

EL JEFE DEL ESTADO INAUGURO LA CASA DEL MAR DE LA CORUÑA

★ En el mismo acto le fue entregada la primera
medalla de oro al Mérito Social Marítimo





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 INTERNAMIENTO
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)	•	•	•			•	
VILLA CISNEROS (Inaugurada en 1971)	•	•	•				
LA CORUÑA (Inauguración en 1972)	•	•	•	•	•	•	

EN CONSTRUCCION

CARTAGENA (Inauguración en 1973)	•	•	•	•	•	•	
-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	--

«Hoja del Mar» se remite directamente a sus domicilios a más de quince mil suscriptores y se distribuye en las Casas del Mar, empresas navieras, armadores de buques de pesca, cooperativas, uniones y federaciones de armadores, Cofradías de Pescadores, Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Orientación Marítima, consignatarios, astilleros, industriales, delegaciones del ISM, organismos y entidades relacionados con la mar, etcétera.

hoja del mar

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

Director:
Joaquín Vidal

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina
Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4

Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: M. 16.876-1963

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

CASA DEL MAR DE LA CORUÑA



CONSTRUCCIONES PERNAS, S. A.

VIGO



EL JEFE DEL ESTADO, ACOMPAÑADO POR SU ESPOSA INAUGURO



LA CORUÑA.—Su Excelencia el Jefe del Estado presidió el solemne acto de inauguración de la Casa del Mar de La Coruña.

A media mañana del día 21 de agosto, el Caudillo y su esposa, doña Carmen Polo de Franco, acompañados del ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, y señora, llegaron a La Coruña procedentes de Sada, embarcados en el yate «Azor». Al atravesar la bocana del puerto, numerosas embarcaciones pesqueras y deportivas navegaron hasta las cercanías del yate, haciendo sonar sus sirenas. El Jefe del Estado y doña Carmen Polo de Franco desembarcaron en el muelle de la Palloza, donde fueron recibidos por los ministros del Ejército, teniente general Castañón de Mena, y de la Gobernación, señor Garicano Goñi; director general de la Guardia Civil, señor Iniesta Cano, y altas jerarquías civiles y militares.

El Jefe del Estado y doña Carmen Polo de Franco, a quienes acompañan el ministro de Trabajo y señora de De la Fuente, han desembarcado de la falúa que les transportó desde el «Azor» al muelle de la Palloza.



Bendición de la Casa del Mar, en el vestíbulo del edificio.

SA, DOÑA CARMEN POLO DE FRANCO, LA CASA DEL MAR DE LA CORUÑA

El Caudillo se trasladó a pie desde el muelle hasta la Casa del Mar, siendo aclamado por la multitud que había acudido a recibirle.

Pasó revista a una compañía de honores, y seguidamente fue saludado por el presidente del Instituto Social de la Marina y altos cargos de dicho organismo.

A continuación, el Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco y acompañantes subieron a una tribuna instalada junto a la Casa del Mar, en la que presidieron el solemne acto de inauguración. El numeroso público que se había congregado en la explanada donde se hallaba la tribuna prorrumpió en una larga salva de aplausos y en gritos de «¡Franco, Franco, Franco!».

El ministro de Trabajo, don Licio de la Fuente, pronunció un importante discurso. A continuación, el presidente de la Unión Provincial de Trabajadores del Sindicato de la Pesca, señor Varela Rodal, impuso al Jefe del Estado la primera medalla de oro al Mérito Social Marítimo. Acto seguido, el Jefe del Estado, su esposa y autoridades se trasladaron a la Casa del Mar, en cuyo vestíbulo el obispo vicario capitular, monseñor Cerviño, bendijo las instalacio-

nes. Después, el Caudillo recorrió detenidamente las dependencias. Al abandonar el Jefe del Estado la Casa del Mar, fue objeto de vivas muestras de adhesión por parte del público, que se desbordó en entusiasmo, rodeando el automóvil que ocupaban Franco y su esposa.

LA CASA DEL MAR

La Casa del Mar de La Coruña está edificada sobre un solar de 1.190 metros cuadrados. Es un inmueble de diez plantas, con frentes a las calles de Ramón y Cajal y Lope de Vega y jardines de la Tabacalera, y alberga todos los servicios que son precisos a los trabajadores a quienes va destinada.

La planta baja está distribuida entre el salón de actos, sala de lectura y el bar-cafetería. Aquí se encuentran también los servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos.

Las plantas inmediatamente superiores, primera, segunda y tercera, están ocupadas por la policlínica, ambiciosamente dotada, con las siguientes unidades:

- Unidad de Medicina general.
- Odontología.

- Pediatría, con zonas de pediatría y puericultura.
- Rehabilitación, con zonas de mecanoterapia e hidroterapia.
- Medicina interna y especialidades de aparato digestivo, aparato cardiocirculatorio, endocrinología y dermatología.
- Neurología y psiquiatría, con especialidades de neurología, psiquiatría y neurocirugía.
- Tocología y ginecología.
- Especialidades quirúrgicas y médico-quirúrgicas (cirugía general, traumatología, urología, oftalmología y otorrinolaringología).
- Electrorradiología.
- Análisis clínicos, quirófano, cinco habitaciones de internamiento transitorio con capacidad de diez plazas y el servicio médico de urgencia.

Dentro de estas mismas plantas están asimismo situadas la dirección de la policlínica, la Inspección Provincial de Servicios Sanitarios y la zona de servicios del personal.

El Hogar del Marino y la Hospedería del Mar, ésta con capacidad

EN EL MISMO ACTO LE FUE ENTREGADA LA MEDALLA DE ORO AL MERITO SOCIAL MARITIMO

para 62 plazas, ocupan las plantas sexta y séptima.

Las plantas cuarta y quinta se destinan, respectivamente, a la sede de la Delegación Provincial del Instituto y del Consejo Provincial, Servicio de Fomento Social, Planes Pesquero y Marisquero y Cofradía de Pescadores.

La planta de áticos ha sido habilitada para viviendas.

Los servicios de Correo, Telégrafos y Teléfonos funcionarán mediante contrato con la Dirección General de Comunicaciones, y los servicios de Casa de Socorro tienen carácter municipal.

El autor del proyecto es el arquitecto don Manuel Bastarache y L. de Tejada. La fachada se adorna con un mural realizado por el artista Julián Gil.



**El "Azor", a bordo del cual
viaja el Generalísimo Franco,
entra en el puerto de La Coruña,
escortado por
las embarcaciones pesqueras.**





Inauguración de la Casa del Mar

DISCURSO DEL MINIS

«Excelencia:

»Hace dos años quisisteis honrar con vuestra presencia la inauguración de la Casa del Mar de Vigo. Una vez más nos reiterasteis vuestra profunda inquietud por los problemas sociales de los hombres del mar y nos urgisteis la puesta en marcha de las soluciones necesarias. Ahora, cuando dos años después habéis querido asistir a la inauguración de esta nueva Casa del Mar de La Coruña, sentimos el imperioso deber de expresaros nuestra lealtad y gratitud. Porque el esfuerzo de continuidad que simboliza esta ininterrumpida cadena de inauguraciones no habría sido posible sin la vertebración de un sistema político que asegurara el orden y la paz civil como premisas indispensables para el progreso colectivo.

»Esta ha sido la gran obra del Régimen. Instaurar unas condiciones de paz y desarrollo al servicio de la auténtica libertad del pueblo español. Sus frutos, visibles por toda la geografía nacional, nos hablan del callado y titánico esfuerzo de una colectividad por recuperar el tiempo perdido, acercarse progresivamente a las formas de vida de los pueblos más adelantados, y conseguir una redistribución justa e igualitaria de los frutos de su desarrollo. Nosotros hemos entendido siempre que la fidelidad al Dieciocho de Julio y al espíritu del Movimiento Nacional y las exigencias del tiempo que nos

ha tocado vivir no se acomodan con ningún tipo de conformismo o inmovilismo, sino que exigen un esfuerzo constante de superación, de desarrollo social y político, para construir esa España mejor, en la que todos los españoles tengan cada día un mayor horizonte de justicia y libertad y una más amplia y responsable participación en la construcción de su destino y en los resultados de su esfuerzo colectivo.

»Dentro de esta fecunda aspiración de justicia y bienestar, la política social se ha esforzado por evitar que existieran situaciones de marginación o sectores de la vida española con unas menores cotas de participación en los beneficios sociales obtenidos. Y esta es la razón, constantemente estimulada por vuestro conocimiento de la realidad española, por la que el Estado surgido del Dieciocho de Julio ha dedicado especial ilusión y energía a la gran tarea de conseguir para los trabajadores del mar unas condiciones de vida, de trabajo y de bienestar equiparables a las de los sectores más dinámicos de la actividad industrial.

»La tarea, ciertamente, ha sido muy difícil. Más difícil de lo que somos capaces de valorar desde nuestra situación actual. Porque partíamos de unas condiciones iniciales francamente negativas, con la conciencia del abandono secular de tantos aspectos de la vida española, y entre ellos de

su importancia y significación marinera. Y hubo que cambiar el olvido por la ilusión y el trabajo, por el planteamiento de soluciones con objetivos a largo plazo y la voluntad decidida de conseguirlos y continuar indefinidamente en la línea de valoración adecuada y perfeccionamiento constante de la realidad cotidiana de los hombres del mar.

»Esta Casa del Mar que hoy inauguramos, este edificio con sus instalaciones y servicios, preparado tanto para la asistencia al trabajador y sus familias como para su descanso y su convivencia, es buena muestra de vuestra preocupación entrañable por la población marinera de Galicia, y con él, esas clínicas y esas oficinas y delegaciones locales del Instituto Social de la Marina que, simultáneamente, inician hoy su funcionamiento, dispersas por todo el litoral en trece localidades de las tres provincias marítimas gallegas, y el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bueu, nos permiten pensar también que estamos en la línea de aquello que siempre nos dijisteis que debía ser el marco adecuado para que los trabajadores del mar se sintieran justamente correspondidos en la importante e insustituible aportación que realizan para el progreso de la comunidad.

»Los caminos de la mar han sido tradicionalmente las rutas de la grandeza de Es-



TRO DE TRABAJO

paña. Cuando decayó el pulso de la nación, cuando se agostó su capacidad de presencia en el mundo, cuando nos fuimos consumiendo por la división y el partidismo, se olvidó también la posibilidad de expansión y convivencia que la mar ofrecía y se olvidaron los problemas humanos y profesionales de los trabajadores del mar. Por eso, un Régimen que superaba aquel estado de cosas, que movilizaba otra vez la ilusión del pueblo y convocaba a una gran empresa de reencuentro comunitario, tenía también que distinguirse por una acción preferente respecto a los hombres y las cosas de la mar. Hoy, gracias a vuestro mando, gracias a vuestro ejemplo, gracias a la identificación de todos los españoles con la filosofía política del Movimiento, hemos recobrado el sentido de la dignidad nacional y la conciencia nacional de la importancia de la actividad marítima y de los hombres del mar en la vida de la nación.

«Y hemos alzado también, sobre el mástil de nuestros ideales más ambiciosos, la bandera de la justicia social y el reconocimiento de la insustituible aportación a las tareas comunes del hombre que trabaja, constituyendo así el trabajo en el mayor título de esa dignidad de todo un pueblo.

«Valedor de este quehacer de justicia y libertad para la gente marinera es el Instituto Social de la Marina. Esta Casa del

Mar de La Coruña, como las de Lanzarote, Vigo, San Sebastián, La Línea de la Concepción, Villa Cisneros y Santa Cruz de Tenerife, puestas en funcionamiento en los dos últimos años, son un ejemplo más de su actuación incesante. Como lo son, en otro aspecto, los más de cuatro mil cien millones de pesetas que esperamos conceder en prestaciones este año y que casi duplican los dos mil quinientos veinte de mil novecientos sesenta y nueve. En estas prestaciones destacan las cantidades abonadas en concepto de pensiones, que pasan de seiscientos doce millones en mil novecientos sesenta y nueve a casi mil quinientos sesenta y tres en este año de mil novecientos setenta y dos, tras la última y reciente elevación; es decir, que en menos de tres años se han multiplicado dos veces y media. En otro orden de cosas, también han experimentado notable incremento las acciones e inversiones dedicadas a educación y formación profesional, la acción formativa de las escuelas de orientación marítima y pesquera, las viviendas construidas o las mejoras llevadas a cabo en el orden legal, como, por ejemplo, las que han resuelto los problemas de Seguridad Social de los marinos que trabajan en barcos extranjeros.

«La obra del Instituto Social de la Marina, visible a través de edificios e instalaciones como éstas que hoy inauguráis, es

más visible aún si cabe en la sensación de seguridad y protección que los hombres del mar van teniendo cada día en mayor medida, al saber que su causa se halla confiada a buenas manos, y que, a pesar de todos los problemas y dificultades, sus necesidades personales y familiares, cuando llega el infortunio, serán adecuadamente atendidas. Este y no otro es el contenido popular del Instituto Social de la Marina, su carácter representativo, su identificación con las aspiraciones de la población trabajadora, su aliento constante y su empeño en no desfallecer hasta alcanzar las metas deseadas.

«Queremos que los trabajadores del mar tengan las mismas oportunidades, en todos los órdenes, para ellos y para sus familias, que cualesquiera otros trabajadores de nuestro país. En la nueva España que habéis hecho posible no caben las desigualdades ni las marginaciones en la marcha hacia un ancho horizonte de paz, justicia, concordia y libertad: a ello sirve el Instituto Social de la Marina. Y a ello servimos, Excelencia, bajo vuestra capitania y vuestro ejemplo, con la seguridad de que así haremos posible una España mejor cada día, por la que muchos entre los mejores dieron su vida y a la que Vos habéis dedicado la vuestra, con una generosidad y entrega absolutas al bien común».



INAUGURACION DE
LA CASA DEL MAR
DE LA CORUÑA



INAUGURACIONES EN GALICIA, PRESIDIDAS POR EL ALMIRANTE FONTÁN

**CENTRO
DE
FORMACION
PROFESIONAL
EN
BUEU**

VIGO (Especial para «Hoja del Mar»).—El día 23 de agosto, a la una del mediodía, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, inauguraba, en Bueu, un nuevo Centro de Formación Profesional.

Los locales, ahora dedicados a formación profesional, habían albergado, con anteriori-



El almirante Fontán, con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Finisterre, durante la visita a este puerto.



dad, una Escuela de Orientación Marítima. La transformación ha sido radical. Se respetaron únicamente las paredes. Se ha hecho nueva distribución para aulas, quedando habilitadas tres de ellas con cuarenta puestos escolares cada una y se ha construido un taller mecánico.

En las aulas se podrán impartir todas las enseñanzas de titulaciones menores de Formación Profesional Náutico Pesquera y darse cursos de Promoción Social de la Mujer.

El taller mecánico está dotado de equipos de soldadura, torno, fresa, forja, cepilladora, taladro de columna, motores, dieciséis puestos de ajuste y las demás herramientas complementarias.

Bueu había interesado la creación de este centro para atender la formación intensiva de adultos y la formación pro-

Pasa a la pág. siguiente

fesional de la juventud, y el Instituto no ha regateado esfuerzos ni medios para montarlo con toda urgencia.

En el acto inaugural, el presidente del Instituto estaba acompañado por el jefe del Servicio de Fomento Social, señor Ramos Charro; el comandante de Marina de Vigo, el alcalde de Bueu y concejales del Ayuntamiento, así como por el inspector jefe de la Delegación de Trabajo y el gerente provincial del Programa de Promoción Profesional Obrera.

El almirante Fontán pronunció unas palabras en las que puso de manifiesto su gran preocupación por la acción social del Instituto en la costa y su gran interés porque los trabajadores del mar de Galicia y sus hijos tuvieran al alcance de su manos los medios necesarios para conseguir una cualificación profesional y su acceso a los bienes de la cultura.

Terminó agradeciendo las facilidades y ayudas recibidas del Ayuntamiento de Bueu y el interés que había puesto en el montaje de la escuela el gran entusiasta de todas las cosas del mar y sus hombres, don José María Masó.

La escuela está ahí, y esperamos poder ir dando noticias de su utilización por los jóvenes de Bueu y del resto de la Península del Morrazo, ya que la escuela está abierta al pueblo y su entorno. G. R. CH.



En Mugia.



En Finisterre.

VILLAGARCIA DE AROSA

VISITA A LOS TERRENOS DONDE SE CONSTRUIRA LA CASA DEL MAR DEL I. S. M.

• Fue inaugurada la clínica del Carril

PONTEVEDRA.—Fue inaugurada la clínica local del ISM, en Carril, por el presidente del Instituto, almirante Jesús Fontán Lobé. Acompañaban al presidente el jefe de la Inspección General de Servicios Sanitarios, don Jaime P. López Santamarta, y el jefe del Servicio de Fomento Social, don Gregorio Ramos Charro. La citada clínica se encuentra ubicada en el edificio social de la Cofradía Sindical de Pescadores de dicho puerto.

Inmediatamente después del acto inaugural visitaron los terrenos que serán cedidos por la Junta de Obras del Puerto de Villagarcía de Arosa, donde se proyecta construir la Casa del Mar de nuestro Instituto.

El mismo día 28, por la tarde, el presidente, acompañado de los cargos citados anteriormente, visitó las clínicas locales de Cambados, El Grove y Portonovo, ubicadas en los edificios de la Casa del Pescador correspondientes, siendo cumplimentados en las mismas por los delegados locales y otras autoridades.

El día 29 visitó la clínica de Bayona, totalmente remozada, continuando viaje a La Guardia, en donde visitó la clínica local de dicho puerto.



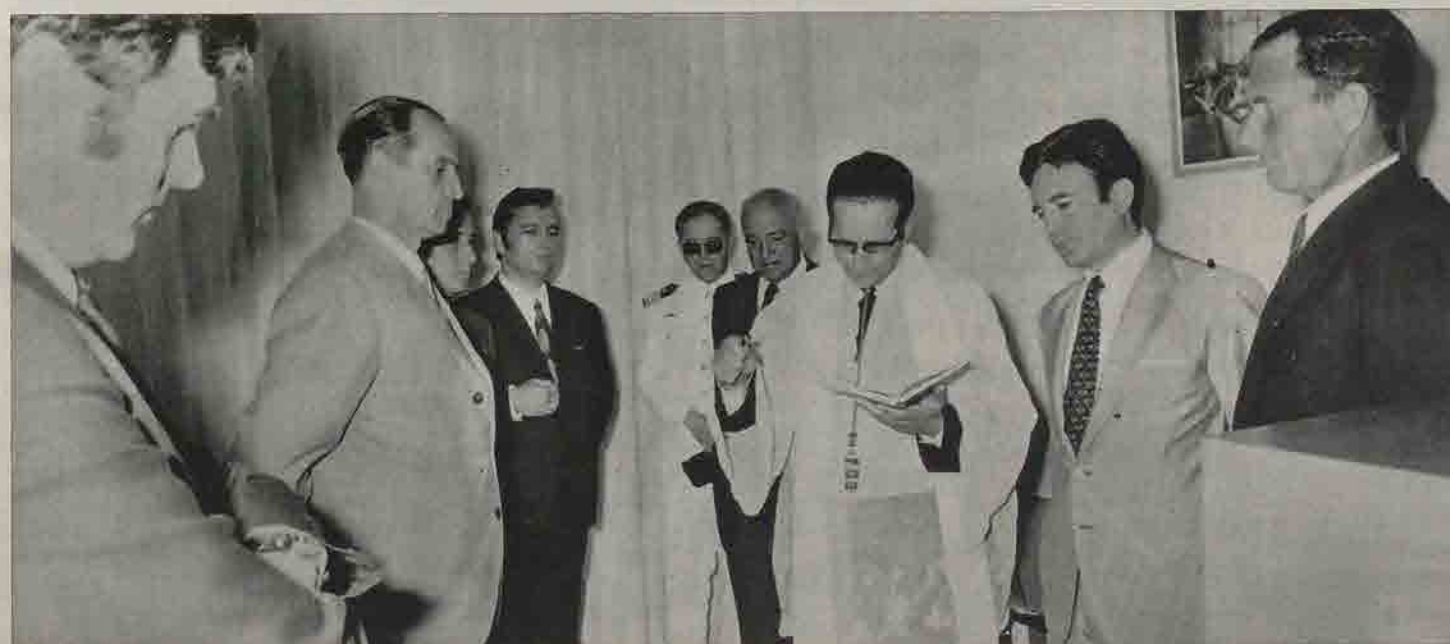
**DELEGACIONES
DEL I. S. M.
EN MUROS,
MUGIA Y
MALPICA,
Y CLINICAS
EN MALPICA
Y FINISTERRE**

LA CORUÑA.—El día 26 de agosto, el almirante Fontán, acompañado del jefe de la Inspección General de los Servicios Sanitarios, jefe del Servicio de Fomento Social, comandante militar de Marina de La Coruña, presidente del Consejo Provincial y delegado provincial, inauguró las nuevas oficinas de las delegaciones locales de Muros, Mugía y Malpica, y las clínicas de Finisterre y Malpica.

En todos los puertos indicados fue recibido por las autoridades locales, con las que cambió impresiones sobre distintos proyectos de interés para el sector marítimo pesquero.

El día 27 se trasladaron el almirante y las mencionadas personas a Carino, donde inauguró las nuevas oficinas de la delegación local y la clínica. Con tal motivo se le donó al almirante, por el patrón mayor honorario de la Cofradía, señor Fraga Iribarne, la Sardina de Plata.

Todas las obras mencionadas formaron parte del plan de inauguraciones previstas con motivo de la de la Casa del Mar de La Coruña.



Visita a Villa Cisneros y El Aaiún

presidente del Instituto Social de la Marina

● Se construirá en Villa Cisneros un varadero para barcos de hasta 600 toneladas.

DURANTE los días 28 y 29 de octubre, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, se desplazó a las localidades de El Aaiún y Villa Cisneros, a fin de establecer contacto con el gobernador general del Sahara y estudiar conjuntamente las crecientes necesidades de la flota pesquera que faena en la costa occidental de Africa, los problemas que ello plantea, así como la forma de resolverlos a corto y largo plazo. A tal efecto, y acompañado por el director de la Mutua de Riesgo Marítimo, estuvo en primer término en El Aaiún, capital de la provincia del Sahara, donde sostuvo las oportunas entrevistas con el gobernador general y diversos miembros de la Administración de aquel territorio, en unión de los cuales se desplazó al siguiente día a Villa Cisneros. Allí se unieron a la comitiva el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas y el ingeniero técnico naval de la Mutua de Riesgo Marítimo, señor Muñoz Esquer. Una vez en Villa Cisneros se procedió a inspeccionar los terrenos que en principio habían sido previamente señalados para la construcción de un varadero capaz para barcos de hasta 600 toneladas de registro bruto, elemento que se considera imprescindible para dotar a Villa Cisneros de la infraestructura de un puerto pesquero adecuado a la riqueza pesquera de aquella zona. También se inspeccionaron los terrenos que en principio han sido asignados para el proyecto formulado por la sociedad E. X. P. A., para el establecimiento de una factoría para el tratamiento de los productos de la pesca.

Durante su estancia, el almirante Fontán giró visita a las instalaciones



El presidente del Instituto Social de la Marina, durante su visita a Villa Cisneros. Con el almirante Fontán, el gobernador general del Sahara, mandos del Tercio Alejandro Farnesio, director de la Mutua de Riesgo Marítimo, y delegado local del ISM.

de la Casa del Mar, que el Instituto mantiene en Villa Cisneros, y sostuvo, asimismo, otras entrevistas con el comandante de Marina, así como con los médicos y personal que tienen a su cargo la asistencia médica y social de las tripulaciones, siendo objeto de numerosas atenciones por parte de la Delegación del Gobierno y demás autoridades locales, a quienes, por su parte, ofreció una recepción en los locales de la Casa del Mar.

Finalmente, y antes de su regreso a Madrid, presidió en unión del gobernador general del Sahara, la ceremonia militar denominada Sábado Legionario, que tuvo lugar en el campamento del IV Tercio de la Legión Alejandro Farnesio, visitando seguidamente dicho cuartel, a cuyos actos pertenecen las fotografías que acompaña esta información.



Homenaje a los caídos.

aiún del la Marina



El gobernador general del Sahara y el presidente del ISM, presiden el desfile de la Legión en el campamento del Tercio Alejandro Farnesio.

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, RECIBIDO EN AUDIENCIA POR S.A.R. EL PRÍNCIPE DE ESPAÑA

El día 19 de octubre fue recibido en audiencia por S.A.R. el Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé.

El Príncipe de España aceptó la segunda medalla de oro al Mérito Social Marítimo, que le fue concedida reciente-

mente por el Consejo General del Instituto Social de la Marina.

Su Alteza Real departió largamente con el almirante Fontán, quien le hizo entrega de un álbum conteniendo una colección de fotografías de las principales Casas del Mar en funcionamiento, las cuales llamaron muy favorablemente la atención del Príncipe.

II. PROTECCION DE LOS MARES

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

AUNQUE por desgracia, y como tuvimos ocasión de expresar en otro lugar y ocasión, «el mar se muere» o, por lo menos, está en trance de desaparecer, los juristas por un lado y, como es lógico, los políticos por el otro, se esfuerzan en dictar las medidas conducentes para que los espacios marítimos, cuyo régimen jurídico estamos ofreciendo en estas apresuradas y breves glosas, queden debidamente protegidos. La lacra que amenaza los mares es, principalmente, la contaminación por los hidrocarburos y otros agentes nocivos, y desde el dañoso acaecimiento del «Torrey Canyon», estrellado en los arrecifes de Seven Stones, no pasa un día en que algún otro suceso no contribuya a que el mar se convierta más en basurero que en despensa.

En este apartado II debemos citar el «Convenio Internacional para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos», firmado en Londres el 12 de mayo de 1954, el cual recibió diversas enmiendas adoptadas el 13 de abril de 1962, y cuya materia es objeto de vigilancia por la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, organismo oficial vinculado a las Naciones Unidas, como entidad especializada, a través del Consejo Económico y Social, que tiene la sede de su Secretariado en la citada capital británica, y que por ser intergubernamental sólo están en él acreditados los representantes de cada Administración estatal.

En dicho Convenio, aparte de definir lo que deba entenderse por hidrocarburos y sus mezclas, se rechaza la fuga o emisión de desperdicios, matizándose las medidas de prevención de las contaminaciones mediante las oportunas instalaciones de deslastres y recepción de residuos, con otra serie de disposiciones sancionadoras de las posibles contravenciones o infracciones que den por resultado la tan temida contaminación.

