, comida, armamento y todo lo que se cotice bien en el mercado, eso sí, su «moral» les obliga a mandar a los familiares de los muertos parte de los beneficios.

Como la sátira de la guerra está muy bien conseguida y la interpretación por parte de Alan Arkin, Martin Balsam, Orson Welles, Anthony Perkins y Paula Prentiss es perfecta, la película fue muy aplaudida, pero nos dejó un amargo sabor de boca.

«LES DEUX ANGLAISES ET LE CONTINENT» («Las dos inglesas

y el continente»), de François Truffaut (Francia).

Claude, joven francés, es invitado a pasar unas vacaciones en Inglaterra en casa de una amiga que tiene dos hijas, Anne y Muriel. Anne destina secretamente a Claude a su hermana Muriel, una joven de atractivo inquietante con gran personalidad y enferma de los ojos. Los jóvenes enamorados deciden casarse, pero la madre de Claude, contrariada de la enfermedad de Muriel, pone como condición un año de separación, que, según ella, servirá para asegurar su amor. En ese año pasarán muchas cosas que impedirán la boda, pero Claude nunca será feliz.

El canal de la Mancha separa dos formas de vida, dos sentidos de la moral, dos mundos que harán imposible el amor de los jóvenes, Jean-Pierre Leaud, Kika Markhau, Silvia Marriot, bajo la dirección de Truffaut, hicieron, junto al bello guión, que este film consiguiera la Espiga de Oro del Festival.

«Z. P. G.», de Michel Campus (Noruega).

En el año 2000 los nacimientos aumentan a gran velocidad ayudados por el descenso de la mortalidad. La guerra nuclear arrasó gran parte de la Tierra y dejó el mar sin peces. El problema de la alimentación es enorme y los gobernantes del mundo deciden prohibir el nacimiento de más seres en los próxi-

mos treinta años. Los infractores de esta ley serán castigados con la muerte.

Para evitar un trauma a las mujeres, obligadamente estériles, el Gobierno entrega unos perfectos muñecos que deberán colmar sus ansias maternales.

Un joven matrimonio decide tener un hijo a sabiendas del peligro que corren. Ella se encierra en un sótano durante los últimos cinco meses de embarazo, y una vez nacido el niño, con la sola ayuda del padre, huyen en una frágil barca por el mar en busca de alguna isla estéril, pero donde ellos intentarán sobrevivir.

La película, que prometía ser interesante, pronto se mete de lleno en el más burdo folletín, lo que causó la risa del público durante la proyección y un fenomenal pateo al final. A todas luces no era un film para ningún festival.

Sin ninguna duda, lo mejor del Festival fue la Sección Informativa y Cultural, dedicada este año al realizador polaco Andrzej Wajda, nueve películas que van de «Kanal», su primer film largo, hasta «Pilatos y los otros», estreno mundial en Valladolid.

«PILATOS Y LOS OTROS, UNA PELÍCULA DE VIERNES SANTO» (ese es el título completo del film).

Nos cuenta la Pasión y muerte de Jesucristo. Mientras Jesús y Pilatos visten túnicas, el jefe de Policía usa

gabardina y sombrero, Judas es un vulgar chivato de barrios bajos y Juan un exaltado «hippy».

El Calvario pasa por una cétrica avenida de Francfort durante la fiesta de la cerveza. La gente ríe al ver pasar a Jesús con la cruz sobre un remolque custodiado por motoristas; el Gólgota (un vertedero) es visitado por autocares con turistas, mientras Juan, tras un cementerio de coches, asiste impotente a la crucifixión.

Quizá estas líneas les desorienten, pero para el espectador quedó muy clara la intención de Wajda.

Andrzej Wajda nació el 6 de marzo de 1926 en Suwalki, al Norte de Polonia. Al estallar la guerra, Wajda tiene trece años, por lo que no puede participar activamente en ella, pero este hecho influirá en toda su obra.

Una filmografía perfecta a pesar de los naturales altibajos de un director genial. A destacar que el mejor film hecho nunca sobre la Pasión de Jesucristo es creación de un hombre de cine ateo.

En la sesión de clausura, tras recoger una medalla homenaje, Wajda dijo: «Doy por bien empleado mi viaje a Valladolid si ha servido para conocernos mejor».

El seguro que ahora nos conoce mejor. Nosotros, tras siete días de estudio de su obra, conocemos mejor Polonia, a los polacos y, sobre todo, el buen cine.

A todos nos valió la pena el viaje a Valladolid. ■ VICENTE LATORE.

LOS PLUSES DE NAVEGACION Y NO SON EMBARQUE ABSORBIBLES RESOLUCION DE LA EN EL SALARIO DIRECCION GENE- RAL DE TRABAJO MINIMO

LA política del Gobierno, en orden a la fijación de la cuantía del salario mínimo interprofesional, ha venido corrigiendo el valor adquisitivo de este salario, atendiendo a un criterio de justicia social basado en la participación del trabajador en la renta nacional, los índices del coste de vida y diversos factores económicos y sociales.

En la actividad laboral de la Marina Mercante, las retribuciones están marcadas fundamentalmente por el salario-base inicial y el Plus de Navegación por Participación en el Soborno, independientemente de otros conceptos retributivos que responden a situaciones determinadas que justifican precisamente su percepción.

Hasta la revisión del salario mínimo de 1 de abril de 1971, el salario-base inicial de la Marina Mercante era superior al mínimo interprofesional fijado por el Gobierno. A partir de esta fecha, en algunas categorías —concretamente, en las que corresponden a subalternos, de la cuarta en adelante— quedan por debajo del salario mínimo. Tal situación trajo como consecuencia que las empresas navieras absorbieran del Plus de Navegación el incremento que había experimentado el salario-base inicial.

La Unión de Trabajadores y Técnicos entendió que tal absorción no podría producirse, puesto que el Plus de Navegación forma parte del salario y tiene una naturaleza independiente, ya que se trata de un plus que se percibe por una circunstancia específica, precisamente la de prestar servicio a bordo de las embarcaciones dedicadas al tráfico marítimo en sus diversas modalidades, y, por consiguiente, comprendido en el artículo tercero, tanto del Decreto 720/1970, de 21 de marzo, como en el 496/1971, de 25 de marzo, que expresamente señaló no absorbibles y adicionables al salario mínimo interprofesional los conceptos retributivos reputados como «pluses que responden a causas específicas que no son remuneración de trabajo corriente».

Tal naturaleza tiene el Plus de Navegación para los tripulantes de los buques de la flota mercante española, e, igualmente, el Plus de Embarque para los que pertenecen a las embarcaciones que realizan el tráfico interior de puertos y bahías.

Esta argumentación fue reconocida por la Dirección General de Trabajo en escrito que dirigió al presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos con fecha 23 de abril de 1971, señalando con claridad el hecho de que sobre los salarios-base iniciales han de satisfacerse a los trabajadores

vinculados por las respectivas Ordenanzas de Trabajo, los Pluses de Navegación y Embarque, declarando que «el trabajador, vinculado por la respectiva Ordenanza de Trabajo, tiene derecho al percibo no sólo de los salarios mínimos fijados en el artículo primero del Decreto, sino también a los devengos a que se refiere su artículo tercero, entre los que, dada su naturaleza o carácter, deben comprenderse tanto el Plus de Navegación por Participación en el Soborno (Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante), como el Plus de Embarque (Ordenanza de Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos).

Pero amplios sectores empresariales no estuvieron conformes con el criterio de la Dirección General de Trabajo, por lo que, a petición del presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos, se dictó una resolución de la Dirección General de Trabajo resolviendo de modo definitivo la cuestión controvertida.

Tal resolución, entendemos, ha de aplicarse desde la fecha en que la política salarial en esta materia fue modificada; o sea, desde el 1 de abril de 1970.

