

# hoja del mar

Número 84-85

Año VIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • OCTUBRE - NOVIEMBRE 1972

FUE UN RUMOR...

## LA AMPLIACION DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES MARROQUIES

DURANTE LA CAMPAÑA 1972



## MEDALLA DE ORO AL MERITO SOCIAL MARITIMO

- El presidente del ISM impuso al Príncipe de España la condecoración durante la recepción al Consejo General del organismo.







# 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	POLICLINICA	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 (Inaugurada 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

Telegramas: INSOMAR  
Telex: 23746 ISMAR E

### Imprime:

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

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



REFLEXIONES  
ANTE UNOS  
NAUFRAGIOS

# CAPACIDAD Y RESPONSABILIDAD

**L**OS recientes naufragios de los pesqueros «Nuevo Maruja Costas» y «Playa de Arnela» en las costas gallegas, de tan dolorosas consecuencias ambos por el elevado número de pérdidas humanas a que dieron lugar, confirman la necesidad de afrontar con la máxima energía y con carácter urgente la eliminación de las causas que los originaron.

**N**O fueron, en esta ocasión, el mal estado de la mar, ni vicios materiales de las embarcaciones, ni escasez de medios o fallos técnicos en las mismas. En estos dos casos, y al igual que en la catástrofe del pesquero «La Isla», ocurrida hace dos años, los siniestros sólo pueden achacarse a fallos humanos, determinados por falta de atención a las cartas marinas, o por negligente utilización de los elementos de navegación con que estaban dotadas las embarcaciones, y por incumplimiento de las normas reglamentarias dictadas para la seguridad de la vida humana en la mar.

**E**N los siniestros del «Nuevo Maruja Costas» y del «Playa de Arnela» parece claramente probado que las víctimas no llegaron a emplear ninguno de los medios de salvamento existentes a bordo. Ni siquiera los hombres que llegaron a salvarse

llevaban puesto el chaleco salvavidas. Esta circunstancia —es de sobra conocida— se repite en otros muchos naufragios que ocasionaron o no pérdida de vidas humanas.

**E**S imprescindible exigir que los hombres que tienen la responsabilidad del mando en los puentes y máquinas de los barcos cumplan estrictamente los reglamentos y que mantengan a la máxima tensión su sentido de la responsabilidad, pues no sólo son custodios de su propia vida, sino también de cuantos se enrolaron, confiados en su capacidad, pericia y prudencia.

**S**EGURAMENTE será necesario no quedarse en una revisión periódica de la vigencia de las tripulaciones, sino que habrá que ir a la celebración permanente de cursos, cuyo objetivo sea el continuo perfeccionamiento de la preparación técnica, junto a la demostración de la grave responsabilidad que tiene el tripulante —cuanto más el mando— en el desempeño de su cometido a bordo.

**U**N ejemplo: como no existen limitaciones de radio de acción por el tonelaje de los barcos —pues lo que se tiene en cuenta es la titulación de quienes los mandan—, es muy frecuente

—en especial durante la costera del bonito— que embarcaciones de cuatro y aun menos toneladas se desplacen a muchas millas de su puerto de partida (incluso a 700 u 800 en el Atlántico). El peligro que estos barcos corren es evidente.

**C**REEMOS que sería conveniente —como se hizo con los buques bacaladeros de madera— limitar el radio de acción de los barcos también en función de su tonelaje y características técnicas.

**P**ERO, además, sucede que estas pequeñas embarcaciones suelen ir mandadas por patrones de pesca litoral, como titulación máxima. Debe exigirse, con el máximo rigor, que los barcos que se desplacen a más de sesenta millas de la costa sean mandados por capitanes de pesca o por patrones de pesca de altura.

**N**O pretendemos dictar normas, pues naturalmente no es ese nuestro cometido, ni señalar las medidas que deben adoptarse. Sí queremos poner sobre el tapete la necesidad imperiosa de que se proceda consecuentemente con una realidad que tan irreparables consecuencias produce. La vida de los tripulantes ha de ser garantizada a toda costa.



# LUTO EN GALI

## DIECISEIS MUERTOS (o desaparecidos) EN LOS NAUFRAGIOS DE LOS PESQUEROS «NUEVO MARUJA COSTA» Y «PLAYA DE ARNELA»

MADRID (Redacción).—Durante el pasado mes, nuevamente la crónica negra de la información nacional ha tenido como protagonista a la familia marinera de nuestro litoral. Concretamente a varias familias pescadoras de Marín y La Coruña, que se han visto afectadas por los naufragios de los pesqueros «Nuevo Maruja Costa» y «Playa de Arnela», respectivamente.

### SEIS MUERTOS EN EL HUNDIMIENTO DEL «NUEVO MARUJA COSTA»

El primero de los naufragios fue el del barco «Nuevo Maruja Costa», buque de madera y con un registro bruto de 75 toneladas, que se hundió en la tarde del día 30 de octubre a la entrada de la ría de Marín, su puerto base. Al parecer, el triste suceso fue motivado por el fuerte temporal y el viento del Sudeste, que empujó a la embarcación contra unos bajos muy peligrosos, dándose la circunstancia que es el mismo lugar en donde hace años naufragó el guardacostas «Cílope».

Resultado del accidente ha sido la muerte de seis de los once miembros de que constaba la tripulación y un largo tiempo —además de diversas lesiones— de angustia de los supervivientes hasta que fueron rescatados.

Los desafortunados pescadores fallecidos fueron los siguientes: Enrique Carrera, maquinista, casado y con dos hijos pequeños; Manuel Santiago Portabales, contramaestre, casado y con tres hijos pequeños; Agustín Rosales, de cincuenta años, cocinero, casado y con dos hijos mayores de edad; Manuel Marcelino, de sesenta y un años, marinero, casado y con un hijo menor; Santiago Arias, de cuarenta y un años, marinero, casado y con tres hijos menores; José Ramón Piñeiro, de diecisiete años, fogonero, soltero, teniendo a su cargo a sus abuelos, con los que vivía.

Tras el naufragio se temió por la vida de toda la tripulación, ya que los supervivientes no fueron localizados, debido al mal tiempo reinante en la zona, hasta el día siguiente. Así, pues, con denodados esfuerzos, nadando sobre las aguas o agarrados ávidamente a las rocas donde les llevó el fuerte oleaje, los supervivientes esperaron a que les encontrasen las numerosas embarcaciones que de Marín y Bueu salieron en su socorro nada más tener conocimiento del suceso.

### NAUFRAGIO DEL «PLAYA DE ARNELA»

La otra tragedia tuvo como protagonista al pesquero coruñés «Playa de Ar-

nela», y ha ocasionado diez muertos (cuatro todavía no han aparecido a la hora de redactar estas líneas) de entre los doce miembros de su tripulación.

Cuando se dirigía a descargar pescado al puerto de Corme, por causas que hasta el momento se ignoran, se estrelló contra los bajos de la costa en las cercanías de Lage, concretamente en el lugar que los pescadores denominan —acertadamente como se ve— «costa de la muerte».

Las víctimas fueron Francisco Saleta, patrón del barco, cincuenta y seis años, casado y padre de cuatro hijos; Ramón Rodríguez, segundo maquinista, cincuenta y dos años, casado y con un hijo; Manuel Piñero, cincuenta años, cocinero, casado y con un hijo; Domingo Bueno, engrasador, cincuenta y cuatro años, casado y con dos hijos; Manuel Valiño, práctico de pesca, cincuenta y cuatro años, casado y con tres hijos; José Ben, maquinista, treinta años, soltero; Eduardo Lago, marinero, cuarenta años, casado y con tres hijos; José Cerro, marinero, cuarenta años, casado y con dos hijos; Leonardo Pérez, marinero, cuarenta y cinco años, casado y con un hijo; Juan Varela, marinero, cuarenta y un años, casado y con cuatro hijos.

Debido a la forma en que se produjo el accidente y a la hora no dio tiempo a utilizar la radio del barco para pedir socorro, y las primeras noticias que se tuvieron del siniestro fueron las dadas de viva voz por los dos supervivientes, el contramaestre, Antonio Lino Gayo, de treinta y seis años, y el marinero Manuel Rodríguez Queirugas, de cincuenta y un años.

### RELATO DE UNO DE LOS SUPERVIVIENTES

Don Antonio Lino, contramaestre del «Playa de Arnela», cuenta el naufragio:

«Nos dirigíamos a Corme a descargar. Debían ser las ocho y media de la tarde del miércoles. Preparaba yo en cubierta, en popa, el pescado para echarlo a tierra al llegar a puerto, cuando de repente un tremendo golpe de mar empujó al barco hacia unos bajos, en donde encalló. Vino un segundo golpe y el barco quedó atrapado sobre la roca. Se pararon las máquinas, se fue la luz y las olas nos arrebataron una pequeña balsa.

## LOS TEMPORALES Y BORRASCAS OCASIONARON LAS TRAGEDIAS.

«Nos reunimos todos en popa y cada uno trataba de buscar la mejor manera de salir de allí. El patrón nos gritaba que nos trasladáramos a proa porque el barco había escorado y sentado de popa sobre las piedras. Hicimos caso al patrón, y el otro superviviente y yo logramos alcanzar el castillo de proa, al que permanecimos agarrados más de dos horas.

«Del resto de la tripulación no sabíamos nada. Sólo pensábamos en escapar a tierra antes que el abordaje nos destruyera. Las olas golpeaban el puente y de ningún lado llegaban voces. El aviso del patrón fue lo último que escuchamos. No sé... Debió ocurrir algo en popa, en el momento en que nosotros nos trasladábamos a proa; era de noche, hacía un tiempo infernal. El mar lo envolvía todo.

«La marea bajaba y confiábamos en que el agua se retirara lo suficiente como para bajar del barco y acercarnos a tierra. Cuando creíamos que había llegado el momento salté yo primero sobre una peña. Luego ayudé a mi compañero. El mar no tapaba las rocas, y de peña en peña alcanzamos tierra firme. Luego subimos por un acantilado. La oscuridad entorpecía nuestros movimientos. Fue horrible».

### EL ALMIRANTE FONTAN, CON LOS FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS

Conocidos los hechos anteriormente relatados por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, se desplazó inmediatamente a la costa gallega para hacer sentir su pésame a los familiares de las víctimas. Asimismo, el almirante Fontán asistió a un funeral ofrecido por el eterno descanso de los pescadores fallecidos e hizo entrega a las familias afectadas, en sus respectivos domicilios, de las prestaciones inmediatas previstas en el Régimen Especial de la Seguridad Social para Trabajadores del Mar.

Después de finalizar esta información seguimos recibiendo, tristemente, noticias de otros accidentes marítimos en la zona del Cantábrico (hundimiento de un pesquero en Lugo, afortunadamente sin víctimas, y la desaparición de un marinero que realizando sus faenas de

pesca cayó al agua), con lo que se confirma una vez más la dureza del trabajo de la pesca, que en esa zona y en estas fechas sigue cobrando tributo en vidas humanas y enlutando la vida familiar de muchos hogares marineros. Aconsejar precaución, cumplimiento fiel de las normas de seguridad en los barcos y adecuada preparación de éstos para su navegación puede parecer superfluo en estos momentos, pero no lo es porque de ello depende la vida de otros muchos pescadores que no deben correr la suerte de sus compañeros fallecidos.





# CIA



Arriba, el «Playa de Arnela», hundido en las cercanías de Lage. Junto a estas líneas, el presidente del Instituto Social de la Marina durante su visita a los familiares de las víctimas, y un aspecto del funeral celebrado en La Coruña por los tripulante desaparecidos en el naufragio del «Nueve Maruja Costa». (Fotos: C. GOMEZ, CANELO y BLANCO.)





# NUEVOS DELEGADOS PROVINCIALES MÁLAGA, SAN SEB



Don Manuel Álvarez Rodríguez, delegado del ISM en Villagarcía de Arosa.



Don Felipe Peña Vázquez, delegado del ISM en Málaga.

Por el presidente del Instituto Social de la Marina, han sido designados delegados del organismo, en las provincias que se indican, los siguientes funcionarios del cuerpo técnico del ISM:

Vigo, don José Bruno Otero Deus; Bilbao, don Lázaro Rosa Jordán; Cádiz, don José Manuel Álvarez González; Málaga, don Felipe Peña Vázquez; San Sebastián, don Javier María Agote Astudillo, y Villagarcía de Arosa, don Manuel Álvarez Rodríguez.

## TOMA DE POSESION DEL NUEVO DELEGADO PROVINCIAL Y DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I. S. M. EN SAN SEBASTIAN

SAN SEBASTIAN (Especial para «Hoja del Mar»).—En el salón de actos de la Casa del Mar de Pasajes tuvo lugar, el día 23 de noviembre, el acto de toma de posesión, por don Javier María Agote y don Antonio Serrats, respectivamente, de los cargos de delegado provincial del Instituto Social de la Marina y presidente del Consejo Provincial del Organismo.

Presidió el acto el gobernador civil de la provincia, don

Eulogio Salmerón Mora, a quien acompañaban en la presidencia don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto; don Salvador Asenjo Tovar, delegado provincial del Ministerio de Trabajo; don Antonio Serrats Urquiza, don Andrés Aramendi Sodupe, alcalde-presidente del Ayuntamiento de Pasajes; don José Manuel Álvarez González y don Javier María Agote Astudillo. Asistieron también repre-

● Presidieron el acto el gobernador civil de la provincia y el secretario general del ISM, don Manuel Pérez de la Barreda.

sentaciones de los distintos organismos dependientes y relacionados con el Ministerio de Trabajo, de las autoridades de Marina, de las Cofradías de Pescadores, componentes del Consejo Provincial y funcionarios de la Delegación.

Dio comienzo el acto con unas palabras del delegado de Trabajo, quien, tras glosar la personalidad del delegado provincial saliente, dio la bienvenida a los señores Serrats y Agote, deseándoles acierto en sus nuevos cargos.

Acto seguido, por el secretario de Actas del Consejo Provincial, se dio lectura a las Resoluciones de la Presidencia del Instituto de cese del anterior delegado provincial, quien pasa a ocupar idéntico cargo en la provincia de Cádiz, así como de nombramiento del nuevo delegado. Asimismo se procedió a la lectura de la Resolución del Ministerio de Trabajo por la que se designa a don Antonio Serrats Urquiza como nuevo presidente del Consejo Provincial.

A continuación se procedió a tomar juramento a los señores Agote y Serrats.

Don José Manuel Álvarez González hizo uso de la palabra haciendo una breve me-

## TOMA DE POSESION DEL NUEVO DELEGADO DEL I.S.M. DE VIGO, DON JOSE BRUNO OTERO DEUS

EL pasado día 7 de octubre tuvo lugar la toma de posesión del nuevo delegado provincial del ISM de Vigo, don José Bruno Otero Deus, en el salón de actos de la Casa del Mar. Presidió el acto don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del Instituto. Le acompañaban en la presidencia, el alcalde de la ciudad, don Antonio Ramilo Fernández; inspector jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, en representación del delegado provincial de Trabajo, don Ignacio Diz Rodríguez; delegado provincial de Sindicatos, don Juan García Rodríguez; comandante de Infantería de Marina, en representación del comandante militar de Marina de Vigo, don Secundino Montañés; el jefe de la Sección de Delegaciones del ISM, don José María García Casillas; el delegado saliente, don Servando G. Aller de la Vallina; procurador en Cortes por el Sindicato de la Pesca, don José Comesaña Otero, y el magistrado de Trabajo de Vigo, don Francisco Javier Cebrían Badía.

Tomó juramento del

Don Servando G. Aller de la Vallina, delegado saliente de Vigo, durante el acto de toma de posesión de don José Bruno Otero Deus, que aparece en primer término, a la derecha de la foto.



### PRESIDIO EL ACTO DON GERARDO HARGUINDEY BANET, VICESECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO

cargo don Gerardo Harguindey, y seguidamente habló el delegado saliente, don Servando G. Aller de la Vallina, quien dijo que tras treinta años al servicio del Instituto y veinte como delegado en la provincia de Pontevedra, había solicitado el relevo por agotamiento.

A continuación tomó la palabra el nuevo delegado, que tras agradecer su designación, dijo que

como hombre nacido entre las gentes del mar, sabe de sus vicisitudes y dedicará a ellas sus esfuerzos.

Cerró el acto don Gerardo Harguindey, que destacó la labor del señor De la Vallina y las condiciones de su sustituto en el cargo. Se refirió luego a la reorganización del Instituto, al que se incorpora una moderna técnica pero sin renunciar a

sus ideales, «porque una administración sin ideales sería una administración triste, cansina y burocrática».

«Hay que replantearse de nuevo —añadió— las condiciones sociales y económicas de los trabajadores del mar, y responder a las exigencias del humanismo social de nuestro tiempo, y afirmar una vez más que los trabajadores del mar todavía no han conseguido, aunque estamos en el camino, las condiciones que su dignidad de personas humanas exige. Todavía amamos el mar —concluyó—, porque todavía el mar de España no nos gusta».



Don Javier María Agote Astudillo pronuncia la fórmula del juramento.



# DEL I. S. M. EN VIGO, BILBAO, CADIZ, ASTIAN Y VILLAGARCIA DE AROSA



El delegado saliente de San Sebastián, don José Manuel Álvarez González, que ha sido designado para el mismo cargo en Cádiz, durante su intervención en el acto de toma de posesión de los señores Serrats y Agote.

moria de los catorce años de su gestión en Guipúzcoa, a la que por diversos motivos se siente muy vinculado, y se despidió de cuantas personas y entidades le habían prestado su colaboración.

El nuevo delegado provincial solicitó la colaboración de todas las entidades y organismos relacionados con el Instituto, y aseguró pondrá al servicio del nuevo puesto su mayor ilusión y entusiasmo para el mejor desempeño de su función.

Don Antonio Serrats Urquiza tuvo unas palabras de recuerdo para don Federico Zappino Barcáiztegui, anterior presidente del Consejo Provincial, recientemente fallecido, y expresó su reconocimiento al Ministerio de Trabajo por el nombramiento.

Hizo uso de la palabra el secretario general del Instituto, don Manuel Pérez de la Barreda, quien tuvo un recuerdo emocionado para don Federico Zappino Barcáiztegui, y tras ello dedicó unas frases de cariñosa despedida

al delegado saliente y de aliento para quienes habían tomado posesión de sus nuevos cargos.

Por último, el gobernador civil de la provincia pronunció unas palabras en las que resaltó la importante labor que el Instituto Social de la Marina viene desarrollando en relación con los problemas de la gente del mar. ■

## ENTREGA DE LA MEDALLA DE PLATA AL MERITO SOCIAL MARITIMO, CONCEDIDA A DON FEDERICO ZAPPINO, RECIENTEMENTE FALLECIDO

● Fue presidente del Consejo Provincial del ISM en San Sebastián.