Como venimos haciendo en nuestras modestas glosas, no es nuestro propósito explicar con detalle el contenido de cada texto convencional y, salvo las excepciones lógicas que autorizan la descarga de hidrocarburos para conseguir la seguridad del buque, evitar daños mayores al barco, a la carga o salvar vidas humanas, el supuesto de averías inevitables y la descarga de las sentinas, se prohíbe taxativamente la descarga de hidrocarburos a todos los buques-tanque o cisternas de los países firmantes de los Anexos a dicho Convenio y a distancias que oscilan entre 20, 30, 50 y 100 millas, según las áreas marítimas y siempre contadas a partir de la costa.

Asimismo debemos mencionar el «Acuerdo concerniente a la cooperación en materia de lucha contra la contaminación de las aguas del mar del Norte por los hidrocar-

buros», firmado en Bonn el 9 de junio de 1969, explicándose en su artículo 2.º que tal región marítima está al Sur del grado 61 de latitud Norte, a saber: a) el Skagerrad, limitado al Sur por una línea que una Skagen al Pater Noster Skären, y b) la Mancha y sus entradas al Este de una línea trazada a una distancia de 50 millas marinas, al Oeste de una línea que una las islas Scilly y la isla de Ouessant.

Por otra parte, conscientes los Estados que son miembros de las Naciones Unidas, de la urgente necesidad de proteger los intereses de sus pueblos contra las graves consecuencias que un accidente de la navegación entraña en las aguas marinas y el litoral por la posible contaminación producida por los hidrocarburos, se firmó en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 otra Convención Internacional sobre la intervención en alta mar, en el caso de que tal accidente marítimo pueda provocar la contaminación por los hidrocarburos.

Los problemas de la contaminación quedaban así resueltos en cierta medida, pero sigue siendo evidente que los petroleros descargan regularmente grandes cantidades de petróleos persistentes, procedentes de la limpieza de sus tanques y de su agua petroleada, de lastre, y los buques de carga seca, que generalmente utilizan sus tanques de combustible para agua de lastre, también descargan el agua petroleada en la mar, y, como es natural, pueden dar origen a la mencionada contaminación.

Pero la contaminación, ensuciamiento o impurificación de las aguas, no sólo se produce por el escape o derrame de los hidrocarburos persistentes o no, sino que en los tiempos actuales puede realizarse también por los desechos o desperdicios radiactivos, y es bien notorio que las experiencias o pruebas nucleares —recientemente, Francia volvió a practicarlas en Mururoa, con grandes protestas de otros países, en especial Perú— también pueden ser agentes contaminantes y de colosales alcances (incluso se ha hablado de la provocación de cataclismos telúricos, como los terremotos o maremotos!). Por todo ello, el Convenio de Ginebra sobre el alta mar, de 1958, también se aludió (en su artículo 25), y en una de sus resoluciones finales se encaró este problema de la llamada —con un galicismo— «polución» por materias radiactivas.

Todavía está fresca la noticia del encallamiento del «Polycommander» en las islas Cíes, frente a la ría de Vigo, provocando una amenazante «marea negra»; el «Ekkowitt», en la bahía coruñesa, y tantos otros acaecimientos dañosos que convierten en un escurial de materiales nocivos las aguas del mar, que sólo deben servir para el bien de la comunidad.

EUGENIO
SANCHEZ
GUZMAN

LOS BUQUES NUCLEARES, ¿REALIDAD O FICCION?

FRECUENTEMENTE se tacha a los juristas de trabajar a ritmo lento siguiendo la evolución de técnicas y costumbres después de que se han producido los efectos y transformaciones provocados por aquéllas.

Pueden citarse muchos casos desvirtuando tal aseveración, y el relativo a la preocupación de reglamentar la utilización de la energía nuclear para fines pacíficos es uno de los más significativos, y dentro de él resalta por su importancia el tema de la problemática jurídica que suscita la explotación de los buques atómicos.

Las dificultades de orden técnico relativas a la propulsión nuclear en la mar están actualmente superadas, y el número de buques atómicos que surcan los océanos cobran cada día mayor importancia. Bien es verdad que la mayor parte son buques de guerra para los que carece de relevancia el tema de su coste de explotación, pero junto a aquéllos navegan también buques comerciales. El «Savannah» de 22.000 toneladas y con una velocidad de 21 nudos entró en servicio hace ya diez años, elevándose su costo a unos 53 millones de dólares. Sin embargo, este navío americano despertaba un clima de desconfianza en los puertos donde arribaba; eran necesarias largas conversaciones para convencer a las autoridades portuarias de que no existía ningún riesgo. Por otro lado los gastos de explotación llegaron a ser tan prohibitivos que acabó por entrar en dique, en espera de una mayor difusión del sistema de propulsión nuclear.

En la misma época, los soviéticos construyeron el rompehielos «Lenin», de 44.000 toneladas, destinado a abrir la navegación en el enorme témpano del Ártico durante tres meses al año como mínimo. Aunque su costo haya sido muy elevado, la misión que realiza, abriendo paso a toda una flota de aprovisionamiento de las bases comerciales y militares de Siberia, lo hacen, sin duda, rentable.

Desde hace cuatro años los alemanes experimentan un buque de carga de 15.000 toneladas, el «Otto Hahn», propulsado por un reactor nuclear de 10.000 CV., con un coste de 15 millones de dólares.

El «Mutsu Maru», en servicio actualmente, equipado con un motor de 36 megavatios y desplazando 8.300 toneladas, realiza una navegación experimental durante dos años.

Los italianos navegarán con el «Eurico Ferrini», de 18.000 toneladas, velocidad de 20 nudos y un motor de 22.000 CV., y un coste de 20 millones de dólares. Aunque Francia no ha decidido aún construir mercantes nucleares, no faltan los proyectos, y la experiencia de los submarinos atómicos, en especial del «Resdoutable», será muy útil para la eventual construcción de un buque de carga nuclear.

A primera vista, la existencia de tan reducido número de unidades pudiera hacer inútiles los estudios que sobre los diferentes aspectos jurídicos y económicos de su explotación se llevan a cabo. Sin embargo creemos, muy al contrario, que hay que felicitarse por estos esfuerzos, porque la tecnología avanza a un ritmo tan acelerado,

que en un futuro inmediato el sistema de propulsión nuclear será una realidad y conviene estar preparados. A este respecto es de señalar que en el Simposium Internacional sobre buques nucleares, celebrado en Madrid el pasado mes de abril, se reconoció unánimemente que la existencia de una marina mercante nuclear no sólo es viable, sino que será una realidad en un futuro no lejano.

* * *

Un primer aspecto de la reglamentación relativa a los buques nucleares está inspirado en consideraciones de orden técnico, tendentes a salvaguardar la seguridad de la vida en la mar y, por consiguiente, a prevenir los peligros ocasionados por estos reactores flotantes.

No es nuestro propósito desarrollar esta normativa técnica, cuya exposición exige una competencia de la que carecemos. Nos limitaremos a señalar que el Convenio de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmado en Londres el 17 de junio de 1960, en su capítulo VIII, bajo la rúbrica «Buques nucleares», contiene la reglamentación conciente a los mismos.

El tema que afecta fundamentalmente al Derecho Comercial Marítimo es el establecimiento de un régimen de garantía y de reparación de los daños que puedan sobrevenir de la explotación de este tipo de buques.

El Comité Marítimo Internacional, hace ya diez años, asumió la tarea de preparar un proyecto de convenio internacional, fijando los principios que desde entonces han adoptado los Estados en los estudios realizados sobre responsabilidad civil de las instalaciones nucleares terrestres adaptadas a los problemas específicos que plantea la navegación marítima. El referido proyecto, que fue revisado en la Conferencia de Rijeka en septiembre de 1959, sirvió de base a los trabajos de la conferencia diplomática de Bruselas, que han continuado en 1961 y 1962.

Finalmente, un Convenio Internacional relativo a la responsabilidad en la explotación de los buques nucleares fue firmado en Bruselas en 1962.

Este Convenio, sin embargo, hasta ahora, no ha recibido más que un reducido número de ratificaciones (Portugal) y de adhesiones (Repúblicas del Congo y Malgache), sin haber entrado todavía en vigor.

* * *

Parece lógico preguntarse por qué el Convenio Internacional de Bruselas de 1962, minuciosamente preparado en el seno del Comité Marítimo Internacional, en colaboración con la Agencia Internacional de Energía Atómica de Viena, no ha tenido el éxito esperado en los años que han seguido a su firma.

El principal obstáculo a la ratificación proviene de los términos en que aparece redactado el artículo primero del Convenio, puesto que según los mismos éste debe aplicarse incluso a los buques de guerra de los países signatarios. Pues bien, ya sea por razones de orden constitucional, ya sea por razones de tipo político, el Convenio no ha sido ratificado por las dos grandes potencias que en la actualidad poseen buques mercantes nucleares, es decir, Estados Unidos y Rusia.

Pero esta falta de ratificación no implica un abandono de los principios adoptados por dicho Convenio.

Otros países, sobre todo los del grupo escandinavo, muestran su patente oposición a la cifra establecida como límite de la responsabilidad, que según el artículo tercero se fija en un millón y medio de francos Poincaré. Las Delegaciones escandinavas hubiesen deseado unos límites más tolerables que permitiesen al mercado del seguro privado asumir y cubrir este tipo de riesgo.

Las soluciones adoptadas en materia de responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos en la mar por el Convenio de Bruselas en noviembre de 1969, y por sus disposiciones complementarias, podrán servir de punto de partida al estudio de la posibilidad de asegurar, por entidades privadas, los riesgos que puedan derivarse del sistema de propulsión atómica.

* * *

La circunstancia de que el Convenio de 1962 haya obtenido un reducido número de ratificaciones y no haya entrado aún en vigor supone un grave obstáculo para los países que explotan buques nucleares.

En efecto, cuando uno de estos buques tiene necesidad de entrar en puerto extranjero, es preciso celebrar, caso por caso, determinados acuerdos con el Estado ribereño, que frecuentemente resultan infructuosos, como recientemente ocurrió con la proyectada arribada del «Otto Hahn» a Cádiz, a raíz del antes mencionado Simposium Internacional.

Pero esa falta de normativa internacional se ha suplido con la promulgación de diversas leyes internas. En España pueden citarse la Ley de 29 de abril de 1964, y el Decreto de 22 de julio de 1967; en Francia rige en esta materia la Ley de 29 de noviembre de 1968; leyes sobre buques nucleares se han promulgado en Suecia (17 de mayo de 1963, prorrogada hasta 31 de diciembre de 1973); en Bélgica (9 de agosto de 1963, actualmente en revisión); en Estados Unidos (la Ley Atómica Americana de 30 de agosto de 1954, modificada por la Price-Anderson Act, ha sido objeto de revisión en agosto de 1968).

A pesar de esta actividad legislativa, el recuerdo de la tragedia de Hiroshima ensombrece todo lo relativo a la cuestión nuclear, incluso en casos como éste, en que la utilización de la energía atómica en el transporte marítimo, por las indudables ventajas a reportar, estaría plenamente justificada.

EL GRAN CAPITALISMO Y LA PESCA

PEDRO
PEREZ

"Aún podemos evitar que las grandes financieras se queden con las tierras y nos sometan a un nuevo feudalismo".

(Palabras de don Luis Mombiedro de la Torre, al tomar posesión de la presidencia de la Conferencia Europea de la Agricultura, "Pueblo", 14 de octubre de 1972.)

ESTAS palabras del señor Mombiedro traen a nuestra mente una evocación y un paralelismo entre lo que puede ocurrir en el campo, en las tierras de España, y lo que puede suceder en las zonas de mar, donde se practica la pesca marítima. El paralelismo, entre las cosas de la tierra y las del mar, está cada día más comprobado y es más claro: cosechas y campañas, periodos de abundancia y escasez por causas ajenas a la voluntad del hombre, coyunturas económicas inesperadas y sorprendentes. Todo ello nos hace pensar que las palabras mencionadas por dicho señor pueden aconsejar también una voz de alerta, para la industria pesquera española.

Digamos de antemano, que en nuestro comentario, no vamos a expresar nada contra el desarrollo financiero de la pesca, pues a la vista está que algunas compañías que irrumpieron en la última década, dieron al ejercicio de esta actividad económica un volumen y un tono que antes no tenía. Diremos también, que será aconsejable desear que esta acción promotora de nuevos estilos no muera, ni se deshaga, porque para las áreas del mundo tan alejadas de nuestros puertos, la artesanía y el medio-capitalismo no servirían, sin duda alguna.

Pero no queremos referirnos a este aspecto del problema, sino a la evolución de la pesca artesana o de bajura, y a la flota de tonelaje medio, que puede ir desapareciendo «vendidas las tierras a las financieras», si no se cuida la evolución en el aspecto económico-social del problema; por ejemplo, a partir de 1939, con la histórica Ley de Crédito Naval, se produjo una evolución tremenda de la pesca española y todos los buques que se construyeron con tales ayudas estatales fueron de tono medio y pequeño, repoblando los puertos para atacar los bancos conocidos y relativamente próximos y en una coyuntura tan excepcionalmente favorable (derivada de la gran veda impuesta al mar europeo —único que se trabajaba— durante la segunda guerra mundial). Se construyeron «bous», «parejas», «grandes bacaladeros», «bacas», «barcos de bajura», etcétera, etcétera, pero esta máquina no perdió ese tono artesano, ese tono medio que ha presidido en la pesca española durante mucho tiempo y que es necesario y fundamental conservar a toda costa.

Siempre recordamos una frase del marqués de Valterra, q. e. p. d., personalidad llena de las mejores intenciones, para expresar un crecimiento pesquero dominado por un sentido social. Visitando el puerto de Pasajes, le escuchamos decir: «No quisiera que los pescadores españoles se convirtieran todos en tripulantes de grandes flotas industriales, porque entonces el salario fijo, aislamiento familiar y otros factores, los

iban a convertir en unos obreros de fábrica, como cualquier otro». Esta información, acaso discutible en algún aspecto, como, por ejemplo: «Mejor es un salario fijo que la inquietud de la pesca de bajura, con las invernadas y las campañas», tiene, sin embargo, un sentido realista y tremendamente social.

Después de la evolución constructural de 1939, surgió el gran «boom» del congelado, con empresas meritorias y audaces, lo que significó una revolución que no se puede negar, y en estos momentos, a través de vaivenes y bandazos, que no han terminado, aunque algunos auguren y crean lo contrario... miles de pescadores, bien alojados, bien alimentados, con un salario comparativamente bueno, irrumpen en la gran flota industrial española. Pero en ese momento, aún se podía llevar a cabo una acción paralela en el desarrollo pesquero y social y al perturbarse, o acaso anularse, pone sobre el tapete el tema, que, llevado al plano de la tierra por el señor Mombiedro, tiene aplicación en la pesca marítima.

Apoyamos esta manifestación, en lo que ocurre en los préstamos para construir buques pesqueros. Las facilidades crediticias en la Ley del 39 y las del 61, que permitían el acceso de todo español «digno y honesto» a las funciones de armador de buque de pesca, y sobre todo, impulsaba tal evolución para los viejos armadores, patrones de pesca, y, sobre todo, impulsaba tal evolución ahora las concesiones de créditos navales a través del Instituto de Crédito para la reconstrucción nacional han terminado, y la situación es la siguiente: para las grandes construcciones, grandes por su costo especialmente, los interesados han de acudir a la Banca privada, la cual no tiene obligación de prestar. Para construcciones de menor porte, con una limitación de 250 toneladas y 30 millones de inversión, todavía existe el Crédito Social Pesquero; pues bien, con esta limitación, los armadores de tipo medio —de tipo medio económico—, porque de preparación pueden ser de tipo grande, tiene que limitar sus planes constructores en las magnitudes que han sido citadas. En cambio, para las grandes construcciones modernas, iniciadas por empresas sólo capitalistas, aconsejables ante una expansión mundial a través de la geografía de la Tierra, sólo los grandes capitalistas pueden disponer de concesiones bancarias.

Y esto es injusto y tremendamente peligroso, porque va a dar lugar a que en pocos años, la pesca marítima española esté dominada por 20 ó 30 compañías grandes, medianas y hasta pequeñas, pero incluso las llamadas pequeñas hay que evaluarlas en cientos de millones de inversión. Y entonces, el armador que no dispone de ese ca-

pital o de avales para presentarse normalmente en la taquilla de un Banco privado, recibirá un día y otro la negativa de la concesión. Y aun siendo extremadamente meritoria la misión del Crédito Social Pesquero, estaremos de acuerdo en que a veces lo que se ofrece no puede ser aceptado, porque implica una limitación técnica, una reducción de las posibilidades operacionales de los buques, que es tanto como anular el intento creador de un grupo de empresarios. Sería útil que se revisara esta situación, que sin perturbar las grandes concepciones pesqueras de los más dinámicos y ricos, no ya cerrase la posibilidad de que otras personas, otros empresarios, especialmente gente de la costa, pudieran ascender a construcciones de más porte y moderna técnica que las que pueden hacer con 30 millones de pesetas. Los grandes atuneros congeladores son una demostración de que no es ya la clase de pesca, sino la inversión, lo que califica la actividad, en uno u otro sector. Los barcos de este tipo son construidos por capitalistas. ¿Ocurrirá igual con los sardineros congeladores? Todos sabemos que una pareja bacaladera, un congelador mediano, etcétera, rebasan ya en nuestros astilleros un costo de 100 millones.

Es inevitable pensar en reforzar la técnica de captura en los reducidos campos de nuestra actividad. Incluso para nuestra meseta, para nuestra pesca pelágica, son necesarios barcos de rango superior a los que pueden construirse con los reducidos préstamos a que hacemos mención. Hay un problema de rastreo de los grandes fondos costeros que no ha sido ni siquiera iniciado en nuestras pesquerías. Hay otro problema de descubrimiento de cardúmenes de anchoíta y sardina, más lejos de los límites en que ahora operamos y acaso sin salir de nuestras propias zonas de influencia, y hay, sobre todo, esas campañas de albacora y atún, a través del mundo, para cuyo desarrollo es necesario impulsar y apoyar las peticiones de los verdaderos pescadores.

Nadie interprete este comentario como ataque o discriminación contra ningún grupo de empresas, que todas son meritorias y algunas en forma excepcional, pero entendemos, que si no se toman medidas económicas-sociales, si no facilitan el acceso a la propiedad de buenos y modernos buques a los verdaderamente enterados de los problemas, a los que han sufrido, caído y vuelto a levantarse durante las coyunturas pesqueras de los últimos cincuenta años, las profecías del señor Mombiedro para la tierra se cumplirán fatalmente, para el mar, en la pesca.

Solución: que el Crédito Social Pesquero eleve sus préstamos a mayor tonelaje e inversión.



Dormitorio de pescador vasco, del S. XVIII.

UNA VISITA AL MUSEO HISTORICO NAVAL DE LA SOCIEDAD DE OCEANOGRAFIA DE GUIPUZCOA

ENTREVISTA CON DON JOSE MANUEL SUSTETA



CABINA PRINCIPAL DE LA NAO "VICTORIA", CUYO CAPITAN ERA JUAN SEBASTIAN ELCAÑO. EN UNA VIGA SE LEE: "SALVE DIGAMOS, QUE BUEN VIAGE HAGAMOS".



Nao «Victoria», en la que Juan Sebastián Elcano llegó a Sevilla el 8 de septiembre de 1522, después del primer viaje de circunvalación alrededor del mundo. Este año se celebrará el cuatrocientos cincuenta aniversario de dicho viaje.

EN San Sebastián, en su barrio de pescadores, se encuentra el edificio de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, entidad fundada en 1908. Su actual emplazamiento se realizó en 1938, y desde entonces hasta hoy constituye un elemento imprescindible para conocer la problemática científica, histórica y pesquera del golfo de Vizcaya.

El edificio alberga cinco secciones:

Acuario.—En la planta baja, donde se exhibe una fauna del Cantábrico.

Biblioteca.—En la planta principal, con interesantes publicaciones, especialmente de biología marina, zoología, etcétera.

Laboratorios.—En la planta principal se realizan trabajos de investigación.

Museo oceanográfico.—En la planta principal, donde se exhiben importantes colecciones.

Museo histórico naval.—En el primer piso, con aportaciones (cedidas en depósito) por la Diputación Provincial de Guipúzcoa.





PIGALIOS, QUE BUEN VILAGE PIGALIA

AN ELCAÑO (1476 - 1526)

La «Real Felipe», proyecto de don Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza. Se construyó entre 1732 y 1750.



En el orden científico ha mantenido siempre una constante de trabajo, ya que los estatutos de la sociedad indican que uno de los principales objetivos de la misma es el desarrollo y adelanto de las ciencias oceanográficas. Actualmente tiene un contrato de colaboración, durante veinticinco años, con el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona.

En el plano de lo popular, nos consta que el mayor impacto lo produce el acuario; sin embargo, la gente que acude a verlo descubre otras secciones de igual importancia. El museo se encuentra perfectamente ambientado. Valga a modo de

ejemplo el detalle de que los muebles de la planta primera, en la que se halla el museo histórico, están en perfecta consonancia con la época de las maquetas de barcos expuestas.

Para realizar este trabajo nos hemos dirigido a don José Manuel Susteta, vocal de la Junta de la sociedad y experto en temas histórico-navales:

—¿Presenta muchas dificultades el estudio histórico de la construcción naval?

—Pues sí, muchas. Piense que las primeras embarcaciones que se conocen datan de la toma de Sevilla, en tiempos de Fernando III el Santo. Estas naves eran vizcainas, advirtiéndose que por tal se entendían

las construidas en Vizcaya y Guipúzcoa. En la batalla de Lepanto había galeras del País Vasco y, sin embargo, sólo conozco cuatro planos de construcción naval que son del siglo dieciocho; es decir, que la primera y gran dificultad parte de la carencia de documentos que puedan ser base científica para posteriores estudios.

Por lo que respecta a estos cuatro planos citados, dos de ellos aparecieron en el National Maritime Museum de Greenwich. Corresponden a dos barcos, «El Guipuzcoano» y el «San Carlos», que fueron apresados por Rodney en 1780, y que pasaron a disposición de los ingleses.

—Para un profano como yo resulta difícil el apreciar lo aquí expuesto; sin embargo, parece que la maqueta de la «Real Felipe» es la «vedette» del museo. ¿Podría hablarme algo acerca de ella?

—Bueno; efectivamente, la «Real Felipe» es una pieza importante por varios motivos. Históricamente constituye el proyecto más importante de un gran constructor de barcos, Gaztañeta (mil seiscientos cincuenta y seis mil setecientos veintiocho). Era natural de Motrico, y sus primeros contactos con la mar los tuvo con su padre, que era pescador. Gaztañeta era un auténtico hombre de mar. Observando en sus viajes

TIPOS DE BALLENEROS



«San Juan Nepomuceno». Murieron Churrua, Moyúa y Echagüe, en la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.



a América, empezó a reformar los barcos a base de cálculos matemáticos. Podemos decir que es el primero en aplicar las matemáticas a la construcción naval. Su obra fundamental es la «Real Felipe», que, sin embargo, la construyó Autran, ya que Gaztañeta murió antes de su inicio. De la importancia de los cálculos y del método de construcción naval da buena prueba el hecho de que los ingleses lo copiaran por considerarlo más completo y perfecto que el suyo.

—¿Podría hablar un poco de los métodos actuales de construcción naval?

—Bueno, en la actualidad se construye muy poco en made-

ra. Algunos pesqueros, en los que intervienen ingenieros navales. Ahora bien, hasta hace diez años todavía se construía «a ojo», al gusto del cliente. Sin cálculos ni planos. No era difícil ver bocetos de barcos pintados sobre papel de envolver. Pero hoy casi no se trabaja en madera; queda algo en Zumaya y Bermeo, pero al ser artesanía sale más caro que hacerlo en chapa, pese a que los pescadores prefieren por norma general la madera a la chapa.

—Hemos hablado sobre la historia de la «Real Felipe», pero creo que el constructor de la maqueta merece ser citado, ya que su reproducción es una gran obra.

—Me alegro que diga esto, porque efectivamente la maqueta es magnífica. Su realizador es don Clemente Goldaracena, tiene ya más de noventa años, y lo hacía por gusto, por afición. No sé el tiempo exacto que tardaría en hacerlo, pero se puede hablar de años.

—En una de las paredes del museo se ven una serie de arpones, imagino que para pescar ballenas; ¿puede decirnos algo sobre esto?

—Pues sí, eran para la ballena. Los primeros en ir a pescarla a América fueron los vascos, pero en el Tratado de Utrech les quitaron las pesquerías en favor de Holanda y de Inglaterra. Se habla de que

en el siglo doce ya iban a pescar ballenas.

La Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa cumple perfectamente, dentro de sus posibilidades económicas, la misión científica y divulgadora que se ha propuesto. Su museo recibe 270.000 visitantes anuales, que pueden contemplar parte de la historia naval al mismo tiempo que la historia de los pescadores anónimos, la de los balleneros, sus habitaciones y formas de vida. Es un museo en el que se presta tanta importancia a los nombres gloriosos como a los oficios sencillos; es un museo vivo. ■ **ANGEL S. HARGUINDEY.**

ANTONIO CONDE, HIJOS

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

Teléfonos { 21 12 84 - 21 12 85
21 75 88 - 21 75 59
Telex 83045 CONDE E

Plaza de Compostela, 30
VIGO

CONSTRUCCIONES NAVALES

SANTODOMINGO

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE BUQUES

Avenida Orillamar, s/n.

VIGO

VIUDA DE FIDEL GONZALEZ RODRIGUEZ

CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS - TRANSITOS - TRANSPORTES

Matías González Chas
Agente de Aduanas

Plaza de Lugo, 24
LA CORUÑA

Teléfonos { 22 29 25
22 38 12
22 24 84

Telex 82177 GOMA
Telegramas: FIGOR

EDUARDO FARIÑA

CASA FUNDADA EN 1865

CONSIGNATARIO DE BUQUES • CARGAS Y DESCARGAS • AGENCIA DE VIAJES • SEGUROS • REPRESENTACIONES

PRINCIPALES NAVIERAS REPRESENTADAS:

YBARRA Y Cía., S. A.	Sevilla
Cie. Gle. TRANSATLANTIQUE	París
BUTANO, S. A.	Madrid
FLOTTA LAURO.	Génova
VASCO MADRILEÑA DE NAVEGACION	Bilbao
HORN LINIE	Hamburgo
Cie. Gle. MAROCAINE D'ARMEMENT.	Casablanca

CASA CENTRAL
EN LA CORUÑA
COMPOSTELA, 8
APARTADO DE CORREOS, 3
TELEGRAMAS: FARIÑA
TELEFONOS 22 26 34 - 22 48 52
TELEX 82175

SUCURSAL EN
EL FERROL
DEL CAUDILLO
ANDRES FARIÑA
F. VILLAMIL, 61
TELEGRAMAS: FARIÑA
TELEFONO 35 20 87

Pleamar

Española, S. A.