Por tal circunstancia, los tripulantes de embarcaciones de tráfico interior de puertos, por el período iniciado en 1 de abril de 1970, y los tripulantes de la Marina Mercante desde el 1 de abril de 1971, tienen derecho a percibir, independientemente del salario-base inicial que les corresponda por su categoría profesional, el Plus de Embarque o el de Navegación —según la actividad que corresponda al tipo de tráfico y tonelaje de la embarcación en que prestan sus servicios—, y, naturalmente, hemos de hacer presente que el importe de las horas extraordinarias ha de ser calculado teniendo como base el salario mínimo interprofesional para las categorías afectadas y los conceptos retributivos que legalmente sean computables con los incrementos que correspondan.

No hemos querido hacer comentario alguno sobre este tema ni darle publicidad hasta que el trámite de recursos que posiblemente pudieran ser interpuestos, haya quedado agotado, circunstancia que, entendemos, ya se ha producido, con lo que consideramos que la situación jurídica respecto a los Pluses de Navegación y Embarque, está claramente establecida. ■ **VICENTE JIMÉNEZ F. NESPRAL.**

ARMADORES Y TRIPULANTES DEL ARPON A LA

«SE VA A ASISTIR
A LA TOMA DE CON-
CIENCIA DE LA NECE-
SIDAD DE "INDUS-
TRIALIZAR" LA EX-
PLOTACION DEL MAR
SOBRE LA BASE DE

Los últimos años se han caracterizado, en el sector pesquero, por un constante aumento de las inversiones, motivado por distintas causas: el alejamiento de los bancos de pesca, la política expansiva de determinados países, la aplicación de los adelantos técnicos en materia electrónica a los buques, la seguridad y confort de las tripulaciones, etcétera.

Todas estas ingentes inversiones repercuten en los gastos fijos y variables de la explotación. Los «costes marinos» sufren las consecuencias de viajes largos y de reivindicaciones salariales; el tiempo de pesca efectiva disminuye sin cesar... mientras que los gastos aumentan constantemente.

¿Qué soluciones se ofrecen para reducir estos gastos, demasiado importantes, en la búsqueda de un producto de primera necesidad?

La organización comunitaria de la pesca se ofrece como una primera solución: la creación de flotillas perfectamente organizadas, limitando el tiempo de captura, con abandono de técnicas particulares y a veces celosamente ocultas, puede contribuir a aumentar la productividad. La pesca comunitaria traerá como consecuencia la reducción de los gastos derivados de la búsqueda del producto y la coordinación racional de las actividades mediante planes de pesca, así como la reducción, al nivel que se considere oportuno, de las explotaciones individuales, acabando así con la arcaica costumbre del «primero en llegar a puerto».

¿Es rentable la construcción de grandes buques pesqueros, dotados de los más avanzados adelantos técnicos, para transportar cantidades a veces demasiado pequeñas de un producto cuyo precio no guarda relación con el volumen de las inversiones? Creemos que los problemas que pueda plantear tal interrogante, con la implícita cuestión que en ella se encierra del tiempo de inactividad en la pesca, pueden encontrar su solución en el sistema del transbordo en la mar.

El trasvase del pescado, aparte de permitir una mayor duración de las jornadas de pesca, puede contribuir notablemente a reducir el tamaño, e incluso el costo de los buques, realizándose el transporte en buques frigoríficos o por medio de la aviación, cuya utilización parece ya rentable.

El sistema del transbordo en la mar puede complementarse con otra innovación técnica: el empleo del «container». El trasvase será mucho más fácil al estar los productos debidamente acondicionados en los «containers» frigoríficos, garantizando la conservación, presentación y valor comercial del pescado.

Por otro lado, las operaciones de descarga se facilitarán considerablemente con el uso de «containers», y sobre todo los cuantiosos gastos que aquellas implican y las repercusiones económicas y sociales de las reivindicaciones de los cargadores, serán prácticamente reducidas al mínimo.

La disminución progresiva del tiempo de pesca efectivo traerá aparejada la necesidad de incrementar al máximo la producción obtenida en dicho período: la paralización del buque durante las faenas de pesca, incluso por reparaciones, se considerará antieconómica a todas luces. La solución a esta ininterrumpida actividad podría hallarse en el establecimiento de un sistema rotativo de tripulaciones. Desde luego, tal sistema originará necesaria-

mente un problema de aumento de personal y, consecuentemente, de gastos, pero es indudable que el rendimiento obtenido cubrirá sin duda los costes producidos. El problema, pues, existe, pero no es insalvable.

El verdadero problema surge a nivel humano: los armadores de buques de pesca, desconfiando de cualquier innovación, adoptarán una posición negativa; los tripulantes, recelosos, verán en peligro su seguridad económica y social. Es entonces cuando debe operarse un cambio de las estructuras mentales, con el fin de poder poner en práctica métodos de explotación racional en la pesca.

EL CAMBIO DE MENTALIDAD

Todas las técnicas tendentes a incrementar la producción serán tanto más efectivas cuanto que cuenten con el consentimiento y participación de los interesados en ella.

Las tripulaciones deben familiarizarse con la situación que los nuevos sistemas de explotación pesquera han planteado y conocer sus repercusiones, tanto favorables como desfavorables.

Por su parte, las empresas pesqueras igualmente habrán de ponderar ventajas e inconvenientes antes de programar su actuación.

Ante todo, será preciso abordar la cuestión de la desvinculación profesional, de la ausencia de vocaciones marineras. Sólo podrá superarse esta crisis, cada vez más alarmante en el sector pesquero, elevando el nivel de vida del trabajador, reduciendo en lo posible la penosidad de las faenas y superando la aberrante idea del «pesquero-ghetto», situando al productor en el lugar que le corresponde en la sociedad.

Frente a esta falta de vocación profesional, frente a la desconfianza casi natural a todo lo que implique cambio, la formación deberá jugar un papel esencial en todos los niveles.

En primer lugar, en las Escuelas de Formación Profesional se deberá inculcar a los futuros pescadores el respeto a su profesión, el sentido de su prestigio, la importancia de la misión a realizar, las nuevas perspectivas que se ofrecen en un futuro inmediato. Todo ello contribuirá a consolidar una instrucción técnica y humana.

A un nivel más elevado, el desarrollo de la técnica piscícola permitirá la puesta en marcha de una especialización científica: dotados de una sólida formación intelectual, complementada con conocimientos económicos, estos especialistas en pesca se constituirán en adalides de una nueva era, aportando técnicas e ideas revolucionarias.

LANTES HAN DE CAMBIAR DE MENTALIDAD PARA EMPRENDER METODOS DE EXPLOTACION PESQUERA MAS RACIONALES

COMPUTADORA

MEDIOS, METODOS Y ACTITUDES EN LOS QUE EL CALCULO Y LA ORGANIZACION DESTERRARAN A LA INTUICION Y TECNICA RUDIMENTARIA».

Este nuevo enfoque, este espíritu renovador, trastocará los sistemas tradicionales: se va a asistir a la toma de conciencia de la necesidad de «industrializar» la explotación del mar sobre la base de medios, métodos y actitudes en los que el cálculo y la organización van a desterrar a la intuición y a la técnica rudimentaria.

Por tanto, la «investigación y desarrollo» —este famoso «slogan» que todos los sectores económicos se esfuerzan por aplicar— lleva a una coordinación y concentración de esfuerzos, especialmente económicos.

Las empresas pesqueras son incapaces de hacer frente a los gastos financieros que representa la investigación. Es el Estado, con el apoyo y participación de los interesados, el que debe establecer las estructuras administrativas y jurídicas capaces de hacer una realidad la «investigación y desarrollo», bien directamente o bien por vía indirecta, financiando la aportación científica extranjera. El papel que pueden jugar las agencias, oficinas, centros, Institutos, etcétera, es muy amplio, tanto en el plano de la investigación superior, como en el de las realizaciones prácticas de aplicación inmediata.