San Sebastián (Especial para HOJA DEL MAR).—En la Sala de Juntas de la Casa del Mar del ISM tuvo lugar, con carácter íntimo dadas las circunstancias concurrentes, el acto de entrega a la señora viuda de Zappino de la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, concedida por el Consejo General del Instituto, a propuesta del Consejo Provincial del organismo en Guipúzcoa, a don Federico Zappino Barcáiztegui, recientemente fallecido cuando ostentaba la presidencia del Consejo Provincial.

Presidió el acto don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto, quien, con emocionadas palabras, recordó la extraordinaria personalidad de don Federico Zappino, quien a lo largo de su vida dedicó su mayor interés en favor de los trabajadores del mar desde los distintos puestos que ocupó, entre los que cabe destacar la presidencia del extinguido Montepío Marítimo Nacional.

Acto seguido se procedió a la entrega a la señora viuda de Zappino de la medalla



Don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del ISM, entrega la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, a la señora viuda de Zappino.

objeto de la concesión y un diploma acreditativo del acuerdo del Consejo General.

La señora viuda de Zappino pronunció unas breves palabras, agradeciendo a los asistentes su presencia en el acto y expresó su reconocimiento al Instituto por la distinción de que había sido objeto la memoria de su marido. ■

En acto presidido por el secretario general:

## TOMO POSESION DE SU CARGO EL NUEVO DELEGADO DEL I. S. M. EN VIZCAYA, DON LAZARO ROSA JORDAN



Don Lázaro Rosa Jordán, delegado del ISM en Bilbao, pronuncia la fórmula del juramento.

El pasado día 24 de noviembre tuvo lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, en Bilbao, don Lázaro Rosa Jordán.

Ocuparon la presidencia don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto; don Rafael Luxán García, delegado provincial del Ministerio de Trabajo; don Enrique Rolandi, comandante militar de Marina; don Alvaro Ormaechea, jefe de los Servicios de Pensiones del Instituto Social de la Marina; el delegado saliente, don Manuel Álvarez Rodríguez y el presidente del Consejo Provincial del Instituto, don Juan María Gómez.

Después de que el nuevo delegado jurara su cargo, tomó la palabra don Juan María Gómez, que elogió al delegado saliente y dio la bienvenida al señor Rosa Jordán.

Tras él habló don Manuel Álvarez, manifestando que su único motivo de orgullo era el haber servido al Instituto con entrega, y prometió en su nuevo destino de Villagarcía de Arosa la misma dedica-

ción y el mismo servicio. A continuación tomó la palabra el nuevo delegado, don Lázaro Rosa Jordán, quien elogió a los pescadores vizcaínos «lo mejor de la flota española. Hay que hacer punto y aparte cuando se habla de los marineros vascos».

Felicitó luego al delegado saliente el delegado provincial de Trabajo, don Rafael Luxán, «ha sido un hombre eficaz y ha gana-

do la confianza de los hombres del mar».

Cerró el acto don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina, quien dijo de don Manuel Álvarez: «Se va con una rica experiencia a poner en marcha la delegación de Villagarcía de Arosa», para a continuación expresar el convencimiento de las cualidades del nuevo delegado.





# CLAUSURA DE CURSOS DE PROMOCION DE LA MUJER EN MELENARA Y SAN CRISTOBAL (GRAN CANARIA)

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El pasado mes de octubre tuvo lugar en el teleclub de la playa de Melenara el acto de clausura de un curso de promoción a la mujer, organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, especialmente dedicado a las esposas e hijas de pescadores de dicha zona que van a ocupar próximamente unas nuevas casas.

Presidió el acto el delegado provincial de Trabajo, señor Pendás Díaz, acompañado del alcalde accidental de la ciudad de Telde, señor Macías Santana; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, señor Betancort González; gerente del P. P. O., señor De Armas Vernetta; jefe de Fomento Social, señor Naranjo Massanet; señor cura ecónomo, don Felipe Bermúdez, y otras personas.

La señorita María del Carmen García Morín, asistente social y directora del curso, procedió a leer la Memoria del mismo, resaltando que de 20 alumnas que lo habían comenzado, habían concluido 15.

Seguidamente tomó la palabra una de las alumnas, congratulándose del acierto del curso y pidiendo la celebración de uno nuevo.

Luego habló el alcalde accidental, mostrando su agradecimiento al Instituto Social de la Marina, que, consciente de su labor cerca de la familia del marino, había llevado a cabo el curso con el general beneplácito.

También pronunció unas breves palabras el gerente provincial del P. P. O., ya que el Fondo de Protección al Trabajo financió el citado curso, resaltando que era una grata satisfacción el poder colaborar en una tarea como es la formación de la mujer de cara al hogar.

A continuación tomó la palabra el delegado provincial del Instituto Social de la Marina para mostrar su agradecimiento por la colaboración recibida del cura párroco de Melenara, facilitando el local para el desarrollo del curso, la del propio Ayuntamiento de Telde y la estimable del Fondo de Protección al Trabajo, por medio de la Gerencia Provincial del P. P. O. Aludió que el Instituto está comprometido en esta tarea por medio de su Departamento de Fomento Social, ya que se

El delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz entrega uno de los certificados a una alumna, acompañado del alcalde accidental de Telde y delegado provincial del Instituto Social de la Marina. (Foto: ONAISAC.)



Participaron en total 43 alumnas (esposas e hijas de pescadores) y los cursos fueron organizados por el ISM.

pretende que no quede un rincón donde haya una familia del pescador que no participe de estos cursos de promoción a la mujer. Habló de la necesidad de un mejor conocimiento por parte de los profesionales del mar de las ayudas y estímulos que puede proporcionar el Instituto, mediante la utilización del Crédito Social Pesquero, para la renovación de embarcaciones y la construcción de cualquier instalación relacionada con la pesca.

Tras las palabras del delegado provincial de Trabajo, se procedió a la entrega de los certificados a las alumnas que habían concluido el curso.

Por último, cerró el acto el delegado provincial de Trabajo, resaltando cómo tenían ocasión en Telde de asistir a la clausura de un nuevo curso donde participa la mujer, ya que la preocupación del Ministerio que preside no era solamente la promoción del hombre en el aspecto técnico, sino también la promoción de la mujer para elevarla y dignificarla en su noble función dentro del hogar.

En tres palabras sintetizó seguidamente el acto: agradecer, felicitar y exaltar, que hacía extensivas a las alumnas que tan provechosamente habían terminado, y a la directora y

monitoras que se habían esforzado para un mejor rendimiento.

## EN SAN CRISTOBAL

Otro nuevo curso de promoción a la mujer, organizado por la Delegación del Instituto Social de la Marina, se ha clausurado recientemente en el barrio marino de San Cristóbal. Presidió dicho acto el delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz, acompañado del delegado provincial del Instituto, don Antonio Betancort González, y gerente provincial del P. P. O., don Santiago de Armas Vernetta.

Previamente a la clausura, los asistentes tuvieron ocasión de admirar los trabajos realizados durante el curso, que aparecían expuestos en el salón.

Luego se procedió a la clausura, leyendo en primer lugar la directora del curso la Memoria correspondiente, señalando que habían terminado el curso un total de 29 alumnas de las 30 que se matricularon, y que éste había tenido una duración de cinco meses.

A continuación, una de las alumnas tomó la palabra en nombre de sus compañeras para expresar su agradecimiento al Instituto, y solicitando también su apoyo para resolver los proble-

mas con los que se enfrenta el barrio.

Acto seguido habló el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, para expresar su felicitación y agradecimiento a las monitoras que tan brillantemente habían llevado el curso con unos resultados que estaban a la vista, a la parroquia y dirección del grupo escolar por su colaboración proporcionando los locales para las clases, al delegado de Trabajo por facilitar los medios económicos a través del Fondo de Protección al Trabajo con la intervención del P. P. O., y a las alumnas por el entusiasmo con que habían llevado adelante el curso, siendo una muestra la exposición de trabajos que se acababa de contemplar, resaltando, por último, que el Instituto está comprometido con la mujer o la hija del marino en cuanto a su promoción, ya que valora, ante todo, su labor dentro del hogar, aparte de la formación que desea dársele para ocupar un puesto de trabajo si tuviera necesidad de ello.

Se procedió seguidamente a la entrega de los certificados a las cursillistas, que fueron recibiendo de mano de las autoridades presentes.

Por último habló el delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz, quien se congratuló del fruto óptimo que se había alcanzado con el curso, por lo cual felicitaba calurosamente a las alumnas por su desvelo y entusiasmo. Igualmente hizo extensiva su felicitación a la directora y monitoras del curso, cuya labor halagüena saltaba a la vista. También resaltó el trabajo del Instituto Social de la Marina, así como el apoyo del P. P. O. ■ JUAN F. FONTE.



El grupo de las quince alumnas que han terminado el curso en Melenara. (Foto: ONAISAC.)



Veintinueve alumnas terminaron con aprovechamiento el curso de promoción a la mujer, en el barrio marino de San Cristóbal. (Foto: HERMANDEZ GIL.)



# APERTURA DE CURSO EN LA ESCUELA RECONOCIDA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO PESQUERA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El pasado día 14 de noviembre tuvo lugar en la Casa del Marino, de Las Palmas, el acto de apertura oficial del curso escolar 1972-1973, de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico Pesquera.

Ocupaban la presidencia de dicho acto el vicealmirante comandante general de la Zona Marítima de Canarias, don Pascual Pery Junquera; el jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina, don Gregorio Ramos Charro; el comandante militar de Marina, contraalmirante don Francisco Jaraiz Franco; el delegado accidental de Trabajo, don Salvador García Alvarado; presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, don Manuel de la Cueva Fernández; delegado de Educación, don Cristóbal García; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, don José Miranda Junco, y jefe de Fomento Social en Las Palmas, don Bruno Naranjo.

Abrió el acto el delegado provincial del Instituto, señor Betancort, con la lectura de la Memoria del

curso 1971-1972. En ella puso de manifiesto la ayuda del Fondo de Protección al Trabajo, que concedió 275 becas, con lo que se impartieron 32 cursos entre titulaciones mayores y menores. Al referirse al curso que se inauguraba, que hace el octavo entre los impartidos, resaltó que la Escuela ha promocionado ya a más de tres mil trabajadores del mar.

Por último tuvo unas palabras de agradecimiento para el vicealmirante Pery Junquera y el contraalmirante Jaraiz Franco, recientemente destinados a Madrid, por el apoyo que, en todo momento, han venido prestando a la Escuela, deseándoles toda clase de éxitos en sus nuevos destinos.

Seguidamente hizo uso de la palabra el jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto, señor Ramos Charro, quien empezó hablando del especial empeño que el Instituto ha puesto en promocionar a los trabajadores del mar a través de la formación profesional de los mismos. Hizo hincapié en la necesidad de una cualificación profesional por parte de nuestros pescadores y ma-

rineros adultos. Máxime teniendo en cuenta que, según lo establecido en la Ley General de Educación, las nuevas generaciones no podrán abandonar las aulas sin tener, al menos, recibida la Formación Profesional de primer grado.

Dio especial relieve a las enseñanzas que, junto a las propiamente técnicas que se dan en los cursos, imparte la Escuela en orden a una formación integral de nuestros trabajadores del mar, tales como formación empresarial, histórica y cívico-social.

Por último dijo a los alumnos que aprovecharan hasta el máximo las enseñanzas que van a recibir, pero sin perder, dentro de la Escuela, un ambiente de cordialidad, espíritu de entrega a los demás y mutuo respeto. Terminó deseándoles suerte a todos los que emprendían la singladura del nuevo curso.

El acto fue cerrado por el vicealmirante Pery Junquera, quien manifestó lo grato que le resultaba el asistir a actos como el que se estaba celebrando en la Casa del Marino, porque de ellos saldrían preparados buenos marineros y buenos servidores de la Patria.

Alentó a los alumnos para que tuvieran los mejores ánimos con que afrontar las dificultades de los estudios, felicitándoles por haberse decidido a recibir una capacitación profesional superior a la que ya poseían. Finalmente declaró abierto el curso 1972-1973 oficialmente. ■ G. RAMOS.

## EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ENTREGA AL ALMIRANTE PERY JUNQUERA UNA METOPA COMO RECUERDO DE SU PASO POR CANARIAS



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Con motivo de haber sido trasladado a la Jurisdicción Central del Ministerio de Marina el que ha sido hasta ahora comandante de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante don Pascual Pery Junquera, el Instituto Social de la Marina, por medio de su delegación en esta provincia, le hizo entrega el pasado 25 de noviembre de una artística metopa, como gratitud por su constante apoyo a los hombres del mar, y de una manera especial al colaborar con la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico Pesquera, permitiendo que un grupo de marineros asistieran a las clases con el fin de promocionarse de cara a su futuro.

Con tal motivo, y para hacer entrega al almirante Pery Junquera del recuerdo, le visitaron en su despacho, horas antes de su marcha, el delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, y presidente del Consejo Provincial del Instituto, don Manuel de la Cueva Fernández, que tuvieron ocasión de departir durante unos minutos con el ilustre marino, que agradeció visiblemente emocionado el gesto del Instituto Social de la Marina, al hacerle entrega de tan entrañable recuerdo, donde está grabado el escudo de la Casa del Marino, con una sencilla dedicatoria.

Desde estas columnas, deseamos al vicealmirante don Pascual Pery Junquera los mejores éxitos en el desempeño de su nuevo e importante cargo. ■ JUAN F. FONTE.

## VISITA VALENCIA EL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M.

VALENCIA (Especial para «Hoja del Mar»).—En los días 7 al 10 del pasado mes de octubre recibimos en Valencia la visita de nuestro secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda, acompañado del jefe del Servicio de Pensiones, don Alvaro García Ormaechea, y del jefe de la Inspección General de Servicios Sanitarios, don Jaime Pérez L. Santamaría.

Giraron una detenida visita a los nuevos locales de la Delegación Provincial y Policlínica del ISM, a punto de inaugurarse. Visitaron, asimismo, los nuevos locales de la Cofradía de Pescadores y Lonja del Pescado, presenciando el desarrollo de la subasta, así como el solar donde se proyecta construir la futura Casa del Mar. Fueron informados por el delegado provincial de la marcha de la Delegación, examinando asimismo el proyecto de la Cofradía de Gandía de realización en aquel puerto de la Casa del Mar, ya en iniciación, así como el de la Cofradía de Denia, en fase de anteproyecto. Asimismo, de las gestiones que se vienen realizando para la ejecución de un Colegio Nacional de Educación General Básica en Valencia y otras de interés para la provincia, recibiendo los consejos y orientaciones del secretario general en tan sugestivas proyecciones.

El secretario general sostuvo con el delegado de Trabajo importantes conversaciones, así como con el presidente del Consejo Provincial de nuestro Instituto y representantes de la Organización de Trabajos Portuarios. ■ FRANCISCO ALBERT.

## LABOR DEL HOSPITAL DEL I. S. M. EN FUERTEVENTURA CON OCASION DEL ACCIDENTE SUFRIDO POR UNA BANDERA PARACADISTA

LAS PALMAS.—El general segundo jefe de las tropas de las islas Canarias ha dirigido al delegado provincial del ISM en esta ciudad la siguiente carta: «Acabo de regresar de la isla de Fuerteventura y me apresuro a expresarle mi reconocimiento por la magnífica labor desarrollada por el director y personal en pleno del hospital de Puerto del Rosario, con motivo del desgraciado accidente sufrido por la Bandera Paracaidista hace unos días».

## IMPOSICION DE LA MEDALLA AL MERITO MILITAR AL DIRECTOR DE LA CLINICA NUESTRA SEÑORA VIRGEN DE LA PEÑA, DE FUERTEVENTURA



LAS PALMAS.—En el Gobierno Militar de esta ciudad, le ha sido impuesta, recientemente, la medalla al Mérito Militar al doctor don Guillermo Sánchez Velázquez, director de la Clínica Nuestra Señora Virgen de la Peña, que el Instituto Social de la Marina tiene instalada en la isla de Fuerteventura.

Dicha medalla le fue concedida al doctor Sánchez Velázquez por el eficaz y humanitario trabajo que realizó al prestar los primeros cuidados a los caballeros paracaidistas del Ejército del Aire que resultaron heridos en la realización de un supuesto táctico en Fuerteventura, y que como todos recordamos conmocionó en su momento a toda la opinión pública nacional.

Don Guillermo Sánchez tiene cuarenta y cinco años de edad, es doctor en Medicina y ha sido presidente del Cabildo Insular de la isla de Fuerteventura.





## EL PRINCIPE DE ESPAÑA INAUGURA LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BARCELONA

El Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, inauguró el 29 de noviembre, en Barcelona, el nuevo muelle de contenedores que lleva su nombre, y que es el primero que se pone en servicio en España. En el acto, el Príncipe estaba acompañado por el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, y las primeras autoridades barcelonesas, así como por el presidente de la Junta de Obras del Puerto y otras autoridades.

Después de pasar revista a la tropa que le rindió honores, el Príncipe de España procedió a descubrir una placa conmemorativa de este acto inaugural. A continuación, el ministro de Obras Públicas pronunció unas palabras de presentación e hizo alusión a la importancia de este nuevo muelle que lleva el nombre de S. A. R. Príncipe de España.

### DISCURSO DEL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Tras aludir a que en este puerto se habían invertido 2.200 millones de pesetas en los dos primeros Planes de Desarrollo, y se invertirán más de 1.200 en el III Plan, ahora en curso, el señor Fernández de la Mora dijo que «la política del Ministerio de Obras Públicas consiste en proseguir las ampliaciones para que siempre exista un amplio margen entre la capacidad y el tráfico efectivo de los puertos. Barcelona es, además, el primer puerto de España por el valor de las mercancías que por él pasan, el segundo en mercancía general y en tráfico redistribuidor de refinados petrolíferos, y es el adelan-

**ES EL PRIMERO QUE SE PONE EN FUNCIONAMIENTO EN ESPAÑA.**

tado en el tráfico de contenedores, que en 1969 era de 9.000 y en 1971 llegó a casi 28.000.

«Esta ocasión es buena —añadió después— para hacer un balance de la eficacia de nuestro Estado en materia de infraestructura portuaria. En las tres décadas transcurridas entre 1940 y 1970, el tráfico marítimo nacional ha pasado de 20 millones de toneladas a 150, es decir, casi se ha multiplicado por ocho. La longitud de los diques de abrigo ha pasado de 34 kilómetros a 58, casi el doble. Los muelles con calado superior a 12 metros totalizaban 3,5 kilómetros en 1940 y hoy es 16, es decir, casi cinco veces más. La superficie de los depósitos cerrados ha pasado de 30 hectáreas a 72, más del doble, y la potencia total de las grúas, que en 1940 era de 1.500 toneladas, ha llegado este año a las 5.300, casi el cuádruple».