ORGANIZACION COMERCIAL PARA
LA VENTA DE LOS PRODUCTOS DE LA
S. A. PESQUERA INDUSTRIAL GALLEGA

Especialidades:

*Merluza congelada • Mariscos •
Conservas de pescado marcas
Santa Teresa y Pleamar*



Oficinas: Juan Bravo, 49 duplicado - MADRID-6
Teléfono 275 65 50

En VIGO: Avda. de las Camelias, 58
Teléfonos 21 02 04 - 23 52 03/04

En CADIZ: Muelle de Levante
Teléfono 23 32 68

DIONISIO TEJERO

PEREZ, S. A.

Depósitos de sal y carbón • Venta de
pescado congelado • Armadores de
buques de pesca • Consignatario de
buques • Agencia de ADUANAS

FABRICA DE
HILADOS Y TEJIDOS DE ALGODON
EN
JUBIA

SABANAS CONFECCIONADAS

Plaza de Lugo, 4-6
LA CORUÑA

TELEFONOS

Oficinas: 22 85 00-1-2
Almacenes: 23 09 07
Muelle: 23 11 07
TELEX: 82152 TJERO - E

«EL OCEANO PACIFICO»

de CARLOS PRIETO

241 páginas. 8 mapas en color. 17 láminas.

Ediciones de la Revista de Occidente. Madrid 1972.

En éste uno de esos libros que, magníficamente editados y presentados, nos permiten un mayor y mejor conocimiento del pasado, de la Historia, lo que equivale a decir un mejor y mayor conocimiento de lo presente, de lo actual, pues qué duda cabe que para comprender el "ahora" es necesario conocer el "antes". En él se trata de las expediciones españolas por el Océano Pacífico durante el siglo XVI. Nombres como Elcano, Magallanes, García Jofre de Loaisa, Alvaro de Saavedra, López de Legazpi y otros varios son frecuentes en sus páginas. Mas dejemos que sea el propio autor el que explique, siquiera someramente, su obra:

"Este libro está dedicado a aquellos curiosos de la Geografía y de la Historia del Océano Pacífico, que ocupa más de un tercio de la superficie del Globo Terrestre... A ellos les interesará indudablemente quiénes, en el siglo XVI descubrieron, navegaron y exploraron en galeones de vela ese inmenso mar que sucesivamente recibió los nombres de mar del Sur, el Pacífico y el Gran Golfo, y que fueron unos esforzados españoles que, con arrojo y pericia (pues poseían los máximos conocimientos náuticos y cosmográficos de la época), hubieron de sufrir indescriptibles penalidades y sacrificios en cumplimiento de la misión que los Reyes de España les habían encomendado...

Como antecedentes de esta actividad marinera de España en el Océano Pacífico, nos ha parecido conveniente incluir dos capítulos referentes al error de Colón al descubrir América, creyendo que había llegado a las costas de Asia, y al porqué de esta confusión, y a los Tratados y Bulas Pontificias que señalaron la línea de demarcación, para allanar dificultades entre España y Portugal".

carlos prieto el oceano pacifico



«EL ESPAÑOL ANTE EL MAR»

de ELISEO ALVAREZ-ARENAS

398 páginas.

Ediciones de la Revista de Occidente. Madrid 1969.

«Un Estado europeo no puede ser un verdadero Estado si no tiene nexo con el mar. En el mar acontece ese trascender de la vida allende de sí misma. Por eso, el principio de la libertad individual ha llegado a ser el principio de vida de los Estados europeos». Estas palabras de Hegel pueden sintetizar la travesía que el autor de este libro, un oficial de la Marina española, hace en torno a la actitud —variable históricamente— del español ante el mar.

El mar imprime carácter a las naciones y frente a él surge como clara antítesis la masa continental. Mar y tierra significan una intensa y perenne discordia coloreando la condición diversa de los pueblos. España en 1492 comprendió su vocación marinera y, en gran parte por ello, descubrió un mundo nuevo. El mar fue desde entonces la vía por excelencia de la influencia hispana. Pero aquella mentalidad marítima fue transformándose en una mentalidad continental al volver su mirada el español a tierra, abandonando el mar. Y, sin embargo, esto es, a juicio del autor, un grave giro, por que el mar no es extemporáneo para toda Europa y, aun imaginando guerras termonucleares, el mar seguirá siendo de decisivo valor comercial y estratégico.

Reflexiones todas estas que consideramos de interés y actualidad, puesto que el conflicto entre la condición marinera de España y la inclinación prioritaria del español hacia tierra adentro es real y vigente.

Por NORAY

V. Romanovsky / C. Francis-Boeuf / J. Bourcart

EL MAR

EDITORIAL LABOR, S. A.



«EL MAR»

de V. ROMANOVSKY, C. FRANCIS BOEUF y J. BOURCART

693 páginas, con 1.078 ilustraciones en blanco y negro y 8 láminas en color.

Editorial Labor, S. A.

No es frecuente que una obra amplia y documentada, con carácter enciclopedista, como es la presente, consiga el éxito masivo. Y, sin embargo, el libro reseñado es uno de ellos. Actualmente se está vendiendo la tercera edición en castellano, lo que lo califica de "éxito editorial".

Por lo que respecta a su presentación, justo es señalar que consigue ampliamente los objetivos de los libros importantes. Editada con una gran calidad, perfectamente cuidada la selección (amplia selección) de fotografías, que apoyan fundamentalmente al texto, cuya correcta traducción fue efectuada por don Joaquín Gómez de Llarena y don José María Navaz, con la colaboración de don José María Martínez-Hidalgo y de Terán.

En lo que atañe a su contenido, hay que resaltar en primer lugar la amplitud de materias y temas de que trata. Calificábamos la obra como "enciclopedista" y realmente se adecúa a este término, a una concepción totalizadora del saber humano sobre la mar. Se analiza y estudia como lugar privilegiado para el comercio, como importancia estratégica, como objeto científico, como fuente de incontables leyendas, de energía. Se estudian detenidamente las corrientes marinas, las relaciones con la atmósfera, la navegación deportiva, en fin, prácticamente todos los temas marítimos posibles e imaginables, y, naturalmente, todo lo relacionado con el hombre, con el ser humano, puesto que la enciclopedia puede ser catalogada como "humanista".

El estilo literario es asequible a los más, en un logrado intento de comunicar los descubrimientos y avances científicos a los hombres de la mar, a los hombres que en ella trabajan o simplemente se ven atraídos por ella.

Nos quedan por reseñar las prestigiosas colaboraciones con que han contado los autores, tales como: P. Bohé, J. Y. Costeau, J. Feuga, M. Guierre y J. Peytel, que, en definitiva, avalan suficientemente el rigor de esta obra.

¿SABE A DONDE PUEDE LLEGAR SU MARCA
SI LA LLEVA «HOJA DEL MAR»?

UN ANUNCIO EN «HOJA DEL MAR»

NUEVA REGULACION PARA LA CONCESION DE CREDITOS PARA LA CONSTRUCCION DE BUQUES PESQUEROS

● INCREMENTO DE LOS PORCENTAJES A LAS EXPLOTACIONES FAMILIARES.

EL «Boletín Oficial» de 22 de febrero del actual publicaba la Orden de la Presidencia del Gobierno del día 18, prorrogando transitoria y provisionalmente la vigencia de la Orden de 15 de julio de 1970, si bien dicha disposición no se limitó, lisa y llanamente sólo a ello, pues aprovechó la coyuntura para introducir algunas modificaciones de cierta importancia en su articulado.

Y, efectivamente, la Orden de 18 de febrero ha tenido —como en su artículo primero declaraba— una vigencia provisional, dado que a los cinco meses largos ha sido publicada la de 31 de julio (B. O. del E.» de 2 de agosto), que constituye en la actualidad la normativa vigente aplicable.

Limitando nuestro comentario a la construcción de embarcaciones de hasta doscientas cincuenta toneladas, cuya financiación se atribuye al Crédito Social Pesquero (para las embarcaciones superiores, la financiación se asigna a la Banca privada), las características principales de la nueva disposición respecto de la anterior son: Simplificación de las escalas de aumento de porcentajes de crédito en los supuestos de ofertas de baja. Y así, en tanto que la Orden anterior establecía cuatro escalones que iban del 5 al 20 por 100, en la nueva sólo se contemplan dos: si la oferta de baja es superior al 100 por 100 del tonelaje del nuevo buque a construir, el incremento es del 10 por 100, y si supera el 150 por ciento, el citado incremento alcanzará el 20 por 100.

Además, el tope de validez para las ofertas de baja de buques naufragados o exportados se ha retrotraído en un año, es decir, al 1 de enero de 1971.

En cuanto a los buques de superficie, se establecen dos divisiones, según se trate de embarcaciones de 150 toneladas o más o inferiores a este volumen.

Acerca de estas últimas embarcaciones, se aumenta el porcentaje del crédito hasta un 60 por 100,

así como la oferta de baja obligatoria, que ha quedado fijada en un 80 por 100 del tonelaje de la nueva embarcación a construir.

Continúan con el mismo porcentaje de crédito y baja obligatoria los buques de superficie mayores de 150 toneladas y los arrastreros en su totalidad (70 y 80 por 100 de baja obligatoria y 50 por 100 de crédito).

Específicamente son tratados los sardineros, para los que se exige solamente una baja del 60 por ciento, concediendo en principio un porcentaje de crédito de análoga cuantía. Se les exige un alto grado de mecanización (por lo que no pueden optar al estímulo de dicho nombre) y destinar un mínimo del 40 por 100 de sus bodegas a la conservación de sus capturas por cualquier sistema de congelación.

Siguiendo la línea marcada por la disposición precedente, las explotaciones familiares —es decir, aquellas en las que el 40 por 100 de los miembros que constituirán la tripulación sean parientes por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado civil, inclusive del titular o titulares del crédito— vuelven a recibir un nuevo apoyo al incrementar el porcentaje del posible crédito al 60 por 100, y admitir la posibilidad de aumentar el mismo por los estímulos generales sin traba alguna.

Permanecen con análoga redacción las disposiciones referentes a cooperativas, fundaciones laborales y empresas en régimen asociativo laboral, así como los estímulos por mecanización o fusión de empresas, las normas referentes a valoración del buque, obligatoriedad de destinarlo durante cinco años a la modalidad de pesca para la que se proyectó y no poder iniciar la construcción hasta la concesión del posible crédito.

Son éstas, a grandes rasgos, las nuevas directrices que reglamenta la construcción de buques pesqueros de tonelaje no superior a las doscientas cincuenta toneladas. ■
JOSE MARTINEZ PONS.

CAJA DE AHORROS DE LA CORUÑA Y LUGO

FUNDADA EN 1876

**115 oficinas en las provincias
de La Coruña y Lugo**

OPERACIONES.—Libretas ordinarias, ahorro infantil, plazo fijo a un año y seis meses, cuentas corrientes con uso de talonario, transferencias, domiciliación del pago de recibos de contribución, colegios, etcétera.

PRESTAMOS.—Para adquisición de vivienda, agrícolas, industriales, de comercio y para atenciones particulares.

BURELA: UN PUERTO PESQUERO EN MARCHA ASCENDENTE

LA importante flota pesquera de Burela (Lugo): 75 unidades dedicadas a la pesca de bonito, anchoa y volanta, 35 motoras pequeñas para la pesca costera y 14 unidades que se dedican a arrastre, algunas en Burela y la mayoría con base temporal en La Coruña, y que trabajan en el área del Gran Sol, representan más de 7.300 toneladas, con unos 1.200 hombres en activo como tripulantes, aproximadamente.

En la fotografía puede apreciarse parcialmente el puerto y pueblo de Burela, con una nutrida flota pesquera, que son los llamados boniteros, por ser la modalidad más importante a que se dedican estos pesqueros. Tienen, aproximadamente, un desplazamiento medio de 70 toneladas y su radio de acción es de bastantes millas, internándose en el Atlántico durante quince o veinte días, en la costera del bonito.

El trabajo, la voluntad y el tesón de los trabajadores del mar de Burela han logrado incrementar la flota de este puerto hasta el punto en que se encuentra actualmente. Hasta hace pocos años era totalmente desconocido el puerto de Burela. Sus pesqueros han salido a faenar a las costas del Cantábrico, especialmente en las costas de la anchoa, así como otros barcos también se desplazaron hacia el Sur para la pesca de la merluza, con muy especial entrada cargados de bonito, en los puertos de Vigo y La Coruña, etcétera, durante esta costera, en la que permanecen desde mediados de junio a finales de octubre de cada año. Los armadores son familiares o amigos que, reunidos, decidieron comprar un barco aportando cada uno su parte, según su situación económica, conjuntando una fuerza económica con la que podían hacer frente a los primeros plazos. Así ha comenzado a formarse la flota pesquera de este puerto, mejorándola cada año con aumento de nuevas unidades y nuevos elementos modernos. Un esfuerzo personal digno de admiración, que pudiera servir de ejemplo, por venir de los primeros fundadores que adquirieron los primeros pesqueros, hace no más de cincuenta años, y así ha sido transmitido de padres a hijos y de hijos a nietos, que son los actuales propietarios y tripulantes.

El puerto de Burela no existía como tal a principios de siglo. Por aquel tiempo no existían más de tres o cuatro botes de dos plazas, más dos traineras pequeñas de remo; por no tener puerto eran varadas en la playa durante el invierno, hasta que por el año 1919 se fueron adquiriendo algunas embarcaciones propulsadas a vapor, que comenzaron a dedicarse a la sardina y, posteriormente, al bonito.

Considerada la importancia de este puerto,



Vista parcial del puerto y pueblo de Burela.

se está instalando actualmente, por el Instituto Social de la Marina, una clínica para asistencia sanitaria, así como nuevas oficinas de la Delegación Local de dicho Instituto; es una mejora que merecen los marineros de Burela y sus familiares beneficiarios, ya que así, conjuntados los servicios, estarán todos mejor atendidos.

También es obra importante para Burela la ampliación que se está realizando en su puerto, con lo que ha de mejorar mucho la capacidad

del mismo, que bien necesario es para albergar a toda la flota existente.

Bien merecen la atención de todos cuantos están relacionados con la pesca estas gentes trabajadoras, que tanto hacen por el bienestar de la familia, por el engrandecimiento de su pueblo y por la economía nacional, arrancando del mar ese oro que es la merluza, el bonito y todas las demás especies tan necesarias para la alimentación del hombre. ■ **LUIS FERNANDEZ SAA.**

EL APOSTOLADO DEL MAR

SANTA CRUZ DE TENERIFE (De nuestro corresponsal).—Con el tema general "El mundo de los marineros: de las sombras a la luz", se ha celebrado en Roma, del 10 al 17 del pasado septiembre, el XV Congreso Mundial del Apostolado del Mar, al que asistieron unos trescientos participantes, entre ellos varios españoles.

La organización está actualmente constituida en 76 países: 17 europeos, 20 africanos, 6 del Oriente Medio, 13 asiáticos, 4 australo-asiáticos y del Pacífico y 16 americanos, cubriendo prácticamente toda la geografía marítima mundial.

Con este motivo, Su Santidad Pablo VI dirigió a los congresistas un discurso, que resumimos a continuación.

Comenzó describiendo la situación de los marineros y pescadores, de la que afirmó que es una de las más dolorosas en sus circunstancias de vida: la separación de los suyos, la sumisión a las incertidumbres económicas y sociales, el abandono cultural, una deficiente inserción en la comunidad humana y hasta con frecuencia en la comunidad cristiana son sus rasgos más acusados.

Para modificarlas favorablemente fue fundado el Apostolado del Mar por un pequeño grupo de seglares bajo la inspiración de Peter Ansor en 1920 en Glasgow, siendo aprobado oficialmente dos años después. De ahí que en este congreso se celebre también el cincuenta aniversario del movimiento.

El mundo marítimo internacional tiene unas características propias que apostólicamente le hacen aparecer como una "unidad" dotada de notas propias e irreductibles para el cual es necesaria, pues, una pastoral especializada que se adapte a esas circunstancias y las tenga en cuenta.

Según las ponencias del congreso, el movimiento entra en una "nueva época", de la que se hará surgir un nuevo "tipo de marinero". En este mundo ocupa la primacía absoluta entre sus valores la dignidad de la persona humana, lo mismo si se trata

de pescadores que del personal enrolado en la Marina Mercante.

El movimiento, siempre según Pablo VI, ha de hacer oír la voz de la conciencia cristiana en relación con los grandes problemas que actualmente afectan al mundo del mar, aplicando a los mismos los grandes principios de la enseñanza social de la Iglesia.

Los seglares tienen una función en esta labor promocional que el congreso ha cuidado de revalorizar, y que merece el más fervoroso aliento por parte del soberano Pontífice.

El Papa recuerda que no se deben desestimar los múltiples servicios de orden caritativo, social o cultural, realizados por Stella Maris en las ciudades portuarias. Ellos constituyen un testimonio de la caridad cristiana y procuran responder, tan generosamente como les es posible, a las legítimas aspiraciones y a las múltiples necesidades de los marineros.

Si se fomentan estos movimientos y se adquiere nuevo impulso, el laicado cristiano estará presente en el seno del mundo marítimo, inspirándose para su actuación en las directrices del Vaticano II.

El Papa dedicó un saludo a los hermanos separados presentes en el congreso y dio a todos su bendición.

Una de las mociones principales fue la presentada por el sacerdote español José Luis Blanco Maciñeira, que expuso las condiciones de vida de los marineros y pescadores españoles embarcados en la flota que trabaja en Terranova.

Fue muy interesante también la aportación presentada por el representante de la Oficina Internacional del Trabajo, doctor Enrico Argiroffo, que tomó como eje de su discurso la exposición de las consecuencias humanas de las mutaciones en la marina de pesca y de transporte. Este XV Congreso constituye, sin duda, un hito sobresaliente en la historia del movimiento, al que se ofrece un porvenir lleno de posibilidades en orden a alcanzar las metas que tiene señaladas. ■ **ANGEL TORRES CALVO.**

COLONIALES



SUMINISTRO DE VIVERES A LOS BUQUES

TEOFILO CENICEROS MARAÑON

VENTAS AL MAYOR Y DETALL

SAN FRANCISCO, 43-45 - TELEFONO 23 28 66

VIGO

EL ALMIRANTE FONTAN INAUGURA LA CLINICA DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR EN SANTA POLA

Dieciséis de julio. Virgen del Carmen. Día de júbilo en todas las localidades marineras, vestidas de fiesta para celebrar los actos en honor de su Patrona. En Santa Pola, puerto mediterráneo de especial resonancia, este año hubo un motivo más para la alegría, para el contento de la gran familia pescadora: el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, había anunciado su propósito de convivir esta excepcional jornada con los trabajadores del mar.

Después de asistir a la solemne Misa en la iglesia parroquial, el almirante Fontán, acompañado del presidente del Consejo Provincial del I.S.M. y alcalde de la villa santapolera, don Tomás Buades Ruso, de los delegados provinciales de Trabajo, Sindicatos y de nuestro organismo, señores De Vicente, García Ibán y Camarasa, con la Corporación Municipal en pleno y el Cabildo de la Cofradía de Pescadores, recorrió las instalaciones que el Instituto ha montado en la nueva clínica de la Seguridad Social del Mar, procediéndose a la bendición e inauguración de los locales.

Unas palabras del señor Buades Ruso ponían de manifiesto la satisfacción de armadores y marineros por reunirse en día tan señalado con el presidente del Instituto Social de la Marina, a quien expresó la gratitud de todos por la realización de la clínica que se estaba inaugurando, magnífica realidad de la política social del Ministerio de Trabajo.

El almirante Fontán, contestando a las frases de bienvenida del alcalde y presidente de la cofradía, manifestó que su visita a Santa Pola, precisamente en la festividad de la Virgen del Carmen, cuya devoción estaba tan tradicionalmente arraigada entre la gente del mar significaba la constante preocupación que el organismo que presidía siente por todos los problemas de su competencia, añadiendo que estaba



El almirante Fontán, en la Casa del Mar de Santa Pola, entregó ayudas económicas a pescadores pensionistas.

TREINTA NUEVOS PATRONES DE PESCA LITORAL DE 2.ª CLASE.

dispuesto para ir atendiendo cuanto sea necesario para los pescadores, sin otra limitación que la impuesta por los programas de financiación para estas realizaciones.

A continuación, el presidente del I.S.M., junto con las autoridades que le acompañaban, procedió a la entrega de donativos en metálico a los pensionistas de la cofradía, por un importe de 104.000 pesetas. Entre ellos estaba don Andrés Bonmatí Mas, a quien hace unos años le fue concedida la medalla de oro del Trabajo. Al reconocerle, el almirante Fontán le abrazó con emocionado afecto, poniendo así un final entrañablemente humano al acto que se celebraba.

Todavía durante unas horas más participó el almirante en el programa de las fiestas. Confraternizó con pescadores y autoridades, interesándose por sus problemas, mientras en la Casa del Mar ofrecía un concierto la Banda Municipal.

CLAUSURA DE LOS CURSOS EN CALPE Y VILLAJYOSA

Quince alumnos de nuestra escuela filial de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Villajoyosa y

otros quince de la de Calpe han conseguido superar las pruebas de examen celebradas en la Comandancia Militar de Marina, obteniendo sus certificados de Patrón de Pesca Litoral de segunda clase, muchos de ellos para las dos zonas, Levante-Balear y Sur-Mediterránea. Las calificaciones alcanzadas, con nota media de notable, acreditan la preparación profesional de estos trabajadores.

Los títulos han sido entregados en un sencillo acto celebrado en Calpe, con asistencia del ilustrísimo señor comandante militar de Marina, don Pedro Celestino Rey Ardid; jefe del Servicio de Fomento Social del I.S.M., don Gregorio Ramos Charro, especialmente desplazado de Madrid para asistir a la clausura; don José Luis Camarasa Monge, delegado provincial de nuestro organismo; gerente provincial del P. P. O., don Diego Martín Pujol, y el alcalde de la localidad, don Joaquín García, con otras autoridades y representaciones de cofradías sindicales de pescadores.

Tras unas palabras del director de los cursos, don Antonio Díez Martínez, exponiendo el desarrollo de los mismos y sus características, con los magníficos resultados conocidos, pronunció la lección final don Gregorio Ramos Charro. El jefe del Servicio de Fomento Social del I.S.M. habló sobre la participación de los pescadores en su propio perfeccionamiento profesional y técnico, así como de las condiciones humanas que se requieren para una perfecta formación. Felicitó a los nuevos patrones por su esfuerzo y sentido de la responsabilidad que han demostrado a lo largo de estos cursos y les alentó a continuar en ese camino de promoción social, persiguiendo sucesivas metas en el camino de su capacitación.

Cerró el acto el comandante militar de Marina con unas breves palabras de saludo y estímulo, sirviéndose a continuación un aperitivo.



Don Gregorio Ramos, jefe del Servicio de Fomento Social del I. S. M., pronuncia la lección final durante la clausura del curso de Patrón de Pesca Litoral de segunda clase, celebrado en Calpe.

SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

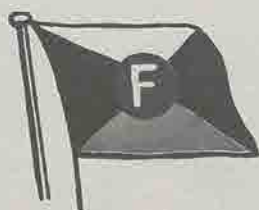
ELIMINACION Y TRATAMIENTOS AGUAS RESIDUALES

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES EMISARIOS SUBMARINOS

OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

Mandri, 25, 1.ª, 3.ª - Tel. 211 47 94

BARCELONA-6



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



MASSO HERMANOS, S. A.

CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS

CASA CENTRAL:
VIGO. Plaza Compostela, 23
Apartado de Correos 1.503

Telegramas y cables: Massó-Vigo
Telex n.º 83.078 BALEA E.
Teléfonos 21 12 04 - 05 - 06

COOPERATIVA DEL MAR DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

SUMINISTROS DE EFECTOS NAVALES
SERVICIOS A LA FLOTA EN PINTADOS

GUARDIANES

CARROS VARADEROS EN CONSTRUCCION

MUELLE DEL ESTE, S/N.

LA CORUÑA

Teléfonos { Oficina: 23 84 82
Almacenes: 23 25 01
Muelle: 23 26 24



Otro momento de la ofrenda floral, con un ramo de flores flotando sobre el agua. (Foto: QUESADA.)

OTRA EDICION DE LA SEMANA DEL MARINO TUVO LUGAR EN LAS PALMAS



El capitán del equipo Estibadores Portuarios recibe de manos del presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante el trofeo de ganador en la competición de fútbol. (Foto: HERNANDEZ GIL.)

Las autoridades asistentes a la ofrenda floral, en la bocana del puerto de Las Palmas, a bordo de la lancha patrullera de la Armada «LPI-1».



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).— Un año más se ha celebrado la tradicional Semana del Marino, que, organizada por el Instituto Social de la Marina a través de la Casa del Marino en Las Palmas y con la colaboración de los Sindicatos de la Marina Mercante y de Pesca, ha tenido lugar del 10 al 15 del pasado mes de julio.

El programa de actos culturales y deportivos se llevó a efecto de acuerdo con el programa confeccionado, destacando una Exposición de Trabajos Manuales realizados por trabajadores del mar; varias sesiones de cine, una de ellas con «La trampa», en sesión de cine-forum; así como un festival de canciones folklóricas, celebrado el mismo día de la clausura de curso de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. Igualmente, y al igual que en años anteriores, tuvo lugar, también dentro de la Semana del Marino, la apertura de una exposición de trabajos manuales realizados por los alumnos de las Escuelas de Orientación Marítima del Instituto Social de la Marina en Las Palmas. El último día de la Semana fue el 15, con la celebración de una Santa Misa en honor de la Virgen del Carmen, Patrona de las Marinas, que tuvo lugar en la capilla de la Casa del Marino, seguida de la siempre emotiva ceremonia de la ofrenda floral, que cada año se hace en la bocana del puerto de La Luz y Las Palmas en honor de los marinos fallecidos en acto de servicio y, por último, la entrega de premios de la Agrupación de Consignatarios de Buques, así como los trofeos de las competiciones deportivas y juegos de salón, acto celebrado a la una de la tarde del referido día en el salón de actos de la propia Casa del Marino. ■ JUAN F. FONTE.