Es la realización de este «slogan», «investigación y desarrollo», lo que en mayor medida contribuirá a orientar la explotación pesquera hacia una mentalidad, hacia una metodología racional: se construirán buques dotados de los mayores adelantos técnicos, se dirigirán flotas por medio de computadoras, la automatización imperará a bordo, el «marketing», la capacidad gerencial... todo será confiado a la informática.

En este panorama, la mente más reaccionaria, incluso la del pescador con arpón, se someterá a los dictados del ordenador electrónico.

TECNICAS DEL FUTURO

La revolución industrial ha elevado a un punto culminante el desarrollo técnico en los últimos años, y su aplicación a los procedimientos de limpieza, preparación y conservación del pescado ha contribuido a mejorar la calidad del producto.

El uso de sistemas tradicionales constituyó, y constituye todavía, un obstáculo al desarrollo de lo que pudieramos denominar «higiene» del pescado. Por ejemplo, la tradicional costumbre de las subastas públicas en las lonjas, con exposición y continuo trasiego de la mercancía, podrá justificarse desde el punto de vista económico, pero supone muchas veces el olvido de elementales medidas sanitarias. Quizá la solución se encontraría en la venta sobre «muestra», pero este procedimiento no lleva trazas de generalizarse.

Lo que si parece tener cada día más aceptación es la venta del pescado preparado, que constituye un positivo avance tanto por sus mayores posibilidades de conservación como por su mayor adaptación a las exigencias de la rapidez de condimentación que supone la vida moderna al quehacer culinario de la mujer.

Una auténtica revolución se ha producido en la explotación del pescado gracias a la técnica del frío, que logra la estabilización del producto, evitando lo que puede tener de aleatorio su explotación: la industria de transformación puede asentar ahora sus programas de actuación sobre criterios estables, el consumidor cuenta con un producto alimenticio fácilmente transportable, utilizable y conservable.

En un futuro inmediato, la «liofilización», siempre partiendo del frío, hará realidad las aspiraciones de llegar a conseguir un producto de conservación indefinida, manteniendo a la vez todas las propiedades dietéticas.

Esta verdadera revolución técnica es contemplada por el consumidor con recelo, cuando no con escepticismo. La tarea del futuro —mejor de hoy en día, porque el proceso es ya una realidad— consistirá en hacer llegar a los consumidores las excelencias de tales técnicas innovadoras a través de publicidad, de generalización de los contactos «productor-consumidor», de cláusulas de garantía del producto, etcétera.

La comercialización deberá garantizar, ante todo, la calidad previamente a toda actuación sobre la producción y distribución del producto, verdadera fuente de proteínas, hasta llegar a convertir este proceso comercial en un verdadero servicio público.

En todos los países del mundo se están creando asociaciones de consumidores para orientar a sus asociados en la adquisición de productos más adecuados a sus necesidades y nivel económico.

Cada día se hace más difícil discernir con toda claridad la calidad de los productos que compramos y las exigencias que de ellos pedimos, ante la variación y complejidad de los productos ofrecidos; este problema lo será aún más en el futuro, de tal suerte que es preciso enfrentarse con este desafío cada vez con una mayor energía.

La empresa, e incluso el país, no tendrá beneficios si sus clientes no están satisfechos con los productos comprados, tanto en términos de precio como de calidad.

El propio aumento del nivel de vida lleva consigo una mayor exigencia de calidad por parte del mercado, que cambia de signo para convertirse en un mercado de compradores.

Muchas empresas que pertenecen a sectores muy evolucionados del mercado están en condiciones de valorar la influencia técnica de la calidad en su supervivencia; por el contrario, una gran parte de la industria parece que no quiere ver el cambio de signo del mercado, que evoluciona hacia un mercado de compradores donde sólo se mantendrán los mejores.

PORVENIR COMERCIAL

La industria de transformación y los productores deben estudiar su situación futura: ¿quién y cómo se les va a abastecer de esta materia prima?

Sobre la base de un sistema racional de pesca, las fórmulas que pueden preconizarse al respecto son las siguientes:

1.º Mantenimiento de grandes buques factoría que buscarán el pescado en lejanos lugares con dilatadas campañas, transformándolo y preparándolo a bordo con ayuda del frío y distribuyéndolo finalmente al consumidor.

2.º Utilización de buques de pesca

más pequeños, dedicados a la captura y exclusiva conservación a bordo para hacerlo llegar a tierra, donde será debidamente preparado.

3.º En los países próximos a los lugares de pesca, los buques se dedicarán a la captura de pescado fresco para su preparación y venta en tierra.

No cabe una elección apriorística de estas fórmulas, toda vez que todas tienden a un resultado idéntico: el abastecimiento del consumidor. Será, pues, la calidad del producto la que, como antes hemos indicado, determinará la elección de uno u otro sistema.

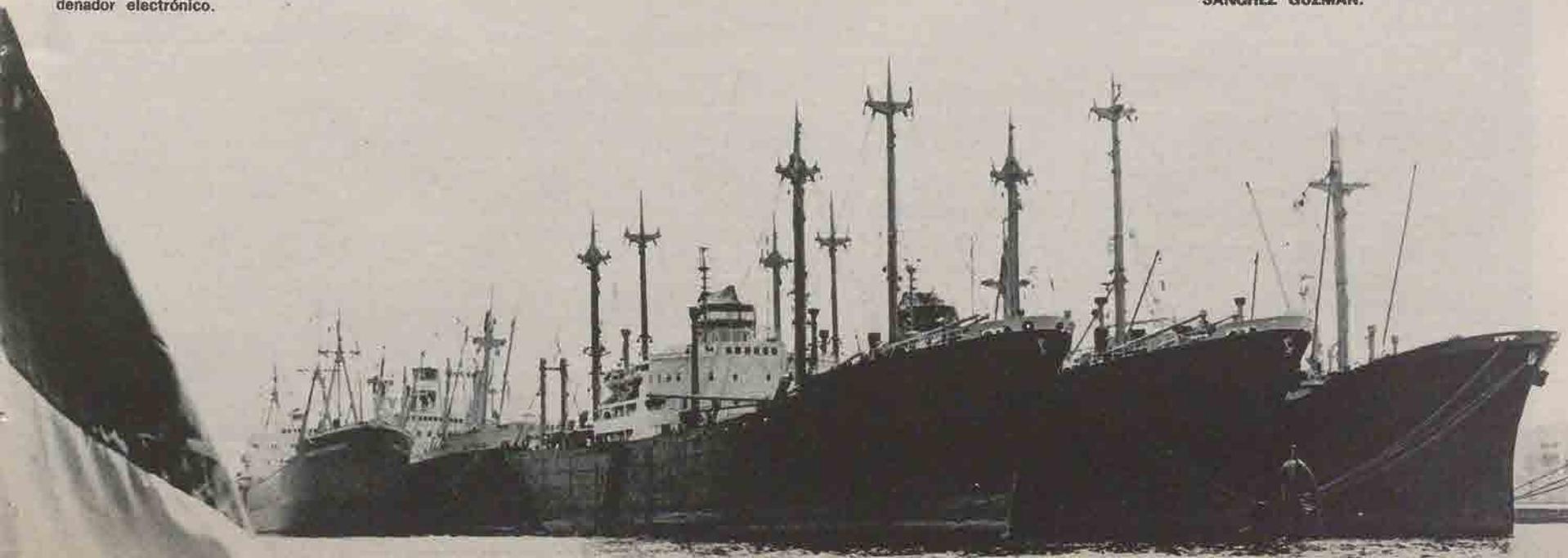
Gran parte de los consumidores se abastecerán del producto congelado, ya preparado y de fácil condimentación; el frío y la liofilización favorecerán notablemente esta corriente, satisfaciendo el consumo de proteínas en las formas más sofisticadas de platos pre-cocinados. Pero no hay que olvidar que el producto en fresco, con su «sello» de calidad —y también de precio—, continuará abasteciendo a un sector altamente cualificado.