El señor Fernández de la Mora cerró su discurso con las siguientes palabras: «Metas que hace poco parecían soñadas están ya al alcance de los españoles. Vuestra Alteza es el símbolo de la continuidad de ese magnífico e ilusionado esfuerzo. Y cuantos hemos jurado lealtad a Franco y a las institu-

ciones por él fundadas, cuando en un día como hoy renovamos nuestra adhesión a Vuestra Alteza, lo hacemos con la convicción de que sois la garantía de la estabilidad de las instituciones y de la aceleración de la carrera hacia el engrandecimiento real de España».

### CARACTERÍSTICAS DEL MUELLE

La unidad operatoria de la terminal inaugurada tiene una longitud de 237 metros de atraque y dispone de una explanada de 40.000 metros cuadrados, que permite el depósito simultáneo de 550 containers de 20 pies en una capa, y zona para containers frigoríficos con 60 toneladas a distintos voltajes. Destaca por su importancia una grúa con capacidad de elevación de 50 toneladas a 35 metros de alcance desde el borde del muelle.

El muelle, conectado con la red de carreteras y la ferroviaria, podrá mover 60.000 contenedores anuales, equivalentes a 400.000 toneladas de mercancías.



Doctor Bartolomé Martín.

### NOTICIAS DE DAKAR

## LA CLINICA, CREADA RECIENTEMENTE POR EL I. S. M., YA PRESTA ASISTENCIA SANITARIA A NUESTROS PESCADORES

DAKAR.—Con el alquiler de unos locales en rue Carnot, 76, para la instalación de una clínica se ha empezado a prestar eficazmente la asistencia sanitaria que se hacía necesaria para todos los pescadores españoles que faenan a lo largo del año en aguas de Senegal, y que tienen como puerto base el de esta ciudad.

Al frente de los servicios sanitarios y de asistencia social —creados recientemente allí por el Instituto Social de la Marina— se encuentran el doctor español don Juan Bartolomé Martín, la asistente social, señorita Ana María Sainz Martín, y la enfermera, señorita Pauli Herrán.

### VISITA DE «CORNIDE DE SAAVEDRA»

Al mismo tiempo que la anterior información, nos llega de Dakar la noticia de que el buque oceanográfico español «Cornide de Saavedra» ha arribado a aquel puerto, como punto previsto dentro de su programa científico, siendo hasta ahora ésta su singladura más austral.



Señorita Pauli Herrán, enfermera.

## CONDECORACIONES A LOS SEÑORES PEREZ DE LA BARREDA, HARGUINDEY Y MORENO

Con motivo de la conmemoración del 1 de octubre, S. E. el Jefe del Estado concedió las condecoraciones que se indican a los siguientes funcionarios del Instituto Social de la Marina:

Don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del organismo, la encomienda con placa de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas.

Don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general, la encomienda de la Orden del Mérito Civil.

Don Fernando Moreno Menéndez, jefe del Servicio de Asistencia Sanitaria, la encomienda sencilla de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas.

GRUPO SINDICAL AUTÓNOMO DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES

Huelva, 22 de Noviembre de 1972

Sr. Delegado Provincial del Instituto Social de la Marina  
Señor, Sr. SAAVEDRA

Muy Sr. Sr.

Como Presidente de este Grupo Sindical de Armadores, tengo el placer de comunicarle la felicitación de todos los Armadores, cuyos buques faenan en aguas de Senegal, por la importante asistencia que a nuestra flota está prestando al equipo destacado en el puerto de Dakar por sus Orígenes. Tanto el Dr. Don Juan Bartolomé, como las Sras. Asistentes Sociales, para a la importante atención de los buques, se están multiplicando en favor de las detenciones de nuestros buques.

Estos buques, con su gran capacidad de refrigeración, a la vez, su algaría y satisfacción, y a veces que lo haga, su poder de tener con verdadera agrado.

Se permite reiterar nuestro agradecimiento de colaboración en todo aquello que considere pueda beneficiar a nuestros tripulantes.

Con un afectuoso saludo a todos los señores

*[Firma]*  
Don Manuel Pérez de la Barreda

El delegado provincial del ISM ha recibido un escrito del presidente del Grupo Sindical Autónomo de Armadores de Buques Congeladores, que por su interés reproducimos sobre estas líneas.



# URGE LA PRONTA APARICION DE LA NUEVA ORDENANZA LABORAL DE LA PESCA

● LOS TRABAJADORES DE BUQUES CONGELADORES NO TIENEN EMPLEO FIJO NI VACACIONES PAGADAS.

● JORNADA EXCESIVA, BAJOS SALARIOS Y FALTA DE UN MAYOR PERIODO DE VACACIONES SON LOS PROBLEMAS FUNDAMENTALES.

**Q**UE la actualmente en vigor Ordenanza Laboral de la Pesca es una reglamentación superada, y por tanto el trabajo de este importante sector del mundo marítimo de nuestro país tropieza con innumerables dificultades que no están previstas en ella o bien están recogidas desde un punto de vista ya superado por el derecho laboral, es una realidad tan palpable que nadie discute. Las autoridades competentes en la materia así también lo han comprendido, y según nuestras noticias está ya muy avanzada la nueva Ordenanza, que es de esperar venga a satisfacer las justas aspiraciones de estos trabajadores del mar y a dar solución a los problemas que hoy tienen planteados.

Numerosas, veces, los pescadores —en este caso los de arrastre— han urgido con sus escritos a organismos y autoridades, para que la Ordenanza se estudiara lo más pronto posible. Su urgencia, sus prisas, es fruto de la necesidad indudable de adecuar su remuneración a un salario familiar justo y lograr una mayor humanización de su trabajo.

## LOS PORQUES

Vaya por delante que algunas de las dificultades planteadas existen por incumplimiento parcial de la Ordenanza en vigor. Concretamente, los contratos no se hacen como se estipula en ella; se ignora el pago de las dietas por traslado; se habla de oficinas de colocación que luego no se han creado; no se cumple a bordo la jornada laboral, que se estipula en la Ordenanza en un máximo de catorce horas —salvo caso de fuerza mayor— y como norma general las ocho horas; se cuenta siempre en la Reglamentación con que la tripulación es fija, cuando esto no sucede en casi ninguno de los casos, estando sometidos estos trabajadores a la eventualidad; se habla de la representación sindical en los barcos, y no existe; carecen del Régimen Interior, que según la Ordenanza han de tener todos los barcos, etcétera.

Por eso, lo primero que piden los trabajadores del mar es que se obligue a que lo legislado se cumpla, recogiendo de forma actualizada, y a la

vista de la experiencia, en la nueva Ordenanza, de forma que no quede resquicio o posibilidad de abuso o ignorancia por parte de armadores y pescadores.

## LO QUE SE ESPERA DE LA NUEVA ORDENANZA

Pero como es evidente que los tiempos han cambiado mucho y la vida del trabajo en la mar exige que se aplique, como en las actividades de tierra, la política social hasta sus últimas consecuencias, los pescadores que se verán afectados por la nueva Ordenanza que se prepara esperan que en ella se recojan —además de lo que debe seguir en vigor de la anterior— las siguientes aspiraciones:

● Un sueldo garantizado como retribución fundamental, y dejar como retribución secundaria los «incentivos a la producción». Ahora ocurre lo contrario, y aun sin denominarlo así, el «destajo» se vive en el ambiente laboral del sector.

● Que a efectos del sueldo base los marineros no estén considerados como peones. Según la legislación vigente y los acuerdos internacionales de la OIT, el marinero es un especialista. Por tanto, no debe ser retribuido con el sueldo mínimo interprofesional.

● Que se eliminen los contratos por campañas o los contratos eventuales. Todo el personal de estos barcos, y según se especifica en el Derecho Laboral vigente, pasados los plazos necesarios que admite la ley deben tener la consideración de fijos. Ello obligaría, como debe ser, a establecer plantillas en los barcos, lo que supone la fijeza en la empresa.

● Que en la determinación de las plantillas intervengan también los trabajadores a través de sus representantes sindicales, para lo que debe cuidarse al máximo dichos puestos dentro del barco.

● Que el concepto de campaña no se entienda a efectos de eventualidad en el trabajo o retribución a la parte por pesca capturada, sino que se limite

a entenderse como «actividad pesquera que se desarrolla en cierta época del año, y cuya duración viene determinada por razones biológicas, climatológicas, etcétera».

● Que se suprima la obligación «inexcusable» de cumplir órdenes del armador o comandante del barco, delimitando algunos campos. Esta obligación, unida a que en dichos barcos en caso de conflicto a bordo es la autoridad de marina la que se encarga del caso en primer lugar, produce que en numerosas ocasiones estos trabajadores, en evitación de perjuicios mayores, se dobleguen al interés del armador aun cuando les ordene algo que se salga de las normas laborales de la Ordenanza. Ello se da frecuentemente, por ejemplo, en la prolongación de la jornada de trabajo, que habitualmente —y no por rigurosa causa mayor— se prolonga mucho más allá de las ocho horas.

● Que se vigilen los descansos a que tienen derecho los pescadores.

● Que se aplique una retribución especial por las horas extraordinarias y el trabajo nocturno o festivo. Debe especificarse que la jornada normal laboral es la diurna.

● Mejoras en la comida, control de la cocina y que —como en la Mercante— la manutención corra a cargo del armador.

● Que se especifiquen claramente las condiciones de los alojamientos de la tripulación, así como las normas de higiene y seguridad en el trabajo.

● Que se comprenda la necesidad que se tiene de estar con la familia, y por tanto se establezca el disfrute de un mes de descanso en tierra por cada cinco de trabajo en el mar.

A estas peticiones fundamentales cabría añadir otras de muy variada índole, pero sería innecesario hacerlo, por cuanto se piensa y espera que la nueva Ordenanza Laboral para la Pesca de Arrastre las haya recogido.

Queda, pues, que lo más pronto posible, en beneficio de un sector tan necesitado, salga a la luz.



# Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACION

SEGURIDAD  
CALIDAD  
SERVICIO

Toda clase de equipos  
electrónicos para buques

- ☐ Proyecto
- ☐ Instalación
- ☐ Entretienimiento
- ☐ Reparación

**Radiomar**  
**Significa Garantía**

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

**RADIOMAR**

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



# III. REGIMEN JURIDICO DE LOS BUQUES

Por JOSE LUIS DE AZCARRAGA

**V**AMOS a comentar, en esta nueva sección de las glosas que HOJA DEL MAR nos viene aceptando amablemente, determinados instrumentos convencionales vigentes que afectan al régimen jurídico de los buques.

Los tres primeros Convenios —elaborados después de los correspondientes Proyectos debidos al Comité Marítimo Internacional en conferencias de carácter diplomático y siempre celebradas en la capital belga de Bruselas, por cuya circunstancia de lugar se rotulan, asimismo, Convenios de Bruselas, y los maritimistas de todo el mundo saben así de la materia de que se trata y de la índole marítimo-privada de sus textos— se refieren a la inmunidad de los buques estatales, el primero; a los privilegios e hipotecas marítimas, el segundo, y el tercero, al embargo preventivo de los buques, firmados el 10 de abril de 1926 los de inmunidad de buques del Estado y de privilegios e hipotecas, y el 10 de marzo de 1952 el del embargo preventivo, habiendo sido ratificados por España los dos últimos, respectivamente, el 2 de julio de 1930 («Gaceta de Madrid» del 31 de igual mes y año) y el 11 de septiembre de 1955 («Boletín Oficial del Estado» del 5 de enero de 1956). El Convenio para la unificación de ciertas reglas concernientes a las inmunidades de los buques, de 10 de abril de 1926, no fue ratificado por España.

Pero antes de dar paso a un breve comentario sobre los repetidos Convenios, bueno será recordar, a manera de introducción, que el famosísimo y muy prestigioso Comité Marítimo Internacional, con sede en Amberes, desde su fundación en el año 1897 (por iniciativa de Frank y Lejeune y la primera presidencia del ministro belga Bernaert) viene contribuyendo a la unificación internacional del Derecho Marítimo, valiéndose de esos trabajos preparatorios realizados por el expresado Comité —a cuyo «bureau» nos honramos en pertenecer— en el seno más amplio de las conferencias internacionales —sólo de carácter doctrinal— o en el más reducido, pero no por eso menos importante, de las respectivas Asociaciones nacionales. (Precisamente, desde esta HOJA DEL MAR, reclamamos la atención sobre la existencia de la Asociación Española de Derecho Marítimo, integrada al tantas veces citado Comité de Amberes, y que tiene excelentes brotes en sus Comités Regionales de Valencia, Sevilla, Barcelona, Cádiz y Las Palmas, pero que desde hace algún tiempo ha interrumpido, por desgracia, sus actividades y la publicación del oportuno boletín o revista, circunstancia que debemos lamentar todos cuantos, de un modo u otro, nos movemos en el campo del Derecho Marítimo y de los negocios naviero y asegurador.)

El Convenio de Bruselas de 10 de abril de 1926 «para la unificación de ciertas reglas concernientes a las inmunidades de los buques de Estado» (no ratificado por España, como antes señalamos, ni por la Unión Soviética, entre otros países) declara en su artículo primero que tales buques y sus cargamentos y pasajeros transportados, así como los Estados propietarios, estarán sometidos, en lo que concierne a las reclamaciones relativas a su explotación o transporte, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que se aplican a los buques, cargamentos y armamentos privados.

No obstante, tal disposición así como la relativa a la competencia de los Tribunales y acciones en juicio y procedimiento (que es objeto del artículo segundo), no será aplicable a los buques de guerra, yates de un Estado, buques de vigilancia, barcos hospitales, buques auxiliares, de aprovisionamiento y otras embarcaciones pertenecientes o explotados

por un Estado y dedicados exclusivamente en el momento en que surja un crédito a un servicio gubernamental y no comercial, y tales buques del Estado no serán objeto de embargo o de detención por resolución judicial alguna ni por ningún procedimiento judicial «in rem».

De todas formas, y como excepción, los interesados tienen el derecho de presentar sus reclamaciones ante los Tribunales competentes del Estado propietario del buque, sin que pueda prevalecer dicha inmunidad: a) por las acciones en casos de abordajes u otros accidentes de navegación; b) por las acciones en caso de asistencia, salvamento y avería gruesa, y c) por las acciones en caso de reparación, suministros u otros contratos relativos al buque.

El Convenio de Bruselas de 10 de abril de 1926 «para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas» (que sí fue ratificado por nuestro país, como antes señalamos) se aplica a las hipotecas, «mortgages» y prendas sobre buques constituidas regularmente según las leyes del Estado contratante a que el buque pertenece y figuran inscritas en un registro público (bien sea del puerto de registro o de la oficina central), y serán consideradas como válidas y respetadas en todos los demás países contratantes.

El carácter de créditos privilegiados sobre el buque, sobre el flete durante el cual nació el crédito y sobre los accesorios del buque y del flete adquirido después de comenzado el viaje lo tendrán, a saber:

- a) las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores para la conservación del buque o para conseguir su renta y la distribución del crédito; los derechos de tonelaje, de fano o de puerto y los demás derechos e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de practica de custodia y conservación desde la entrada del buque en el último puerto;
- b) los créditos resultantes del contrato de servicio del capitán, de la tripulación y de otras personas al servicio de a bordo;
- c) las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas;
- d) las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, así como por los daños causados en las obras portuarias y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a pasajeros y tripulantes, por pérdidas o averías de la carga y equipaje, y
- e) los créditos procedentes de contratos celebrados por el capitán fuera del puerto de matrícula.

Por último, en este rápido análisis ofrecemos, también con brevedad, el Convenio signado en Bruselas el 10 de mayo de 1952 (ratificado por España en 1955) «para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima», significando dicho embargo la inmovilización de un buque con la autorización de la autoridad judicial competente para garantía de un crédito marítimo, pero no comprende tal concepto el embargo de un buque para la ejecución de un título.

Estos son los principales Convenios que se refieren al régimen jurídico del buque, y dejamos para nuestras próximas glosas la pertinente alusión a los que fueron redactados para la seguridad de navegación, que en cierta manera acabarán de completar la mencionada naturaleza jurídica de los medios materiales que sirven para la navegación y el comercio marítimos.



JOSE  
PEREZ-GUERRA

# BUQUES PARA LA PAZ Y LA GUERRA SE ESTA CONSTRUYENDO UNA ESCUADRA ACOMODADA A LAS CIRCUNSTANCIAS

ESPAÑA, por sus características geográficas y necesidades socioeconómicas, ha sido —y deberá serlo aún más— un país esencialmente marítimo. Desde la más remota antigüedad, el mar condicionó el quehacer hispano hasta el punto de que todas nuestras victorias y derrotas estuvieron determinadas por la potencia de su cobertura naval.

Realmente es una exigencia del entorno geográfico. Apéndice de Europa, adelantada hacia las Américas y puente con el continente africano, tiene intereses concretos en el Mediterráneo y la llave del estrecho de Gibraltar, paso por donde navegan cada año unos 50.000 barcos de todos los portes y banderas. Y una necesidad impuesta por el hecho de que cuatro de sus provincias y dos ciudades-puertos se encuentran separadas del núcleo peninsular.

El mar, camino y despensa, da; pero también exige. Exige una flota de guerra acorde; un conjunto de unidades capaces de salvaguardar el litoral amplio, abierto a tres mares; de garantizar la navegación en zonas próximas y el movimiento de la Marina Mercante propia; de respaldar al sector pesquero, necesitado, como se ha visto en los tres últimos años, de protección; de afirmar la presencia española en el Mediterráneo, en el Estrecho y áreas que interesen al país. Una Escuadra que sea apoyo en tiempo de paz y defensa en momento de emergencia.

## FRAGATAS Y SUBMARINOS

Tras la caída del 98, España intenta rehacer su flota de guerra. Había, en verdad, mucha indiferencia y escasos recursos. Sánchez Toca intenta un programa naval, pero faltaron apoyos; Maura tuvo más suerte, y a su plan se deben los tres acorazados de la serie «España»; Miranda modifica el programa en curso, introduciendo destructores y submarinos; Primo de Rivera sigue adelante, posibilitando la construcción de cruceros. En 1928, España era una potencia naval, con 69 navíos de guerra con 127.813 toneladas. Se situaba en cuarto lugar entre las potencias europeas y el sexto entre las mundiales.

1936. Guerra. Merma de efectivos. Y para colmo, no hubo apoyos a la hora de reconstruir. Después, pasada la etapa difícil, los pactos firmados con los Estados Unidos nos proporcionaron barcos —submarinos, destructores, dragaminas, navíos de apoyo y un portahelicópteros que sigue siendo unidad valiosa dentro de los efectivos actuales y previstos— que dieron una nueva dimensión a la Escuadra. Y cuando el desarrollo de la economía lo ha permitido, se ha puesto en marcha un plan naval, que se centra en la construcción de fragatas y submarinos.