¡Marino mercante español!

Infórmate en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de tus derechos con relación a la Seguridad Social española, si estás navegando o vas a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. No lo dejes para otra oportunidad.

MOSTEIRON, LA RABIDA, EL PICACHO, TRES COLONIAS DE VACACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

DECIDIDAMENTE, el Instituto ha acometido la gran tarea, dentro de sus posibilidades, de atender a la promoción y a la formación integral de los trabajadores del mar y de sus hijos. El Servicio de Fomento Social, siguiendo esta directriz, ha impulsado las colonias de verano para niños, que tímidamente se iniciaron en las vacaciones del 71, montando tres, con turnos de ochenta niños cada una, en El Mosteiron (La Coruña), La Rábida (Huelva) y El Picacho (Cádiz). Pero antes de nada, ¿qué es una colonia de vacaciones?

Por decirlo de algún modo, la colonia es una comunidad de monitores y niños que responde a las necesidades formativas de estos últimos en un período determinado de su educación: el tiempo de vacaciones.

La colonia, pues, forma parte, como un medio más, de la educación global del niño. En ella, el muchacho deberá encontrar el ritmo de vida que le corresponde por ser período de vacaciones, consiguiendo la relación proporcionada entre descanso y actividad formativa.

En primer lugar hay que destacar las necesidades de tipo fisiológico: comer, dormir, ejercicio físico, juego, descanso y aire puro. La vida del niño necesita periodos donde poder moverse al aire libre, en ambiente tranquilo y con una alimentación natural.

Relacionadas vitalmente con estas necesidades hay otras de tipo psicológico y social que pueden plenamente satisfacerse en las colonias al poderse manifestar libremente en cuanto a movimientos, expresión, iniciativa, espacio para jugar, etcétera, y relacionarse con niños de su misma edad y con los monitores, así como con las gentes del entorno en que está ubicada la colonia.

Además, frente a la rutina de la vida cotidiana, la colonia de verano puede proporcionar al niño un sentido de responsabilidad y de autenticidad ante su comportamiento personal y comunitario, habriéndoles nuevos caminos en la utilización del tiempo libre y en la forja de su personalidad.

En definitiva, pues, las colonias son una pieza de la educación global de la vida infantil. Así las entienden y las han vivido el grupo de monitores que han llevado las colonias, montadas por el Instituto Social de la Marina en Sada, La Rábida y Sanlúcar de Barrameda.

No han sido, pues, un período de mero descanso en la vida del niño, sino que han venido a satisfacer las necesidades del tiempo de vacaciones, participando en la formación de los muchachos de hoy para que mañana puedan ser hombres auténticos, libres y responsables.

Y hablemos ya en concreto de la vida de las colonias que este año, en los pasados meses de julio y agosto, se han montado por el Instituto Social de la Marina en el colegio que el Instituto tiene en Sada, en el Instituto Politécnico de la Universidad de La Rábida y en el colegio El Picacho, en Sanlúcar de Barrameda, también perteneciente al Instituto Social de la Marina.

Es un día cualquiera en la vida de las colonias. Hoy estamos en el Instituto Politécnico de La Rábida. A las ocho y media hay gimnasia. Se madruga. A las nueve, el desayuno. A las nueve y media se arreglan las habitaciones. Esta mañana tenemos playa. Nos podremos remojear en las tibias aguas de Mazagón hasta la hora de la comida.

A las dos nos sirven la comida. Es un decir. En realidad, todos colaboramos. A las tres, siesta. A continuación, talleres de pintura. Trabajos manuales. Música. Danza. Por la noche hay velada. Representación teatral del primer acto de «La gran aventura de América» —Colón visita el monasterio de La Rábida, donde deja a su hijo Diego—.

A las diez, la colonia duerme. No toda. Los monitores programan para mañana. Critican y discuten lo hecho durante el día.

Mañana será un día distinto por completo en la vida de la colonia. Contando con la ayuda de los palermos, que prestan un barco, se vivirá la gran aventura de América. Es el desembarco del primer viaje de Colón. Pero no podemos seguir más tiempo en La Rábida.

Un salto al Norte, y ahora, Galicia y el maravilloso paisaje de Sada, a quien hoy da vida y luz el recio sol de julio.

Vamos a convivir otro día con los ochenta niños de la geografía

norteña y los once monitores que llevan la colonia.

Los muchachos se han levantado a las ocho y media. Se han arreglado y han ordenado sus habitaciones. A las nueve y media, desayunan. Hoy es fiesta. El día grande de los hombres del mar. El día de la Virgen del Carmen. Y nosotros vamos a ser el plato fuerte dentro del pueblo de Sada. La Comisión de Festejos ha pedido nuestra colaboración y vamos a participar en las fiestas con tres grupos de baile regional. Habrá danza gallega, baile andaluz y danza vasca.

Por la mañana, en un escenario montado en la plaza principal de Sada, al aire libre, se actúa para todo el pueblo. Está mal el elogio propio, pero nos han tratado con muchísimo cariño y nos han dedicado aplausos.

Por la tarde hay Misa de campaña, celebrada en el puerto. Nos han puesto junto al altar. Una vez terminada la Misa, hemos acompañado la procesión de la Virgen, danzando durante la misma, mientras los chistularis nos acompañaban con su música y el redoblar del tamboril.

Hoy ha sido un día especial en la vida de la colonia, de penetración con las gentes que viven en el pueblo donde la colonia está enclavada. Ha sido hermoso, porque todos han terminado siendo nuestros amigos, y nosotros, amigos de todos.

Mañana habrá baño en la playa, trabajos manuales, canto y expresión plástica. Hay mucho que contar, pero, como en el romance, el resto se lo diremos a quien venga con nosotros el año que viene a la colonia.

Además, hay que ir otra vez hasta el Sur. En Sanlúcar de Barrameda, dominando la desembocadura del Guadalquivir y la ciudad, está el colegio El Picacho, donde



el Instituto atiende a la formación de cerca de 300 niños de trabajadores del mar. Allí tenemos la tercera colonia, también con ochenta niños procedentes de la parte Sur meridional y de las islas.

Hoy no hay fiesta ni excursión en Sanlúcar. A las ocho nos hemos levantado. Ya está todo en orden. A las nueve, desayunamos. Esta mañana la dedicaremos a ejercicios físicos y a practicar el deporte. Antes de comer, a las dos, nos damos un baño en las piscinas del colegio.

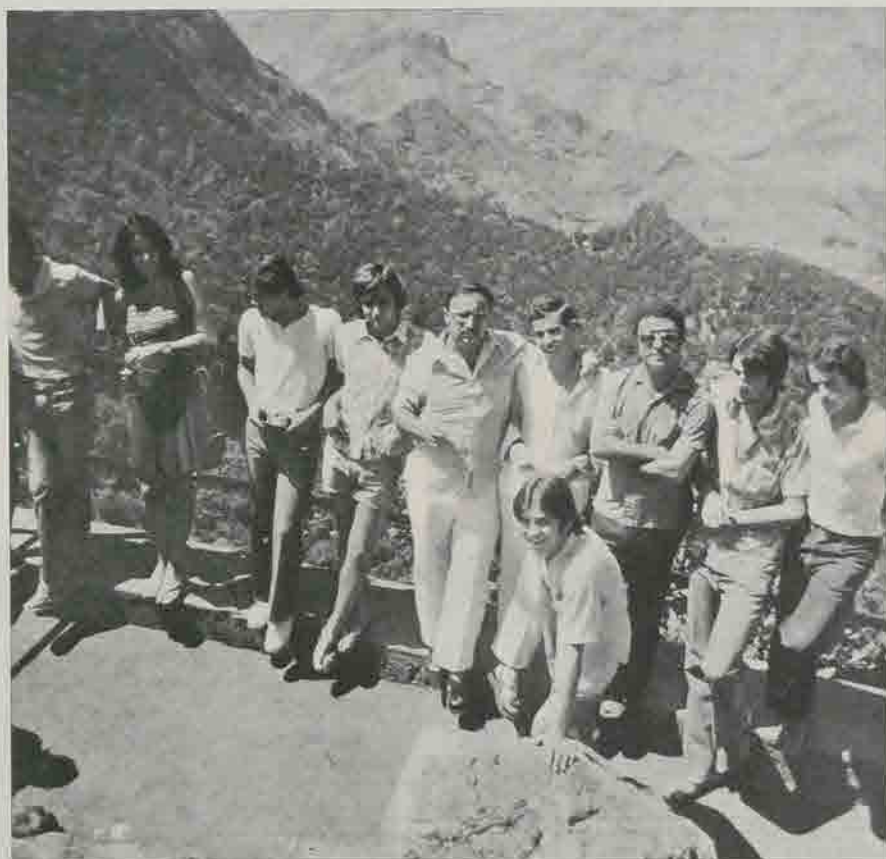
Por la tarde, en el taller de canto, preparamos una velada para esta noche. Confeccionaremos títeres y habrá taller de dibujo y modelado.

Cenamos a las 8,30. A las nueve hay cante andaluz en casa. La velada se prolongará cerca de una hora, entre palmas y olés.

A las diez, la colonia de El Picacho duerme. Los monitores preparan la programación de las actividades de mañana.

Hasta el próximo año. ■ GREGORIO RAMOS.





Los alumnos de Sanlúcar, durante una excursión al Pico del Inglés (Tenerife).



LA PRIMERA PROMOCION DE BACHILLERES DE EL PICACHO, DE VIAJE DE FIN DE ESTUDIOS A LAS ISLAS CANARIAS

EL fin de curso 1971-1972 será una fecha memorable para el colegio Nuestra Señora del Pilar —más conocido por El Picacho—, que el Instituto Social de la Marina tiene instalado, para hijos de trabajadores del mar, en Sanlúcar de Barrameda: de sus aulas ha salido la primera promoción de bachilleres superiores.

Y por tal motivo —ya que no era para menos— los alumnos de la citada promoción organizaron, en el pasado mes de julio, un espléndido viaje a las islas Canarias. O sea, un viaje fin de estudios que les dejase un grato recuerdo de tan importante momento para ellos y de ilusionada despedida de sus profesores y compañeros.

CON LA COLABORACION DE TODOS

Fue una idea juvenil que prendió rápidamente en todos los alumnos, y la comprendieron perfectamente quienes podían ayudar a hacerla realidad; de una parte, los altos cargos del ISM, y de otra, la **Compañía Transmediterránea**, que ofreció los pasajes en sus líneas regulares, y no aceptó tampoco el cobrar a tan ilusionados pasajeros los gastos de su manutención a bordo.

Por eso, a la vuelta de su viaje, los muchachos de El Picacho no han querido dejar de agradecer su colaboración a quienes les han ayudado a cumplir felizmente una gran ilusión y explicarnos a todos lo bien que lo pasaron. Ambos fines han querido cumplirlos a través de «Hoja del Mar» y nos han

escrito, en detallada crónica, su apretado recorrido por las Islas Afortunadas.

VISITA A LA ISLAS

La primera singladura llevó a los flamantes bachilleres a la isla de Tenerife. Tras una agradable travesía, su llegada al puerto de Santa Cruz fue el inicio del conocimiento de numerosos lugares artísticos, bonitos paisajes y agradables ratos de convivencia.

Después programaron el recorrido que por la citada isla harían, así como los distintos desplazamientos que realizarían para visitar las demás islas que tenían previstas en su itinerario canario.

Así, por ejemplo, después de dos días en Tenerife (Garachico, Icod de los Vinos, el Botánico, La Orotava, etcétera, saben de su visita), se embarcaron rumbo a la isla de La Palma, en donde visitaron los lugares más característicos de la belleza de esta isla.

Más tarde vendría el regreso a Tenerife, para, días después, salir rumbo a Las Palmas de Gran Canaria y, desde allí, acercarse a Lanzarote. Los delegados provinciales e insulares del ISM les acogieron con excepcional cariño y programaron todos los desplazamientos en el archipiélago, donde fueron sus acompañantes.

En resumen, y según sus propias palabras, «... la última etapa de la vida colegial de los alumnos de sexto curso de Bachillerato de la primera promoción de El Picacho tuvo un epílogo feliz, muy feliz, gracias a quienes de tal forma lo desearon»

A BORDO

GIJON-DUNKERQUE

EN CONVIVENCIA CON MARINOS MERCANTES ESPAÑOLES

- **LA MAYOR DUREZA DE LA PROFESION SE ENCUENTRA EN LA PROLONGADA AUSENCIA DEL HOGAR.**

- **LA MONOTONIA, COMPAÑERA DE VIAJE: SE HACE NECESARIO DOTAR A LOS BARCOS DEL MATERIAL PRECISO PARA UN ADECUADO APROVECHAMIENTO DEL OCIO.**



- **DOS MESES DE VACACIONES Y UNA MAS ADECUADA RETRIBUCION ECONOMICA SON LAS MAYORES ASPIRACIONES QUE SE HACE URGENTE SATISFACER.**

- **LA TRIPULACION DEL "CIMADEVILLA", EXCELENTE MUESTRA DE LOS ALTOS VALORES HUMANOS DE LOS MARINOS ESPAÑOLES.**



I.

Fue un viaje relativamente corto en tiempo y distancia —1.200 millas, Gijón-Dunkerque-Avilés, y cien horas de navegación, más o menos—, pero suficiente para detectar cómo se vive y convive a bordo de un mercante español, sentir sus problemas y también —¿por qué no?— para ser eco de sus justas aspiraciones, encaminadas todas ellas, como pudimos comprobar, a que los hombres de esta España marítima desarrollen más plenamente su vida personal, profesional y familiar.

Con experiencia tan corta, claro está que somos conscientes de que no es posible, ni sería justo, que generalizásemos lo que vimos —de positivo o de negativo— en un solo barco y lo presentásemos como problemática de un sector de tan múltiples y especiales circunstancias como es el de la Marina Mercante española.

Cada barco, en función de su actividad, su tripulación y su empresa propietaria, es un mundo aparte y con peculiaridades muy distintas a las de los demás, lo que hace que los problemas comunes de la Marina Mercante se sientan de forma especial en esas unidades de vida que surcan muy distintos mares.

Pero es obvio también el que lo anteriormente expuesto no contradice ni quita importancia a los hechos concretos que a continuación explicamos. Suele decirse que «como muestra vale un botón», y en esa intención —y el deseo de que la «muestra» tenga validez representativa— van dirigidas estas líneas.

EL BARCO: EMPRESA-VIVIENDA

A su salida del Musel (Gijón), el «Cimadevilla» —motonave de 4.100 toneladas de carga, 107 metros de eslora y 14 de manga— tomó rumbo a Dunkerque. A bordo comenzaba para los 26 hombres que componen su tripulación un viaje más en su vida profesional y el tiempo en que el barco se convierte en su pequeña comunidad, vivienda y empresa al mismo tiempo.

No obstante, la monotonía de «un viaje más» estuvo atenuada en el que comentamos por la especial circunstancia de ir a bordo tres personas ajenas al trabajo del barco: la señora del capitán (enrolada como mujer acompañante) y nosotros, como enviados de «Hoja del Mar».

EN MARCHA

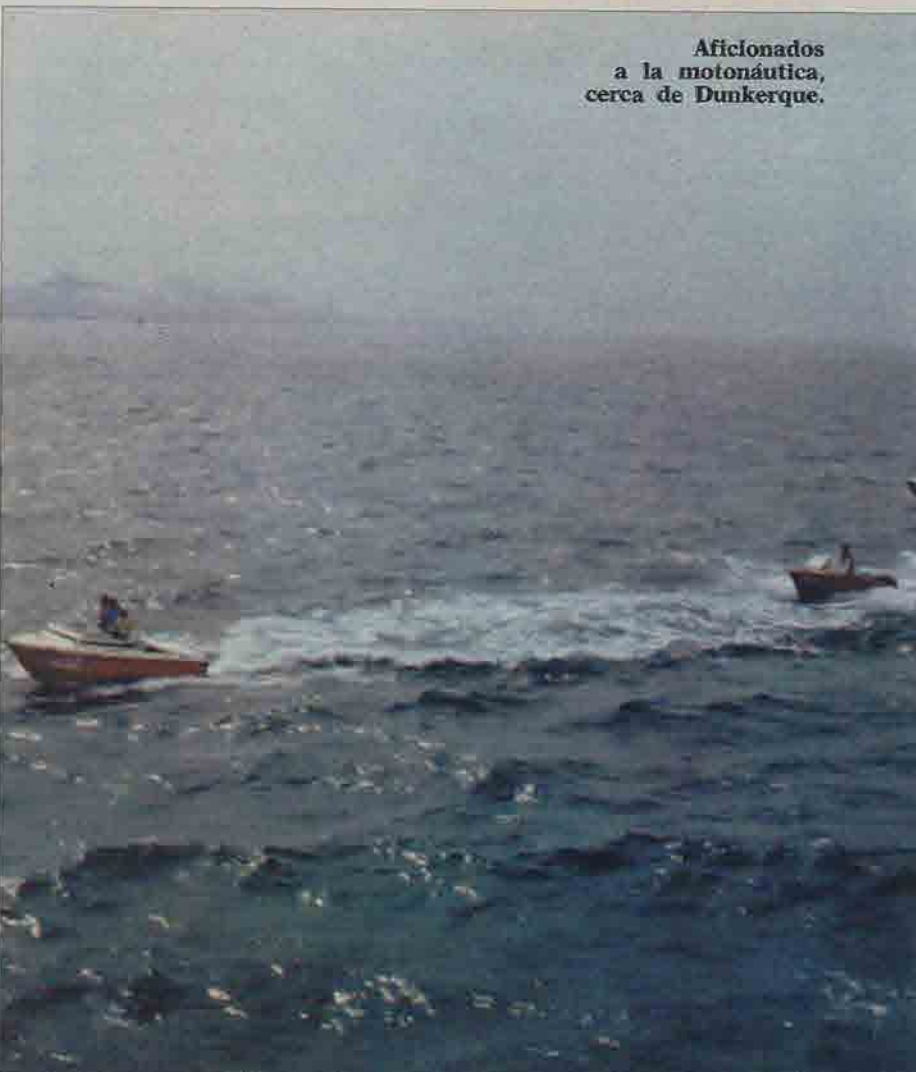
Los adelantos técnicos, y sobre todo la automatización, han hecho posible que el trabajo a bordo de los buques mercantes no sea duro ni extenuante y, por lo tanto, el barco en navegación es una empresa de actividad relativamente cómoda. Pudimos comprobar, y por eso lo decimos, el que, por lo menos en el



El «Cimadevilla», en el puerto del Musel, Gijón.



Las horas de las comidas constituyen los momentos más gratos.



Aficionados a la motonáutica, cerca de Dunkerque.

II. DE LO ANECDOTICO Y COTIDIANO

El «Cimadevilla», perteneciente a la Compañía de Ruiz de Velasco, opera en función de ENSIDESA. Sus 4.100 toneladas de carga están a su disposición. Quiere ello decir que su puerto base es el de Avilés, dato este a tener en cuenta, puesto que de ello se hablará más adelante.

La salida rumbo a Dunkerque estaba prevista para el día 9 de agosto. El barco salía de su primera revisión cuatrienal, y al decir de los expertos, es el momento idóneo del rendimiento de un barco, puesto que en dicha revisión se corrigen en dique los defectos que pudiera tener de los astilleros. Existe otra obligatoria, con carácter anual, mas resulta ser de poca importancia.

El barco no pudo salir hasta el día siguiente, 10 de agosto, puesto que existían dificultades en las máquinas. Esta espera de veinticuatro horas en el puerto del Musel nos sirvió para tomar contacto con uno de los problemas cotidianos: el de la incertidumbre de la hora de salida. Fueron veinticuatro horas de trabajo para los maquinistas y el inspector de la compañía, don Angel. El resto de la tripulación esperaba pacientemente, pero sin poder moverse del barco, puesto que la avería podría ser arreglada en cualquier momento. Quizá fue este no saber nunca con seguridad la hora de partida lo primero que nos llamó la atención. La mayor parte de la tripulación, 22 de los 26 que componen la totalidad, viven en Asturias en lugares relativamente próximos al puerto, el resto vive en Galicia, y, sin embargo, el retraso de veinticuatro horas no les permitía el volver a sus casas.

La tripulación se divide en tres grupos: cubierta, máquinas y «servicio», incluyendo en el tercer apartado a los camareros, marmitón, cocinero y mayordomo. Nos alojaron en el camarote de los marmitones, y justo es de reconocer que resultaba lo suficientemente confortable como para permitir un descanso digno. En este sentido nos

hablaban los marineros, elogiando las instalaciones y las comidas del barco, aunque no quiere ello decir que estuvieran conformes con todo lo establecido por la compañía, sobre todo en lo referente a sueldos y vacaciones, mas de todo ello se hablará a lo largo del trabajo.

CAMARAS, HORARIOS Y UN EXPERTO EN AJEDREZ

El lugar de reunión es la cámara. Existen dos, de oficiales y de subalternos. A más de lugar para jugar o charlar son comedores, y en ellas pasan la mayor parte del tiempo libre los tripulantes. Las diferencias entre ambas cámaras son notables, si bien es cierto que resultan cómodas. Es un poco «el cuarto de estar». Los juegos habituales son las cartas, las damas, sobre todo por parte de los subalternos, el parchís y el ajedrez. Las mesas llevan unas pequeñas tablas que sirven para asegurar los platos en caso de temporal, pero no se utilizan. Estos detalles inquietan en alguna manera al inexperto, puesto que presagian movimientos bruscos. Quedó todo en suposición, pues la travesía no pudo ser más benigna. En invierno se vuelven las tornas y nos hablan de temporales con más frecuencia de la deseada.

El horario de comidas resulta sorprendente y, sin embargo, se acostumbra uno a ello. Se desayuna hacia las ocho, aunque no es fijo, y queda un poco al libre albedrío de cada uno. Se come exactamente a las doce y se cena a las seis de la tarde. Tal horario está en función de las guardias y es universal. En puerto se sigue igual. Nuestras primeras comidas fueron en el Musel. Constan de tres platos y postre, y es un factor fundamental para la convivencia normal. Prácticamente es el único placer con que cuentan los hombres a bordo. El menú lo establece el mayordomo; este cargo y el del cocinero pueden hacer mucho más agradable el trabajo. En el «Cimadevilla» la comida era abundante, variada y bien hecha. Un tanto a favor. Los conflictos por una comida monótona, o



Durante la travesía, el contraamaestre y los mozos son los encargados de la limpieza y conservación de la cubierta.



«Cimadevilla», nadie nos dijo que fuese dura su tarea profesional en el barco. La dureza de la vida a bordo se encuentra en otros factores menos materiales y, por lo mismo, mucho más complejos —que luego trataremos—, y también porque las compensaciones económicas y espirituales son deficientes hasta el punto de hacer que el marino mercante llegue con el tiempo a adolecer de ilusión profesional. Por un puesto de trabajo en tierra, la mayoría de los marinos que nosotros hemos conocido —y que son muy buenos profesionales— «tirarían por la borda» sus conocimientos, su vocación profesional, su amor a la mar...

¿Por qué? No es fácil dar una solución simple a este interrogante, pero si hubiésemos de hacerlo lo concretaríamos en que hace falta «humanizar la vida» de estos hombres. La curiosa leyenda de la «alegre» vida del marino —triste tapadera de una realidad muy distinta— ha perjudicado notablemente la figura humana del marino español y, como consecuencia, ha marginado sus aspiraciones, sus necesidades y sus problemas.

En cuanto a la condición del barco como vivienda cabe señalar que las instalaciones del «Cimadevilla» son adecuadas para el descanso físico en las horas dedicadas al mismo. No obstante, naturalmente que un barco no es un hogar y, por tanto, la convivencia a bordo presenta determinadas peculiaridades.

EL MARINO, UN HOMBRE HOGAREÑO

«Lo verdaderamente duro en nuestro trabajo —nos explicaba uno de los mozos del «Cimadevilla»— es el estar tanto tiempo fuera de nuestras casas. En mi caso concreto puedo decirles que de los treinta y tanto años últimos —o sea, desde que me casé hasta hoy— sólo he estado en casa durante los permisos anuales, lo que viene a significar que en ese tiempo sólo he podido dedicar a la familia dos años escasos...».

Y, efectivamente, así de duro y de cierto es lo que nos decía este marino español de algo más de sesenta años: un hombre que espera vivamente su pronta jubilación para reencontrar el hogar que en sus muchos años de navegación tantas veces ha añorado. Como él, es de suponer, habrá muchos marinos españoles, aunque no es ese el caso de los del «Cimadevilla», puesto que al trabajar para Ensidesa toca el puerto de Avilés cada diez días aproximadamente, lo que hace que la mayoría de la tripulación, que son de dicha localidad u otras cercanas, puedan pasar un día, una tarde o unas horas con su familia. Pudimos comprobar que esa moti-

vacación es tan fuerte que mejores ofertas —materiales— de trabajo no les llegan a interesar a estos marinos, que salen del puerto pensando en el pronto regreso. Cuando eso no ocurre y la travesía les mantiene una larga temporada fuera de su base, cambia de manera sintomática la vida a bordo: desgana en el trabajo, faltas de convivencia, irritación, etc., se llegan a sentir en el ambiente —en esto no hay diferencia entre oficiales y marinería—, y únicamente el sentido del deber y la disciplina que toda la tripulación tiene hacen posible —aunque no fácil— el feliz cumplimiento de la misión que lleven encomendada.

En definitiva, podemos señalar que el marino español es un hombre profundamente hogareño, siendo su mayor anhelo el poder vivir en «su casa, con su mujer y sus hijos»; por eso, si necesario es aumentar la productividad de nuestras flotas —pesquera, mercante y petrolera—, ¡cuánto más lo es el humanizar la vida de los hombres que trabajan para lograrlo!

Por otra parte, se comprende fácilmente que ante la continuada ausencia del marino de su casa, la vida familiar (educación de los hijos y vida matrimonial), hacen de su hogar un mundo de difíciles equilibrios afectivos.

... Y, ADEMÁS, SE GANA POCO

Tras nuestro primer día de navegación, nos adaptamos perfectamente, ya sin mareos ni necesidad de continuos asideros para recorrer unos metros, a nuestro nuevo «habitat». Con ello, nuestro correteo por el barco no se hizo esperar, y empezamos a distribuir nuestra diaria jornada en distintos momentos de estancia en máquinas, puente, radio, sala de oficiales, sala de marinos y, en fin, todo resquicio habitable del «Cimadevilla». Así llegamos a convivir con todos, a charlar con todos, venciendo la aparente frialdad o extrañeza ante nuestro embarque y logrando hacer familiar para todos nuestra estancia a bordo.