Las empresas pesqueras deberán calibrar las consecuencias de la elección de su sistema de actuación, pero aún más tendrán que hacerlo las industrias de transformación y los distribuidores: no es posible —ni rentable— fundamentar una explotación sobre la base aleatoria de las cantidades y calidad que en un momento dado pueden proporcionar los proveedores.

En consecuencia, la cadena producción-consumo supone una necesaria colaboración y solidaridad entre todos los afectados: la proteína marina, al ofrecerse como un producto de calidad a través de una profesión organizada, producirá un equilibrio entre oferta y demanda, una corriente de precios coherentes y una distribución de riesgos económicos.

Programa este ambicioso, pero del que depende la conservación del potencial natural de esa enorme despensa que es la mar. Considerada como un patrimonio de la Humanidad, la pesca no podrá perpetuarse sino es con la implantación de métodos, esfuerzos y realizaciones, pero también de deberes. La autolimitación consciente, racionalizada y llevada a cabo a nivel internacional, es la clave del futuro: de ello depende la supervivencia o desaparición de la explotación pesquera. Rehusar comprenderlo es condenar el futuro.

La mar es un refugio, una fuente de producción, y puede constituir la salvaguarda de la Humanidad. ■ EUGENIO SÁNCHEZ GUZMAN.



LA CASA DEL MAR DE LA LINEA DE LA CONCEPCION

La Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, en La Línea, se encuentra ubicada en La Atunara, barrio pesquero de la ciudad. Casas pequeñas, de una sola planta, limpias, humildes, pintadas con cal, que se abren en la misma orilla. El barrio alberga varios cientos de familias marineras, las más necesitadas de estas costas, con más de doscientas embarcaciones, casi todas de remo, y que se dedican con alternativas a la pesca de la almeja y el "corruco", fundamentalmente.

La Casa del Mar ha venido a llenar las aspiraciones de esta gran familia pesquera. Quizá también la de más calidad humana.

El edificio, de líneas modernas, alegre, luminoso, es obra del arquitecto doctor Bastarreche. Consta de dos plantas y terraza. En la primera se encuentran las oficinas de la Delegación Local del Instituto Social de la Marina, despacho al público, sala biblioteca y servicios. Próximamente, tan pronto se ultimen ciertos detalles, bar y teleclub.

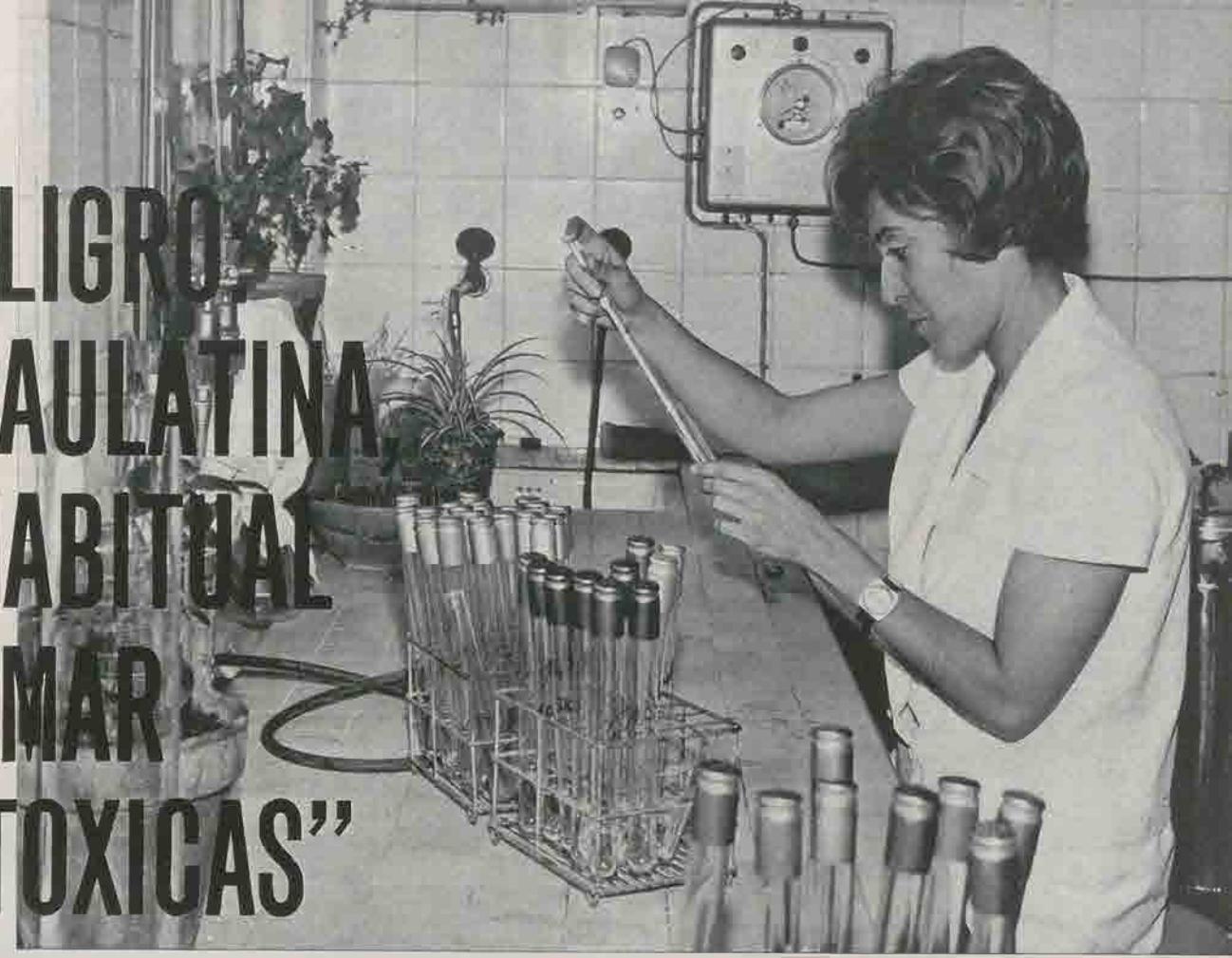
En la segunda planta se encuentran las instalaciones sanitarias (consultorios, rayos X, etcétera), atendidas por un equipo de diez facultativos, que comprenden medicina general, cirugía, pediatría, tocoginecología, otorrino, pulmón y corazón, analista, radiólogo y anestesista. Además, dos ayudantes técnicos sanitarios y dos enfermeras, por el momento.



CASAS DEL MAR Y DEL MARINO DE AMBITO NACIONAL del Instituto Social de la Marina

PUERTO	DELEGACION I. S. M.	CLUB BIBLIOTECA	BAR RESTAURANTE	HOSPEDERIA	ESCUELA FORMACION PROFESIONAL	POLICLINICO	CLINICA DE INTER- NAMIENTO
LAS PALMAS (Inaugurada en 1964)	•	•	•	•	•		•
ALMERIA (Inaugurada en 1965)	•	•	•			•	•
CADIZ (Inaugurada en 1968)	•	•	•	•	•	•	
ARRECIFE (Inaugurada en 1969)	•	•	•	•		•	•
VIGO (Inaugurada en 1970)	•	•	•	•		•	
SAN SEBASTIAN (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
SANTA CRUZ DE TENERIFE (Inaugurada en 1971)	•	•	•	•	•	•	
LA LINEA DE LA CONCEPCION (Inaugurada en 1971)	•	•	•				
CARTAGENA (Inaugurada en 1972)	•	•	•	•	•	•	
LA CORUNA (Inaugurada en 1972)	•	•	•	•	•	•	

“EL MAYOR PELIGRO: LA INVASIÓN PAULATINA, COTIDIANA Y HABITUAL QUE SUFRE EL MAR DE MATERIAS TÓXICAS”



Hace unos días, la prensa barcelonesa destacaba en un interesante artículo la constante preocupación que existe en todos los niveles a causa de la contaminación atmosférica, pero en esta ocasión hacia una referencia muy significativa para nosotros de la trascendencia de esa contaminación referida al mar, dejando entrever las funestas consecuencias que ello trae consigo.