En la primera etapa de este plan se han modernizado dos destructores, que habían sido diseñados anteriormente, y que hoy, con los nombres de «Roger de Lauria» y «Marqués de la Ensenada», navegan ya,

incorporados a la flota. Se construyen en El Ferrol del Caudillo cinco fragatas, todas ellas ya a flote. Desplazan —«Baleares», «Andalucía», «Cataluña», «Asturias» y «Extremadura»— 4.000 toneladas, tienen 137 metros de eslora y la potencia de sus motores será de 35.000 caballos, que posibilitará un andar de 27 nudos. Irán armadas de lanzacohetes «standard», de cañones de 127 mm., cohetes antisubmarinos «Asroc» y otras armas, pudiendo llevar, además, dos helicópteros. Se trata de buenas unidades, con el defecto de su velocidad, que nos parece reducida, y el contar sólo con una hélice, que limita su maniobrabilidad.

En esta primera etapa del plan se construyen también, éstos en Cartagena, cuatro submarinos del tipo «Daphne» francés —«S-61», «S-62», «S-63» y «S-64»—, de los cuales dos han sido ya botados. Desplazan 863 toneladas en superficie y 1.040 sumergidos, tienen 60 metros de eslora, motores Diesel de 750 caballos que aseguran una velocidad de 15 nudos y medio sumergidos. Llevan doce tubos lanzatorpedos. Estos barcos están considerados como excelentes por su maniobrabilidad y marcha silenciosa y parece ser que son los más eficaces dentro de la gama de los submarinos convencionales.

## GUARDAPESCAS

La flota de vigilancia pesquera que se estudia para su inmediata construcción no entra dentro del Plan Naval. Se trata de unidades —de momento tres patrulleros pesados y seis ligeros— financiadas con presupuestos del Ministerio de Comercio, aunque éstas quedarán integradas en los efectivos de la Armada y su actuación será definida desde el Estado Mayor de la Flota, que estará en contacto permanente con la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Los navíos de vigilancia de la pesca, que en principio serán nueve, tienen una misión tan amplia como específica. Y pueden servir en etapas de emergencia a reforzar el potencial de la Escuadra. Su papel será, desde el momento en que entren en servicio, el de proteger en todo momento y circunstancias al sector pesquero. En el III Plan de Desarrollo ya se señalan los objetivos que cubrirán estas embarcaciones, que se estiman de urgencia construir:

- Proteger con el mayor grado de eficacia a nuestra flota pesquera.
- Velar por nuestra riqueza pesquera y por el cumplimiento de toda la reglamentación en vigor.
- Facilitar las informaciones que se consideren necesarias para la navegación marítima y la predicción del tiempo.
- Defender los derechos e intereses, tanto públicos como privados, de conformidad con la legislación vigente.

● Velar por el respeto de las normas del Derecho internacional marítimo y de los tratados suscritos con otros países.

● Localizar y auxiliar a los buques en peligro o a cualquier objeto flotante que pueda suponer un riesgo para la navegación o para la pesca.

● Proceder a cooperar al salvamento de naufragos.

● Cooperar y prestar servicios médicos y religiosos en el mar.

## SEGUNDA FASE DEL PLAN

El Plan Naval, que surge de la Ley de julio de 1965, va a tener una segunda fase; con ello la Escuadra contará con un determinado número de unidades muy definidas para reforzar su potencial antisubmarino y su efectividad en áreas tan especiales como son el Mediterráneo, el estrecho de Gibraltar y una zona muy concreta del Atlántico, entre el Cantábrico, golfo de Cádiz y Canarias-Sahara.

Esta segunda fase, que será iniciada una vez se vayan concluyendo los trabajos de la primera —fragatas y submarinos en vías de realización—, afrontará 48 navíos, cuyos proyectos se encuentran ya en avanzado estado, para su posterior contratación en astilleros nacionales: tres destructores de flota, dos submarinos «Super-Daphne», diez escolta cohetes, trece patrulleros pesados, diez patrulleros ligeros, seis lanchas de vigilancia portacohetes, un buque nodriza para submarinos, otro para dragaminas, un navío hidrógrafo y un buque auxiliar.

Como se observa en la relación de unidades previstas, los efectivos ligeros, escoltas, patrulleros y lanchas portacohetes, tienen cierta referencia. Ello es natural. En realidad, la táctica naval está sufriendo grandes modificaciones. Es verdad que potencias con intereses en diversos océanos necesitan portaaviones y unidades mayores, pero los países que tienen un escenario limitado donde actuar —caso de Noruega, España, Italia o Israel, entre otros muchos— necesitan multiplicar sus efectivos a base de unidades rápidas, de poco tonelaje, que puedan refugiarse o actuar desde cualquier puerto, que lleven una dotación humana mínima y su coste, construcción y mantenimiento sea mínimo. Contamos ya con un portahelicópteros, con destructores y fragatas y vamos a tener submarinos, aunque no en número deseable; ahora hay que lograr escuadrillas de patrulleros rápidos y de lanchas portacohetes; de una flota ágil y numerosa que esté presente en el Mediterráneo, controle el mar de Alborán, el paso del estrecho de Gibraltar y salvaguarde nuestros intereses en el Atlántico cercano. De una Armada que sea protección en la paz y defensa en tiempos de emergencia.





## ROSTOCK, EL PUERTO DE LA ALEMANIA ORIENTAL

A pesar de su «juventud», el puerto de Rostock es el más importante de la República Democrática Alemana. En esta foto vemos una panorámica del mismo. El 26 de octubre de 1957 comenzaba su construcción, y el 30 de abril de 1960 entraba en

servicio. Veinticinco mil barcos de más de 50 países han sido cargados o descargados en él, con unos 85 millones de toneladas de mercancías. Durante los diez primeros meses de 1972 alcanzó 13 millones de toneladas. (FOTOFIEL.)

## PREOCUPACION EN SANTANDER POR EL FUTURO DE SU PUERTO

La comisión permanente del Consejo provincial de Empresarios de Santander ha mostrado su preocupación ante las amenazas que se ciernen sobre el puerto, ante la noticia surgida de que Campsa va a instalar un oleoducto desde el puerto de Bilbao para llevar los combustibles a las provincias del interior.

Se han subrayado los enormes perjuicios que ello puede acarrear al tráfico del puerto santanderino, en el que tanta importancia tienen los combustibles, y sus repercusiones en la línea de constante crecimiento que venía registrando este transporte que actualmente se realiza desde Santander a las provincias del interior.

## EL TEMPORAL CAUSO IMPORTANTES DAÑOS EN EL PUERTO DE DENIA

- Los armadores están dispuestos a abandonarlo, si no se remedia la situación

El fuerte temporal de viento de Levante ocasionó daños en las obras de sillería de las zonas de atraque de los barcos de pesca, perjudicando a unas 44 embarcaciones con daños de importancia.

Es de esperar que este temporal acelere la completa solución que se está llevando a cabo en el Ministerio, ya que los espigones «Norte» y «Sur» han sufrido más desperfectos todavía, dando paso a que las olas en cresta entren al interior de la dársena.

Todo lo ocurrido da paso a que los armadores, con un total de 416 productores del mar, estén dispuestos a abandonar este puerto de tanta historia marinera.

Junto a esta preocupación existente

está también la del Club Náutico, en cuya dársena tienen cabida un gran número de embarcaciones deportivas, nacionales y extranjeras, cuyos daños también son de lamentar.

## EL PUERTO DE SEVILLA, CON PROBLEMAS

La desfavorable situación del puerto de Sevilla en los últimos años fue estudiada por la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, la cual llegó a la conclusión de que los problemas se derivan del desvío de mercancías que se realiza a otros puertos, debido a la falta de atención que se presta al puerto sevillano, lo que hace que las condiciones de navegación sean cada vez más difíciles, según ha hecho público el Servicio de Información Sindical.

La últimas estadísticas de exportación de aceitunas reflejan un descenso del volumen de exportación de este producto característico de la economía sevillana por el puerto de Sevilla, cuyo volumen fue de 56 millones de kilogramos en 1969, y en este año de 1972 asciende hasta ahora a poco más de 26 millones.

Mientras tanto, en el puerto de Cádiz el balance arrojaba una exportación de 20,5 millones de kilos en 1969, y en el presente año es ya de 31 millones de kilogramos.

Estos números, se ha dicho en la reunión sindical, «son suficientemente elocuentes y permiten ver con toda claridad que, al ritmo actual, dentro de un período inferior a dos años, toda la producción de aceituna sevillana se desviará al puerto de Cádiz, lo que supondría la muerte de nuestro puerto».

La Comisión Permanente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante acordó, según añade el SIS, elevar a las autoridades competentes la más enérgica protesta por la falta de atención que se presta al puerto de Sevilla, así como recabar del Ministerio de Obras Públicas las soluciones que procedan para resolver con urgencia el problema.

## ¿PARQUE NATURAL SUBMARINO EN GRAN CANARIA?

La Asociación Canaria de Defensa de la Naturaleza lleva a cabo actualmente un estudio para la posible instalación en esta isla de un parque natural submarino.

Varios técnicos han realizado los trabajos preparatorios oportunos, a los que seguirá una visita de un grupo de investigadores de la Asociación Mediterránea de Estudios Biológicos Marinos y Oceanografía, que elaborará en su día un informe que será sometido al Cabildo Insular de Gran Canaria.

## DRAGADO DE LA RIA DE LA CORUÑA

A 250 millones de pesetas se eleva el presupuesto de las obras de dragado de la ría de La Coruña, que actualmente efectúa la draga «W. D. Gateway». Los trabajos de dragado se iniciaron en Agosto pasado y se estima que tendrán una duración de seis meses.

La draga empleada está considerada como la más moderna del mundo. Una vez finalizados los trabajos, podrán atracar y fondear buques de hasta 120.000 toneladas de desplazamiento.

## UN NUEVO REMOLCADOR EN LA CORUÑA

El remolcador más moderno construido en Alemania entró en el puerto coruñés, en donde posiblemente quedará su base. Este navío hace solamente tres meses que fue botado.

Se trata del «Wotan», que coincide su nombre con otro de la misma compañía, la Bugsier Reederei und Bergungs, A. G., de Hamburgo. Este nuevo remolcador, que hace su viaje inaugural, es el tercero en potencia de la compañía, inmediatamente después del «Oceanic» y el «Artic». Su potencia es de 13.000 caballos, tiene un registro bruto de 1.599 toneladas y viene tripulado por 22 hombres.



## BERMEO, LEQUEITIO Y ONDARROA CONTARAN CON CASAS DEL MAR

BILBAO.—Se van a construir Casas del Mar en Bermeo, Ondarroa y Lequeitio. Los proyectos fueron aprobados el pasado verano en La Coruña, en la reunión de la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina. El presupuesto abarca 30 millones de pesetas. La Casa del Mar de Bermeo tendrá cinco plantas. Las de Lequeitio y Ondarroa constarán de planta baja y dos altas. Con estas tres Casas del Mar, el Instituto Social de la Marina cubre totalmente las necesidades de estas tres poblaciones pesqueras de Vizcaya.

Arrecife de Lanzarote:

## LA AMPLIACION DE LA CLINICA DE LA CASA DEL MAR, A CONCURSO

● Las obras serán realizadas en un plazo de seis meses.

Con fecha 15 de noviembre de 1972, el «Boletín Oficial del Estado» publicó una disposición del Ministerio de Trabajo, por la cual se convoca a concurso las obras de ampliación de la clínica de la Casa del Mar de Arrecife de Lanzarote, con un presupuesto de más de trece millones de pesetas. Dicha cantidad será destinada exclusivamente a obras de ampliación del edificio, es decir, sin contar las inversiones que escalonadamente se harán con objeto de dotar a la citada clínica de todo el moderno material médico preciso. Se calcula en cuarenta millones de pesetas la inversión general. La ejecución de las obras serán realizadas en un plazo de seis meses.

Almirante Boado en el CESEDEN:

### «LOS RESULTADOS DE LA EXPLOTACION DE LA INDUSTRIA NAVIERA SON MUY BAJOS»

MADRID, 30.—«El 70 por 100 del comercio mundial y el 95 por 100 del comercio español se realizan a través del mar. Si prevalecen y proliferan las medidas discriminatorias actualmente en uso, es posible que se llegue a una distribución más equitativa de flotas y tonelajes a escala mundial, pero parece dudoso que de ello se beneficie la vida económica del mundo», ha dicho el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Leopoldo Boado Endeiza, en el curso de la conferencia que sobre «Interrogantes que se presentan actualmente en el transporte marítimo» ha pronunciado en el aula magna del CESEDEN, dentro del actual ciclo organizado por el Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Entre las personalidades asistentes figuraban el ex ministro de Marina almirante Pedro Nieto Antúñez; el capitán general de la Primera Región Militar, teniente general Tomás García Rebull; el almirante director del CESEDEN, Ignacio Martel Viniegra, y el coronel del servicio de Estado Mayor, Juan Sancho Soprani, que, en nombre del general-director del Instituto, ausente por enfermedad, hizo la presentación del conferenciante.

El almirante Boado comenzó su conferencia con la historia de la evolución del transporte, en general, y del transporte marítimo, en particular, que de aventura individual se ha convertido actualmente en una industria que «está sometida en forma destacada a la ley de la oferta y de la demanda». Expuso las dos modalidades fundamentales del tráfico marítimo: el «tramp» o, generalmente, de granel, esporádico, y el «liner» o de productos manufacturados, regular y estable.

Al analizar la estructura económica-financiera de las empresas navieras actuales, el subsecretario de la Marina

Mercante señaló, como características especiales, el peso de las inversiones, las exigencias del proceso tecnológico, el alto grado de competitividad y los acontecimientos políticos, que, unidas a los avatares del comercio exterior internacional, provocan grandes «booms» (Plan Marshall, guerras de Corea e Indochina, cierre del canal de Suez y crisis imposibles de predecir a largo plazo). «Los resultados de la explotación de la industria naviera son muy bajos», subrayó el conferenciante.

«Sin embargo, y según los estudios más recientes de la OCDE, su importancia económica es tal, que existe un sensible paralelismo entre las curvas representativas del producto nacional bruto de un país y el desarrollo de su industria del transporte marítimo». El conferenciante resaltó que el desarrollo de este transporte es tal últimamente, que las mercancías transportadas por vía marítima han pasado de 490 millones de toneladas, en 1930, a más de 2.500 millones, en 1970 (de las que 1.400 millones fueron de petróleo), y el de toneladas de arqueo bruto de la flota mundial, de 68,2 millones a 224 millones en las mismas fechas.

Después de resaltar que «sin una política que encauce convenientemente la concesión de créditos a la industria naviera es inútil pensar que ésta pueda subsistir», el almirante Boado terminó su conferencia señalando las prácticas discriminatorias que actualmente ponen en peligro el principio de la libre circulación, actualmente imperante: reserva del tráfico de cabotaje (muy importante en América), discriminación de bandera (en la que cabe mencionar el reciente pacto bilateral entre los Estados Unidos y la Unión Soviética), base discriminatoria del desarrollo de las flotas de los países nuevos o en vías de desarrollo (recomendaciones recientes de la UNCTAD), subsidios (practicada especialmente en EE. UU.) y banderas de conveniencia (ejercida por 17 países, entre ellos Liberia, con la primera flota mercante del mundo, casi toda propiedad de armadores norteamericanos).

### SE PIDE LA INMEDIATA ACCION CONCERTADA EN LA CONSTRUCCION NAVAL EUROPEA

● Para hacer frente a la dominación japonesa en el sector.

La inmediata acción concertada de los Gobiernos europeos, ante la creciente dominación japonesa del mundo de la construcción naval, pide la Asociación de Constructores Navales de Europa Occidental.

En el comunicado hecho público en Amsterdam, la citada Asociación dice que las esperanzas de conseguir una ordenación del mercado, no se han visto justificadas por los hechos, pese a las negociaciones llevadas a cabo con los japoneses durante algún tiempo, especialmente durante 1971.

### PEDIDOS A NUESTROS ASTILLEROS

La cartera de pedidos de los astilleros nacionales ascendía, a primeros del presente mes, a 397 buques, con 4.353.867 toneladas de registro bruto y 8.298.452 toneladas de peso muerto.

De los 397 buques, 283 estaban pedidos por armadores españoles y el resto, 114, por armadores extranjeros.

De los pedidos para armadores nacionales destacan 16 portacontenedores, 18 petroleros —con 1.315.844 T. r. b.—, ciento sesenta y cuatro pesqueros y siete buques de pasaje. La capacidad de los 283 buques pedidos asciende a 1.949.794 T. r. b.

En cuanto a los buques contratados por armadores extranjeros destacan 21 petroleros, 14 portacontenedores y 14 bulk-carriers. En T. r. b., los 114 buques para extranjeros superan a los 283 pedidos por españoles, puesto que suponen 2.404.073.

### INDUSTRIALES SUECOS VISITAN EMPRESAS ESPAÑOLAS DE CONSTRUCCION NAVAL

La misión de representantes de la industria sueca de la cons-

trucción naval ha realizado durante estos últimos días diversas visitas a las empresas españolas del sector de la construcción y de la industria auxiliar naval.

Los empresarios suecos han celebrado diversas reuniones, en las que se han tratado diversos aspectos de las relaciones ya establecidas por Indunaves con la industria naval de aquel país nórdico, para la venta de materiales y equipos españoles a sus astilleros.

### CONSTRUCTORES NAVALES RUMANOS VISITAN ESPAÑA

Se encuentra en Madrid una misión formada por representantes de varias empresas rumanas de construcción naval, al objeto de establecer contactos con las empresas españolas del sector y celebrar diversas reuniones de trabajo con altos cargos de Indunaves (servicio comercial de fabricantes de la industria naval).

El fin principal de la misión es el de estudiar las posibilidades de compra de materiales y equipos de la industria auxiliar naval española para los astilleros rumanos.

La visita de esta misión comercial está patrocinada por el Ministerio de Comercio e invitada por el servicio comercial y técnico de industrias auxiliares de la construcción naval (Indunaves).

### R. E. P. E. S. A. VENDE UNO DE SUS PETROLEROS

La compañía REPESA (Refinería de Petróleos de Escombreras, S. A.) se va a desprender del buque petrolero «Puentes de García Rodríguez», vendiéndolo a una naviera italiana.

El citado buque fue construido por la Empresa Nacional Bazán, y entró en servicio en 1956. Tiene 170 metros de eslora y 22 de manga, desplazando 20.000 Tm. de peso muerto.

### FUE BOTADO EN EL FERROL EL PRIMER BUQUE TIPO «OBO»

El mercante «Paloma del Mar», de ciento dieciocho mil toneladas de peso muerto y construido en la factoría de la Empresa Nacional Bazán, fue botado en un acto que presidieron diversas autoridades civiles y militares de la ciudad y provincia.