El ajedrez, el mus y las damas fueron también compañeros nuestros en el viaje. Es lógico que lo sean siempre en cada travesía para la tripulación, y por eso nos produjo satisfacción saber que la empresa armadora tiene fijada la cantidad de 5.000 pesetas mensuales para el «Cimadevilla» como subvención para adquirir libros y juegos.

Pero además de aprender a jugar como ellos lo hacen, uno aprende también a sentir como ellos sienten y a no comprender —como ellos tampoco comprenden— las notables diferencias de remuneración existentes entre las tripulaciones extranjeras (de ahí que muchos marinos españoles, sobre todo los jóvenes, se enrolen en barcos no na-



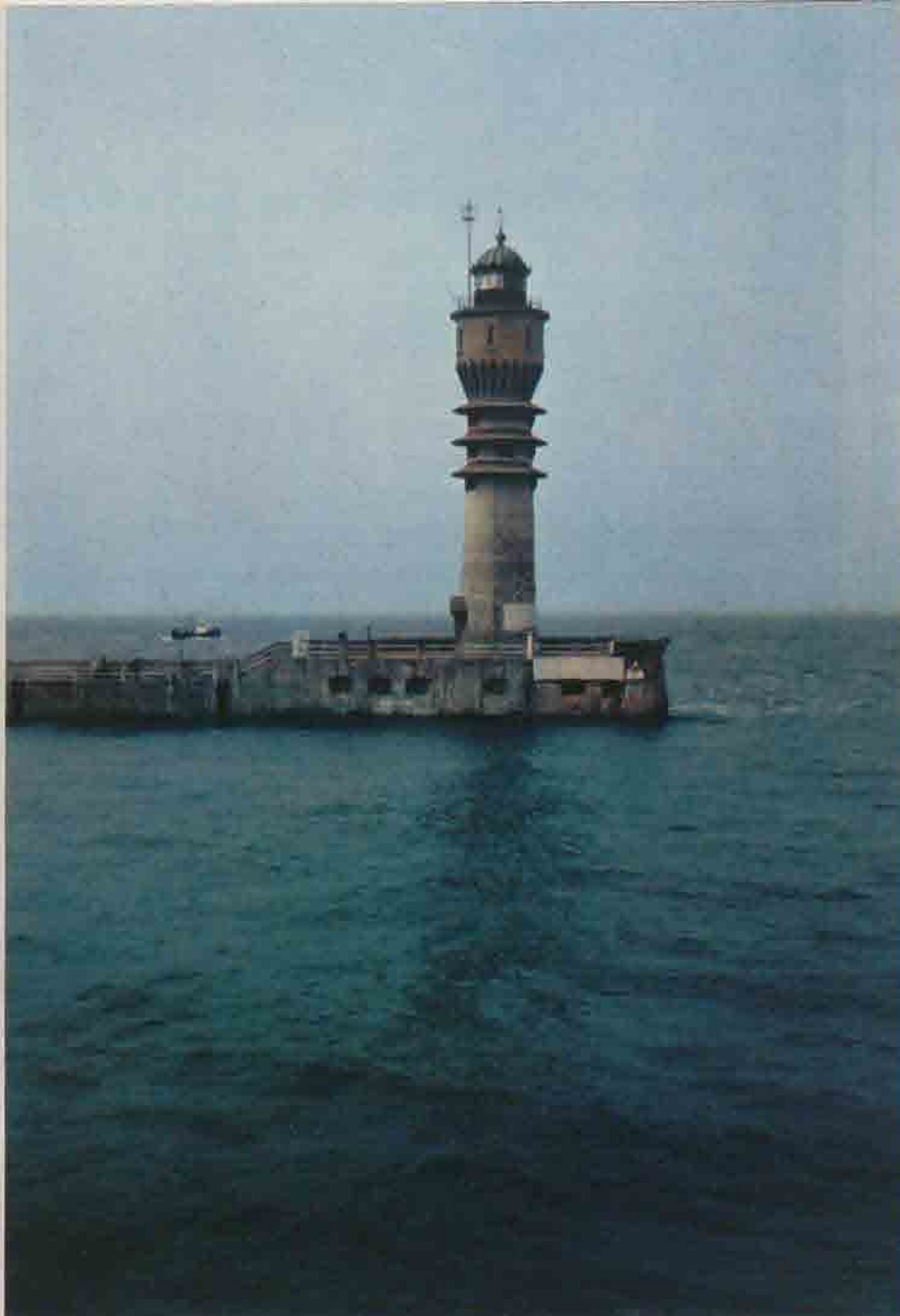
Para entrar en el muelle de la factoría, en Dunkerque, es necesario pasar por una esclusa. En la fotografía se observa el momento en que se cierra una de las compuertas, a la vez que baja el puente para peatones y automóviles (la foto está sacada desde la proa del «Cimadevilla»).

El muelle de la factoría está ganado a la mar. De ahí la necesidad de dragarlo constantemente. En la foto, la draga en pleno trabajo.





El faro
del puerto
de Dunkerque.



escasa, o mal condimentada son frecuentes y, en ocasiones graves, y este problema es uno de los más sencillos de resolver, o al menos debiera serlo. En nuestro barco cada hombre tenía asignada una cantidad de 65 pesetas diarias para comidas, es decir, que es un apartado ínfimo en los gastos generales de un barco, de ahí el que resulten indignantes los casos de mala alimentación. Nadie pretende tener un cocinero de primera categoría, ya que éstos encuentran trabajo en tierra con facilidad, pero sí cuando menos hombres conocedores de su oficio y perfectamente capacitados.

En la primera tertulia a bordo conocemos a Rafael, tercer oficial de máquinas y un auténtico enamorado del ajedrez. Su pasión le llevaba a estudiar diariamente las partidas de Spassky y Fischer, en realidad era un maestro de dicho juego para su pesar, ya que no tenía rival en el barco. No obstante, su afición le permitía el jugar partidas con neófitos sin por ello dar muestras de cansancio o aburrimiento. Mauro y yo éramos indefectivamente «barridos» con una constancia abrumadora. «Chapeau» para Rafael.

DÍA 10: RUMBO A DUNKERQUE

Salimos en lastre, y esto permitirá una velocidad mayor. Media hora antes de salir nos tomamos una pastilla contra el mareo, lo que provoca ciertas sonrisas, pero nuestros estómagos nos lo agradecerán. Se establecen las guardias. Estas son de cuatro horas y ocho de descanso a lo largo de las veinticuatro del día, al menos para los de cubierta y máquinas. El radiotelegrafista trabaja ocho horas entre las nueve de la mañana y las once de la noche en guardias de dos horas.

El contramaestre, que desarrolla las funciones de un capataz, y los mozos, trabajan ocho horas diarias en una jornada similar a la de la tierra, de 8 a 12 y de 1 a 5. Su trabajo se dedica principalmente a limpieza y conservación de la cubierta. El mayordomo y los demás miembros del «equipo» de comidas trabajan en función de éstas.

De todos los trabajos

cionales) y las de los barcos españoles. Así enunciado, incluso a uno le pueden llamar ingenuo, puesto que parecen obvias las diferencias de niveles de vida que distinguen a unos países de otros. Pero resulta que lo que parece sencillo de comprender, a veces no lo es tanto, porque basta preguntarse —como se preguntan estos marineros—: ¿Por qué, o mejor en qué, se basa la diferencia si los fletes internacionales son idénticos para todas las banderas? ¿No es cierto que a igualdad de fletes, en idénticos trabajos, la rentabilidad ha de ser la misma?... ¿Entonces?... ¡Entonces!, es decir, misterios de la economía que sólo algún experto podrá explicarnos (por cierto, que nos gustaría que alguno de ellos nos lo explicase, porque no ponemos en duda que alguna razón convincente pueda existir; conocerla es un deseo lógico en esos miles de hombres que necesitan una más justa retribución a su dura tarea profesional).

En el «Cimadevilla» —mediante convenio no sindical, entre armador y tripulación— se han llegado a alcanzar, para subalternos y marineros, los siguientes salarios: Contramaestre, 13.000 pesetas; calderero, 13.000; mayordomo, 13.000; cocinero, 12.000; engrasadores, 10.500; primer camarero, 11.000; segundo camarero, 10.500; marineros, 10.250; limpiador, 10.250; marmitón, 10.250; mozos, 9.750. Dichas cantidades son mensualidades fijas y eliminan las pagas extras y las horas extraordinarias hasta un número determinado de ellas.

En cuanto a la retribución de la oficialidad se refiere, valga señalar que oscila entre las cuarenta mil pesetas aproximadamente, que puede ser el sueldo del capitán, y las veinte mil de los terceros oficiales.

Por otra parte, es natural que la mayoría de los domingos y días festivos los pasen en plena navegación y, por tanto, sean jornadas normales de trabajo.

En este último punto se encuentra incluida la segunda e importante aspiración de estos hombres de la Marina Mercante española, puesto que ellos —como la mayoría de los trabajadoras del país— prefieren disfrutar los días de descanso a que éstos les sean retribuidos. Naturalmente que son conscientes de que ello no es posible más que mediante la fórmula —usual en los barcos extranjeros— de acumular el número de tales días y disfrutarlos junto al mes o los veinte días de vacaciones de que disponen al año. Cosa tan natural vendría a dar satisfacción a la mayor aspiración que, hoy por hoy, estos hombres tienen y que es pasar al año un mayor tiempo con su familia, puesto que, a todas luces, un mes al cabo de once



En la sala de máquinas, el tercer oficial y el calderero.



Estibadores franceses colocando las bobinas de chapa. De la eficacia de este trabajo depende totalmente la seguridad del barco.



El capitán y su mujer.

que se efectúan en un barco, los de máquinas resultan indudablemente los más duros. El ruido enorme y constante, a más de una temperatura elevada, hacen del lugar una especie de infierno, al menos para los que no estábamos acostumbrados. Valga el decir que para entenderse a medio metro de distancia hace falta quedarse ronco. Si la travesía es hacia puertos cálidos o ecuatoriales se alcanzan los 70 grados con cierta facilidad. Durante los días que permanecemos a bordo, la sala de máquinas fue, sin duda, la menos visitada. No ocurrió así con el puente de mando, lugar cómodo y silencioso, en donde la vista no paraba de descubrir aparatos maravillosos a más de magníficos horizontes.

LA TECNOLOGIA AL SERVICIO DE LA MAR

El piloto automático es sin duda uno de los aparatos modernos más prácticos que se utilizan en un barco. Se fija el rumbo y él sólo lo lleva. Como casi todos los inventos su efecto es positivo, y, sin embargo, conlleva un peligro igualmente notable. No es otro que el de fiarse completamente de él y realizar unas guardias irregulares. Digamos, antes que nada, que tal cosa no es frecuente, y por supuesto en el «Cimadevilla» totalmente improbable, pero no ocurre así en otros barcos, sobre todo en los conocidos como «piratas», en los que la oficialidad no suele tener la misma conciencia de responsabilidad que en el resto de las flotas mercantes nacionales, sin decir por ello que todos los barcos con banderas liberianas o panameñas sean guiados por irresponsables. Las colisiones entre buques no tienen justificación posible, salvo que sus aparatos estuviesen en estado defectuoso. Suelen ocurrir por falta de atención de los oficiales, fiados en el piloto automático y despreocupándose de realizar la guardia.

El radar resulta totalmente imprescindible. Actualmente los barcos modernos suelen llevar por lo menos dos, independientemente de su tonelaje. En nuestra ruta pasamos por el canal de la Mancha, una de las zonas de mayor trá-

fico marítimo y con frecuentes nieblas, hasta el punto de que se han establecidos unas vías de dirección única, al igual que en las autopistas. En el el puente están continuamente un oficial y un marinero, día y noche. El capitán, máximo responsable del barco, lo visita con frecuencia y es llamado en los momentos anormales de día o de noche.

La sala de derrota, junto al puente, sirve para marcar los rumbos y estudiar las cartas de navegación. En esta zona se encuentra igualmente la sala del radiotelegrafista, en este caso el lugar de trabajo de Felipe. Los horarios de trabajo de los radiotelegrafistas son universales, y quizá lo que más llame la atención sean los minutos de «silencio» que se guardan en cada guardia; se establecen en función de los posibles casos de emergencia de cualquier barco y con objeto de que sus señales se reciban con facilidad. En la mar, el fantasma del accidente es constante y cotidiano. Los oficiales de puente o pilotos son responsables de las nóminas del barco, así como de los auxilios médicos. En este sentido resulta extraño que no se lleve a bordo un individuo con una formación médica o unos conocimientos lo suficientemente amplios como para resolver una emergencia. Si se piensa que en mercantes con rutas largas, 30 o más hombres dependen de los conocimientos de un tercer oficial para salvar las complicaciones médicas que puedan presentarse, nadie dejará de preguntarse el porqué. Si el contratar a un practicante resulta costoso para las navieras, cuando menos deberían fijarse obligatoriamente unos cursillos de asistencia médica a los que asistirían los oficiales encargados de tales cuestiones.

EL ALEJAMIENTO, ES DECIR, LA SOLEDAD

Cuando se habla de los marinos surgen, casi inconscientemente, una serie de ideas preconcebidas acerca de su modo de vida que carecen de todo fundamento. Tópicos como el de «... un amor en cada



Cargando las bobinas.



En el puente de mando, Bertó, el tercer oficial, mira por el radar.

en la mar es un escaso tiempo e insuficiente para el descanso (que no ha de ser sólo físico, sino moral o psicológico).

DE CHARLA CON EL CAPITAN

De gran interés para nosotros fue la charla que mantuvimos con el capitán del «Cimadevilla», don Manuel Álvarez Cabal, hombre muy querido y conocido en la actividad mercante asturiana, y del que sobresale, sobre sus valiosas cualidades humanas, la de la sencillez (el «Chato», como cariñosamente se le conoce, une a sus conocimientos y dotes de mando el valiosísimo conocimiento de considerarse uno más en la tripulación).

—¿Es cierto —preguntamos— que escasea el personal en la Marina Mercante española?

—No es cierto, lo que sucede es que muchos marinos mercantes españoles se enrolan en buques extranjeros ante las mejores condiciones económicas que les ofrecen..., es decir, que en las compañías —también en las españolas— que pagan bien sí hay personal.

—¿Es posible para un marinero llegar a ahorrar una peseta de sus limitados sueldos?

—Es posible, pero con esfuerzo y total eliminación de gastos personales. Es una palpable realidad que precisamente por ese sentido de ahorro (aparte de que se sientan o no desplazados y aburridos en los puertos extranjeros) la mayoría no salimos del barco en otros países, y esto es lógico porque los gastos que estas salidas originan no son compatibles con el ahorro y envío de dinero a la familia. No, indudablemente, el dinero que se gana no da para eso y, por tanto, la «divertida» vida del marino en los puertos se concreta en descansar a bordo jugando una partida de cartas o ajedrez —así es en el «Cimadevilla»— con los compañeros.

Con nosotros se encuentra —escuchando e interviniendo— la señora del capitán. Ella, como todas las mujeres de los marinos, comprende verdaderamente la vida de su marido y sufre y siente con viveza los problemas profesionales que le afectan. Así se nos mostró en cada momento de la conversación.

—Yo he acompañado mucho a mi marido —nos dice— en sus viajes. Era nada más casarnos y hasta que el deber de atender a nuestros hijos me lo permitió. Ahora es más difícil, pero yo lo veo muy necesario.

—¿Puede enrolarse de mujer acompañante la mujer de cualquier tripulante?

—Sí. En eso no hay distinción de categorías. Cosa distinta es el que hay compañías navieras que no permiten ir a bordo a ninguna mujer. Afortunadamente, esto ya ha cambiado en la mayoría de ellas, y son raras las

que se mantienen inflexibles.
—¿No puede ser un problema la estancia de la mujer a bordo de un mercante que no es de pasajeros?

—No, si está bien organizado el embarque de las mismas —aquí el matrimonio coincide totalmente— y se les hace ver que han de adaptarse a la vida a bordo. Si esto se hace bien, no sólo no impiden o perjudican el trabajo del barco, sino que hacen la estancia de sus maridos, y en realidad la de «toda la familia» del barco, más humana y distraída.

—¿Pero, para ustedes —le preguntamos a la mujer del capitán—, no es un aburrimiento el estar aquí «encerradas», sin un trabajo específico a bordo?

—No, indudablemente, no. Para nosotras, acompañar a nuestro marido es el mejor trabajo a bordo. No obstante, cuando una mujer va sola —sin ninguna otra mujer—, como ocurre en este viaje, sí es fácil que en determinados momentos el tiempo se haga largo.

SEGURIDAD EN EL MAR

Con la señora del capitán charlamos de otros muchos temas. De forma especial, sobre la vida familiar, la necesidad de un mayor número de días de vacaciones, de los apuros económicos que realmente pasan muchos hogares marineros. Todo ello quedó en cierta medida reflejado anteriormente, y por eso ahora no insistimos en el tema. Volvemos al capitán:

—¿Es prácticamente absoluta la seguridad en la navegación?

—Absoluto no hay nada, y menos en el mar, que en cualquier momento le da la sorpresa a cualquiera; pero en la actualidad, gracias a los medios técnicos con que se cuenta a bordo, la seguridad es real. Se puede decir que el único problema existente en este terreno es el abordaje, y ahí ya entra en juego, además de la técnica, el factor humano.

Terminamos la charla con don Manuel Álvarez Cabal (para nosotros ya también es el «Chato») interesándonos por su historial marino. El no le da importancia y lo resume así:

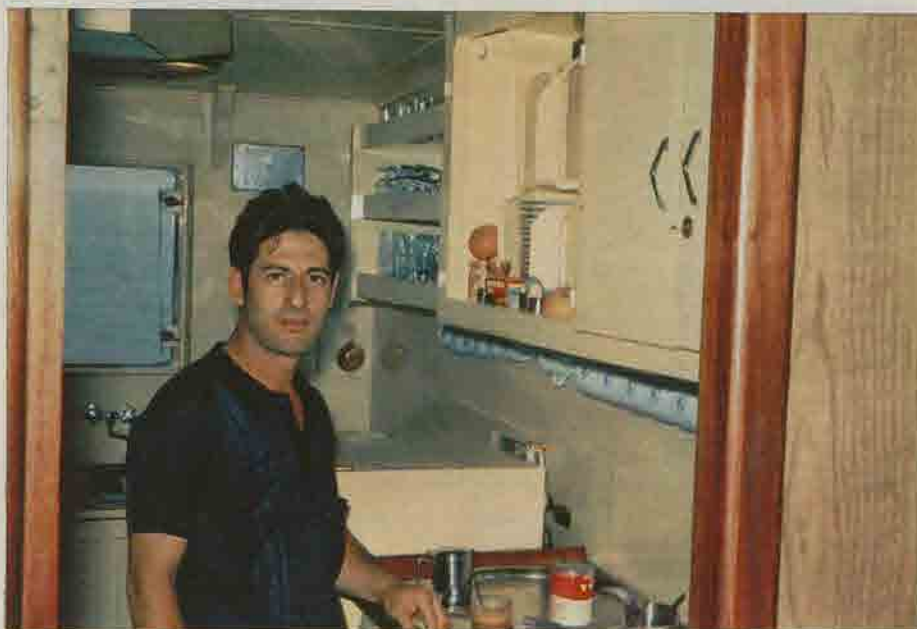
—A los dieciséis años ingresé en la Escuela de La Coruña. En mil novecientos cincuenta y siete empecé a navegar como agregado, después pasé a primer oficial, y ahora —y por primera vez— de capitán...

Así de sencilla presentan su vida los hombres de la mar. No dramatizan sus esfuerzos y la dureza de sus tareas. Cumplir con su trabajo es un deber que hacen con agrado, y precisamente por eso piden una mejor comprensión hacia su forma de vida, para poder —como decíamos al principio— desarrollar más plenamente su vida personal, profesional y familiar. ■

MAURO RODRIGUEZ.



Puebla, segundo oficial, en la sala de derrota.



Manuel, uno de los camareros, en el Oficio de oficiales.

Zapico, primer oficial de puente.



Con el capitán, durante un momento de la entrevista.



puerto» se derrumban automáticamente con sólo conocer superficialmente la vida a bordo. E incluso se rebaten con pensar, siquiera por un momento, las posibilidades de diversión que proporcionan unos sueldos bajos, cuando no indignantes. La gente de tierra prefiere mantener la creencia de la vida divertida de los marinos antes que percatarse de la dureza del trabajo. Y resulta duro, no tanto por el esfuerzo físico o la tensión mental, como por las condiciones de soledad, de incomunicabilidad de los hombres a bordo, veinte personas en este caso, que no son amigos íntimos, en un barco de 107 metros de eslora y 14 de manga, durante días, semanas y meses. A la familia se la ve cada diez o doce días, pero son visitas cortas, inseguras, pendientes del teléfono, con la incertidumbre de si se saldrá en lastre, de si se irá a tal puerto en el que se descarga o carga con especial celeridad, visitas que no suponen descanso, y que, sin embargo, sirven de motivo a la compañía para pagar unos sueldos inferiores porque «están en casa».

Mi compañero Mauro Rodríguez, en el número anterior de «Hoja del Mar», escribía acerca de los problemas empresariales del cabotaje. De igual forma existen problemas laborales de sus empleados. Para nadie resulta un descubrimiento el que la Mercante española se está quedando sin gentes. Prefieren trabajar en barcos extranjeros y, por descontado, en tierra. El motivo esencial es doble: de un lado, los sueldos bajos, con lo que en igualdad de trabajo prefieren una retribución mejor, caso de las compañías extranjeras. De otro, el alejamiento familiar, por lo que prefieren un empleo en tierra, aunque el sueldo sea inferior. Las compañías españolas tendrán que ofrecer mejores salarios y más vacaciones para contrarrestar la emigración profesional cualificada.

A grandes rasgos estas son las anotaciones de un novato. Sólo resta agradecer a todos las atenciones que con nosotros tuvieron. ■

ANGEL S. HARGUIDEY.

**En Santander y bajo
la presidencia del director general de Pesca**

REUNION DE LAS COFRADIAS DEL NORTE PARA ESTUDIAR EL PLAN DE ORDENACION PESQUERA DEL CANTABRICO

- **A dicha reunión asistió el presidente del Instituto Social de la Marina.**

SANTANDER (De nuestro enviado especial).—Una interesante reunión —continuadora de las mantenidas en el mes de agosto con el ministro y subsecretario de Comercio, en San Sebastián y La Coruña, respectivamente— han celebrado en esta ciudad las Cofradías de Pescadores del Cantábrico el pasado día 22 de septiembre, bajo la presidencia del director general de Pesca Marítima, don Fernando Marcillacht Guazo, y con la asistencia del presidente del ISM, almirante don Jesús Fontán Lobé.

LA ORDENACION PESQUERA DEL CANTABRICO: UNA ILUSION UNANIME

En dicha reunión, que contó con el asesoramiento de los Institutos de Investigaciones Pesqueras y Oceanográfico, se perfilaron, a la vista de la experiencia de los planes pesqueros de Galicia y Mediterráneo —hoy ya en marcha—, las distintas ponencias y comisiones de estudio que harán en un futuro inmediato el Plan Pesquero del Cantábrico, deseado por la zona desde hace largo tiempo.

Tras unas breves palabras del señor Marcillacht Guazo, explicando la necesidad de lograr un Plan de Ordenación adecuado a las ne-

cesidades de la zona —para lo cual, la Dirección General que dirige colaborará con sus biólogos e investigadores— y la de conseguir que ante dicho proyecto la ilusión y el esfuerzo fuese compartido por todos los trabajadores del mar, se pasó a discutir los distintos apartados de estudio en que se dividirá la Ordenación Pesquera del Cantábrico. Dichos apartados se concretaron en las siguientes ponencias:

1.º Estructuración de la flota y política de créditos.

2.º Industrialización y comercialización: constará de dos comisiones, una de industrialización y otra de comercialización.

3.º Formación profesional.

4.º Investigación de la pesquería: vigilancia y protección de fondos y especies.

5.º Pesca pelágica.

6.º Pesca demersal.

7.º Plan marisquero del Cantábrico: contará, además, con una comisión para estudiar sobre algas y cultivos marinos.

Finalizó la reunión con el acuerdo de volver a reunirse a mediados del mes de enero, para ya discutir —y aprobar en su caso— la elaboración de las conclusiones realizadas por las distintas ponencias. ■ **M. RODRIGUEZ SANCHEZ.**

VISITA A TERRANOVA DEL VICESECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID, 6.—Ha salido con dirección a Terranova el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey Banet, acompañado del jefe del Gabinete de Información y Publicaciones del Organismo, don Joaquín Vidal Vizcarro. El objeto de este viaje es concretar las instalaciones del Instituto Social de la Marina en Saint-John's, puerto-base de nuestros «bous» bacaladeros, que albergarán servicios médicos y de asistencia social y un club del pescador español, todo ello dirigido por profesionales españoles designados por aquel Organismo. Asimismo, los señores Harguindey y Vidal visitarán la isla de Saint-Pierre et Miquelon, donde estudiarán la ampliación del dispensario español en el que se atiende a los tripulantes de nuestras parejas bacaladeras. En el curso de esta visita, el señor Harguindey impondrá la medalla del Salvamento de Naufragos al práctico y mecánico que tan decisiva intervención tuvieron en el salvamento de los tripulantes del bacaladero «Peñacastillo», que naufragó en las cercanías de Saint-Pierre a principios del presente año.

¡«La Caja» renueva su política de créditos!

Créditos para vivienda

MAS BARATOS

porque los créditos, hasta 400.000 pesetas destinados a adquisición de viviendas, estarán exentos de gastos fiscales de constitución y cancelación.

MAS PLAZO

porque el de 10 años ha sido aumentado a 15.

MAS DINERO

porque ahora concedemos el 70 % del valor del piso, en vez del 60 %.

Cuando la aportación de la Caja a nuestro desenvolvimiento económico ha alcanzado su más alta cota, poniendo en manos de 40.000 personas o empresas unos recursos financieros que rebasan los 5.500 millones de pesetas, nuestro compromiso de solidaridad con el desarrollo provincial nos exige una adaptación realista al cambiante mundo actual en que vivimos. La confianza que 500.000 personas han puesto en nosotros, nos obliga a servirles mejor.



Infórmese en el Departamento de Créditos, de cualquiera de nuestras oficinas en la provincia.