Para clarificar y ampliar estos conceptos acudimos a una persona autorizada e idónea, la doctora Castellví, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, la cual amablemente se somete a nuestro interrogatorio, brindándose a informarnos y a despejar todas cuantas dudas tengamos sobre el particular:

Iniciamos nuestro diálogo preguntando:

—Doctora, ¿puede usted informarnos sobre la realidad y el alcance de la cada día más alarmante contaminación de las aguas marinas?

—No se puede dudar del hecho concreto de la polución a todas luces evidente; voces autorizadas coinciden en ello cada vez con mayor frecuencia y, desde luego, hago mías sus llamadas de alerta, pero al tiempo quiero hacer constar que quizás con frecuencia se las da un carácter alarmista, que por el momento no responde a la realidad, aunque tampoco debemos desdenar su verdadera importancia, sino al contrario, hacer llegar a la conciencia del hombre de la calle el hecho de que la vida humana produce cada día en mayor cantidad de desechos de sustancias tóxicas o detritus, que prácticamente en su totalidad van a parar al mar. Fuera de toda duda está la importancia del mar en la vida del hombre, y por ello no debemos olvidar su extraordinario carácter de reservorio, así como su sentido ecológico, o lo que es lo mismo, que para un perfecto proceso vital en la mar es preciso que los seres que en ella viven encuentren un ambiente apto para su desarrollo.

—¿Cómo se produce este proceso de desarrollo en el interior de las aguas?

—Para una mejor comprensión diremos que son tres los grandes eslabones en las cadenas alimentarias que componen la vida marina. El primero está constituido por unas pequeñas células vegetales que pululan en el mar y cuya misión consiste en tomar la materia inorgánica y convertirla en orgánica; el segundo eslabón está formado por minúsculos organismos que se alimentan de estas células vegetales y que constituyen lo que científicamente se denomina el plancton animal. Este es la base alimenticia del tercer grupo o peces de

ENTREVISTA CON LA DOCTORA CASTELLVI, DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS DE BARCELONA

pequeño tamaño, como puede ser la sardina, que con él se nutren, y a partir de ellos podemos decir que es totalmente verídico el dicho de que el pez grande se come al chico. Así, pues, toda la vida marina, al igual que la terrestre, comienza con la función clorofílica de los organismos vegetales primarios, que produce un desprendimiento de oxígeno.

—¿Quiere usted decir, doctora, que el oxígeno es también la base de la vida marina?

—Efectivamente, y ello es algo que por lo común no se tiene en cuenta; así, por ejemplo, cuando se proyecta una ciudad, es parte muy importante de ella las zonas verdes, que producirán la oxigenación y, por consiguiente, la renovación del aire o elemento vital para la vida y el desarrollo de los seres terrestres, creando lo que se llama los pulmones de las ciudades, pues producen con su función clorofílica el desprendimiento de oxígeno que compensará no sólo el absorbido por los seres vivos, sino también la carga tóxica que supone hoy en día los humos y detritus de industrias, calefacciones, etcétera; en una palabra, la polución atmosférica, que preocupa extraordinariamente a toda persona consciente del problema y que es paralela a la que nos ocupa, pero sin su trascendencia a nivel general y particular; por ello parece olvidarse que en la mar ocurre un proceso exacto, que es un reservorio de oxígeno, que compensa incluso el defecto del mismo en la propia atmósfera, y con ello llegamos al hecho concreto de la polución marina.

—¿Cuáles son sus consecuencias más inmediatas e importantes?

—Toda alteración de las partículas vegetales que nutren al plancton animal, todo agente que llega al mar con fines tóxicos o de desequilibrio natural, que produzca la muerte o el bajo desarrollo de esta flora, no sólo repercutirá sobre la fauna que explotamos directamente, sino también sobre esta producción de oxígeno. Claro está que entre los que llegan, digamos, de una forma continua, no todos actúan con la misma intensi-

dad o de la misma forma sobre las poblaciones marinas; así, los hay prácticamente inofensivos, pues su degradación es muy rápida, tal como pueden ser los detergentes, que son atacados por las poblaciones bacterianas, descomponiéndolos químicamente en elementos simples y completamente inocuos; así, una molécula tóxica, al ser atacada se descompone en los elementos que la constituyen, como puede ser oxígeno, carbono, etcétera. El único peligro que pueden proporcionar es un aumento de la población bacteriana por aumento de alimento, así como una proliferación de esta masa bacteriana, que al ser materia viva consume oxígeno y puede producir un agua con carencia de este elemento, tal como ocurre por lo general en el fondo de los puertos y, por tanto, se anulará todo tipo de vida aerobia (o animales que precisan del aire para subsistir); por ejemplo, los moluscos, crustáceos, etcétera. Esto que se produce sólo en zonas de poca renovación o escasas corrientes marinas, puede ser una panorámica de una supuesta situación a gran escala.

—Si esto ocurre, como usted indica, por efecto de las sustancias menos nocivas, ¿cuáles serán entonces las consecuencias de otras de mayor potencia tóxica?

—Depende de su actuación; si ésta se efectúa directamente sobre las células vegetales, éstas desaparecerán y la función clorofílica no se efectuará, destruyéndose los eslabones alimentarios a que antes nos referíamos.

—Generalmente, estos productos suelen ser tóxicos en sí mismos, y podemos citar como ejemplo toda la gama de pesticidas e insecticidas que de por sí son la mayor fuente de polución del mundo entero. Y hablamos no de un accidente, como, por ejemplo, el del carguero «Erkavit», que al anclar en la bahía de La Coruña ha producido consecuencias catastróficas, al diluirse grandes cantidades de insecticida que llevaba en sus bodegas. Repito: no nos referimos a este tipo de polución, terrible por sus consecuencias, pero poco fre-