El buque ha sido construido para la naviera Líneas ASMAR, Sociedad Anónima. Sus características principales son: eslora, 265,80 metros; manga, 40 metros; puntal, 22,50 metros; potencia del motor propulsor, 26.100 HP., y velocidad máxima, 17 nudos.

Es el primer buque granelero del tipo «obo» que se construye en España y combina la carga de petróleo con la de carbón, cereales y mineral, lo que mejora en un 20 por 100 su coeficiente de utilización, respecto a la del clásico bulk-carrier.

En el acto de la botadura estuvieron presentes el capitán general del Departamento Marítimo, el comandante general de la flota, el jefe del Arsenal y otras autoridades.



## FRANCO, PRESIDENTE DE HONOR DE LA EXPOSICION MUNDIAL DE LA PESCA

Su Excelencia el Jefe del Estado ha aceptado la presidencia de honor de la Exposición Mundial de la Pesca, a celebrar en Vigo en el mes de septiembre del próximo año, según anunció don José Nogueira Dalmas, presidente de la Cámara de Comercio. Asimismo dio a conocer el fracaso de las gestiones para que el transatlántico «Queen Elizabeth» fondease en el puerto vigués a modo de hotel flotante.

## DON VICENTE RODRIGUEZ CASADO, HIJO ADOPTIVO DE HUELVA

- Con dicho nombramiento, el Ayuntamiento onubense pretende hacer público el agradecimiento de la provincia por su labor en pro de la misma.

Ha sido concedido a don Vicente Rodríguez Casado el título de hijo adoptivo de Huelva, por acuerdo adoptado por el Ayuntamiento onubense en su última sesión plenaria.

El señor Rodríguez Casado es presidente del Crédito Social Pesquero, miembro de Consejo General del ISM y rector de la Universidad Hispanoamericana de Santa María de la Rábida. Fue director general del ISM, cargo que ocupó hasta su nombramiento como presidente del Crédito Social Pesquero.

## LA MEDALLA DE PLATA DEL TRABAJO, A DON ANTONIO MAQUEDA NOE

Ha sido concedida por el excelentísimo señor ministro de Trabajo la medalla al Mérito en el Trabajo, con categoría de plata y ramas de roble, a don Antonio Maqueda Noé, presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante y vicepresidente del Consejo del Instituto Social de la Marina, en reconocimiento a la dilatada labor en pro de la defensa de los intereses de los marinos españoles.

## HA FALLECIDO EL ALMIRANTE DON JULIO GUILLÉN TATO

- Creó el Instituto Histórico de la Marina.
- Era miembro de las Reales Academias de la Lengua y de la Historia.

Ha fallecido el pasado día 27 de noviembre el almirante don Julio Guillén Tato, director del Museo Naval y académico de número de las Reales Academias de la Lengua y de la Historia.

El almirante Guillén había sido operado recientemente, y su convalecencia, en un principio normal, encontró después complicaciones renales, que han llevado al fatal desenlace.

Entre su amplia bibliografía caben destacar: «El primer viaje de Cristóbal Colón», la «Monumenta Cartográfica Indiana», «Historia Marítima Española» y el «Viaje de Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes», a más de una enorme labor lexicográfica del mar, como lo demuestra la ingente cantidad de fichas de voces marineras que se encuentran en el Museo Naval.

Por su iniciativa personal se creó el Instituto Histórico de la Marina, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y el establecimiento del archivo Alvaro de Bazán, en el palacio de los marqueses de Santa Cruz, en Viso del Marqués.

Don Julio Guillén Tato había nacido en Alicante el 5 de agosto de 1897.

## ENTRADA OFICIAL DEL NUEVO COMANDANTE GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS

El nuevo comandante general de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante Pedro Español Iglesias, efectuó el día 28 de noviembre su entrada oficial en el Arsenal.

Fue recibido por el contraalmirante Francisco Jaraiz Franco, jefe de la Zona de Reclutamiento del Ministerio de Marina, y tras efectuar el saludo a la bandera nacional, el nuevo comandante general saludó a los jefes y oficiales francos de servicios. A continuación presenció el desfile de las fuerzas que le rindieron honores.

## TOMA DE POSESION DEL CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

En el salón de actos del palacio de Capitanía General de Cartagena se celebró el acto de toma de posesión del nuevo capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante José

Yusty Pita. Entre otras autoridades asistieron al acto los gobernadores militares de Murcia y Cartagena.

Tras la recepción celebrada, y durante la cual los asistentes cumplieron al nuevo capitán general, una compañía de honores de Infantería de Marina con bandera, escuadra y banda, desfiló ante el palacio de Capitanía General.

Tras cuarenta y siete años de servicio:

## HOMENAJE A DON VICENTE TONDA MARCO, CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

Tuvo lugar a bordo de la motonave «Ciudad de Granada» un homenaje al capitán de la Marina Mercante, don Vicente Tonda Marco, de la Compañía Trasmediterránea. El acto fue organizado por la Sociedad de Salvamento de Naufragos.

Asistieron al acto representantes de la compañía armadora, autoridades navales de Valencia y el delegado provincial de Trabajo, señor Prador Terriente. En el transcurso del mismo le fue impuesta al señor Tonda la medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata con ramas de roble.

El capitán Tonda ha permanecido durante cuarenta y siete años al servicio de la Marina Mercante, y se le ha rendido homenaje por su eficacia en el salvamento de naufragos. También se hizo partícipe de este homenaje al práctico mayor del puerto de Valencia, don José Chiner.

## UN ESPAÑOL MIEMBRO DEL CONSEJO EUROPEO DE USUARIOS DE TRANSPORTE MARITIMO

El presidente del Consejo Español de Usuarios de Transporte Marítimo, don Alfredo A. Mata, ha sido elegido para el cargo de «standing committee», que actúa como órgano permanente de Gobierno y de contacto político del Consejo Europeo de Usuarios de Transporte Marítimo.

## DON JOSE MARIA RODRIGUEZ SOUTO, NUEVO VICEDIRECTOR DE LA ESCUELA NAUTICO-PESQUERA DE VIGO

Se nombra vicedirector-jefe de estudios de la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera, de Vigo, al profesor titular don José María Rodríguez Souto, por resolución del Ministerio de Comercio, que se inserta en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha de 24 de noviembre.



## EN LA RIA DE SADA: DISPARAN CONTRA UN PESQUERO QUE NO SE DETUVO A LA SEÑAL DE ALTO

El guardapesca «Sálvora» ha tenido que efectuar diversos disparos al desoir la orden de alto el pesquero «Brisas», que fue descubierto faenando en zona prohibida a la altura de Punta Carboeira, en la ría de Sada.

La citada embarcación, junto con los vapores «Pepe» y «Ria de Betanzos», fue sorprendida en plena pesca de arrastre. Los dos buques picaron los aparejos y esperaron a que el fuera-borda del «Sálvora» se acercase, pero el pesquero «Brisas» emprendió la huida sin levantar siquiera los aparejos.

En su persecución partieron el «Sálvora» y los otros dos buques, que llevaban a bordo personal de la Comandancia de Marina. El «Brisas» fue advertido nuevamente para que detuviera su marcha y, al no atender el requerimiento, se efectuaron disparos al aire desde el «Sálvora».

Sin embargo, el pesquero puso rumbo hacia el puerto de Puenteume. Los focos del guardacostas iluminaron el barco fugitivo y se dispararon ráfagas de fusil hacia la proa del pesquero, que tampoco se detuvo, por lo que continuó el fuego durante la persecución. Debido a la bajamar el «Brisas» tocó fondo a la entrada de Puenteume y fue alcanzado por la lancha rápida del «Sálvora». Las autoridades de Marina se han hecho cargo del buque y ha sido nombrado juez instructor.

## PESQUERO ESPAÑOL, APRESADO POR PESCAR EN AGUAS JURISDICCIONALES FRANCESAS

El barco pesquero «Acebal», matriculado en San Sebastián, fue apresado el pasado día 13 de noviembre a la altura del cabo Ferret, cuando se encontraba pescando en aguas jurisdiccionales francesas.

La embarcación y sus tripulantes fueron conducidos al puerto de Burdeos, bajo escolta de la Marina de guerra francesa. En la citada localidad, el capitán del barco, don Manuel García Pazos, y su segundo, don Antonio Dávila Santos, ingresaron inmediatamente en la prisión de Gradifgan, donde permanecieron nueve días.

El armador del buque, don Marcos Arroyo Josué, compareció ante la Administración de Aduanas, donde depositó 850.000 pesetas para la liberación de los detenidos. Tuvo

que pagar igualmente los gastos ocasionados por la estancia del «Acebal» en el puerto bordelés. Por otra parte, las dos toneladas de pescado capturadas fueron vendidas en subasta pública, y su importe fue a parar a la Administración local.

Falta por conocerse ahora las penas que impondrá el Tribunal de Gran Instancia de Burdeos, que ha de juzgar a estos pescadores españoles el próximo 8 de diciembre.

El barco y sus tripulantes han salido ya de Burdeos, rumbo a España.

## ACUERDOS INTERNACIONALES PARA LAS GENTES DEL MAR

El «Boletín Oficial del Estado» del 30 de noviembre publica los instrumentos de ratificación de los Convenios números 55, 56, 119, 124 y 131 de la Organización Internacional del Trabajo, relativos a: obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente del mar, seguro de enfermedad de la gente del mar y fijación de salarios mínimos, con especial referencia a los países en vías de desarrollo.

## LA U.R.S.S. DESEA INCREMENTAR LAS ESCALAS DE SUS BARCOS EN CANARIAS

Una misión de la Marina mercante soviética se encuentra en Las Palmas con objeto de estudiar un posible incremento de las escalas de los barcos mercantes, petroleros y barcos de carga seca en este puerto.

Está compuesta esta misión por el presidente de la armadora «Novorossick», el vicepresidente de la «Sovinflet» y el vicepresidente de la «Sovfracht», organismo de la Marina mercante soviética.

También han girado una visita a las instalaciones portuarias para inspeccionar los servicios de sus representantes. El próximo año, según manifestó un portavoz de la misión, habrá un mayor aumento en las escalas de los barcos rusos en el puerto de Las Palmas y también en el de Santa Cruz de Tenerife.

## LA FLOTA PESQUERA JAPONESA NO ABANDONARA CANARIAS

El cónsul japonés en Las Palmas, señor Kateuchi, ha desmentido el rumor de que la flota japonesa abandonaría su base de Las Palmas con motivo de la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes.

Según ha señalado también el cónsul nipón, la flota japonesa, que

actualmente se compone de setecientas unidades, seguirá con su base en el puerto de La Luz.

De otra parte cabe el aclarar que la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes no ha tenido confirmación oficial.

## COOPERACION HISPANO- NICARAGÜENSE EN ASUNTOS PESQUEROS

La Comisión de Asuntos Exteriores de las Cortes Españolas, reunida bajo la presidencia de su titular, don Alberto Martín Artajo, ha acordado proponer la ratificación de siete convenios, acuerdos y tratados internacionales, entre los que destacamos el segundo acuerdo:

«Asistencia técnica, complementario del convenio suscrito entre España y Nicaragua, para el establecimiento de una planta nacional marítimo-pesquera en Nicaragua».

## POSIBLE ACUERDO PESQUERO HISPANO- SURCOREANO

La firma de un eventual acuerdo bilateral de cooperación pesquera entre España y la República de Corea del Sur será estudiada en el transcurso de las próximas negociaciones que se van a celebrar en Madrid entre delegaciones de los dos países.

Con este objetivo, una delegación pesquera coreana se encuentra en Madrid. Está integrada por un total de seis expertos en cuestiones pesqueras, entre ellos el consejero de la Embajada, señor Bok Hyung Lee.

La República de Corea es miembro de la Convención Internacional del Atún Atlántico y posee una flota pesquera que opera con base en Las Palmas y Tenerife, con unos 2.000 tripulantes.

Las relaciones en materia pesquera entre España y Corea del Sur se han incrementado en los últimos meses, a raíz de la visita a

aquel país asiático del director general de Pesca, señor Marcitllach. A principios del mes en curso, el nuevo embajador de Corea en España, general Sun Shim visitó Las Palmas para recoger las primeras impresiones sobre las actividades de la flota coreana en aguas cercanas a dichas islas españolas.

## INCIDENTE PESQUERO ENTRE GRAN BRETAÑA E ISLANDIA

El Departamento de Asuntos Exteriores de Gran Bretaña ha entregado una enérgica protesta a Islandia por la renovación de las acciones hostiles por parte de la Armada islandesa contra pesqueros británicos.

El guardacostas islandés «Odinn» cortó los cables de las redes de tres pesqueros británicos y avisó que cualquier intento por parte de ellos de permanecer en lo que consideran aguas territoriales islandesas daría lugar a que el guardacostas abriera fuego contra las embarcaciones británicas.

Como se recordará, la causa del problema radica en la ampliación de los límites de las aguas jurisdiccionales de Islandia, que actualmente son de 50 millas.

## PERU REANUDA, CON LIMITACIONES, LA PESCA DE LA ANCHOA

Por una disposición del Ministerio de Pesquerías de Perú, será reanudada la pesca de la anchoa, de lunes a viernes, entre los puertos de Ilo y Atico, en una zona a 400 kilómetros de la costa.

Se dice en los medios pesqueros que la decisión fue tomada después de una investigación efectuada por el Instituto Marítimo Peruano, de la que resultó comprobada la existencia de suficientes bancos de peces en las aguas meridionales de Perú.

La reanudación de la pesca en las restantes aguas peruanas está programada para marzo próximo.

La otra cara del problema:

## «PARABOLA DE LAS 200 MILLAS»

LIMA.— Dedicada al pueblo norteamericano, y en su «día de acción de gracias», una religiosa, Elizabeth B. Roach, ha escrito una parábola sobre las 200 millas de mar territorial peruano;

- «Erase una vez un país que tenía de todo.
- »Ese país rico tenía técnicos, armas, dinero y poder. Había explorado la Luna y tenía en todo el mundo destacamentos de soldados para proteger sus intereses.
- »No muy lejos de ese país había otro pobre, en donde se pasaba hambre.
- »El país pobre trabajó mucho para convertir su industria pesquera en algo respetable y grande, porque había muchos peces dentro de sus 200 millas.
- »Pero muy pronto despertó la codicia del país rico, que quiso para sí los peces. Sus hombres dijeron: «Nosotros podemos ser todavía más ricos. De las 200 millas ustedes se quedan con 12 y el resto nos pertenece: es la ley».
- »El pueblo rico agradecía un día al año a Dios las riquezas que le daba, y así sus familias se reunían ante mesas opíparas para hacerlo».





## EL PRINCIPE DE ESPAÑA RECIBE EN AUDIENCIA AL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

S. A. R. el Príncipe de España recibió en audiencia, en el palacio de la Zarzuela, al Consejo General del Instituto Social de la Marina, presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del organismo, y acompañado por el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, y por el subsecretario del Departamento, don José Utrera Molina.

En el transcurso del acto, el almirante Fontán hizo entrega al Príncipe de la medalla de oro al Mérito Social Marítimo, que le fue concedida, por aclamación, por el Consejo General del ISM. Esta medalla de oro es la segunda que se concede desde su creación. La primera le fue otorgada a S. E. el Jefe del Estado.

El Príncipe de España agradeció expresivamente esta distinción, y dijo que procuraría hacer mayores méritos para ostentarla. A continuación departió amablemente con los miembros del Consejo y jerarquías acompañantes, interesándose por los problemas profesionales y sociales de los trabajadores del mar.





**EMPRESA NACIONAL**

# "BAZAN"



**CONSTRUCCION DE BUQUES DE GUERRA Y MERCANTES DE TODAS CLASES  
REPARACIONES EN GENERAL**

- EQUIPOS PROPULSORES  
INSTALACIONES TERRESTRES  
DE TURBINAS Y DIESEL.
- CALDERAS MARINAS Y  
TERRESTRES.
- ARMAS NAVALES Y  
MUNICIONES.
- MAQUINARIA AUXILIAR,  
GRUAS LOCOMOVILES,  
MOTONIVELADORAS,  
PLATAFORMAS DE  
PERFORACION.



**FACTORIAS EN:**

**EL FERROL DEL CAUDILLO  
CARTAGENA  
SAN FERNANDO (CADIZ)  
LAS PALMAS (GRAN CANARIA)**

**FABRICAS DE ARMAMENTO EN:**

**SAN FERNANDO (CADIZ)  
CARTAGENA.**

**DIQUES SECOS, FLOTANTES Y VARADEROS.**

**OFICINAS: CASTELLANA, 65-MADRID-1 TELEFONO 234 44 10 - TELEX 27480 - CABLES: BAZAN**





# LOS SELLOS Y EL MAR

- EXPOSICION FILATELICA CON MOTIVO DEL 450 ANIVERSARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO POR JUAN SEBASTIAN ELCANO.
- ORGANIZADA POR LA ASOCIACION FILATELICA Y NUMISMATICA GUIPUZCOANA, SE HA DESARROLLADO EN SAN SEBASTIAN Y GUETARIA.





Ciencia.



Navegación a vela.







Epoca de transición (vela-vapor)



MUSEO DE SAN TELMO -SAN SEBASTIAN-, MARCO DE LAS EXPOSICIONES DE SELLOS Y PINTURAS.