Caja de Ahorro Municipal de Vigo

DONDE MAS PERSONAS AHORRAN EN GALICIA



EL MAR PUDO MAS

Una de las playas más concurridas del litoral tarraconense de la Costa Dorada es la de Altafulla. El mar llega hasta el mismo borde de las casas del pueblecito de pescadores. Para protegerlas y para acondicionar el paseo marítimo se construyó un muro de contención. Durante el invierno, las aguas del mar pudieron más y lo han destruido en algunos tramos. ■ FOTOFIEL.

MONTAN UN FARO EN LA ROCA



EL HELICOPTERO LLEVA A LOS TRIPULANTES DEL BUQUE-FARO

Trinity House, una organización británica que tiene 30 buques-faro en importantes puntos de navegación cerca de las costas inglesas y de Gales, ha experimentado la transferencia del personal de los mismos utilizando helicópteros. Hasta ahora se hacía con otros buques. Cada buque-faro tiene una tripulación que presta servicio en él durante un mes, al que siguen quince días de descanso en tierra. Los helicópteros serán empleados también para llevar alimentos, combustibles y agua. Para ello se ha montado una especie de plataforma en los buques-faro, sobre la que el helicóptero deposita a los tripulantes y las mercancías. En esta foto vemos la primera de estas operaciones con el buque-faro «Smiths Knoll», en pleno mar del Norte. ■ FOTOFIEL.



SE AMPLIA EL PUERTO DE FORMENTERA

Poco a poco, el turismo va descubriendo una de las islas Baleares menos conocidas, la de Formentera. Cada vez es mayor el número de sus visitantes, sobre todo los de las excursiones desde la cercana Ibiza. Por ello ha sido necesario ampliar el puerto de Formentera, cuyo dique en construcción vemos en esta fotografía. ■ FOTOFIEL.

Un helicóptero de la Royal Navy británica deposita los materiales para montar un faro en la roca «Rockall», situada a 450 kilómetros de las costas inglesas. Este faro, que funcionará por sí solo durante un año, consiste en una instalación especial construida a base de bronce fosforoso y fibra de vidrio. La situación de la roca en una zona de vientos huracanados y mar bravía dificultó mucho la labor de los técnicos en el montaje del faro. ■ FOTOFIEL.

SE AMPLIA EL DISPENSARIO ESPAÑOL

SAINT PIERRE (De nuestro corresponsal).—Como todos los años en estas fechas, se registra un bajonazo en la arribada de barcos españoles y un aumento en la de visitantes extranjeros, que a lo largo de los tres meses de verano nos llenan del clásico colorido turístico... Las nieblas pertinaces en junio, junto con todas sus secuelas, significaron una enorme disminución de turistas y una sensible pérdida para la economía del territorio; afortunadamente, el clima en el mes de julio fue sensacional (relativamente hablando, naturalmente) y el de agosto tampoco podemos quejarnos si lo comparamos con años anteriores.

Poquísimos barcos españoles, repito, debido tal vez a que este año todo se ha retrasado a causa de las escasas capturas y la mayoría tan sólo harán dos «mareas», con lo cual, estos meses de julio y agosto coinciden con las descargas en la Patria.

VISITA SAINT PIERRE EL MINISTRO DE COLONIAS Y TERRITORIOS DE ULTRAMAR

El 28 de julio llegó a Saint Pierre monsieur Xavier Deniau en visita oficial. Tres días permaneció en el territorio, y entre otras noticias de interés podemos señalar la de que el Estado financiará la puesta en marcha y el mantenimiento del **Centro Cultural**, magnífico edificio con piscina climatizada, salas de deportes, cine, etc. El mantenimiento de tal centro superaba las posibilidades del presupuesto local. Con los cuarenta millones anuales que monsieur X. Deniau ha prometido, pronto será una realidad el citado Centro Cultural.

Monsieur Deniau abandonó la isla el día 30 de julio, a bordo del modernísimo destructor de escuadra «E. E. Vauquelin».

SAINT JOHN'S COMIENZA A DESPERTAR

El puerto de Saint John's, en Terranova, es también muy frecuentado por los bacaladeros españoles («bous» principalmente) y venía haciéndose vital una asistencia médico-social por parte de España. En mayo del presente año, la señorita Pilar García, asistente social contratada por el Instituto Social de la Marina, llegaba a Terranova con pleno espíritu y llena de ilusiones... Hace apenas una semana me desplazé a aquel puerto para animarla y ayudarla si era preciso. Pues bien, no fue necesario, ella solita se las está arreglando pero que muy bien, en medio tan hostil y frío como es el de Terranova. Mil proyectos llenan ya su carpeta y tal vez pronto sea realidad un pequeño club o casa del mar en aquel puerto, amén de mejoras en el aspecto de atenciones sanitarias. ¡Enhorabuena, Pilar!

LA AMPLIACION DEL DISPENSARIO DE SAINT PIERRE

Recientemente, el Instituto Social de la Marina decidió ampliar su dispensario en St. Pierre en el aspecto social y cultural. Las obras comenzadas en mayo van a buen ritmo, estando ya acabado el exterior, confiándose que en un mes más esté todo listo. La sección de Fomento Social del Instituto ha prometido dotar de todo lo necesario a esta nueva casa del mar, la cual tiene la particularidad de que estará dedicada exclusivamente a los pescadores enfermos o accidentados, tanto hospitalizados como convalecientes (se encuentra en comunicación directa con el hospital).

EL «CRYOS», BUQUE OCEANOGRÁFICO FRANCÉS, ZARPA A GROENLANDIA

El moderno «Cryos», basado en Saint Pierre (donde también existe un importante centro de hidrobiología, dirigido por monsieur Morice), se hizo a la mar el 20 de agosto, siendo previsto su regreso para el 30 de septiembre. El objetivo principal de esta campaña es el marcaje de salmones en las aguas de Groenlandia Occidental. Este marcaje aportará datos muy importantes sobre el porcentaje de regreso del salmón desde Groenlandia hasta sus aguas de origen (entre ellas, nuestros ríos salmoneros del Norte). Igualmente un estudio sobre la tasa de la explotación de esta especie y la mortalidad debido a la pesca en Groenlandia.

EL SALMON CORRE TAMBIEN PELIGRO DE EXTINGUIRSE

Según datos proporcionados por el señor Morice, director del ISTP



Nuestro corresponsal, José Luis Alarcos, médico español para asistencia a los tripulantes de la flota bacaladera, saluda al ministro Xavier Deniau.

(Institut Scientifique et Technique de St. Pierre-et-Miquelon), pronto empezará a notarse en los ríos salmoneros de Europa (si es que no se ha notado ya...) una disminución alarmante de esta apreciada especie... El señor Morice me decía que más de 3.000 toneladas anuales capturan los daneses en aguas de Groenlandia... Los aficionados a la pesca deportiva pueden darse prisa, pues de seguir las cosas así, pronto el hombre habrá acabado con otro habitante más de esta martirizada Tierra.

Como dato curioso me señalaba monsieur Morice que recientemente se había pescado en el Norte de España un salmón marcado en Groenlandia.

INTERPECHE SE INSTALA EN ST. PIERRE

Desde hace dos años venía funcionando Interfreeze (sociedad francesa dedicada al almacenamiento de pescado congelado). En 1971 se creó Interpeche, con la fusión de dos sociedades francesas (una dedicada a la pesca industrial y la otra, Interfreeze, al almacenamiento del pescado congelado). La administración construye los edificios y la sociedad dota de material y barcos (serán tres ramperos) al conjunto; Interpeche se nutrirá del personal del antiguo Frigo (SPEC), cuya explotación venía resultando antieconómica.

EL «SAVOYARD II» TERMINO SU CARRERA MARITIMA

El veterano barco de la SPEC, construido en Holanda en 1959, fue hundido el día 21 de agosto en las costas de St. Pierre.

El «Savoyard II», desarmado desde hace tres años, se encontraba amarrado en el muelle de faros y balizas, desde el cual fue remolcado para su último viaje.

NOVEDADES MEDICAS

Muy pocas en los últimos dos meses. Tan sólo tres casos serios, que afortunadamente se resolvieron sin novedad. Un caso grave de pleuresía, otro de disociación aurículo-ventricular y un último de peritonitis. Los tres se encuentran ya en España perfectamente recuperados.

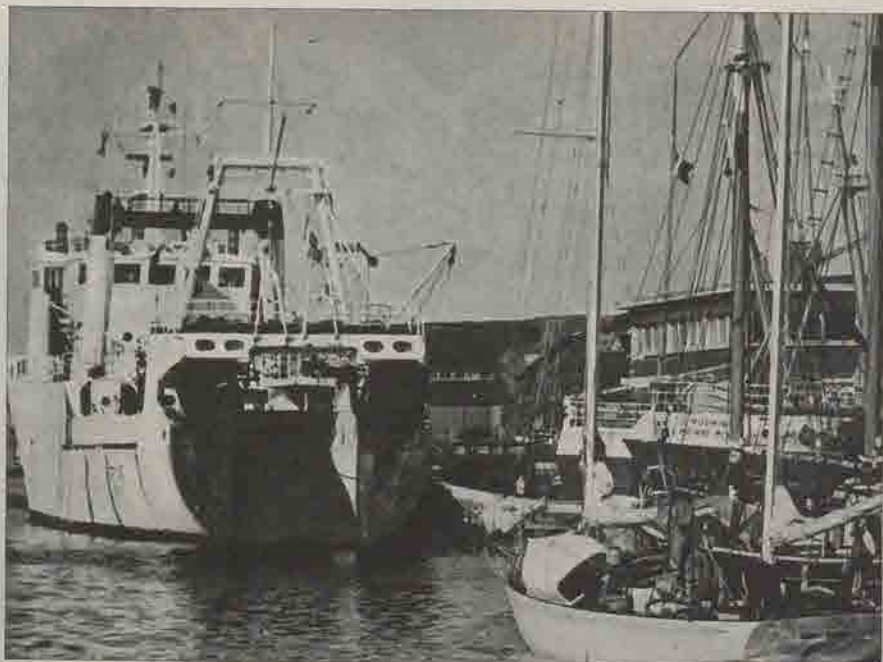
Como novedad, triste esta vez, es la marcha de nuestra enfermera Margarita. Durante dos años, la señorita Olazábal ha trabajado día y noche ayudando a nuestros pescadores enfermos. Dos años continuos en Terranova, sin más horario que el que dicta el trabajo y las necesidades de la flota. Estamos seguros que todos la vamos a echar de menos y confiamos (ella nos lo ha prometido) en que vuelva dentro de tres años, una vez finalizados los estudios por los cuales nos deja. Mucha suerte y vuelve.

EL «COMMANDANT BOURDEAIS» NO VOLVERA A TERRANOVA

Como todo el mundo sabe, la Marina francesa tiene destacado un barco de guerra para apoyo de su flota bacaladera en aguas del Atlántico Noroeste. Este destructor será reemplazado en su misión de vigilancia y asistencia por dos unidades de apoyo logístico (lo que los franceses llaman «BSL», siglas de «Batiment de Soutien Logistique»). Estos dos «BSL» estarán dotados incluso de helicópteros y podrán prestar una ayuda mucho más eficaz que la que podía dispensar el «Commandant Bourdeais».

En el curso de la segunda campaña de este año (de septiembre a diciembre), un «BSL» acompañará al «Commandant Bourdeais» durante un mes, con el fin de familiarizarse con las particularidades de esta asistencia y poder tomar un primer contacto «in situ» con los pescadores.

La flota bacaladera francesa consta de 30 unidades, mientras que la española cuenta con unas 160... ■ **JOSE LUIS ALARCOS.**



«Cryos», el buque oceanográfico francés, con base en Saint Pierre.

UN GESTO DE HERMANDAD, PROTAGONIZADO EN EL «CABO SAN ROQUE»

S IEMPRE se ha hablado de la hermandad de los hombres de mar en el infortunio. El hecho de que la vida de un compañero corra peligro es suficiente para que los demás arriesguen la suya para salvarle, pero lo verdaderamente admirable de esto es que para nada se tiene en cuenta su nacionalidad, ni raza, religión o color, ni aun si es enemigo en caso de guerra. La ayuda le es prestada igualmente con el mismo desinterés y esfuerzo que si de un hermano se tratase.

El hecho que voy a relatar ha tenido como escenario el océano Atlántico Sur. Los actores, mudos; el buque de bandera liberiana «Athena», mandado por el capitán A. Eftychidis, de nacionalidad griega, y el trasatlántico español «Cabo San Roque», mandado por el capitán José Luis Arrizabalaga Cendoquiz.

El día 8 del pasado junio, cuando navegaba el «Cabo San Roque» en su viaje regular a Sudamérica, y encontrándose a la altura aproximada de Recife, captó por radio el aviso de que en el buque «Athena» precisaba de asistencia médica para un tripulante.

Inmediatamente el capitán estableció comunicación con el demandante y éste pidió consulta médica para un tripulante que se había accidentado y presentaba heridas cortantes en un brazo, indicando la conveniencia de que fuese transbordado para ser asistido por el doctor del «Cabo San Roque», dada la importancia de las heridas y la fuerte hemorragia que padecía y que les resultaba imposible de contener. El doctor don José Ortega, médico titular del «Cabo San Roque», le dio instrucciones por radio al capitán del «Athena» sobre la forma en que debía de proceder de acuerdo con los medios con que disponía, y éste anunció que enmendaba el rumbo y navegaba al encuentro.

Esto sucedió a las doce y media horas. El «Athena» procedía de un puerto nigeriano con destino a Río de Janeiro y el «Cabo San Roque», igual-

mente a Río, pero su puerto de partida era Santa Cruz de Tenerife.

El contacto por radio no se interrumpió en ningún momento, el «Athena» iba dando constantemente la forma en que reaccionaba su herido y el doctor seguía instruyendo sobre cómo obrar.

A las veintitrés horas de este mismo día, y vista la gravedad del tripulante, el «Cabo San Roque» dejó igualmente su derrota y navegó en demanda del «Athena», acelerando así el momento del encuentro, al mismo tiempo que las máquinas de ambos buques también aceleraron sus latidos.

Al alba del día 9 se avistaron los buques, el «Athena» tenía ya dispuesto su bote a motor para el transbordo del herido, y a las seis y media le arribaban, llevando a bordo al marinero Adonio Bellos, que, esperanzado, veía acrecentarse la silueta del trasatlántico en donde iba a encontrar los medios que le permitiesen seguir viviendo. Todo esto sucedía en un lugar del Atlántico, cuyas coordenadas: latitud 15° 15' S y longitud 35° 22' W, recordará, sin duda, el joven griego. El capitán del «Athena» hacía llegar al capitán del «Cabo San Roque» la carta siguiente:

«June 8th 1972

Master.

S/S "Cabo San Roque".

Dear Sir,

Thank you very much for your kind interest on this matter and for your prompt help.

The worder Mr. Bellos A. Who is boarding your Vessel unfortunatelly speaks only Greek. In case you will need any information during the voyage we shall have to keep in contact through radio.

My Agent in Río de Janeiro, Messrs Wilson, Sons, S. A. Avenida Río Branco, 25. Río de Janeiro.

My intention is to cable my Agents to board your vessel on arrival and take care of the wounded and transport him to the hospital.

Will you have the kindness to inform me of your Agents address in Río so that he will be able to come on board as soon as possible and take care of the necessary steps.

I thank you again and remain.

Yours very truly

A. Eftychidis Master

S. S. ATHENA».

Con la premura que el caso requería fue trasladado el herido a la enfermería del buque en donde ya estaba todo dispuesto para intervenirle. El doctor Ortega, tras de una larga y laboriosa intervención, pasó el parte facultativo al capitán, dándole cuenta del estado del paciente, que «presentaba heridas múltiples en el antebrazo derecho que secciona la totalidad muscular, además instaura anemia aguda por hemorragia arteriovenosa sin cohibir. Estado grave». La intervención tuvo lugar a las veinte horas del accidente y fue

preciso aplicarle transfusiones de plasma para su recuperación.

Día y medio después llegó el «Cabo San Roque» a Río de Janeiro, desembarcando al marinero, que pasó al hospital de la Beneficiencia Española, en donde continuó sometido a intenso tratamiento.

Cuando de nuevo escaló en Río de Janeiro el «Cabo San Roque» de regreso de Buenos Aires para Europa, fue visitado el herido en el hospital, y con gran alegría se pudo comprobar que su estado era satisfactorio y estaba ya fuera de peligro.

El efusivo recibimiento que el marinero Adonio Bellos hizo a los que él llamaba sus salvadores, fue de lo más emotivo. Las frases de agradecimiento no cesaron hasta que por necesidad del servicio tuvieron que abandonar el hospital.

Estos rasgos de solidaridad en el mar merecen que sean conocidos por todos, para que se sepa que en este mundo actual, en donde la suerte de nuestro vecino nos despreocupa totalmente, en el mar se acude a la llamada sin ningún género de discriminación.

Es también de destacar el que los armadores, pese a la pesada carga económica que estas desviaciones de ruta suponen para ellos, jamás han hecho reclamación u objeción alguna a estas medidas de hermandad, tan digna de ejemplo para toda la Humanidad. ■ JOSE LUIS GOMEZ ARAN-GUREN.

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

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

EN LA ISLA DE LANZAROTE

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

EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA

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

AFRICA OCCIDENTAL

Aaiún - Villa Cisneros.

R. DE GUINEA ECUATORIAL

Santa Isabel de Fernando Poo - Bata - Güera.



CRONICA
DE
BONN

LAS VERSICHERUNGSKARTE ALEMANAS Y LOS MARINOS ESPAÑOLES, EN BARCOS DE ESTE PAIS

BONN (De nuestro corresponsal).—Son ya varias las consultas que de muchos marinos españoles, últimamente, me vienen llegando sobre los Seguros Sociales alemanes y su validez para el día de mañana en España.

Como el asunto merece mucha más importancia de la que aun los mismos interesados —cada vez más capaces— le dan, voy a puntualizar algo sobre este tema.

No es necesario que a los marinos españoles embarcados bajo bandera alemana les sea entregada la Versicherungskarte, llamada en lenguaje «lastarbeiteril» (perdón, «Gastarbeiteril» —Last: Carga. Gast: Huésped. Arbeiter: Trabajador—) Invalidenzkarte, pues con el libro o carta de embarque basta, tanto para acá como para nuestra Patria. Es decir, que el libro o la carta de embarque justifica las cuotas abonadas, y por este motivo sobra como documento para el Seguro de Enfermedad, Invalididad o Accidente, e incluso para el de Vejez de una u otra nación.

Por este sentido, ¡no hay cuidado!

Bien, vamos a la otra parte, velero de muchos vientos y cada uno de ellos desfavorable para los cabos. Naturalmente que si no se han abonado las sesenta cuotas al Seguro alemán y si no se abonan durante los dos años siguientes al regreso a España al Seguro español, se puede reclamar a Alemania la parte proporcional a lo abonado por este concepto en ese país.

¿Es interesante esta reclamación? Comprobémoslo con un ejemplo: Un marino español navega o trabaja en Alemania cincuenta y nueve meses —cuidado, un día trabajado cuenta como mes—, ganó cuarenta mil marcos. No paga Seguro alguno en España durante dos años. ¿Cuánto cobra de devolución?: Alrededor de dos mil marcos. Bien, él marcha a España, y sin

trabajar no va a estar esos dos años. Trabaja por su cuenta y no paga ningún Seguro. Mañana cae enfermo, Dios no lo quiera, y queda inútil para el trabajo. Alemania no quiere saber nada de él, ya que retiró sus derechos. En el caso contrario, y con un solo mes que hubiera abonado de Seguro a España, tendría derecho a la renta de inutilidad por enfermedad y, aun sin pagar ese mes, a la de accidentes, si hubiera sufrido uno de éstos.

Y ya no hablemos de la pensión de vejez. Yo lo considero, me refiero a esta devolución, como cambiar, como el topo en la idiosincrasia fabulística, los ojos por el rabo. Hoy sabemos que el refrán no es exacto totalmente, pero siempre queda el «por si acaso». Y a ese nos agarramos yo y mi experiencia emigrante.

No pidáis dos mil marcos hoy a mal cambio de veinte mil mañana. La renta del plato de lentejas fue hace tanto tiempo, que el troque Esaú-Jacob, o viceversa, hoy le llamamos, con otras palabras, «matesíacas», y para que alguien se aproveche de los «telares», no merece haber llorado tantas rabias sin que aún nos las entendieran y sin olvidar que ninguno o casi ninguno —maldito casi— regresamos a España con hambre momentánea de pesetas, sino de cariño, de pelearnos en nuestro idioma, de sabernos en casa, con cansancio de volver a salir, y por lo tanto no debemos vender a bajo precio los derechos que tan alto y duro pagamos.

De todas formas, si os quedan dudas, si a pesar de todo queréis ese plato de lentejas, no dejéis de dirigiros a nosotros, que, aun en este caso, contrario a vuestros intereses y a nuestras convicciones, os informaremos, ya que para eso estamos. ■
ANGEL.

ASISTENTE SOCIAL EN DAKAR



La señorita Ana María Sanz Martín que, como ya dijimos en el número anterior, ha sido designada por el Instituto Social de la Marina para prestar sus servicios de asistente social en Dakar, cerca de las tripulaciones de los pesqueros españoles que faenan en aquellas aguas.

Telfs. 26 66 00 - 02 - 04



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

COCISA

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

Oficinas: Presidente Alvear, 52

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Para vivienda

AYUDA A OCHENTA Y DOS PESCADORES DE MOTRIL POR VALOR DE MEDIO MILLON DE PESETAS

MOTRIL.—Ayuda por un valor de 498.000 pesetas ha sido entregada, en esta localidad granadina, a ochenta y dos pescadores pertenecientes a su Cofradía de Pescadores. Dicha ayuda, otorgada por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo, y que fue solicitada por el Instituto Social de la Marina, facilita la posesión de las viviendas que estos pescadores habían solicitado a la Obra Sindical del Hogar y ésta ya les había adjudicado a fin de trasladarles de las chabolas donde habitaban.

El acto de entrega del dinero estuvo presidido por el delegado provincial de Trabajo, señor García Santolalla, y asistieron el presidente del Consejo Provincial del ISM, señor Hidalgo Ramos; delegado provincial del mismo organismo, señor Rosa Jordán; ayudante militar de Marina, señor Márquez Saucó, y diversas autoridades provinciales y locales.

Almacenes EL CASTILLO

EFECTOS NAVALES Y FERRETERIA

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Juan Rejón, 61 - Teléfono 26 48 68 :: Gordillo, 11 - Teléfono 26 27 31

Head Manager: ANTONIO GONZALEZ SOCORRO

2nd Manager: CONRADO M. GONZALEZ

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

frío comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA

FRICOISA

ZONAS DE VEDA PARA PESCA DE ARRASTRE EN GALICIA

Por iniciativa de la Comisión Permanente de Pesca en Galicia, y a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, el Ministerio de Comercio ha publicado la Orden de 3 de octubre de 1972:

Artículo único.—Se establecen cuatro zonas de veda para la pesca de arrastre en la pesquería de Galicia (región Noroeste), cuyos límites y zonas se determinan a continuación:

A) Zona de Ribadeo:

1. Los límites serán los comprendidos entre las demoras 10º de Punta de los Ceiros (Foz) y 10º del Faro de San Ciprián de Burela.

2. En la citada zona queda prohibida la pesca con toda clase de artes de arrastre en fondos menores de 130 metros.

B) Zona de La Coruña:

1. Los límites serán los comprendidos entre las demoras 335º del Faro de Cabo Prior y 335º de las islas Sisargas.

2. En dicha zona queda prohibida la pesca con toda clase de artes de arrastre en fondos menores de 150 metros.

C) Zona de Punta Insúa:

1. Los límites serán los comprendidos entre los paralelos de cabo Corrubedo y cabo Finisterre.

2. En la mencionada zona queda prohibida la pesca con toda clase de artes de arrastre en fondos menores de 120 metros.

D) Zona de Silleiro:

1. Los límites serán los comprendidos entre el paralelo de la punta que limita por el Norte la boca del río Miño, llamada Santa Tecla, Barbela o de los Picos, y el cabo de Silleiro.

2. En la citada zona queda prohibida la pesca con toda clase de artes de arrastre en fondos menores de los 105 metros.

Madrid, 3 de octubre de 1972.

— ¡Marino mercante español!

Infórmate en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de tus derechos con relación a la Seguridad Social española, si estás navegando o vas a navegar en buques de bandera extranjera. Es importante. No lo dejes para otra oportunidad.

PROBLEMAS DE LOS BARCOS CONGELADORES MERLUCEROS

WALVIS BAY (De nuestro corresponsal). A pesar de los escritos, cartas y telegramas que los marineros de los barcos merluceros congeladores han dirigido, desde puerto y desde la mar, al ministro de Trabajo y otras autoridades, y sin que haya habido respuesta satisfactoria para resolver sus problemas, éstos están surgiendo cada día y cada vez más fuertes.

* * *

En el pesquero «Marbel», dos marineros abandonaron el barco a la hora de salida y once marineros se negaron a transbordar al mercante. Uno de los marineros estuvo telefoneando al consul en Ciudad del Cabo.

Los dos marineros fueron enviados a España en avión, firmando ellos que los gastos de viaje se los descontarían al llegar a España.

* * *

En el pesquero «Virgen de la Estrella», el contramaestre se marchó para España, porque aunque le habían asegurado «de palabra» que le pagarían 28.000 pesetas al mes al salir de San Sebastián, al exigir que este sueldo se lo aseguraran por escrito, no lo pudo conseguir y optó por desembarcar. En el pesquero «Santodomingo» fue para España.

* * *

En el pesquero «Quo Vadis», la mayor parte de los marineros han firmado un escrito pidiendo un sueldo fijo asegurado de 14.000 pesetas al mes o relevo para España. Aún no han recibido contestación de la empresa, y los marineros siguen insistiendo que les aseguren 14.000 pesetas.

* * *

En el pesquero «Costa de Colombia», la mayoría de los marineros subieron al puente negándose a completar el barco, ya que la campaña de pesca fuera de España se alargaba demasiado. Así y todo, cuando lleguen a España habrán estado fuera de casa más de un año.

* * *

En el pesquero «Puente Pedriña», cinco marineros fueron enviados a España. Dos enfermos, y tres, que habían pedido el relevo.

* * *

Tres marineros del pesquero «Alpes» se quedaron en tierra por haber finalizado el contrato. Este decía que venían a la mar para capturar 1.600 toneladas, y como ya las habían capturado, y por tanto «por fin de contrato», se quedaron en tierra. Ellos exigían el viaje a España en avión, pero no lo pudieron conseguir, a pesar de que hablaban varias veces por teléfono con el consul español en Ciudad del Cabo, y tuvieron que ir en el «Federico Barreras». El señor consul les dijo que le escribieran una carta exponiendo sus quejas y su situación.