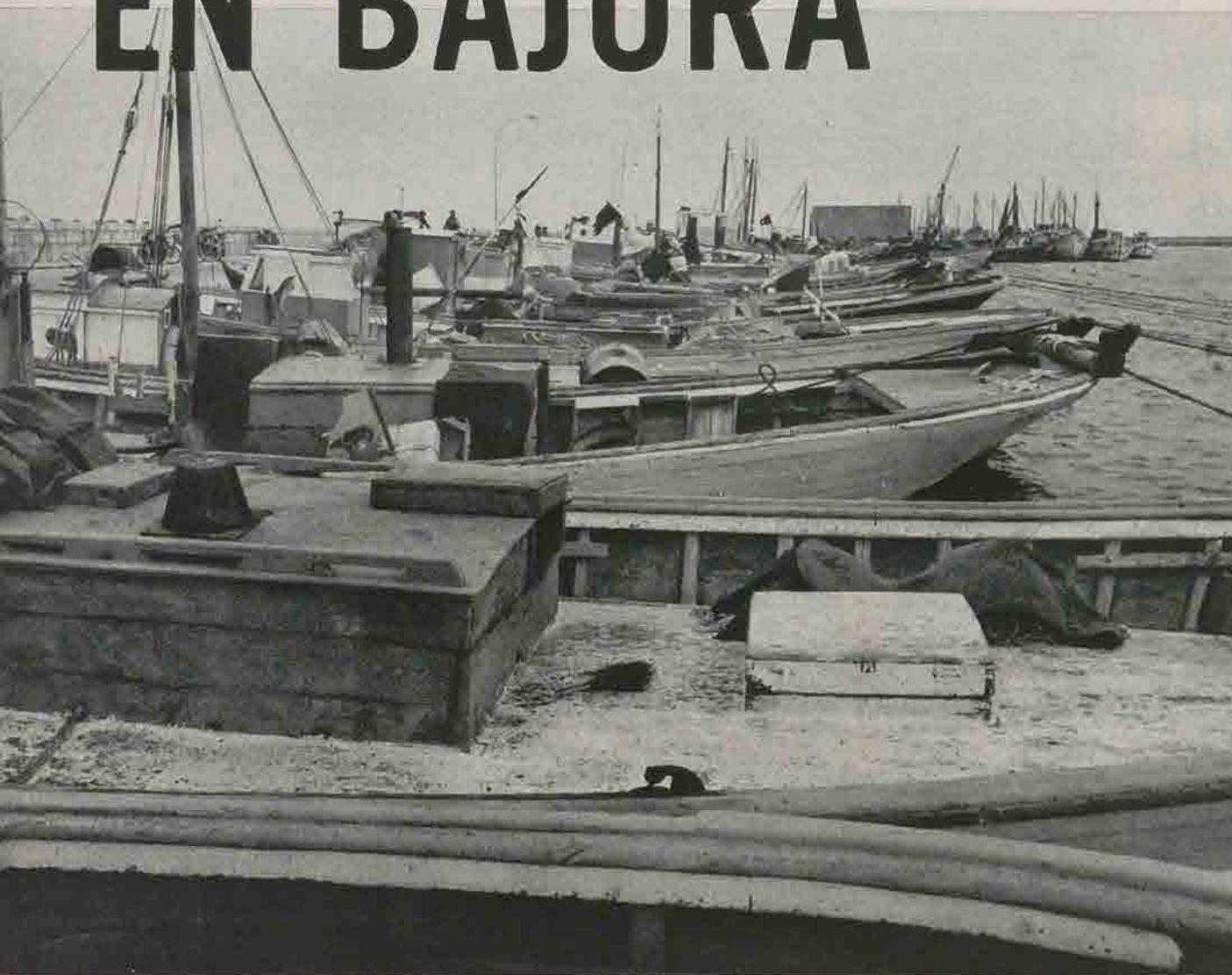
cuente y accidental; nos referimos aquí a la invasión paulatina, cotidiana y habitual que sufre la mar de estas materias tóxicas, que a ella llegan como excedente o desecho de la actividad industrial del hombre. Un ejemplo: la pulverización de antiparasitarios, que la lluvia llevará de las plantas al suelo, a los ríos y por último al mar.

Y algo muy importante a este efecto es que hay que poner en claro de una forma definitiva que la mar no es un depurador; la mar no mata; los organismos nocivos no desaparecen en sus aguas; solamente se diluyen. Así, un litro de insecticida de enorme poder tóxico, si se vierte en sus aguas se convertirá en, supongamos, cien metros cúbicos en los cuales el insecticida se diluyó «x» veces y en su poder tóxico, por tanto, queda reducido también en «x» veces, pero no ha desaparecido. Las bacterias (del tifus, cólera, etcétera) no mueren; se encuentran en situación desfavorable para surtir su efecto nocivo (temperatura no apta, exceso de salinidad, etcétera), pero en el momento de que se introducen en su agente adecuado, como es el hombre, su medio ambiente es perfecto, y entonces vuelven a adquirir su plenitud en toxicidad y peligrosidad. Algo similar ocurre en el caso de que sean iones metálicos (elementos simples que forman un compuesto químico), que son terriblemente nocivos, podemos citar: iones de cobre, mercurio, arsénico, etcétera. Estos iones, como ya he dicho, pueden ser asimilados por determinadas especies de la fauna marina, siguiendo un proceso de acumulación; algunos peces poseen esta capacidad en grado superlativo, y si este proceso es de larga duración, el animal va concentrando en sus músculos (sin notar la nocividad, puesto que a ellos no les afecta) estos iones metálicos, de tal manera que en el momento de ser utilizado como alimento por el hombre es un terrible veneno de efectos inmediatos. Esto está ocurriendo en determinados lugares con el pez espada, que tiene gran facilidad de acumulación de mercurio, y también con los túnidos, de entre los cuales, y en concreto el atún, está siendo analizado con gran atención por nuestros laboratorios de Cádiz, por presentar grandes concentraciones de este metal.

El mar se nos muere si no le ponemos un tratamiento adecuado y, sobre todo, si perdemos la conciencia de que la necesidad de su cuidado es un bien para todos. Si nuestros lectores acierten a ver esta idea en las palabras de la doctora Castellví, ella y nosotros habremos cumplido el objetivo. ■ F. L. P.



REDUCCION DEL ESFUERZO DE PESCA EN BAJURA



Es unánime la preocupación por mantener a nivel óptimo la producción pesquera y conseguir precios remuneradores en primera venta en lonja. No ocurre lo mismo con la puesta en práctica de los procedimientos que tiendan a este fin.

En cuantas reuniones y asambleas se ha tratado este tema a nivel Mediterráneo se ha puesto de manifiesto que no se considera halagüeña la situación y perspectivas de la industria. Y pese a ello no es fácil, en términos generales, que prosperen medidas eficaces que tiendan a paliar una depresión o estimulen una recuperación que mejore los rendimientos.

Los inferiores resultados en las capturas que se han venido registrando en muchos puntos han venido, en parte, siendo compensados por una serie de factores nuevos, como ampliación y mejora en la cadena de distribución, progresos en los métodos de conservación, nivel económico del consumidor, reducción paulatina del número de tripulantes, que han incidido sobre los precios en lonja y en la "parte" o "quinión".

Pero es un hecho evidente que mientras los medios de captura siguen una línea ascendente

de incremento y perfección, los recursos a explotar son los que naturalmente se producen con las limitaciones que les son propias.

Y no vale decir que hay zonas que siguen pescando a su aire desde tiempos y no ha ocurrido ninguna catástrofe. Si razonamos veremos que seguir así, por inercia, no es correcto.

LAS VEDAS

Tantas veces propugnadas y consignadas en conclusiones como resultado de largos debates que están en la memoria de muchos, a la hora de su aplicación práctica no tienen tanto éxito.

La reducción del esfuerzo de pesca se basa en normas sobre mallas y fondos y, últimamente, en horarios límite. Si así se cumpliera, y lo saben bien los patronos que mandan y los hombres de a bordo, estimamos que en fase actual de producción sería suficiente. Pero todos conocen por experiencia que las medidas que en la práctica realmente reducen el esfuerzo de pesca, sin necesidad de vigilancia alguna, son la veda y el horario. Y ello para ganar más trabajando menos.