LER

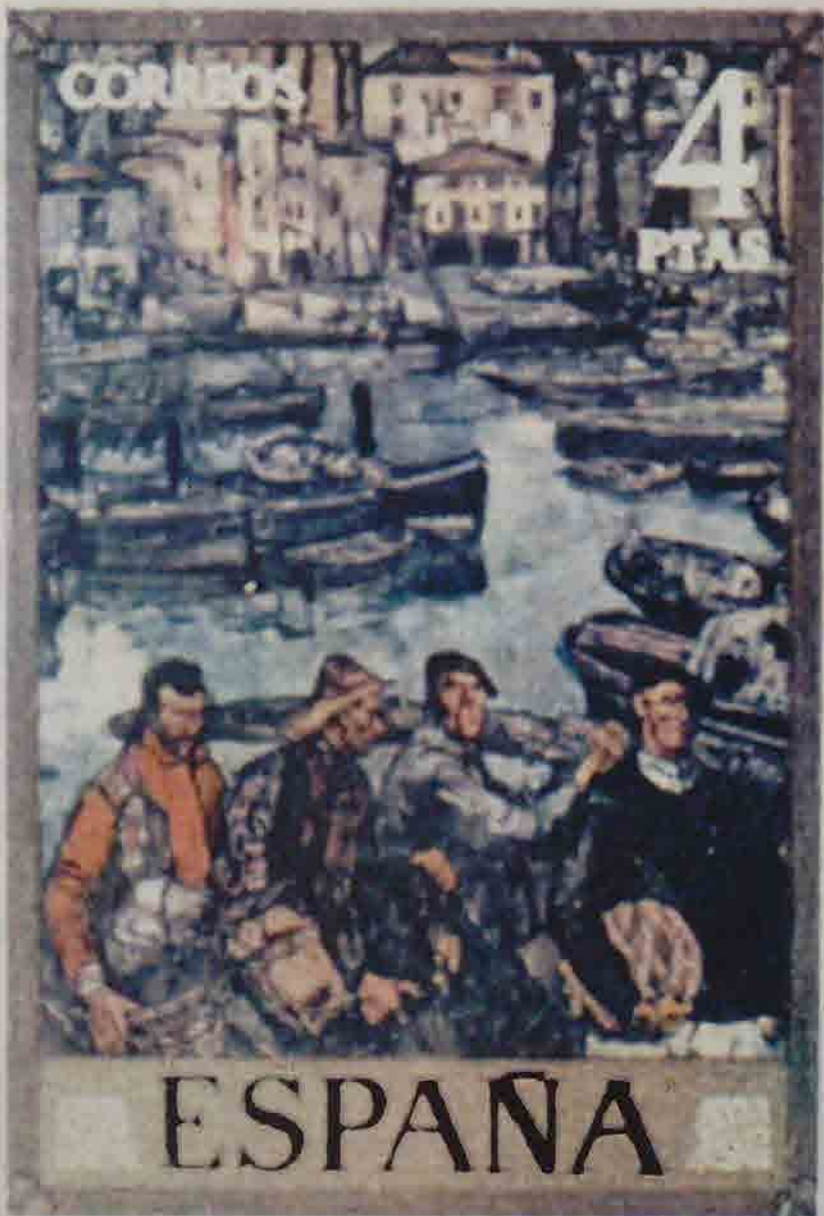
Nazmi Ziya

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

250 KURUŞ

AJANS-TÜRK MATBAACILIK SANAYİİ/ANKARA

1970



El arte  
marítimo  
en el  
sello.







**Navegación moderna.**



**Q**UE los sellos cumplen una función no lo duda nadie. Ahora bien, lo cierto es que no cumplen una sola, sino varias. Por una parte su utilidad para el franqueo. De otra, el interés que poseen para el coleccionista, en el que la especialización resulta obligada ante la cantidad y variedad de los mismos. No se debe olvidar el aspecto económico que conlleva; países pequeños cuentan con su producción filatélica, a modo de industria nacional importante (San Marino, por ejemplo). Queda aún una función más, la de medio de comunicación de masas, y ello por varias razones: en primer lugar por sus tiradas millonarias, que consiguen una distribución inalcanzable por cualquier otro vehículo impreso (prensa, libros, etc.). Porque comunican una «información», un mensaje. Y por último, el sujeto receptor es anónimo y numeroso, con lo que creemos se cumplen los requisitos necesarios para la categoría de «medio de comunicación de masas».

En tanto que el sello comunica una información, adquiere automáticamente la posibilidad de ser utilizado como «propaganda» y en tal sentido operan los diferentes Gobiernos emisores. Sirve para resaltar determinados acontecimientos para recordárnoslos, actualizarlos, potenciarlos, y el conjunto de sugerencias encuentra justificación dentro de las directrices ideológicas asumidas por los diferentes emisores. En ocasiones, el tema tratado supera el ámbito nacionalista por poseer un interés universal. Tal es el caso de la exposición que aquí reseñamos, cuyo tema, el mar, figura en emisiones de múltiples países.

Señalemos, por último, el hecho de que el sello, en exposiciones como la de San Sebastián, adquiere un carácter «enciclopedista». Vistos uno a uno, en el uso cotidiano, su información se diluye. Vistos en conjunto, su información alcanza caracteres totalizadores. En la citada exposición, que por limitaciones de espacio nos vemos obligados a reseñar en una mínima muestra, se trata al mar desde todas las perspectivas posibles: histórica, científica, artística, descriptiva, etcétera.

Los sellos tienen la palabra. ■ ANGEL SANCHEZ HARGUINDEY. Fotos: AYGUES.



Contorno o perfil del buque en proyección sobre el plano longitudinal, limitado por la quilla, roda, codaste y rasca.

Zona comprendida a popa del último mamparu  
estante de popa y bajo la cubierta principal









Por NORAY

## «LAS INQUIETUDES DE SHANTI ANDIA»

De PIO BAROJA

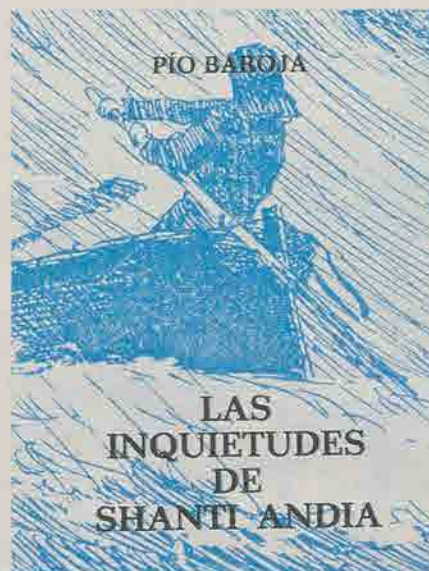
Ilustraciones de R. Baroja y R. Zubiaurre.  
301 páginas.  
Caro Raggio Editor.

Se conmemora este año el primer centenario del nacimiento de Pío Baroja, mas ello no debe resultar novedad para nadie, pues la prensa se hizo eco en múltiples ocasiones de los diversos actos conmemorativos. Charlas, conferencias, representaciones, artículos y un largo etcétera, tan largo y amplio como el repertorio que de actos pueda ima-

ginarse. Existe otra forma de recordar a un escritor, probablemente la mejor de todas ellas, que no es otra que la de leerle. Sus sobrinos, Julio y Pío, se encaminan por esta dirección y a tal fin han decidido recrear la editorial que en su día fundara su padre, Caro Raggio, lanzando al mercado las obras completas de Pío Baroja en ediciones perfectamente cuidadas, tanto de presentación como de respeto al texto. «Las inquietudes de Shanti Andia» es una excelente prueba de ello.

El atractivo que sentían los hermanos Baroja por el mar es claro y notorio. Lo demuestra el hecho de que Pío le dedicara cuatro novelas al tema y de que en Ricardo fuese motivo constante en sus cuadros y grabados, de los que de estos últimos, el libro reseñado muestra una magnífica colección.

El estilo barojiano es conocido por todos. Su afán por la claridad del lenguaje, por la precisión en el decir, huyendo de la retórica vana, utilizando las palabras exactas en el momento exacto, hacen de su estilo una estupenda demostra-



ción del uso del castellano y de su vitalidad.

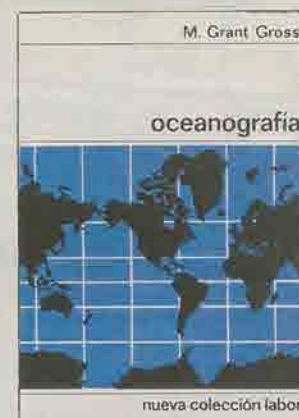
Por lo que respecta a la novela citada, en ella encontramos todas las características peculiares de su estilo. De una parte, la austeridad en el lenguaje; de otra, la increíble variedad de historias, tipos, situaciones y lugares, que sirven perfectamente para dar una idea de la navegación a vela, del mundo marítimo tan querido por los románticos. Austeridad y riqueza, contradicción creativa cuyo resultado es esta novela de aventuras.

Sólo nos queda destacar las ilustraciones de Ricardo Baroja y Ramón Zubiaurre, perfectamente adecuadas al estilo del escritor, con lo que hacen de este libro un magnífico homenaje a su autor.

## «OCEANOGRAFIA»

De M. GRANT GROSS

167 páginas. 71 figuras.  
Editorial Labor, S. A.



Libro científico escrito en términos asequibles para la mayoría, en el que se estudia con detenimiento y rigor lo relacionado con la física y química del mar. Las corrientes oceánicas, el agua y sus propiedades, el suelo del océano, las olas y mareas son algunos de sus capítulos. Por lo que respecta a la solvencia del autor, valga el decir que es profesor de la Universidad del Estado de Nueva York. Por sus características de formato y planteamiento podría ser calificado de «manual», es decir, esencialmente divulgador, para lo cual el lenguaje utilizado resulta perfectamente consecuente con los fines buscados.

## «ECONOMIA DE LA PESCA»

De G. J. BOTTEMANNE

564 páginas.  
Fondo de Cultura Económica



Libro eminentemente especializado, que trata del desarrollo económico de las pesquerías. El autor fue durante quince años jefe del Instituto de Pesquerías Marinas de las Antillas Holandesas, y asistió como delegado de Holanda a varias conferencias del Consejo de Pesquerías Indo-Pacíficas; quiere ello significar que es un buen conocedor de la problemática pesquera, a un nivel supranacional.

De un tiempo a esta parte, la conciencia de la necesidad de racionalizar la pesca se incrementa de una forma constante. Lo irracional conduce, en definitiva, a un mal aprovechamiento de los propios recursos, al menos a largo plazo. Este libro trata de aportar un enfoque científico, es decir, racional, a la economía pesquera, tocando para ello todos los componentes del sector: los problemas estructurales, los métodos de pesca, sus unidades productivas, el uso de los recursos, los condicionamientos del desarrollo y, en general, todos los aspectos de la industria pesquera. Libro de y para economistas, escrito por un experto en la materia.

## «EL CULTIVO DEL OCEANO»

De MAURICE AUBERT

188 páginas. 30 figuras.  
Editorial Labor, S. A.



Es un hecho que los libros científicos especializados encuentran una serie de obstáculos para su divulgación, obstáculos que, por supuesto, no parten de los canales de distribución de las editoriales, sino del propio individuo receptor, del lector. Se desconfiaba de ellos, presumiendo su oscuridad, su difícil lectura, y, sin embargo, estos temores, en muchos casos, son totalmente infundados. Cierta es que las ciencias utilizan un lenguaje peculiar y característico de ellas, pero no menos cierto es que la ciencia, en ocasiones, busca una comunicación masiva de sus descubrimientos o estudios, utilizando en este caso un estilo claro y conciso. Sin embargo, estos deseos comunicativos no suelen alcanzar sus propósitos ante la tradicional desconfianza.

Viene todo esto a cuento del libro que aquí reseñamos, en tanto que entra de lleno en el caso de los esfuerzos científicos por divulgar masivamente unas realidades y unos proyectos que de una forma directa y no lejana nos atañen a todos los mortales. El oceanógrafo francés M. Aubert nos habla del uso irracional que se hace de nuestros mares. Nos intenta explicar la necesidad de cambiar la mentalidad de las industrias pesqueras, a la vez que narra los

experimentos científicos y, en algunos casos, incipientemente industriales del «cultivo» del océano.

El hombre, en su lucha con la Naturaleza, muestra una apreciable evolución en cuanto a medios y fines buscados. No obstante, en su relación con la mar —y no olvidemos el hecho de que el mar ocupa el 70 por 100 de la superficie total de nuestro planeta—, la evolución se ha limitado a los medios (de la pesca manual, a la pesca con radar) y no a los objetivos. El individuo sigue empleando el método de coger todo lo que encuentre, aunque luego tenga que tirar lo que no le vale, es un método de recolección y no de producción. Aubert cita el caso de los bacaladeros que fanean cerca de las costas norteamericanas, los cuales pescan grandes cantidades de un pez llamado «escoba», de poca utilidad comercial, por lo que es devuel-

to al mar, muerto naturalmente, lo que supone una pérdida notable de toneladas de carne, quizá aprovechables como harina de pescado, y una estimable contaminación marítima. Habla el autor de las «contaminaciones destructoras», químicas, bacteriológicas y radioactivas, problema éste de frecuente aparición en los medios de información y ante el que se intenta tomar posturas universales con objeto de resolverlo.

Ante el sistema irracional de pesca y despoblación del mar, la necesidad de «cultivar» los mares en su doble faceta, animal y vegetal, la necesidad de racionalizar su captura, tal podría ser en síntesis el mensaje del autor.



# ALTA SOCIEDAD

**P**OR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no solía frecuentar las reuniones de la alta sociedad, más que por timidez o falta de relaciones, debido a los largos viajes de nuestro lento «candray», que hacía carga general entre el Báltico y el Mediterráneo Oriental.

—¿Quieres que vayamos a visitar a la condesa? —me dijo el segundo oficial la primera tarde de nuestra llegada a Marsella.

No conocía yo bien la ciudad y apenas si aquella mañana había dado un corto paseo por la Canebière, tiempo bastante para comprar en un puesto de periódicos los cinco últimos ejemplares de «Paris-Hollywood», a fin de enterarme de la situación internacional. Las cosas en el mundo estaban en el mismo sitio, según pude comprobar por las fotografías de las revistas. Esto me tranquilizó, porque, después de once días sin tocar puerto, uno ya duda hasta de los recuerdos más gustosamente manejados.

—¿Hará falta vestir de etiqueta?

—Ah, no! —respondió el segundo—. No creo. Basta con lavarse las orejas.

De todas formas decidí ponerme el uniforme blanco limpio y saqué brillo al charol de la gorra. Luego, calzados los zapatos con toda la esplendidez que daba el Blanco de España embotellado, ensayé ante el espejo del armario algunas reverencias de grave cortesía. Me quedaba muy bien el revoleo de gorra por delante, al estilo del plumero del siglo XVIII, pero sin llegar a tocar el suelo. Quizá resultara pasado de moda. Sin embargo, era lo más versallesco que pude lograr. Y, al fin y al cabo, estábamos en Francia, ¿no?

Al terminar, guiado por unas risotadas que sonaron detrás, descubrí las caras de tres engrasadores, asomados al ojo de buey de mi camarote.

—Siga, siga, por favor —dijo uno, con lágrimas en sus ojos, también de buey.

Los muy ignorantes nunca entenderían las sutilezas de la alta urbanidad. Resultaría inútil intentar explicarles nada. Salí del camarote dando un

gran portazo, en demostración inequívoca de la diferencia de alcurnia.

A las nueve saltábamos a tierra y poníamos proa (la nariz) en dirección al Vieux Port.

—No está lejos el castillo de la condesa —dijo el segundo cuando le propuse alquilar una carroza—. Además, por aquí no van en carroza ni los más estirados.

—¿Todavía queda rancia nobleza?

—Me refiero a los muertos, bobo.

Rara zona me parecía el barrio para una mansión señorial. Quizá los antepasados de la condesa fueran almirantes en su época y eligieran por eso las proximidades del muelle. Tal vez hubiera en ella algún parentesco con Montecristo, y de ahí la cercanía al punto de atraque de los barcos que llevan a los turistas al castillo de If.

Apareció al doblar una esquina. Radiante, espléndido, lleno de luz y color, destacaba en la noche, al final de la estrecha calle. No había la menor duda. Así lo anunciaba claramente el luminoso de letras rojas, verdes y amarillas, que decía: «Le chateau de la comtesse». Oí la música de acordeón mucho antes de llegar a la puerta.

—¿Las condesas son «excelentísimas» o «ilustísimas»? —pregunté al segundo para resolver las últimas dudas protocolarias.

—Brutísimas —respondió, aunque no estoy muy seguro de que pronunciara una «b» y una «r» al comienzo de la palabra.

El «hall» había sido adaptado para la fiesta de modo que los invitados pasaran directamente a la reunión. Mesas, sillas, grandes espejos en las paredes, una barra de bar... y muchas damas con vistosos trajes de noche y varios caballeros, sin «smoking», dando vueltas a su alrededor. Como todavía no había dado comienzo el gran baile en el salón, el segundo y yo fondeamos junto a la barra.

—Dos de ron—pidió mi compañero.

—¿Y la condesa? —inquirí.

—¿Quieres conocerla?

—Es lo correcto.

El segundo levantó la mano derecha a medio cerrar y, extendiendo el dedo índice, lo dobló hacia atrás un par de veces. Delicado gesto, aparentemente más propio para llamar a un camarero, pero perteneciente a las tradicionales refinadas maneras cortesanas de la vieja Francia.

Al momento llegaba una mujer entrada en años, vestida con un refulgente traje largo de lentejuelas verdes, dentro del cual su cuerpo se movía graciosamente al andar, a pesar de su desproporcionada obesidad. Poseía un rostro simpático y acogedor, que sus profundas ojeras azules hacían sumamente interesante.

—Beso sus pies —saludé, besándole la mano con una lenta inclinación.

Seguramente mi pobre acento la divertía. Se alejó sujetándose la voluminosa tripa con las dos manos y llorando de risa.

—Le has caído bien —me animó mi compañero—. Tiene todos los dedos llenos de juanetes.

Quien le cayó a él bien de verdad fue una atractiva rubia de traje escarlata muy escotado. Con ella se marchó por una puerta del fondo, sin presentármela como exigen las normas educadas, dejándome solo en el bar.

No estuve sin compañía ni un minuto. Pronto se acercó a mí una distinguida dama, cuya edad frisaría los cincuenta años, muy delgada y de corta estatura, ojos pequeñísimos enmarcados entre brochazos de cien colores, pelo descuidado entre sucio y canoso, ofreciéndome una sonrisa estereotipada, que hubiera parecido dulce si no mostrara la falta de tres o cuatro dientes. Probablemente su delicada salud la impedía ponerse en manos del dentista. Cuando un golpe de tos agitó su hundido pecho y colocó de nuevo la tiranta del traje en una clavícula apenas recubierta de pellejo, estaba yo seguro de su abolengo. Por lo menos, archiduquesa, pensé.

—Allons? —me preguntó con voz ligeramente chirriante.

No es la curiosidad mi punto débil, pero no pude resistir la tentación. Por otra parte, en sociedad es necesaria la conversación ligera y amena, aunque intrascendente.

—Combien? —comenté con aire cortés y no dando importancia.

¡Ah, el difícil arte de la conversación! La esquelética señora hizo un gesto con la mano, abanicando lentamente el aire con suprema exquisitez, y dejó tres dedos extendidos al tiempo que pronunciaba tres hermosas palabras:

—Trois cent francs.

Busqué rápidamente una ingeniosa e inteligente respuesta que me colocara a su altura en el diálogo. Llevé la copa a los labios, tras ofrecérsela con un leve brindis apenas apuntado, y abriendo los ojos con fingida sorpresa, que no era nada fingida interiormente, dije:

—Qui donne l'argent?

La conversación entró en un terreno más íntimo. La dama me preguntó a continuación por mi familia, interesándose por el estado de salud de mis progenitores, especialmente el de mi madre, que ella muy equivocadamente creía de su misma clase social. Y, como el tema no ofrecía muchas posibilidades de lucir el ingenio y todos mis antepasados estaban en danza, decidí abandonar la aristocrática fiesta en la cual, de repente, había empezado a no sentirme demasiado a gusto, sin esperar a mi compañero.

Porque por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no solía frecuentar las reuniones de la alta sociedad y, aunque resultara descortés, tampoco estaba dispuesto a permitir que la archiduquesa terminara de abrimme la cabeza, aunque fuera con una botella de ron. ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.