* * *

En el pesquero «Monteaya», los marineros solicitaron un sueldo mensual de dieciséis mil pesetas, aumento del porcentaje por tonelada hasta 65 pesetas y los gastos de manutención que corran por parte de la empresa.

* * *

En el pesquero «Nuska», cinco marineros habían pedido relevo en Ciudad del Cabo, ante el consul español, y al venir a puerto

a Walvis Bay se negaron a salir a la mar. Las autoridades del puerto cogieron la documentación del barco, y éste estuvo en bahía dos días, hasta que se arreglase el asunto entre el consul español y la casa armadora. Los marineros se negaban a salir a la mar con siete de menos. A algunos de los marineros del «Nuska» les han asegurado un sueldo de 15.000 pesetas al mes. Tres de los marineros fueron en el «Federico Barreras» para España y dos en avión. Estos tenían en la libreta de navegación «desenrolados por abandono del buque». Según decían los marineros del «Nuska», la comida y el vino estaban muy escasos, hasta incluso pasar hambre. Tuvieron que pedir en la mar aceite, vino y patatas a otros barcos.

* * *

La mayor parte de los marineros del buque-factoría «Lugo» han escrito una carta dirigida al capitán, para que éste la haga llegar a la compañía de Pescanova, en la que piden, entre otras cosas, que se les aumente el porcentaje sobre las capturas, el sueldo base reglamentario y el aumento del anticipo que la empresa manda a las familias, pues éstas se quejan de que, con el aumento del coste de vida en España, no les llega para vivir, y que incluso saben que el precio del pescado ha subido sustancial-

mente, ese mismo pescado que ellos elaboran y que sus familias compran a la empresa.

* * *

Cinco marineros del buque-factoría «Lugo» se han quedado en tierra por varias indisposiciones. Infecciones en las manos y brazos, dolores de estómago y muelas...

Un total de doce marineros enfermos ha habido estos días en el hospital y en los hoteles.

Las quejas de los marineros sobre el reconocimiento médico es general. Mientras no venga un médico español que les atienda en su propia lengua, y que les ayude a sobrellevar sus accidentes y enfermedades, este problema no se resolverá.

* * *

Accidente mortal.—El día 10 de junio, a bordo del pesquero «Ribera andaluza», murió de accidente el marinero español Sebastián Rodríguez González, de treinta y dos años de edad, natural de Barbate de Franco. Deja esposa y dos hijos pequeños.

En la iglesia católica se le ofreció una misa, a la que asistieron todos sus compañeros del barco y otros españoles de los demás barcos.

El cadáver salió para España en el mercante «Federico Barreras». Descanse en paz.

■ URBANO VELAZ.

HOMENAJE A DON NICOLAS LINARES NAVARRO, PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE ADRA

ADRA (Almería).—Con motivo de haberle sido concedida la Cruz Oficial de la Orden del Mérito Civil, se le ha ofrecido un cálido homenaje en esta localidad al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de la misma y presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de la provincia de Almería, don Nicolás Linares Navarro.

A los postres de la cena celebrada en

torno al homenajeado, el secretario de la Cofradía de Adra, señor Fernández Sanz, dio lectura al Decreto por el que se concedía al señor Linares la preciada Cruz y pronunció unas palabras, tras lo cual el señor ayudante militar de Marina, don Juan Manuel Solé, prendió en la solapa de don Nicolás las insignias concedidas, y que habían sido costeadas por los funcionarios de la Cofradía.

ENTREGA DE INDEMNIZACION A LOS ARMADORES DEL "MENENDEZ CORRALES"

En la Delegación Local del Instituto Social de la Marina, en Avilés, con la asistencia del delegado provincial del Instituto, y en nombre y representación de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, dependiente del mismo, se ha procedido a hacer entrega de un cheque por la indemnización en concepto de pérdida total de la embarcación «Menéndez Corrales», con base en el puerto de Avilés, que sufrió un siniestro que

originó su hundimiento en los bajos denominados Los Negros, al W. del cabo Vido, el pasado día 15 de junio, en la travesía Ribadeo-Avilés.

En todos los medios marítimos de esta provincia ha causado gran satisfacción la celeridad en el trámite para entregar a la empresa armadora la indemnización total, toda vez que en un plazo de un mes se ha resuelto el expediente satisfactoriamente.

SOCORRO ECONOMICO A LA VIUDA DEL PESCADOR DESAPARECIDO EN GARACHICO

Por orden de la Vicesecretaría Técnica del Instituto Social de la Marina, la asistente social del organismo en Tenerife ha entregado a doña Antonia González Alegría, viuda del pescador José Lorenzo Álvarez, un socorro económico inmediato de 38.000 pesetas. Dicha cantidad es independiente de la pensión de viudedad que habrá de corresponderle.

Como se recordará, el referido pescador desapareció en la mar mientras efectuaba sus faenas profesionales, localizándose su cadáver días después.

En la fotografía, el momento de la entrega del dinero a la viuda, en presencia de dos de sus tres hijos.



EL HELICOPTERO LLEVA A LOS TRIPULANTES DEL BUQUE-FARO

Trinity House, una organización británica que tiene 30 buques-faro en importantes puntos de navegación cerca de las costas inglesas y de Gales, ha experimentado la transferencia del personal de los mismos utilizando helicópteros. Hasta ahora se hacía con otros buques. Cada buque-faro tiene una tripulación que presta servicio en él durante un mes, al que siguen quince días de descanso en tierra. Los helicópteros serán empleados también para llevar alimentos, combustibles y agua. Para ello se ha montado una especie de plataforma en los buques-faro sobre la que el helicóptero deposita a los tripulantes y las mercancías. En esta foto vemos la primera de estas operaciones con el buque-faro "Smiths Knoll", en pleno mar del Norte. (FOTOFIEL.)

MEDALLA DE PLATA AL MERITO EN EL TRABAJO A DON JERONIMO PEREZ CACERES

● Le fue impuesta por el subsecretario de Trabajo, don José Utrera Molina.

MÁLAGA.—Presidido por el subsecretario del Ministerio de Trabajo, don José Utrera Molina, tuvo lugar el acto de imposición de la medalla de plata al Mérito en el Trabajo a don Jerónimo Pérez Cáceres, presidente de la Unión de Empresarios del Sindicato Provincial de la Marina Mercante y vocal de representación sindical en el Pleno del ISM de Málaga. Con el subsecretario de Trabajo presidieron el acto el

gobernador civil, señor Arroyo y Arroyo; alcalde de la ciudad, señor Utrera Ravassa; delegado provincial sindical, señor García Calleja, y otras autoridades.

Durante el acto, que tuvo lugar en la Delegación Provincial de Sindicatos, hizo uso de la palabra, en primer lugar, el señor García Calleja, quien expresó su satisfacción por el hecho de que el acto tuviese lugar en el seno de la Organización Sindical malagueña y en presencia de las altas autoridades concurrentes. A continuación, visiblemente emocionado, tomó la palabra el homenajeado, agradeciendo la presencia del señor Utrera Molina y resaltando el hecho de que la medalla hubiera sido costeada por los empresarios y trabajadores del Sindicato de la Marina Mercante, lo que evidenciaba las cordiales y constructivas relaciones entre todos.



Cerró el acto el subsecretario de Trabajo, quien destacó la personalidad del condecorado, y dijo que su «curriculum» venía a testimoniar la constante colaboración que los hombres del sindicalismo malagueño venían ofreciendo al Ministerio de Trabajo.

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



«La ofrenda de Elcano». Cuadro de Elías Salaverría.

JUAN SEBASTIAN ELCANO

Con motivo del CDL aniversario de la primera vuelta al mundo por Juan Sebastián Elcano, la Excelentísima Diputación de Guipúzcoa y los Excelentísimos Ayuntamientos de San Sebastián y Guetaria organizaron una serie de actos conmemorativos, entre los que caben destacar:

DIA 1, VIERNES.—En Guetaria: Inauguración de la exposición filatélica sobre temas marinos en la Casa Consistorial.

En San Sebastián: Inauguración de la exposición de maquetas de barcos, en el Museo Oceanográfico.

DIA 6, MIERCOLES.—En Guetaria: Tradicional acto conmemorativo del arribo de la nao «Victoria» al puerto de Sevilla, al término de su viaje en torno al mundo, y el desembarco de Elcano y sus compañeros supervivientes.

DIA 7, JUEVES.—En San Sebastián: En las salas del Museo de San Telmo, inauguración de la exposición pictórica titulada «El mar en la pintura española».

NACIO en Guetaria a finales del siglo XV. La ocupación de Juan Sebastián fue desde sus primeros años la navegación, acudiendo a Sevilla con una nave de 200 toneladas e incorporándose a la expedición del Cardenal Cisneros a las costas de Africa.

En 1519, residiendo en Sevilla, conoció a los portugueses Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro, que habían ofrecido sus servicios al Rey de España para descubrir un camino que permitiese llegar a la India por Occidente. Aceptado por el monarca el plan de Magallanes, comenzó éste a reclutar gente para la tripulación de las naves. Elcano fue nombrado maestre de la «Concepción», una de las cinco naves de la armada de Magallanes. Muerto el jefe portugués en Mactán, toma el mando Juan López de Carballo. Destituido del cargo por falta de pericia, es nombrado para el mando de la nao «Trinidad», Gonzalo Gómez de Espinosa, y de la nao «Victoria», Juan Sebastián Elcano.

Con estas dos naos, la expedición arribó a las Molucas, tomando puerto en la isla de Tidor. Visitaron al Rey de Tidor, que les recibió amistosamente, cargaron los buques de especias y se dispusieron a salir con rumbo a España. La nao «Trinidad», por hallarse en malísimo estado su caso, no pudo hacerlo, marchando la «Victoria» al mando de Elcano.

Después de soportar tempestades y ver disminuida su tripulación por las fatigas y enfermedades, dobló el cabo de Buena Esperanza, el 19 de mayo de 1522, y arribó a la isla de Cabo Verde anclando en el puerto de Río Grande, en la isla de Santiago. Creyó el gobernador portugués que la nave procedía de las Antillas y facilitó a Elcano los víveres que necesitaba; pero al saber la verdad ordenó su captura, que evitó Elcano escapando a toda vela.

Después de tres años de navegación, en los que recorrieron 14.000 leguas, divisaron tierra española el 4 de septiembre; dos días más tarde,

el día 6, llegaron a Sanlúcar de Barrameda.

Uno de los primeros cuidados de Juan Sebastián Elcano fue escribir al Emperador comunicando su arribo, el cual contestó el 13 llamándole a la Corte. Concedió a Elcano una pensión de 500 ducados y un escudo de armas, en cuya mitad superior figuraba un castillo dorado en campo rojo y, en la inferior, un campo dorado sembrado de especiería con dos palos de canela, tres nueces moscadas en aspa y dos clavos de especia; yelmo dorado encima y por cimera un globo con esta inscripción: «Primus circumdedisti me».

Fue uno de los comisionados por el Emperador para arreglar, con los delegados del Rey de Portugal, las diferencias existentes con Castilla por la posesión de las Molucas. No habiendo llegado a un acuerdo, Carlos V decidió enviar otra expedición a ellas, al mando de García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan.

El día 24 de julio, antes de amanecer, la armada de Loaysa, compuesta por siete naos, sale de La Coruña, siendo Elcano segundo jefe.

Llegaron a la isla de Gomera y, aceptando el criterio de Elcano, decidió Loaysa dirigirse al estrecho de Magallanes. Cerca del cabo Virgenes, una tempestad produjo la pérdida de la nao en la que iba Elcano. Cincuenta y un días duró la segunda travesía del estrecho.

El héroe presiente su muerte. El 26 de julio de 1526 otorga testamento. El 30 de julio, víctima de intenso mal moral, muere Loaysa. El sobre secreto, de 13 de mayo de 1525, contenía la Real Orden del Emperador que a Loaysa sucediera Elcano. Pero este hombre, minado por la enfermedad, siete días más tarde, el 6 de agosto de 1526, entregaba su alma al Creador.

MATRIMONIOS PESCADORES DE TAPIA DE CASARIEGO VISITAN EL COLEGIO CARMEN POLO DE FRANCO

TAPIA DE CASARIEGO (La Coruña).—Un numeroso grupo de matrimonios pescadores de esta localidad coruñesa han acudido a Mosteirón (Sada), aprovechando unos días de la época estival, con el motivo principal de visitar el colegio Carmen Polo de Franco, que enclavado en dicho lugar tiene el Instituto Social de la Marina para hijos de los trabajadores del mar. La iniciativa y organización de dicho viaje fue idea de la Cofradía de Pescadores de Tapia de Casariego.

En su recorrido por el colegio fueron acompañados

por la secretaria del mismo, señorita Miluca Digón, que les mostró todas las instalaciones del centro y les informó ampliamente sobre las enseñanzas que se cursan, así como de todo lo que configura la formación integral que en el mismo se pretende impartir.

La feliz realización y la satisfacción que se sacó de esta visita motivará, a buen seguro, otras a lo largo del curso. Conocer el colegio de los hijos es un bonito deseo y un deber de responsabilidad que estos matrimonios marineros han sabido cumplir.



EL MERCANTE MAS RAPIDO DE ESPAÑA

Ha realizado su viaje inaugural Barcelona-Palma de Mallorca-Génova (Italia), el buque más rápido de la Marina Mercante española, el canguro «Cabo San Sebastián», de 12.500 toneladas. Puede desarrollar una velocidad de 23,5 nudos. Ha sido construido en unos astilleros valencianos y prestará servicio en el recorrido inaugural. En esta foto le vemos en el puerto de Barcelona. (FOTOFIEL.)

NUEVO MUELLE EN EL PUERTO DE TARRAGONA

El puerto de Tarragona, tercero de España en movimiento de mercancías, ha sido ampliado extraordinariamente con la construcción del nuevo muelle de Levante, con un mayor calado, que permite el atraque de buques mayores. El muelle, del que vemos un aspecto en esta fotografía, acaba de entrar en funcionamiento. (FOTOFIEL.)



I SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL

CARTAGENA

- CANADA, LA REPRESENTACION DE MAS INTERES.
- ESPAÑA, EN TONO MENOR.

¿QUE ES UN FESTIVAL DE CINE?

No resulta sencillo el contestar a la pregunta, dado que intervienen una serie de factores, no necesariamente afines, que hacen de un festival un conglomerado disperso y confuso de objetivos.

Podemos decir que no es otra cosa que la exhibición de un número determinado de películas, pero con ello poco hemos dicho. Si el cine es arte, no se debe olvidar la parte «industrial» del cinematógrafo, es decir, la inversión de un capital que exige un rendimiento, unos beneficios. Por lo tanto, todo film puede ser o no «artístico», pero siempre es una inversión. De ahí el que un festival conlleve un apartado comercial, de compra y venta de películas, algo similar a un mercado en el que unos intentan vender sus productos y otros intentan comprarlos.

De otra parte, un festival puede ser un buen momento para contemplar una serie de películas de difícil visión comercial, bien porque la censura así lo indique, o porque las distribuidoras no le vean una rentabilidad aceptable. Desde este punto de vista, asisten a los festivales los aficionados al cine, o los fanáticos del cine (que también los hay). Y en esta cuestión, la base del éxito radica en el comité de selección del festival, y en las posibilidades económicas del mismo.

Queda por último un tercer aspecto de este hipotético festival del que hablamos: el interés que por la temática especializada de las sesiones pueda tener para los aficionados a un determinado género. El cine, pese a ser relativamente moderno, es un fenómeno masivo y popular de una gran variedad de temas y tratamientos, con una producción mundial de tal cantidad de títulos que resulta imprescindible una limitación a la hora de escoger. Esta selección puede hacerse ateniéndose a la «calidad» de los films, al «nombre» de los directores, o a un determinado «género» (terror, ciencia-ficción, etc.). Es decir, festivales especializados.

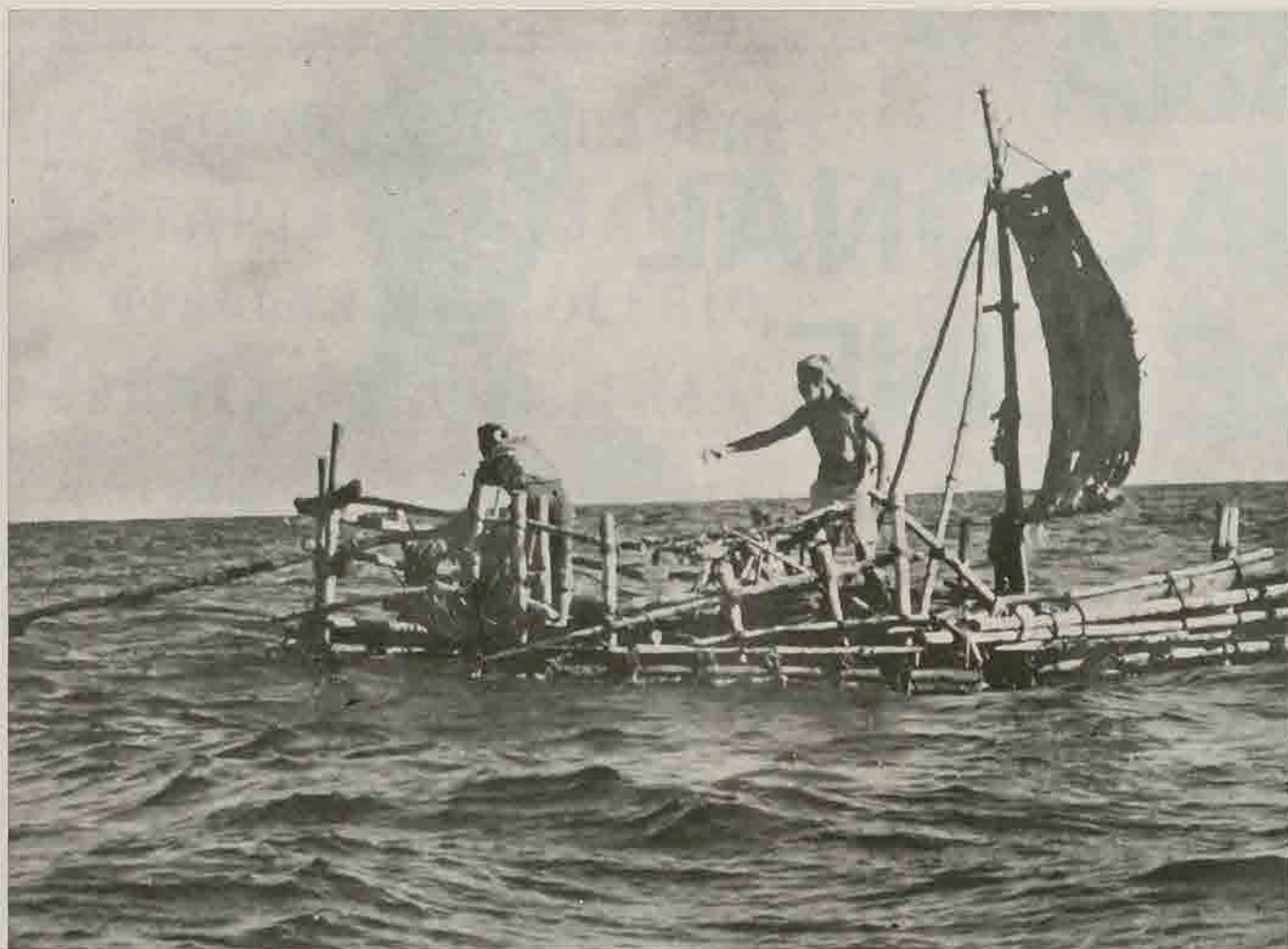
Quedan otras facetas, creemos que de menor importancia, pero que en ocasiones resultan imprescindibles para los organizadores, tales como la asistencia de actores y actrices famosos, fiestas rutilantes, focos, trajes caros, etc., etc.

CARTAGENA: PRIMER INTENTO

Con lo hasta aquí dicho, intentemos localizar a la reciente Semana Internacional de Cine Naval. Su aspecto «comercial», de mercado, queda excluido desde el mismo momento en que los films presentados a concurso son meros reestrenos. Films como «¡Toral, ¡Toral!», «Al Este de Java», «Objetivo: Albatros», «Cruzada en la mar» e «Infierno en el Pacífico», por lo que a largometrajes de argumento se refiere, tienen ya una distribución y exhibición asegurada. De otra parte, los documentales, o bien están producidos por diferentes organismos estatales de los países (TV, departamentos publicitarios de Ministerios, etc.), con lo que su venta a circuitos comerciales resulta dudosa, o tienen un formato que no los hace «comerciales» (16 m/m.) o su carácter científico supone un gran obstáculo para su difusión normal. Visto lo cual, el aspecto de compraventa de la Semana Internacional queda restringido a muy pocos films. Mas ello, no debe suponer un grave quebranto, puesto que lo comercial es sólo una parte de todo festival, y en ocasiones la de menor significación. En el aspecto de «gancho» publicitario no cabe duda que resta interés, ya que los productores o distribuidores no encontrarán gran aliciente para llevar a sus actrices o actores, me refiero a los de talla internacional, táctica que utilizan frecuentemente allí



Monumento al pescador, que fue inaugurado en Cartagena, coincidiendo con la celebración del certamen cinematográfico.



«Infierno en el Pacífico».

donde consideran oportuno promocionar sus films.

En el aspecto artístico, el festival deberá conseguir con cierta urgencia un comité de selección integrado por hombres capacitados para la difícil tarea de escoger entre lo posible. Los organizadores me decían que era necesaria una ayuda económica mayor, cierto. También se me dijo que el calificativo de **Naval** limitaba la tarea de selección. Con todo ello creo que es necesario un rigor mayor a la hora de admitir películas. En su descargo habrá que decir que la Semana está comenzando, que no se tenía experiencia. Bien, ahora ya se tiene la experiencia de un año, y es de esperar que la II Semana cumpla mejor sus objetivos.

Por último hablemos del festival, en su calidad de «especializado». La primera reflexión surge ante la desproporción de las películas encuadradas en el apartado de Marina de guerra, y el resto de las secciones (Mercante, Deportiva y Pesca). La I Semana fue más un festival para la Armada que para el resto de los sectores, y en ocasiones nos parecía que el cine Mariño era el lugar elegido por algún alto estado mayor para estudiar las modernas tácticas guerreras, en lugar de una reunión de aficionados al cine y al mar.

De igual modo cabe el apuntar que la actual distinción de cuatro secciones habrá de ser ampliada en el futuro, o cuando menos reconsiderada, puesto que los films científicos no tienen cabida «oficial».

BREVE ENTREVISTA CON DON MARIANO CARLES, PRESIDENTE DE LA SEMANA

Y antes de entrar en terrenos específicamente cinematográficos, charlamos con el presidente del festival.

—¿Cuáles fueron las mayores dificultades para realizar esta Primera Semana?

—Bueno, se puede decir que muchas. Quizá la fundamental fue: el corto espacio de tiempo del que dispusimos para organizarla, alrededor de tres meses, insuficiente para coordinar esfuerzos, conseguir dinero, etcétera.

—¿Qué criterios se siguieron para seleccionar las películas?

—Al ser un festival de una tendencia tan específica y concreta, la mar, el material no es abundante. Por ello recurrimos a todo lo imaginable: productoras, distribuidoras, Embajadas...

—¿Cuáles son los objetivos que persiguen con esta Semana Internacional?

—Esencialmente dos: de un lado, promocionar la afición marinera, para lo cual el cine está especialmente dotado por ser vehículo importantísimo de comunicación; de otro promocionar nuestra ciudad, Cartagena, que tanta tradición e historia naval tiene.

Con las palabras del señor Carles cerramos lo que pudiera ser a introducción; pasemos, pues, sin más a comentar el desarrollo del festival.

DÍA 22, INAUGURACION

A las doce de la mañana se ofreció una copa de vino español a los asistentes al certamen; el acto tuvo lugar en los salones del Excelentísimo Ayuntamiento. Por la tarde se inauguró un monumento al pescador en la plaza de la Constitución, del barrio de Santa Lucía. Dicho acontecimiento no formaba parte de los actos del festival; sin embargo, su relación es clara. En definitiva, el pescador es parte esencial en las relaciones hombre-mar.

Por la noche se celebró la sesión inaugural con la asistencia del al-

calde de la ciudad, señor Huertas Celdrán; presidente de la Diputación, don Gaspar de la Peña; vicealmirantes Español Iglesias y Rodríguez Torres; embajador de la India y otras personalidades.

En primer lugar se proyectaron los cortometrajes «Aqua Fantasia», de la India, y «La odisea del Manhattan» de Canadá, de los que hablaremos en el apartado de películas. Tras estas proyecciones dirigió la palabra a los asistentes, el comandante Cervera Pery, jefe de prensa del Ministerio de Marina y miembro del Jurado Internacional, quien presentó la Semana de Cine Naval, haciendo especial mención a la cada vez mayor relación entre la mar y el cine.

Seguidamente, don Mariano Carles, presidente del Centro de Iniciativas y Turismo y de la Semana, ofreció el desarrollo de esta muestra de cine naval. Cerró el acto el alcalde de la ciudad, que declaró abierto el certamen. Tras las palabras del alcalde se proyectó el film coreano «La mujer del mar».

LAS PELICULAS

Como de alguna manera hay que establecerse un cierto orden, pues de lo contrario resultaría confuso comentarlas todas, estableceremos los comentarios por países, sin más, pasemos a ello:

ALEMANIA OCCIDENTAL

«Birds Away» («Pájaros ausentes»). Documental de Marina de guerra, con una discreta realización, y sin gran interés (naturalmente todas las apreciaciones que aquí se citen, son personales del firmante y sin ánimos de considerarse en posesión de la verdad absoluta).

«Versorgun in see» («Abastecimiento en el mar»). Cortometraje

de Marina de guerra de características similares a la anterior.

«Die letzten drei der Albatros» («Objetivo: Albatros»). Largometraje argumental de aventuras. Película menos que mediocre, en la que el mar es una mera referencia secundaria. Una más de las docenas de films malos que se pueden ver cualquier día en un cine de barrio.

«Weise segel-Blaues Meer» («Las regatas de Kiel»). Cortometraje deportivo realizado en 16 m/m. Un documental sin grandes ambiciones, que se limita a «fotografiar» las regatas aludidas. Carente de arte.