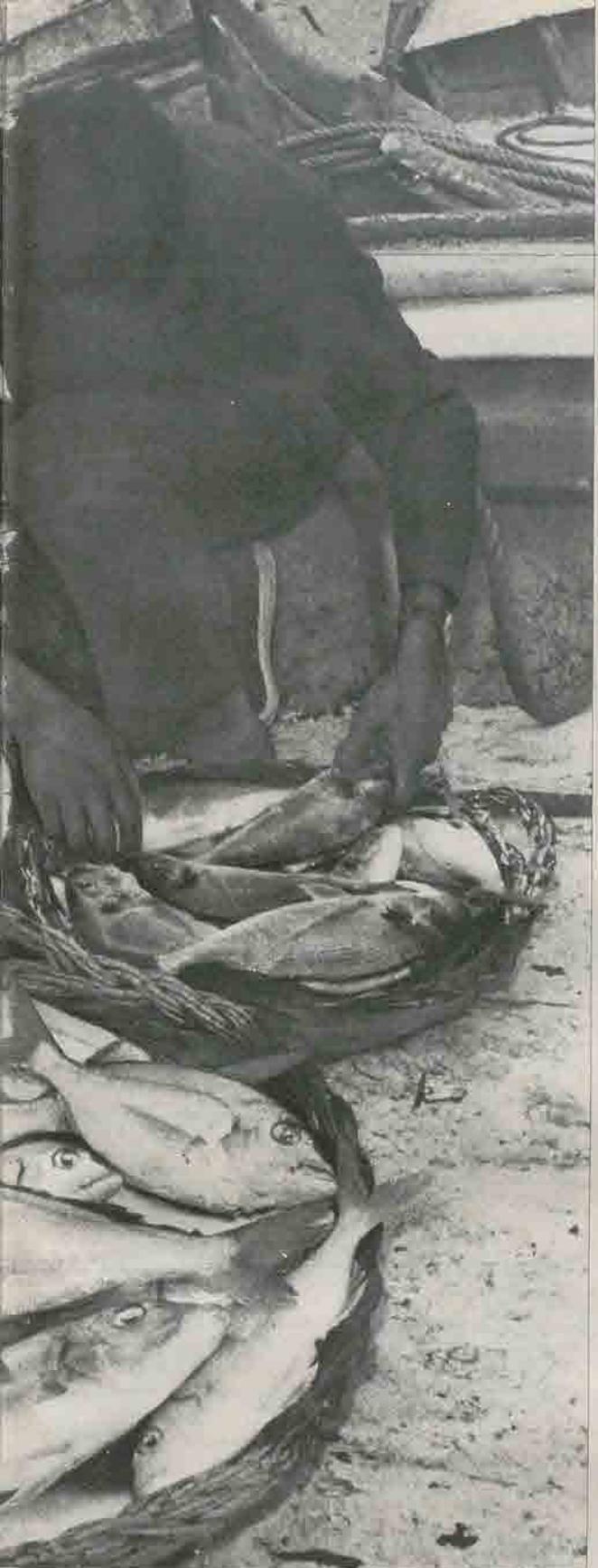
Y entendiéndolo así, los pescadores de Castellón-Tarragona en este año de 1972 tendrán la

veda número once, desde la primera en 1962. Es más, consideran en su inmensa mayoría que en las circunstancias presentes sería un desastre el que no hubiera veda. Y entre los que más proponen la veda, al menos en la zona inmediata que conocemos, están los armadores que últimamente "se han embarcado" en un cambio de embarcación o motor para ampliar su industria, porque temen que sin veda se alteraría la perspectiva de los rendimientos que conocen.

Durante los meses de veda el cambio a otras pesqueras o actividades reducen al mínimo en estas provincias el paro en arrastre, de tal manera que prácticamente no existe.

HORARIO Y CALENDARIO

La jornada máxima establecida es de sesenta y dos horas semanales de permanencia en la mar. Hay cofradías que las distribuyen a diez horas diarias, de lunes a sábado. Otras, doce horas de lunes a viernes, siendo festivo el sábado. Raramente se agota este horario. Muchas embarcaciones regresan a puerto antes de la hora tope. Cualquier retraso en la entrada es sancionado con retraso a la salida al día siguiente.



Los días festivos del calendario laboral se permanece en puerto.

El pescador ha ganado en esta mar en su jornada laboral. Su vida familiar ha evolucionado. Sus ingresos son mejores que antes de las vidas. No desean vivir la experiencia de lo que ocurriría si de nuevo se pescara como antes de 1962, en que no había veda y el sábado era día de ir a la mar.

LA EMBARCACION-EMPRESA

Es muy grato al pescador no depender de otro, y con sus hijos o familiares próximos salir a la mar y obtener unos resultados que le compensen abordo de embarcación de poco porte.

En la actual fase de evolución de la industria se observa que ello puede ser adecuado en pesqueras selectivas (trasmallo, palangre, mariscos, etcétera), pero se duda de su futuro en la modalidad de arrastre. Las mismas normas sobre fondos, mallas, horarios; la constante evolución en la instalación de motores de potencia óptima van desplazando a la flota de poco tonelaje y potencia. Muchos pescadores-patrones-armadores ganan en su embarcación menos que otros pes-



● **VEDA
PARA LA PESCA
DE ARRASTRE
EN CASTELLON-
TARRAGONA
DE 15 DE ABRIL
A 15
DE JUNIO.**

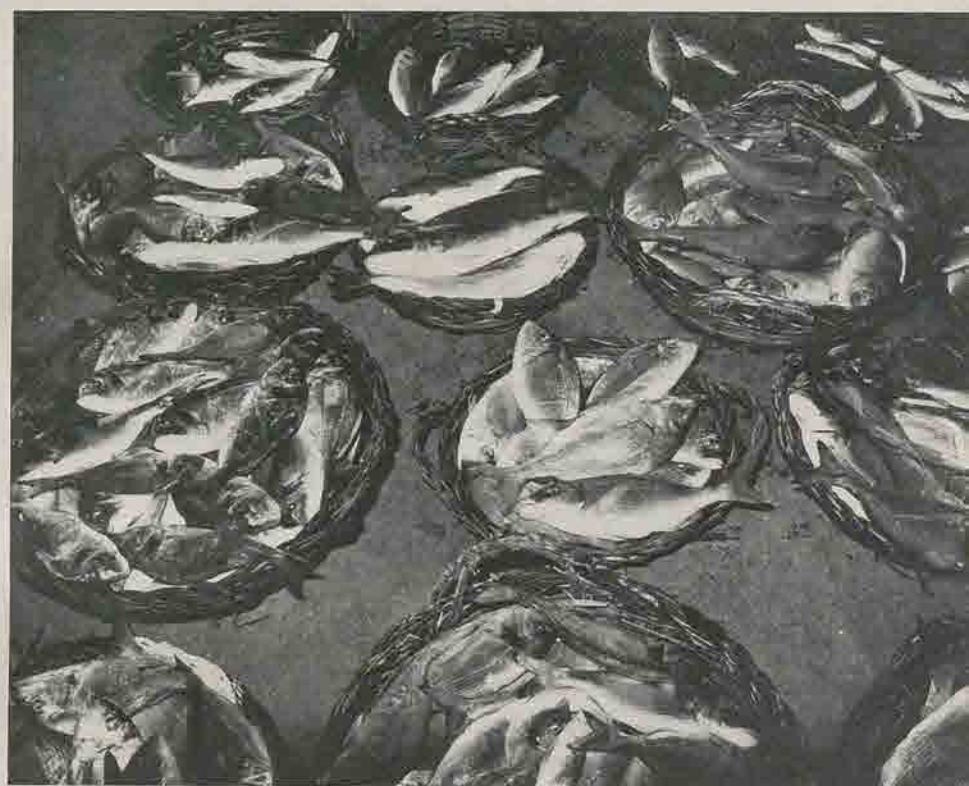
● **ES LA UNDECIMA
DESDE QUE
SE INICIARAN
LAS
VEDAS EN 1962.**

cadores a bordo de embarcaciones de tipos actualizados.

La concentración de esfuerzos, de tonelaje y potencia, hasta un límite que tal vez resultaría conveniente fijar, supondría disponer de una flota en manos de menos hombres, en que, si los rendimientos por CV. o TRB no suelen experimentar gran incremento, si serían más rentables las remuneraciones de los pescadores, todo ello unido a un fiel cumplimiento de las normas reglamentarias sobre montemayor y montemenor. La experiencia de las cooperativas es, a este respecto, muy interesante.

RENDIMIENTO Y EMPLEO

Se concede hoy gran importancia al estudio sobre costos y beneficios en la pesca, no sólo para determinar el nivel absoluto de ingresos y gastos en tan importante sector de la economía (en 1970, según datos de la Dirección General de Pesca, los desembarcos en el litoral español fueron: 1.212 Tm., su valor, 25.918 millones de pesetas; potencia total, 1.799.187 HP.; TRB, 653.191; tripulantes, 110.728), sino que son necesarios a la Administración, Organización Sindical, ingenie-



ros navales, tecnólogos, etc., que al dictar disposiciones reguladoras hay que examinar los resultado a la luz de unos efectos económicos, lo que estimula la recogida y análisis de datos apropiados.