## BAQUERA KUSCHE & MARTIN, S. A.

FUNDADA EN 1847

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

### SUCURSALES:

Alicante. Telex 66117.

Cádiz. Telex 76040.

Palma de Mallorca. Telex 68537.

Valencia. Telex 62771.

Barcelona. Telex 54753.

Málaga. Telex 77074.

Sevilla. Telex 72053.

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

Pasajes: Edificio Obras del Puerto.

Teléfono 52256.

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

Oficinas en todas las Aduanas interiores  
y Aeropuertos nacionales

CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
REPRESENTANTES DE LINEAS  
REGULARES

CON SERVICIO DE CARGA  
PARA TODO EL MUNDO

AGENTES DE FLETAMENTOS

AGENTES DE ADUANAS

VIAJES «BAKUMAR»

TELEGRAMAS: «BAKUMAR»



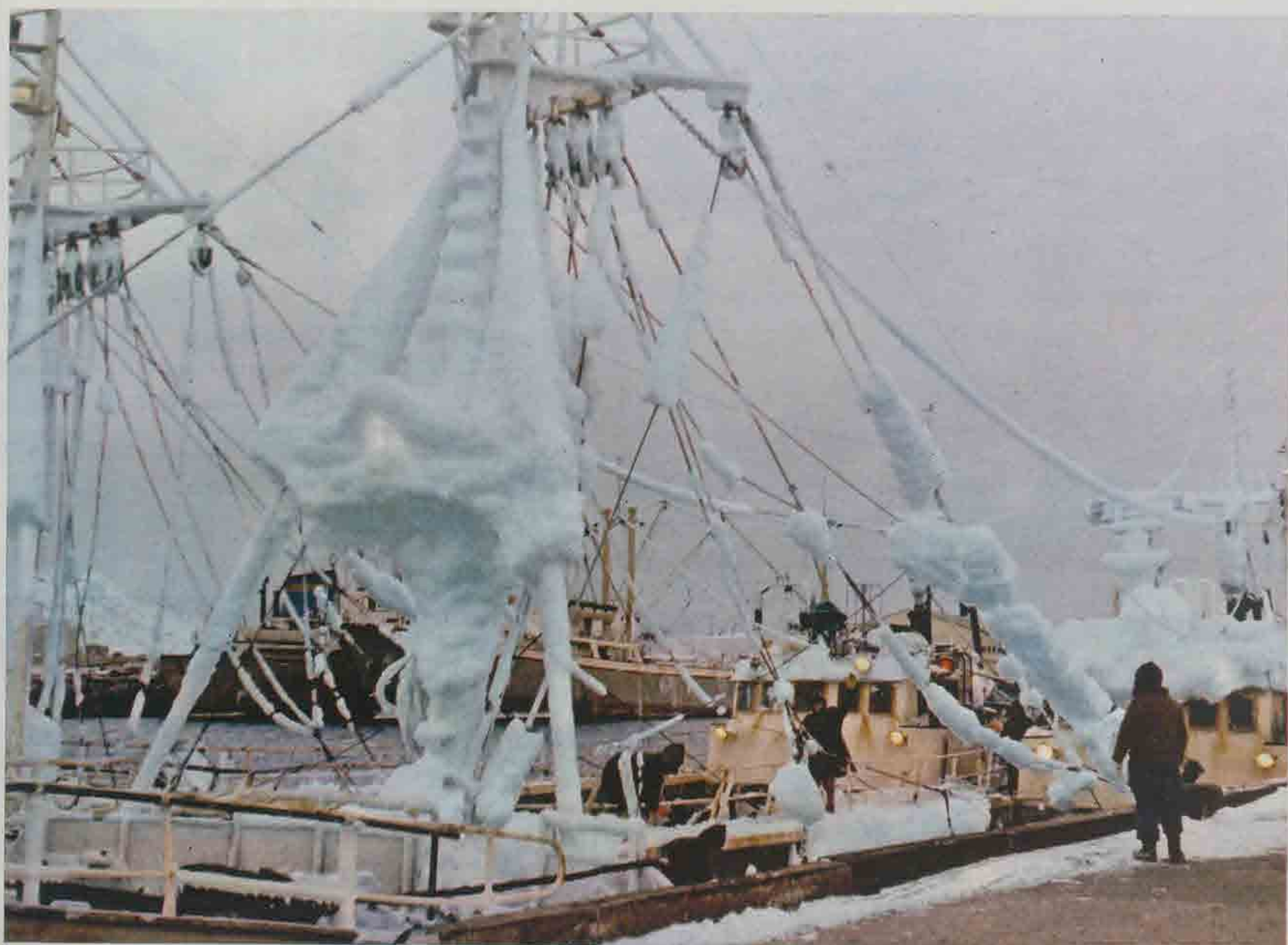


**¿HASTA DONDE CALCULO  
QUE PODIA LLEGAR SU MARCA?**



**UN ANUNCIO EN HOJA DEL MAR**





# OCHO TRIPULANTES ESPAÑOLES MUERTOS EN TERRANOVA DURANTE 1972

**H**ASTA el momento de cerrar la edición (30 de noviembre), los tripulantes de la flota bacaladera muertos este año en Terranova ascendían a ocho. Como podrá observarse, la causa principal de las muertes han sido las caídas a la mar. En dos casos, en el mismo puerto de Saint-Pierre.

Hay que hacer hincapié aquí en la falta de previsión que se produce en muchísimos barcos, en los que no se coloca pasarela cuando están atracados en puerto. Esta es causa de accidentes, que se seguirán produciendo si las propias tripulaciones no toman conciencia del peligro que corren; un peligro al que se exponen sin gloria, sin necesidad, sin otra circunstancia que lo justifique que el propio absurdo de su actitud. La imprevisión ya ha producido dos víctimas. Es absolutamente preciso que se habiliten todos los medios necesarios para que no haya ni una más.

Estos son los hombres fallecidos durante el presente año en Terranova:

Don Vicente Pedro Ortiz Gómez. Natural de Villa de Alcántara (Cáceres), vecino de Ventas de Irún. Engrasador en el «Angelote». Ahogado en el puerto de Saint-Pierre, en marzo.

Don Francisco Rodríguez Fernández. Natural de Serantes (El Ferrol). Marinero en el «Mareiro». Fallecido a consecuencia de accidente laboral, a bordo, en marzo.

Don Manuel Cordo Lamela. Natural de

Pontevedra. Domiciliado en Caloteo (La Coruña). Tripulante del «Santa Paula». Desaparecido, en el mar, en marzo.

Don Jesús Chao Sas. Contramaestre del «Santa Elvira». Fallecido en el hospital de Saint-John's, de embolia cerebral, en abril.

Don Alfonso Rico. Natural de Riveira. Tripulante del «Costa Canadiense». Murió de accidente de trabajo, a bordo, en el mes de agosto.

Don Francisco Romay Bretol. Natural de Espiñarido Oliveira. Tripulante del «La Santa». Desaparecido, en la mar, en agosto.

Don José Rodríguez Soler. Natural de Triñanes-Boiro. Tripulante del «Río Lares». Desaparecido, en la mar, en septiembre.

Don Manuel Romano Alvarez. Natural de Aguiño-Riveira. Tripulante del «Virgen de la Laguna». Ahogado en el puerto de Saint-Pierre, en noviembre.





Confederation Building. Edificio del Gobierno.

Marine Drive.



Corner Brook (Terranova).

# ESTO ES SAINT-JOHN'S (TERRANOVA)



Bowring Park.



Pescadores  
de Terranova.



# EL VICESECRETARIO GENERAL DEL I. S. M. VISITO TERRANOVA



Entierro del infortunado pescador don Manuel Romano Alvarez.



Ofrenda de flores a los fallecidos en Terranova.



Dispensario español, en Saint-Norvé.





Un grave incendio se produjo en Saint-Pierre y puso en peligro las viviendas de los técnicos españoles destacados por las empresas de equipos auxiliares de los buques.



Imposición de la Cruz al Mérito Naval al doctor Rannou, director del hospital de Saint-Pierre.

Entrevista con monseñor Maurer, obispo de Saint-Pierre.



Visita al club Stella Maris.

TERRANOVA (De nuestro enviado especial).—¿Es cierto que Saint-John's es la ciudad más antigua de América del Norte?

—Efectivamente, ¿es que no lo nota usted?

Mister Ryan, arquitecto, extraordinariamente afable y con muy fino humor, nos quería dar una idea tan realista como bienintencionada e irónica del aspecto de Saint-John's de Terranova, en comparación con las capitales de las restantes provincias de Canadá.

Desde luego, Saint-John's no tiene una vida que pudiéramos describir como brillante o animada. Por el contrario, es sosegada, a veces incluso un poco triste. Y, aun así, es el centro radial socioeconómico de toda Terranova, con un nivel, en todos los órdenes, muy superior a las restantes ciudades de toda la provincia.

Dentro del relativo movimiento que en la ciudad se observa, uno de los factores más importantes que lo producen es la presencia de flotas mercantes y pesqueras de otros países, y singularmente, la flotilla bacaladera española.

Precisamente por esta razón se plantea un dilema en el propio Gobierno de Terranova: fomentar la entrada de flotas, que desarrolla la vida de Saint-John's, o limitarla, para así potenciar a las flotas pesqueras de la provincia.

No es que la pesca sea —o pueda ser— el único recurso de Terranova, la provincia de más reciente ingreso en la Confederación canadiense. Efectivamente, su economía se ha basado históricamente en la pesca del bacalao, procedente de sus grandes bancos. Sin embargo, produce también pasta y papel en importantes cantidades, posee depósitos de mineral de hierro que abastecen la industria siderúrgica de Sydney, y cuenta con magníficas reservas hidroeléctricas, sin que apenas hayan empezado a explotarse.

No obstante, el programa de expansión pesquera ha sido emprendido, mejorando las instalaciones portuarias, perfeccionando los utillajes y métodos de pesca, subvencionando la construcción de embarcaciones, estudiando la comercialización del pescado salado y formando técnicamente a los pescadores.

Es significativo que Saint-John's cuente con el Fishing College, que es la escuela de formación profesional náutico-pesquera mejor de toda la América del Norte y una de las mejores del mundo. En ella se enseñan todas las profesiones relacionadas con la actividad marítima, desde la de redero o marinero simple hasta la de ingeniero



naval, pasando por las más diversas titulaciones de puente y máquinas. Se trata —según pudimos apreciar— de una enseñanza eminentemente práctica, realista, con las miras puestas en los problemas de la mar y del barco con los que se habrá de enfrentar el alumno.

#### PRESENCIA DE ESPAÑA

Esta escuela fue uno de los lugares que más detenidamente visitó don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, en su viaje al área de Terranova, interesándose por técnicas y métodos, que le fueron mostrados por el director del centro.

Realmente, si Saint-John's cuenta con un Fishing College, con todo lo que representa en orden a promoción de las gentes del mar, no puede pensarse que la industria pesquera de Terranova vaya a quedar a su suerte. Y en tal caso, si su desarrollo se ha planteado sobre el dilema del sí o el no a las flotas extranjeras, el futuro de los bacaladeros españoles podría ser preocupante.

Estos temas los trató el señor Harguindey directamente con personalidades caracterizadas del Gobierno de Terranova en un almuerzo de trabajo, y posteriormente en sus propios despachos oficiales. Pareció deducirse de las conversaciones con estos políticos —ministro de Educación, ministro del Interior, ministro de Desarrollo, ministro sin cartera— que la situación de la flota española es esperanzadora. Sin embargo —y en este punto abundaba también el director del Fishing College—, su criterio no era muy favorable al calibrar la presencia de las flotas rusa y japonesa (también la alemana), cuyos buques y métodos de pesca esquilman los bancos.

Pero, en realidad, estos supuestos y planteamientos no eran sino información complementaria al objeto fundamental de la visita de don Gerardo Harguindey, quien se trasladó a Terranova para estudiar las posibilidades de asistencia social de nuestros trabajadores. Por eso sus entrevistas con los ministros fueron principalmente de gestión y posibilidades de colaboración, y realmente encontró un amplio eco y la mejor de las disposiciones.



El puerto de Saint-John's, cerrado por los hielos.

● En Saint-John's estudió las posibilidades de construcción de una Casa del Mar.

● En Saint-Pierre inauguró la ampliación del dispensario español, impuso la Cruz al Mérito Naval al doctor Rannou, director del hospital, y se reunió con las tripulaciones para recoger sus principales problemas y aspiraciones.

#### CASA DEL MAR

Previamente, don Gerardo Harguindey, acompañado por la asistente social del ISM, que desde hace unos meses se encuentra trabajando en Saint-John's, y por el arquitecto, mister Ryan, visitó locales y terrenos para la construcción de una Casa del Mar, en la que se podrían reunir nuestros pescadores, recibir asistencia sanitaria y resolver los pequeños (o quién sabe si grandes) problemas de comunicación con las familias y todos aquellos que se derivan de una breve estancia en puerto extranjero, cuando tantas limitaciones ocasiona el desconocimiento del idioma y de las costumbres.

Como resultado de estas visitas quedaron perfiladas dos posibles ubicaciones, y también la promesa de que las obras de construcción se iniciarían en un plazo de tiempo breve, con la intención de que para la campaña bacaladera del otoño de 1973 ya pudieran contar las tripulaciones con su Casa del Mar.

#### ESPAÑOLES

El señor Harguindey visitó también los barcos, y almorzó en uno de ellos, recorriéndolos detenidamente y conversando ampliamente con los pescadores. Se entrevistó con el practicante portugués que ha venido atendiendo a nuestros hombres. Visitó el hospital donde se interna a los tripulantes españoles enfermos o accidentados, acudiendo a este centro todos los días que duró su estancia en Saint-John's. Y se reunió con los contados españoles que viven en la ciudad —algunos dedicados a actividades distintas a las que afectan a nuestra flota—, obteniendo de ellos amplia información sobre las posibilidades de futuro de la Casa del Mar.

Naturalmente, en este orden de cosas, las entrevistas más frecuentes fueron con el padre Joxeba, del Apostolado del Mar; con la doctora Muzyska —española—, que aunque su dedicación médica profesional nada tiene que ver con nuestra flota, en muchas ocasiones atiende a los pescadores españoles, y sobre todo con la señorita Pilar García, asistente social del Instituto



Un momento de la visita al hospital de Saint-Pierre: doctor Rannou, nuestro director, señor Harguindey, y doctor Alarcos.



## CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

Teléfono 23 56 04 (5 líneas) • Telex 76012 FCISA

# FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.



DIRECCION TELEGRÁFICA

FRICOISA

DIRECCION POSTAL:  
MUELLE DE LEVANTE, S/N.

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

## TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y RESPETOS DE LAS MARCAS:

BURMEISTER & WAIN, SULZER, NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STORK.

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS.

CADIZ

Vda. de

# Francisco Pérez Vilela

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

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

CADIZ

## SANEAMIENTOS MARITIMOS, S. A.

ELIMINACION Y TRATAMIENTOS  
AGUAS RESIDUALES

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES  
EMISARIOS SUBMARINOS

OBRAS MARITIMAS Y ESPECIALES

Mandri, 25, 1.º, 3.º - Tel. 211 47 94  
BARCELONA-6

## COLONIALES



TEOFILO CENICEROS MARAÑON

VENTAS AL MAYOR Y DETALL

San Francisco, 43-45  
Teléfono 23 28 66  
VIGO

## CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA

Pone a disposición de sus estimados clientes las siguientes oficinas:

EN LA ISLA DE GRAN CANARIA

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

EN LA ISLA DE LANZAROTE

Arrecife - Haría - San Bartolomé - Teiguise - Tinajo - Santa Coloma - Isla de la Graciosa - Yalza.

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.

## PLEAMAR ESPAÑOLA, S. A.

Organización 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 en Madrid:

Juan Bravo, 49 duplicado  
Teléfono 275 65 50

En Vigo:

Avenida de las Camelias, 58  
Teléfonos 23 12 04-23 52 03 y 23 52 04

En Cádiz:

Muelle de Levante  
Teléfono 23 32 68



Social de la Marina destacada en Saint-John's, que está llevando a cabo una labor muy eficaz en favor de nuestras tripulaciones.

Y con el señor Arámbarrí, delegado de Pysbe y vicecónsul de España en Saint-John's. Y con el matrimonio Parker —él, irlandés, profesor de la Universidad de Saint-John's; ella, saintpierresa—, que se interesan vivamente por los problemas de nuestra flota y han ayudado mucho a Pilar García en sus gestiones como asistente social.

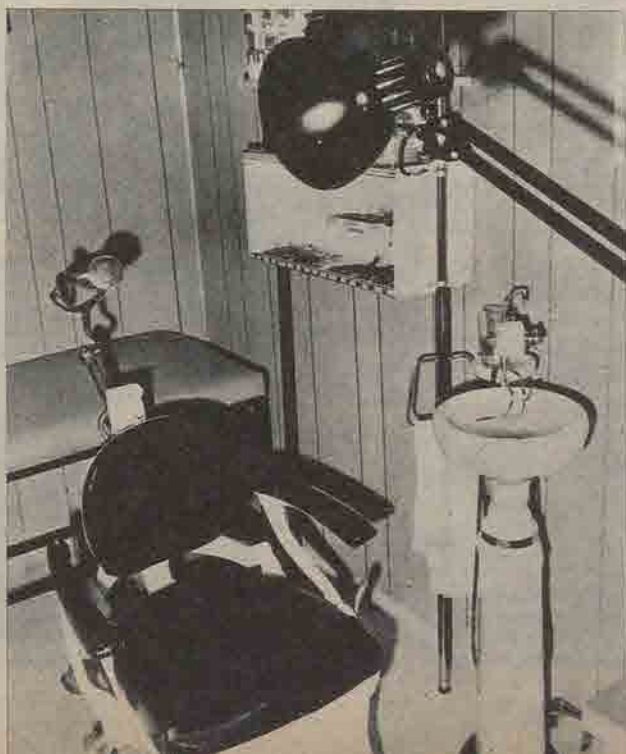
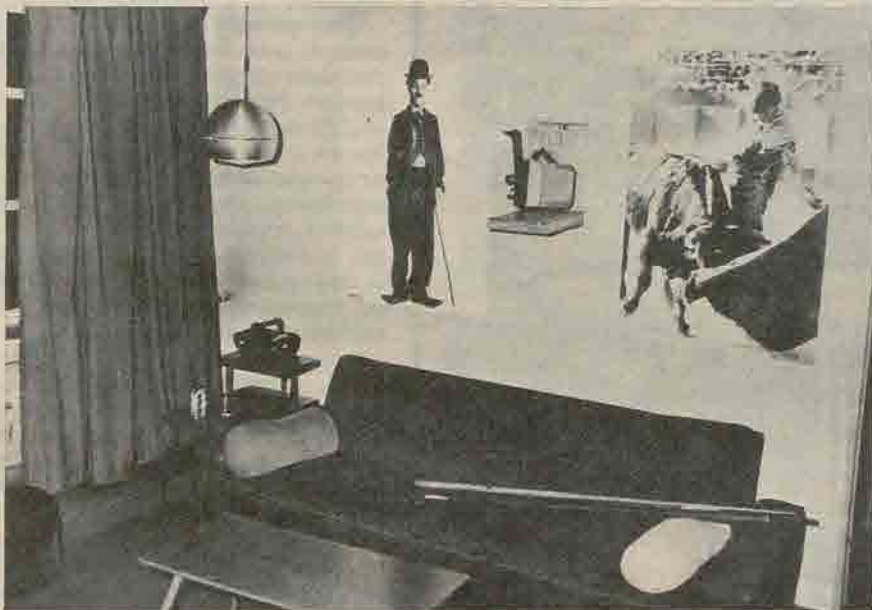
Coincidiendo con la estancia del vicesecretario general del ISM, estuvieron en Saint-John's el cónsul de España en Montreal, señor Sartorius, y el agregado comercial de nuestra Embajada en Canadá, señor Rengifo, y tuvieron un amplio cambio de impresiones sobre los proyectos del Instituto Social de la Marina en Terranova y el futuro previsible de la actividad de nuestra flota, a la vista de las tendencias dominantes en materia de pesca en el Gobierno de Saint-John's.