«Hochseefischerei» («Pesca en alta mar»). Documental en 16 m/m. Aunque no sabemos la fecha de la





Un fotograma de «¡Tora!, ¡Tora!, ¡Tora!».

realización creemos que se trata de hace más de treinta años. Resulta interesante, pues se comprueba con realismo la dureza de la pesca de altura, concretamente la del arenque. Llevan una red de arrastre de cuatro kilómetros de longitud, y se hala a mano. Pasan tres semanas en la mar y dos días en puerto. Creemos que es uno de los mejores films presentados por Alemania, si bien es cierto que le resultaba fácil el serlo, dada la baja calidad de los restantes.

«Karl Adam trainiert den deutschlandachter» («Karl Adam entrena al "ocho" alemán»). Documental en 16 m/m. sobre un entrenamiento en la Academia de remo de Ratze-

burg. Film discreto sin grandes alicientes.

«Hochseefischer, maenner und meere» («Pescadores en alta mar, hombres y mares»). Documental en 16 m/m., en el que se explican las diferentes enseñanzas que reciben los pescadores alemanes antes de trabajar como tales. Una especie de curso de capacitación, en el que llama la atención el grado de mecanización de los barcos, si tenemos en cuenta que el film no es reciente.

«Das unsichtbare netz» («La red invisible»). Documental científico, en 16 m/m. Se nos muestra la relación entre la electricidad y los peces. Los experimentos se realizan

en ríos. Se explica cómo el pez puede ser atraído o repelido por una pequeña red eléctrica, y sus aplicaciones prácticas. Es un método eficaz para «limpiar» de peces un tramo de río, o lago, si ello resulta necesario, ya que no los mata, los atrae y adormece, pudiendo recuperarse poco después. Las grandes fábricas que necesitan del agua para sus sistemas de refrigeración encuentran en la barrera eléctrica una forma sencilla de repeler los peces de los ríos, con lo que se evitan las obturaciones que normalmente producen, a más de conservar la fauna. Se estudia su posible aplicación marítima, y por supuesto está prohibida con fines deporti-

vos. Cortometraje de tipo científico, está realizado discretamente y en función de transmitir unos experimentos. Recibió el premio tercero de los destinados a documentales en 16 m/m.

CANADA

Con gran diferencia fue el país que presentó el lote de películas de mayor calidad. Con una técnica perfecta y un sentido estético muy apreciable, Canadá dio una lección de documentalismo moderno, en el que las palabras cada vez tienen menos importancia, ante una imagen bella.

«L'odysee du Manhattan» («La

CON DON MANUEL AUGUSTO GARCIA VIÑOLAS

Miembro del Jurado internacional

P.—¿Cuál es su opinión sobre los festivales de cine?

R.—Creo que los festivales, como los museos, cuando no son de una categoría excepcional, porque disponen de «fondos» extraordinarios, están llamados a especializarse, prescindir de todo lo que no sea un tema concreto. Falta saber la adecuación de un festival, de un museo, al lugar en que se produce. En esta medida, un festival que elige el mar como tema central me parece una excelente idea.

P.—¿Y no cree usted que sería mejor una superespecialización, dentro del cine naval, a nivel de documentales?; creo que difícilmente se compaginan films de ficción, en los que la mar es secundaria, con documentales marítimos.

R.—Bueno, yo creo que eso sería restringirlo excesivamente. Igual que me parece absurda la

falta de tema de un festival, una superespecialización sería ahogarlo.

P.—¿Puede hablarme acerca de sus impresiones sobre esta Primera Semana Internacional de Cine Naval que se acaba de celebrar?

R.—En primer lugar, creo que tiene fundamento, justificación. En segundo lugar cuenta con elementos humanos perfectamente capaces, y en tercer lugar necesita, después de esta experiencia, determinar bien sus alcances y cumplir la doble vertiente que todo festival debe tener: saber convocar películas y participantes y saber potenciar lo que se ha convocado. Después de asistir a muchos festivales internacionales y de haber participado como jurado en bastantes de ellos, el de Cartagena cuenta con elementos en los que se une la cordialidad con la eficacia. ■ A. S. H.



odisea del Manhattan). Documental de Marina mercante. Se refiere al viaje que efectuó en 1969 el superpetrolero norteamericano, «Manhattan» para demostrar que los mayores barcos podían cruzar los canales árticos, con la ayuda de un rompehielos canadiense, el «Macdonald». Film que pese a su corta duración, menos de ocho minutos, resulta formidable. Premio Ancla de Plata, por unanimidad.

«Half half three quarters full». Documental deportivo de algo más de ocho minutos. La cámara se recrea en una competición remera. El cortometraje no tiene ni una sola palabra, todo es imagen y sonido. Excelente. Placa de Plata.

«Who owns the sea?» («¿De quién es el mar?»). Documental de difícil clasificación. En realidad, la pregunta se refiere a la necesidad de un replanteamiento de las actuales Leyes de Navegación. Con una fotografía muy cuidada, se plantean una serie de cuestiones de gran actualidad (contaminación del mar, necesidad de vigilar las rutas de los grandes petroleros, etc.), problemas que se plantean con la pesca de arrastre, etc. En este documental vuelve a verse el «Macdonald», rompehielos y buque oceanográfico perfectamente equipado.

«Atonement». Documental sobre la conservación de la Naturaleza y diferentes especies de animales. Su relación con el mar es nula, no obstante el respeto por la Naturaleza, y lo que es más importante, la enseñanza a las jóvenes generaciones de la necesidad de tal respeto, resulta fundamental para la mar, y en definitiva, para la especie humana.

COREA DEL SUR

«Sea Maid» («La mujer del mar»). Largometraje argumental, encuadrado en la sección de Marina de pesca. Film interesante, con claras influencias de los realizadores japoneses, concretamente de Mizoguchi. Película costumbrista en la que se nos relata la vida y trabajo de un pequeño pueblo de pescadores, siendo el eje central una historia de amor. Recibió el Mijol de Oro por mayoría.



Una salva por el «Garland».

ESPAÑA

Pobre representación la nuestra, cuyo lote más importante lo constituían seis documentales de NO-DO. Creo que nuestra concepción del documental no responde a los tiempos en que nos toca vivir. Se realizan igual que hace veinte años, quizá con una fotografía más cuidada, pero con una preponderancia de la voz en off, que los hace reiterativos, cuando no machacones.

«El gran almirante de nuestro tiempo» (NO-DO). Documental de Marina de guerra. Con un cierto sentido del humor muy celtibérico. Nos muestra la importancia de la electrónica en la guerra naval moderna. El humor hace que el film no aburra. Premio Submarino Peral de Plata, por mayoría.

«Capitán de los vientos» (NO-DO). Documental de Marina de guerra. Un viaje a bordo del «Juan Sebastián Elcano». Discretamente realizado.

«Semana Naval en Santander» (NO-DO). Reportaje sobre dicho acto, con el habitual exceso de voz en off.

«Buceadores de combate» (NO-DO). Marina de guerra. Doce minutos. Con una realización similar al de los anteriores se nos muestran diferentes ejercicios de los miembros de éste. Grupo, con base en Cartagena.

«Operación Atlántida» (NO-DO). Reportaje sobre la operación con-

junta hispanofrancesa, en las costas de Canarias. No aporta nada nuevo a lo dicho hasta aquí.

«Barcos congeladores» (NO-DO). Documental de pesca. A bordo de un congelador de arrastre por popa. La sensación primera que se percibe es la de la limpieza. Todo reluce, los camarotes, los pasillos, los guantes de los que cortan las merluzas, de una limpieza rayana en lo insultante. Con el exceso de voz normal, se nos muestra parcialmente el trabajo del mar. Se afirma que los turnos para el descabezado y limpieza de peces es de cuatro horas, cuando todos conocemos que no es así, al menos siempre. Da una versión de la pesca, bastante alejada de la realidad concreta, limpieza aparte.

«Pesquerías españolas» (NO-DO). Desde la caza de la ballena, a las almadras. El documental tiene más interés que el anterior y su realización se basa más en el deseo de «mostrar» que de «embellecer».

«El viaje del petróleo». Producida por Repesa. Ancla de Bronce, por mayoría. Documental honesto en el que se muestra el trabajo en un petrolero, el «Alcántara», que sigue la ruta Cartagena-Líbano. Siete días de ida, cinco horas para cargar el crudo, siete días de retorno y treinta horas de descanso.

«Cruzada en la mar». Largometraje argumental. Sección Marina de guerra. Film sobre la guerra civil vista a través de los recuerdos de

un marinero del crucero «Almirante Cervera», que llega a oficial. Utilización abundante de material de archivo. Montaje laborioso. El resultado no deja de ser mediocre, en el que tiene parte importante una voz en off reiterativa.

ESTADOS UNIDOS

La participación de los Estados Unidos se limitó a dos films estrenados hace tiempo y con una distribución comercial rentable. En realidad quienes participaron fueron las distribuidoras de las películas.

«Al Este de Java». Largometraje argumental, encuadrado en la sección de Marina mercante, por encuadrarlo en alguna parte, ya que la película es del género de «aventuras». Premio Faro de Cabo de Pálos de Bronce, siendo significativo el que quedara desierto el de Oro, por mayoría.

«¡Tora!, ¡Tora!, ¡Tora!». Largometraje argumental de Marina de guerra. Film conocido, con una realización espectacular, en el que se nos muestra una nueva versión del ataque japonés a Pearl Harbour, durante la segunda guerra mundial. Premio Submarino Peral de Oro, por unanimidad.

FRANCIA

La representación francesa resultó ser de baja calidad, exceptuando dos films.

«La Baille». Cortometraje de Marina de guerra. Mediocre. Se muestra la vida cotidiana de la Escuela Naval, a la que se le da el nombre familiar de «La Baille».

«L'île aux missiles». Documental de Marina de guerra, de características similares al anterior, en el que en lugar de cadetes se muestran misiles.

«Le Redoutable». Documental de Marina de guerra. Se nos muestran los diferentes procesos en la construcción del primer submarino nuclear francés. Discreto.

«Sept jours dans la mer» («Siete días en la mar»). Documental de Marina de guerra. Sin duda alguna, el mejor documental visto en el festival, dentro de su sección. A través del diario de un marinero se nos cuenta la vida cotidiana en la mar, tenebroso mar del Norte. Mú-

sica de Jacques Brel y Judy Collins. Unas imágenes muy bellas y con aciertos indudables en el montaje. Film de guerra que no nos insiste en las máquinas, sino que habla del hombre. Premio Lepanto de Plata, por unanimidad.

«**Le trésor englouti**» («El tesoro escondido»). Documental submarino del comandante Cousteau, famoso explorador del mundo del silencio. Film de 16 m/m., en el que Cousteau y su equipo tratan de encontrar el galeón español «Nuestra Señora de la Concepción», hundido en 1641 en el mar del Caribe. Durante semanas trabajan con gran esfuerzo, mas la pista seguida resultó ser falsa. El galeón no era el buscado. Film atractivo por el tema que trata y las condiciones en las que se rueda. Primer Premio, por unanimidad y mención especial, de documentales en 16 m/m.

GRECIA

«**Mediterráneo en llamas**». Largometraje argumental. Uno de los peores films. Interpretación nefasta. Color menos que mediocre. Podríamos hablar de ella como de una fotonovela de baja calidad. Dentro de la sección de Marina de guerra, trata de la segunda guerra mundial, e incomprensiblemente el Jurado tuvo a bien concederle un premio, el Submarino Peral de Bronce, premios como éste desprestigian en alguna manera a un Jurado internacional.

INDIA

La representación de la India fue, sin duda, una de las de más baja calidad. Lo cierto es que la India es uno de los países que más films producen anualmente, no obstante, si los vistos en Cartagena son representativos de la producción nacional, poca brillantez aportan al panorama cinematográfico.

«**Aqua Fantasia**» («Fantasía acuática»). Cortometraje en el que se nos enseña a construir y conservar un pequeño acuario casero. No entendemos muy bien la relación con el cine naval, ni siquiera con la mar, puesto que los peces eran de río. Si a ello añadimos un color arcaico, una técnica rudimentaria, tampoco comprenderemos por qué se premió este film con la Sirena de Bronce, salvo que fuese necesario el premiar un film de la India, por razones diplomáticas.

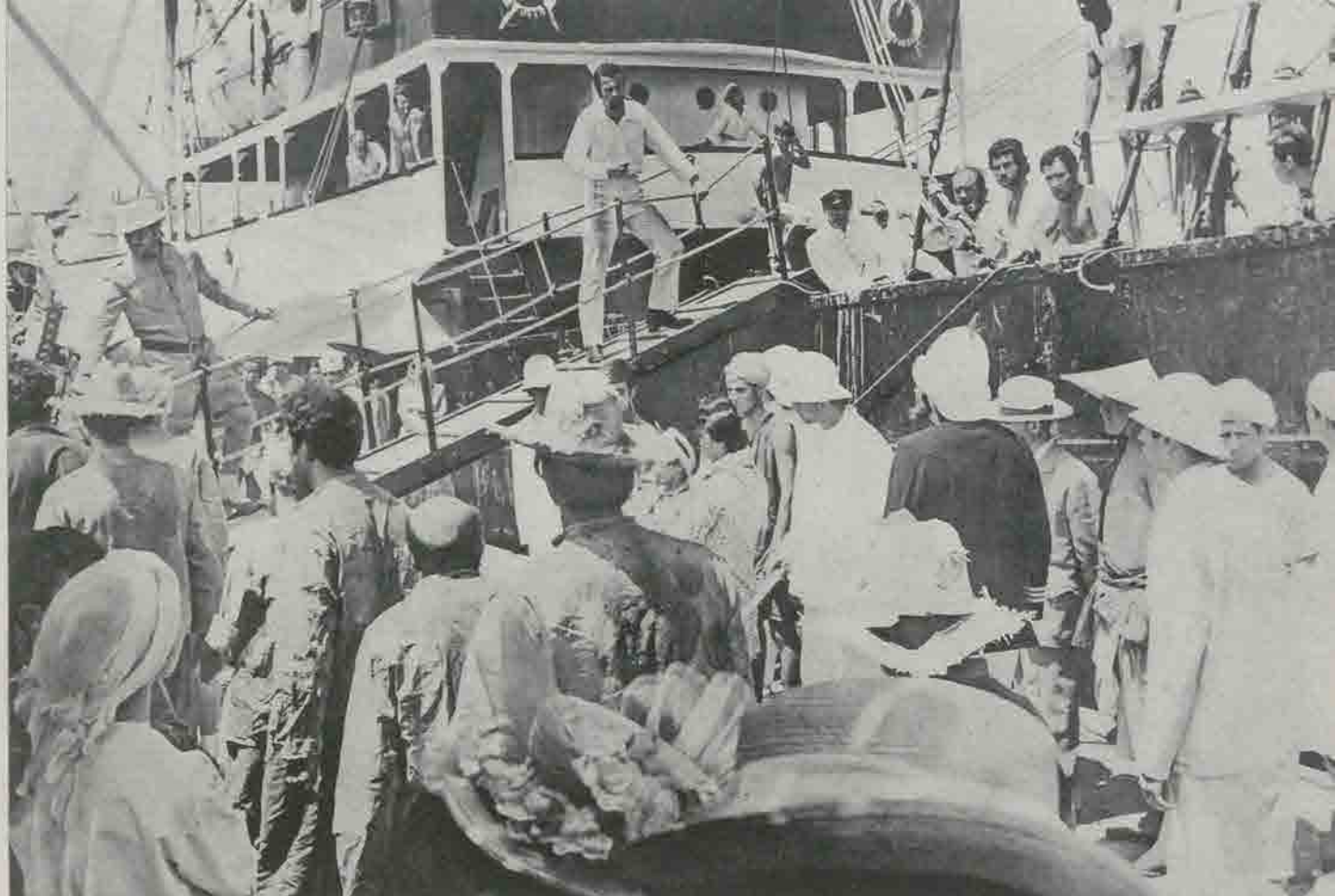
«**Airfield afloat**» («Aeropuerto flotante»). Documental de la Marina de guerra en el que con la misma técnica rudimentaria del resto del lote, se nos muestra el interior de un portaaviones.

«**From lagoon to sea**» («Desde la laguna al mar»). Cortometraje de Marina de guerra. Adiestramiento de los oficiales navales a bordo del buque escuela «INS Valsura». En la misma línea que los anteriores.

«**Cross the distant seas**» («A través de los mares distantes»). Dentro de la sección de Marina mercante. La mediocridad de los realizadores indios se pone al servicio de un buque correo. Naturalmente, el nivel de vida reflejado en el cortometraje es admirable. Los pasajeros sonríen, beben, comen y danzan sobre cubierta. Los marineros sonríen. Todos son felices, no hay problemas.

ITALIA

«**Océano**». Largometraje argumental. Indudablemente este film fue



«Al Este de Java».

el más interesante de los exhibidos en el apartado de largometrajes. El auténtico protagonista es el mar. Toda la acción transcurre alrededor de él, en lucha por la supervivencia de un indígena de Polinesia, que a bordo de una pequeña canoa con balancín, a vela, lo atraviesa en busca de unos sacos de tierra para poder plantar el árbol del pan en su isla de coral. La grandeza de la lucha por la vida, en la inmensa soledad del Pacífico, está perfectamente fotografiada en el film de Folco Quilici. Con unas secuencias de gran espectacularidad, vemos cómo el hombre logra vencer a la Naturaleza en su afán de vivir. Dudo que el film pueda verse en España, pero no por razones de censura, sino porque las distribuidoras lo encontrarán de difícil venta, y, sin embargo, en pocas películas se habrá tratado al mar con la poesía que en ésta. Sirena de Oro, por unanimidad, y Premio Especial Ciudad de Cartagena, Carabela de Plata, por mayoría, por ser la película que mejor valora y estimula el espíritu marino.

JAPON

Este es uno de los países del que los organizadores de la Semana deberán tratar de conseguir su participación activa. Sus films tienen una calidad media más que estimable, sobre todo, sus documentales. Poseen unos enormes adelantos técnicos, lo que les permite rodar con una eficacia y brillantez inhabitual.

«**La pesca en el Japón**». Documental de 16 m/m. Es un excelente film. En él observamos la rudeza del trabajo del pescador. Las imágenes nos muestran unas almadras idénticas a las nuestras. Hay que destacar el grado de mecanización en los congeladores, así como el decidido afán de investigación. En el cortometraje se nos muestra una serie de «incubadoras» de salmónes. Recogen al salmón cuando remonta el río para desovar, le sacan las huevas y éstas las introducen en unos recipientes espe-

ciales en los que se vigila constantemente la temperatura y condiciones del agua. Los resultados son sorprendentes: un salmón, por término medio, pone unos 2.500 huevos. En condiciones normales de reproducción en el río, se pierden el 80 por 100 de ello. En las «incubadoras» consiguen la reproducción normal del 80 por 100 del total, es decir, cuatro veces más que en el río. Este cortometraje recibió el Segundo Premio de Documentales en 16 m/m.

POLONIA

«**Sceny zycia kapitana**» («Señora capitana»). Cortometraje de la Marina mercante. Realización discreta. Vida a bordo de un mercante, en el que el centro de atracción es el capitán, en este caso, la capitana, puesto que de una mujer se trata. Danuta Walas-Kobylinska es una de las tres mujeres que en el mundo cumplen las funciones de capitán de la Marina mercante de alto calado. Como dato anecdótico valga el citar que el primer oficial del barco es su marido.

«**Salut dla "Garland"**» («Una salva para el "Garland"»). Documental de la Marina de guerra. Documental discreto en el que se nos cuenta

la historia del buque de guerra «Garland», a través de los recuerdos de sus tripulantes. El film consta de material de archivo y moderno. Premio Submarino Peral de Bronce, por mayoría.

PORTUGAL

«**Pistas náuticas**». Documental turístico que muestra los diferentes lugares en el que se puede practicar el esquí acuático o la vela. Realización discreta, con una voz en off muy característica de la propaganda portuguesa. Premio Placa de Bronce.

CONSIDERACIONES FINALES

La I Semana Internacional de Cine Naval ha terminado, los trabajos preparatorios de la Segunda deben empezar ya, y ello porque la idea de celebrar un certamen de cine naval es válida y merece ser tomada en cuenta por los organismos pertinentes. Los organizadores de Cartagena merecen el apoyo y estímulo de la Administración, y en la misma medida debemos ser exigentes con ellos. Deberán establecer unos criterios de selección rigurosos para con los films presentados, al menos así lo creemos. ■

ANGEL S. HARGUINDEY.

VELADA MARITIMA DIEZ MUERTOS

DURANTE la celebración de la I Semana Internacional de Cine Naval ocurrió un lamentable accidente, en el que perdieron la vida diez personas. La prensa nacional se hizo eco en su momento de la noticia. Ocurrió el día 25 a las doce de la noche, durante la celebración de la velada marítima, cuyo acto principal es un desfile de carrozas por el mar. La carroza «Río Tajo», patrocinada por el Ayuntamiento, con noventa y siete personas a bordo, volcó sobre las aguas, produciendo la muerte de diez de los componentes de la misma.

Calificábamos el acto de lamentable porque, desgraciadamente, pudo ser evitado si se hubieran adoptado las medidas necesarias para controlar el número de los integrantes. Parece ser que la carroza estaba diseñada para un número de personas notablemente inferior al de los asistentes. La ciudad de Cartagena guardó luto oficial al día siguiente. El festival interrumpió las proyecciones programadas para el día 26.

LISTA DE PREMIOS DE LA I SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL

MARINA DE GUERRA

Sección argumental. Largometraje.—Submarino Peral de Oro a la película «¡Tora! ¡Tora! ¡Tora!», de Estados Unidos.

Submarino Peral de Bronce a la película «Mediterráneo en llamas», de Grecia.

Sección argumental. Cortometraje.—Submarino Peral de Plata a la película «El gran almirante de nuestro tiempo», de España.

Submarino Peral de Bronce a la película «Salut dla Garland», de Polonia.

Sección documental. Cortometraje.—Lepanto de Plata a la película «Siete días en la mar», de Francia.

MARINA MERCANTE

Sección argumental. Largometraje.—Faro Cabo de Palos de Oro, se acuerda por mayoría dejar desierto el premio y otorgar el Faro Cabo de Palos de Bronce a la película «Al Este de Java», de Estados Unidos.

Sección documental. Cortometraje.—Ancla de Plata a la película «La odisea del Manhattan», de Canadá.

Ancla de Bronce a la película «El viaje del petróleo», de España.

MARINA DE PESCA

Sección argumental. Largometraje.—Mujol de Oro a la película «La mujer del mar», de Corea.

Sección documental. Cortometraje.—Aladroque de Plata, se declara desierto por mayoría de votos.

MARINA DEPORTIVA

Sección argumental. Largometraje.—Sirena de Oro a la película «Océano», presentada por Italia.

Cortometraje.—Sirena de Plata, se declara desierto.

Sirena de Bronce a la película «Aqua fantasia», presentada por la India.

Sección documental. Cortometraje.—Placa de Plata a la película «Half half three quarters full», presentada por Canadá.

Placa de Bronce a la película «Pistas náuticas», de Portugal.

DOCUMENTALES EN 16 MM.

PRIMER PREMIO, por unanimidad y mención especial, a la película «El tesoro escondido», presentada por Francia.

SEGUNDO PREMIO a la película «La pesca en el Japón», presentada por Japón.

TERCER PREMIO a la película «La red invisible», presentada por Alemania.

El Jurado internacional que concedió estos premios estuvo constituido por:

Don José Cervera Pery, de España; don Kab Dong Cho, Corea; don Edmundo Ferreira d'Almeida, Portugal; don Manuel Augusto García Viñolas, España; don Rolf Görtz, Alemania; don Nicolás Mouneu, Francia.



EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NUMERO 81

«Heme en fin junto a ti: tu hirviente espuma
el alto escollo sin cesar blanquea
do entre temor y admiración te miro».

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la izquierda de las definiciones, deben decir: M. J. QUINTANA, «AL MAR».

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

DEFINICIONES

A. Balsa de salvamento hecha con masteles, vergas, botalones y otras perchas del buque.

23 62 123 104 110 76 10

B. Cubren algo con planchas.

87 59 127 13 30 70 50

C. Chubasco de viento de corta duración.

64 126 45 39 89 79

D. Mamífero marino cetáceo, odontóceto, perteneciente a la familia de los delfínidos, de coloración azulada característica, cuerpo ornado de manchas blancas o amarillentas y mandíbula que no tiene forma de pico (plural).

16 113 34 132 67

E. Navegó dando bordadas muy cortas.

129 49 80 99 119 72 6

12 83 29

F. Cabo cuya mena oscila entre 116 y 331 mm., de tres o cuatro cordones.

20 57 74 97 91 117 2

27 37 47

G. Nombre que se da a los salmones jóvenes en la época en que por primera vez emprenden su viaje al mar, al año

y medio o dos de su nacimiento en los ríos (singular).

106 93 115 102 81 55

H. Faraón egipcio de la V dinastía, que patrocinó la primera gran navegación de los egipcios fuera de su gran río Nilo y en el llamado por ellos mar Superior o del Norte (Mediterráneo).

42 24 125 116 103 66

I. Se alejan progresivamente de un objeto cualquiera, fijo o no, como de otra embarcación que navega al mismo rumbo, pero que se ha quedado por la popa porque anda menos.

7 86 109 92 19

J. Palabra inglesa que designa la masa de hielo flotando a la deriva, procedente de la dislocación de un campo de hielo.

44 108 60 98 118 38 77

K. Parte de la hélice por la que ésta se sujeta al eje propulsor y de la cual nacen las palas.

9 120 95 107 130 112

L. Andamio volante empleado en hacer cualquier trabajo en palo, chimenea, en pintar y rascar el costado, etcétera.

14 26 114 84 40 54 33

124

M. Calizas originadas por la acumulación de conchas de moluscos.

75 94 3 65 25 15 105

61 35 51

N. Antiguamente, en las galeras, desenvergar o arriar una vela.

32 43 122 5 52 17 63

22 46

O. Dícese del temporal o del viento extremadamente violento.

131 121 101 53 41 85 71

31

P. Nombre que se da en la América meridional a un árbol que alcanza a tener más de 20 metros de altura y cuya madera, resinosa, de color rojo oscuro, se emplea en la construcción naval.

8 48 68 36 56 18 28

Q. Trasladan pesos a bordo de un lugar a otro para equilibrar los esfuerzos del buque y perfeccionar la estiba.

111 96 73 82 100 1 90

11

R. Almadraba.

4 78 21 69 88 58 128



*Superpetrolero "ARTEAGA", de 325.000 toneladas,
construido en los astilleros de ASTANO*



Banco Pastor

Está siempre presente en los acontecimientos que simbolizan el desarrollo y progreso de nuestra región