En un estudio sobre esta cuestión que recoge datos desde 1959 a 1969, en los que hemos tomado como base las capturas de varias embarcaciones tipo, deducimos que:

Los modernos tipos de embarcaciones de arrastre que concentran medios técnicos con pocos hombres abordo ofrecen los más altos coeficientes de capturas-pescador, capturas-CV., sin que ello suponga un mejor coeficiente en capturas-TRB.

En las decisiones para conseguir mantener a nivel óptimo los recursos marinos junto a las limitaciones en fondos, mallas, horarios, etc., se estima necesario fuese considerado el importante factor de un número razonable de empresas-barco, así como sus equivalentes en CV. y TRB pesando, al objeto de prevenir rendimientos decrecientes.

El aspecto social de todas estas consideraciones ofrece importantes matices humanos a tener en cuenta. ■ LUIS MILLAN ROCA.

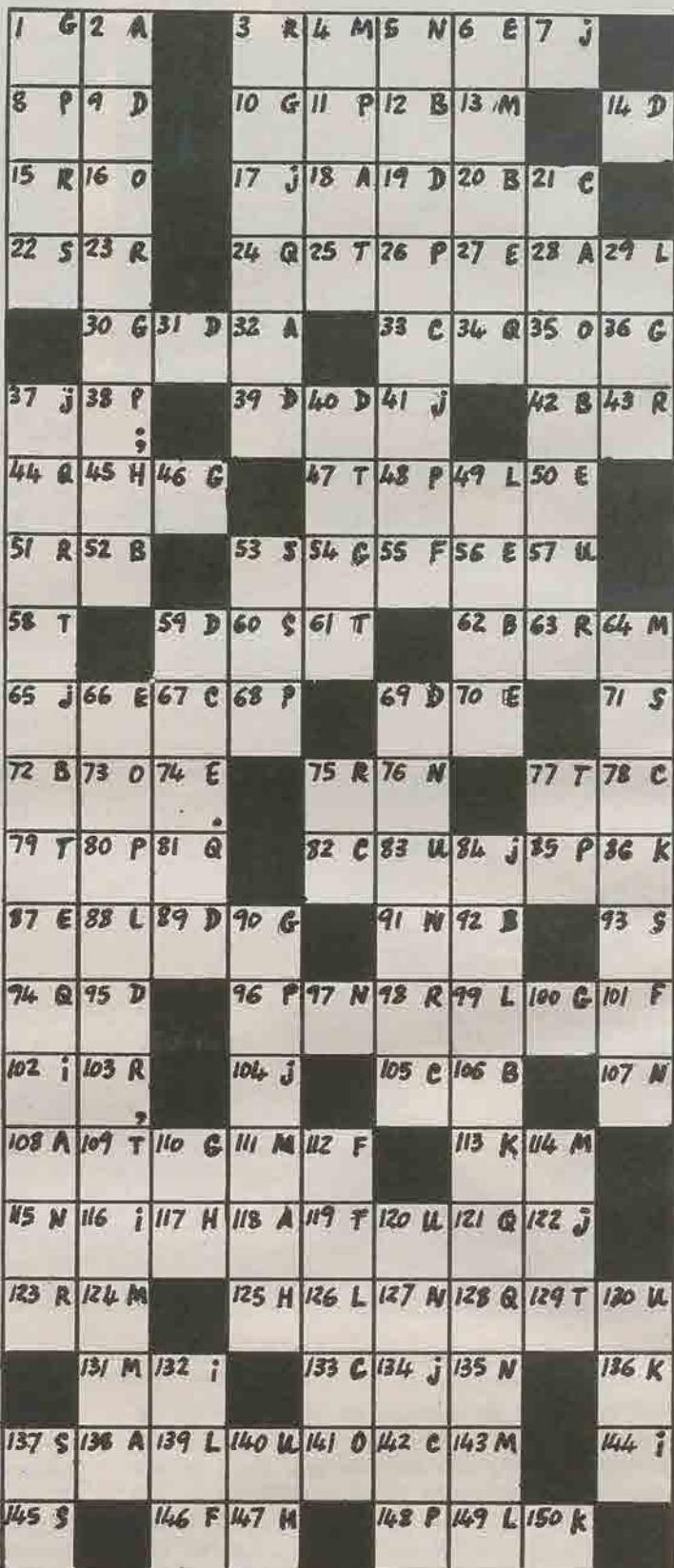
EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

PALABRAS

DEFINICIONES

- A. 18 32 108 118 28 2 138 Canal o ranura angular que se hace en sentido longitudinal de la quilla, roda y codaste para encastar en ella los cantos o cabezas de los tablones.
- B. 20 42 106 12 62 72 52 92 Longitud de las vergas de un velero de cruz.
- C. 21 78 142 33 133 82 105 67 Aflojase un cabo.
- D. 39 40 19 59 14 69 9 95 89 31 Rumbo y viento del segundo cuadrante, intermedio entre el Sur y el Sudeste. (En el Mediterráneo se dice también «mediodia» y «jaloque».)
- E. 50 74 70 6 87 66 27 56 Al revés, lugar a propósito para fondear los buques y aguantarse en él.
- F. 101 55 112 146 Naves de alto bordo de la Edad Media y primeros siglos de la Moderna, con castillo a proa, aparejo redondo en el trinquete y mayor, y latino en el mesana, siendo la «Santa María» de Colón uno de los tipos más representativos.
- G. 36 54 1 100 10 110 30 90 46 Pieza de madera de forma adecuada para servir de apoyo a determinados objetos, de los cuales toma nombre (plural).
- H. 117 147 125 45 Pequeña vela negra que solían emplear los italianos en el siglo XIII para ocultar a los enemigos la marcha de la embarcación.
- I. 102 132 144 116 Avance un buque por el agua en la dirección de la quilla.
- J. 41 65 37 7 17 134 104 84 122 Boyas cilíndricas que lanzadas al agua por los aviones de exploración submarina sirven para localizar submarinos en inmersión por los ruidos que éstos emiten.
- K. 86 150 136 113 Hacer subir alguna cosa, halando del cabo de que está suspendida.
- L. 126 139 99 29 49 149 88 Conjunto de nubes de color rojo que se aglomeran en el horizonte, especialmente en los trópicos.
- M. 124 4 64 114 111 13 143 131 Metiése en un canal, boca, bahía, ensenada, etcétera, para fondear o desempeñar una comisión.
- N. 97 91 107 127 76 115 5 135 Deidades marinas de la mitología griega, hermosas vírgenes de dorados cabellos, que habitaban en el fondo del mar Egeo y se hacían visibles a los mortales en momentos de bonanza y jugando con los tritones.
- O. 16 141 35 73 De color blanco. (Generalmente usado en las poesías dedicadas al mar.)
- P. 148 48 8 85 38 68 11 26 96 80 Resistencia que debido a las fuerzas de cohesión oponen las moléculas de los fluidos en movimiento a su desplazamiento relativo.
- Q. 94 44 34 24 81 128 121 Una de las cincuenta hijas de Dánea y de Doris. Al secarse la fuente de Argos, recibió de Neptuno el encargo de buscar agua.
- R. 63 98 75 23 15 51 3 123 43 103 Refiriéndose a las velas, cambiase algunos paños viejos o estropeados o hiciese toda clase de composturas.
- S. 71 93 60 22 137 145 53 Al revés, inclinación que se da al buque cargando pesos a una banda para que descubra sus fondos de la otra parte, a fin de limpiarlos o con otro objeto.
- T. 129 79 47 77 109 119 58 25 61 Embarcación del río Nilo, manguda a popa y estrechándose hacia proa, con aparejos de dos velas y actualmente a propulsión mecánica (plural).
- U. 57 83 140 130 120 Bajen las anclas del escobén, dejándolas cerca de la superficie del agua, en disposición de ser fondeadas.



SOLUCION EXACTA DEL DAME- RO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 78

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

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

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

SOBERANO

¡es cosa de hombres!



GONZALEZ BYASS