## LA REALIDAD DE SAINT-PIERRE

Si la eventualidad de que los grandes bacaladeros españoles tuvieran dificultades en Saint-John's se produjese, ahí está Saint-Pierre, donde nuestra flota tiene la mejor acogida y donde la asistencia al hombre de mar es una espléndida realidad.

Tras su estancia en Saint-John's, don Gerardo Harguindey hizo por barco el viaje a Saint-Pierre. Tuvo una cordial acogida. Asistió, sólo una hora después de su llegada, a una recepción en el domicilio del gobernador, con asistencia de las principales autoridades del territorio, acompañadas de sus esposas. Visitó a los jefes de los departamentos del Gobierno que de alguna forma se relacionan con la problemática de nuestra flota, para tratar directamente las posibilidades de mejora o estudiar nuevas realizaciones. Visitó repetidas veces, y muy detenidamente, el dispensario español y el hospital de la isla, que dirige el doctor Rannou, donde se interna a nuestros pescadores enfermos o accidentados. Ofreció una corona de flores a los españoles fallecidos en el mar de Terranova. Presidió el entierro de un tripulante que murió ahogado en el propio puerto de Saint-Pierre. Impuso al doctor Rannou, en un acto solemne, la Cruz al Mérito Naval de primera clase, que le fue concedida por el Gobierno español en atención a cuanto viene haciendo por nuestros pescadores... Para que nada faltara en una visita que fue muy intensa de trabajo y muy satisfactoria en lo que a resultados se refiere, queda para el recuerdo un peligroso incendio que se produjo en la noche (sólo unos instantes después de haber terminado el acto de condecoración al doctor Rannou), que destruyó totalmente una manzana de casas y puso en peligro la vida de los españoles técnicos en electrónica destacados a Saint-Pierre por sus empresas —sin que, afortunadamente, llegara a suceder nada—, y los bautizos de un hijo de uno de estos técnicos y otro del matrimonio que atiende el club Stella Maris, celebrados al día siguiente del incendio.

El señor Harguindey tuvo una larga entrevista con el obispo del territorio, monseñor Maurer. Visitó el club Stella Maris, que dirige el padre Raimundo. Celebró una reunión con los pescadores que se encon-



Aspectos del dispensario español de Saint-Pierre, que dirige el doctor Alarcos.

traban de arribada en Saint-Pierre, en la que dialogó sobre sus principales problemas laborales y sociales, y muy especialmente sobre sus aspiraciones, que desearían ver reflejadas en la proyectada Ordenanza Laboral del Mar.

En todos estos actos y reuniones estuvo presente, siempre que su actividad médica se lo permitía, el doctor José Luis Alarcos, que realiza en Saint-Pierre una labor asistencial y social realmente impresionante. Sus consultas por radio ya «han hecho escuela». En cualquier lugar —en la ambulancia, en su domicilio, en la recepción del gobernador, en el dispensario— recibe la llamada de los buques y verifica las consultas con rapidez y precisión. El doctor Alarcos ya es una institución en Saint-Pierre; casi —diríamos— es un mito. A todos los niveles. Para los pescadores es la confianza de saber que tienen en puerto quien les atenderá, conociendo su dolencia, comprendiendo su problema y hablando su propia lengua.

La noticia que llevaba el señor Harguindey para los pescadores, a este respecto, no era precisamente buena: el traslado temporal del doctor Alarcos. Lo anunció en su alocución por Radio Saint-Pierre a la flota: «Se va a aprovechar la experiencia y la valía del doctor Alarcos para abrir brecha en Africa, para organizar en Luanda y Walvis Bay los servicios médicos a favor de los tripulantes de las flotas atunera, gamera y merluquera congeladora. Al doctor Alarcos le sustituirá en Saint-Pierre otro médico, durante el período de tiempo (aproximadamente un año) que ocupe su misión en Africa. Luego volverá de nuevo a Terranova».

El planteamiento de la actividad pesquera española, tan distinto al de hace algunos años, precisa un replanteamiento también en la asistencia médica y social de las tripulaciones. Nuestros pescadores no lo son de bajura, o por lo menos no lo son en su mayoría. Ahora la mayoría está en altura, y en un porcentaje elevado lejos de nuestras costas, en caladeros extranjeros, por largas campañas. El Instituto Social de la Marina ha visto el problema y está tratando de darle solución, con los mejores medios posibles y con urgencia. Por esta razón, el vicesecretario general del organismo estuvo en Luanda, y en Walvis Bay, y en Dakar, y ha ido ahora a Saint-John's y Saint-Pierre. Aún quedan otras zonas, donde es numerosa, prolongada y habitual la presencia de nuestras flotas. Pero lo importante es que el camino se ha emprendido, y con firmeza. Dakar ya cuenta con médico, enfermera y asistente social, y se está estudiando la construcción de una Casa del Mar. A Luanda irá el doctor Alarcos en enero de 1973 —ya hemos dicho que para «abrir brecha»—. Luego se desplazará a Walvis Bay, con el mismo objetivo. Saint-Pierre, que cuenta con una asistencia que puede servir como modelo, contará con el sustituto de Alarcos y tiene el dispensario español. Saint-John's se servirá de la doctora Muzyska, del practicante don Fernando Torres —que iniciará su labor cuando comience la campaña de 1973—, de la asistente social señorita Pilar García, y posiblemente cuente también con una Casa del Mar.

Son muchos los trabajadores —miles— que esperan esta asistencia, indispensable, y no se les puede defraudar. Lo hemos visto por esos puertos de tres continentes...

■ JOAQUIN VIDAL



Desde Radio Saint-Pierre, y dentro de la emisión que semanalmente se dedica a los tripulantes de la flota bacaladera española, el vicesecretario general del ISM pronunció la siguiente alocución, que reproducimos íntegra:

«Tripulantes de la flota bacaladera española:

Efectivamente, hemos venido a Terranova para tomar contacto directo con vuestros problemas y estudiar las mejores fórmulas para la solución de aquello que del Instituto Social de la Marina pueda depender. Nuestra visita es complemento de la que hace ya algún tiempo, en mayo de 1968, realizó nuestro presidente, el almirante Fontán, y tratamos con ella de continuar la política que entonces él nos marcara de conectar constantemente con la realidad de vuestros problemas.

Nuestro viaje no ha sido sólo a Saint-Pierre; antes estuvimos en San Juan de Terranova. Hasta ahora, allí no había nada o había muy poco. Todos sabéis que hace años, el problema de la asistencia a nuestra flota era un problema que presentaba caracteres de auténtica gravedad. Me atrevería a decir que en algunas circunstancias este problema era verdaderamente sangrante.

En el año 1965, el Instituto envió a Saint-Pierre al doctor Alarcos y, verdaderamente, nadie podría entonces imaginar la amplísima proyección que esta designación iba a tener. Porque el doctor Alarcos ha llevado a cabo una labor efecacísima, muchísimo más allá

—estaréis todos conmigo— del estricto cumplimiento de unas obligaciones profesionales. El doctor Alarcos representa para vosotros la confianza, la mejor garantía ante la eventualidad de la enfermedad o del accidente. Quizá su presencia, esta espléndida cobertura de la asistencia sanitaria en Saint-Pierre, hizo crear la imagen falsa de que el problema de Terranova estaba ya resuelto, en lo que a asistencia médica y social se refiere, y, posiblemente por este falso espejismo, quedó relegado a un segundo lugar Saint-John's.

Desde hace algunos años hay en el Instituto Social de la Marina unas nuevas directrices, una nueva forma de entender las cosas: estamos convencidos de que el problema del trabajador del mar que faena en el extranjero, no puede ser considerado de una manera aislada; hay que enfocarlo con una perspectiva global. El hombre de la mar de España, el pescador español, en un porcentaje bastante alto, verifica su vida profesional en caladeros lejanos a la Patria. No sólo en Terranova, sino también en Camerún, en Mozambique, en todo el Atlántico africano, en el Gran Norte, en las costas de Boston y Nueva York, incluso en Chimbote, allá por el litoral peruano, donde



Vista parcial del laboratorio del dispensario español en Saint-Pierre.

## CONDECORACION DEL DOCTOR RANNOU

El doctor Rannou recibe la felicitación de su esposa, madame Colette —enfermera del Dispensario Español—, y señor Lourido, representante de empresas bacaladeras españolas, tras serle impuesta la Cruz al Mérito Naval.

La condecoración le fue concedida por el Gobierno español, en atención a los méritos contraídos en su magnífica labor a favor de los tripulantes españoles.

El acto de imposición de las insignias revistió gran solemnidad, y al mismo asistieron todas las autoridades de Saint-Pierre, pescadores y numerosas amistades del doctor Rannou. Don Gerardo Harguindey pronunció un breve discurso, en el que se refirió a la solidaridad humana y al acercamiento de los continentes, los países y los hombres, y destacó los méritos del doctor Rannou, que le hicieron acreedor a una recompensa por parte del Gobierno español.





# UCION A LA FLOTA

también se encuentran faenando pescadores españoles.

A principios de este año, Joaquín Vidal y yo estuvimos en Walvis Bay, en Luanda y en Dakar, y ahora seguimos en Saint-John's y Saint-Pierre. Naturalmente, los problemas en cada uno de estos puntos tienen unas peculiaridades: en unos sitios es más fácil la solución que en otros. Por ejemplo, en Dakar, sin duda por las circunstancias políticas de Senegal y por la presencia de una Embajada de España que dedica una primerísima atención a nuestros pescadores, la asistencia se ha podido realizar casi de forma inmediata, hasta el punto de que ya están trabajando allí un médico, una enfermera y una asistente social españoles enviados por el Instituto Social de la Marina. Walvis Bay y Luanda, asimismo por las circunstancias políticas de sus respectivos países (África del Sur y Angola), presentan posibilidades bastante más complicadas para nuestra presencia. Nos costará más llegar allí en los términos de eficacia que queremos, pero tenemos la esperanza de conseguir el establecimiento de parecidos medios técnicos y humanos que en Saint-Pierre y Dakar. La penetración en estos puntos es difícil; habremos de emplearnos con esfuerzo, buscando las soluciones donde las haya, y aunque la forma de alcanzar estas soluciones no sea totalmente de nuestro agrado, no por eso vamos a dejar de buscarlas.

Para Luanda y Walvis Bay, lo que se necesita ahora en el aspecto médi-

co es un hombre de la talla de José Luis Alarcos. Por eso hemos resuelto, con dolor, pero sin titubeos, pedirle que se traslade a Angola, que organice la asistencia médico-sanitaria de los tripulantes de la flota marisquero-congeladora, que la ponga en marcha y que, después, haga lo mismo en Walvis Bay. Alarcos nos ha respondido con esa elegancia espiritual, que es una de las constantes de su vida: ha accedido a nuestra petición sin dudas, sin condicionamientos, a pesar de que aquí, en Saint-Pierre, y entre los hombres de la flota bacaladera, se centra la mayor parte de su vida afectiva. A Alarcos, lo sabéis mejor que yo, le va a doler dejar Saint-Pierre por unos meses, pero lo harán sin reservas, porque va a poner toda su valía y todo su entusiasmo al servicio de otro grupo numerosísimo y necesitado de pescadores que se encuentran en la misma situación en que vosotros os encontrabais en el año 1965. Pero esta ausencia del doctor Alarcos será temporal; calculo que no mucho más allá de un año. Mientras tanto, aquí tenéis garantizada la presencia de un médico español. El doctor Alarcos no abandonará Saint-Pierre hasta que haya llegado su sustituto, y hasta que él mismo le haya dirigido durante el espacio de tiempo que sea preciso.

Las soluciones de los problemas de África no presuponen, en modo alguno, un abandono de los problemas de Terranova. En Saint-John's vamos a poner en marcha la asistencia médico-social con toda la urgencia que el

caso requiere. De momento, sabéis que lleva ya unos meses de estancia la señorita Pilar García que, en tan poco tiempo de vida profesional en Saint-John's, ha realizado una labor eficientísima con medios escasos y que en estos días hemos tenido ocasión de comprobar. Ahora, en el transcurso de nuestra visita a Saint-John's, he celebrado entrevistas con los ministros de Terranova, que guardan una relación más directa con nuestros problemas, y puedo adelantaros que el resultado de estas gestiones se presenta como francamente satisfactorio: nos han prometido ayuda en la gestión para que nuestros proyectos puedan cumplirse.

Nosotros queremos que Saint-John's cuente con una pequeña Casa del Mar española, en la que se albergarán un consultorio, despacho para asistente social, despacho para el sacerdote de Stella Maris y un club español. Hemos designado ya un practicante, que durante muchos años ha trabajado en Pysbe, y que se incorporará al Instituto Social de la Marina en Saint-John's en el próximo mes de enero. En la ciudad, durante nuestra estancia, visité varios locales y terrenos donde podría instalarse nuestra Casa del Mar. Yo espero que el anuncio de la construcción de esta Casa del Mar pueda hacerse a los pocos días de mi regreso a España.

Termino, porque el tiempo de la emisión es breve y porque yo no he venido aquí a hacer discursos ni para cansar vuestra atención, y si, en cambio, para conoceros mejor cada día y

para daros cuenta de unas gestiones que entendemos es de estricta obligación por nuestra parte. Sabemos muy bien que lo que yo os he dicho, estas pequeñas realizaciones que el Instituto pretende, no satisfacen los problemas del hombre del mar de Saint-Pierre. Algunos de ellos rebasan el campo de nuestra propia competencia, pero yo os digo que nada cae en saco roto, y que el almirante Fontán elevará al Ministerio de Trabajo, o a la persona del ministro de Trabajo, los problemas de los hombres del mar de Saint-Pierre, sean o no sean de la competencia del Instituto Social de la Marina, para que él los traslade al departamento del Gobierno que corresponda. Y en cuanto a los problemas que son del Instituto Social de la Marina, yo adquiero aquí, ante vosotros, el compromiso de que hemos de buscarles la mejor solución posible, porque —y lo digo una vez más— hemos de proclamar que el esfuerzo que se haga para conseguir que en España se despierte una auténtica conciencia marinera, será siempre insuficiente. Ayer nos reuníamos en Stella Maris con compañeros vuestros; hablábamos de solidaridad y hablábamos de la necesidad de despertar una conciencia marinera en España. Y ello es así porque todavía el mar de España no nos gusta; el mar de España no nos satisface y hay que conseguir que esta parcela de nuestra Patria, que es la vida del mar, sea tratada con la justicia que la dignidad de sus hombres nos está exigiendo. Nada más y un abrazo muy fuerte a todos».

## En La Coruña

# FIRMADO EL CONVENIO COLECTIVO PROVINCIAL PARA PAREJAS BACALADERAS

LA CORUÑA (Especial para HOJA DEL MAR).—Tuvo efecto, en la Delegación Provincial de Sindicatos de La Coruña, la firma del Convenio Colectivo Sindical de ámbito provincial para el sector de las parejas bacaladeras con base en los puertos de esta provincia.

Merece destacarse el hecho de que las deliberaciones y la firma se llevaron a cabo en una sola jornada de trabajo, que prácticamente duró todo el día, y ello gracias a la comprensión y buena voluntad de las representaciones económica y social, que en todo momento mostraron, compatibles siempre con el mantenimiento de las distintas posturas que a través del diálogo lograron cristalizarse en la firma del acuerdo.

Este Convenio es el primero estipulado para esta actividad bacaladera y afecta al personal enrolado en veinte barcos en su modalidad pesquera de «parejas», cuyo número se aproxima a unos seiscientos hombres.

Las deliberaciones fueron presididas por don Ovidio Bartolomé, letrado sindical, y la Comisión la formaban cinco representantes de los trabajadores y otros cinco por los armadores. Actuó como asesor don Carlos de Ramón y Ballesteros, y como secretario, el del Sindicato de la Pesca, don Emilio Montero de la Sierra.

Entre las mejoras aprobadas figuran aumentos de un 10 por 100 sobre los salarios mínimos garantizados que tenían

vigencia en esta flota. Han sido igualmente regulados los derechos del tripulante durante la paralización del barco, su participación sobre la pesca, que ha sido fijada en 80 pesetas por tonelada, así como incremento en las dietas por comisiones de servicio y ampliación de vacaciones hasta treinta días anuales para todas las categorías.

En cuanto a la jornada laboral y horas extraordinarias, también se establecieron las nuevas normas de aplicación, con señalamiento de la permanencia en la mar, que en ningún caso excederá de ciento cincuenta días para la tripulación. Por otra parte, se reguló el regreso de los pescadores del bacalao a los puertos base durante las fiestas de Navidad y Año Nuevo, elevándose la manutención hasta alcanzar la cifra de cien pesetas por tripulante y día a bordo.

Se ha estipulado igualmente la continuidad en la empresa y que el tripulante permanecerá de alta en la Seguridad Social, mientras el barco se encuentre en España, preparándose para la siguiente salida. También es objeto de regulación la formalización de los contratos de trabajo, que en todo caso serán entregados al tripulante por el capitán del barco.

Es de resaltar también la prestación en los supuestos de accidente de trabajo o enfermedad profesional, que alcanzará la misma retribución que estando en activo. Y la cláusula especial de que

- Afecta a seiscientos hombres y supone, entre otras mejoras, un 10 por 100 de aumento sobre los salarios mínimos garantizados de anterior vigencia.
- Participación en la pesca: ochenta pesetas por tonelada y tripulante.

toda clase de diferencias que pudieran surgir serán dirimidas a través del cauce sindical, creándose al efecto una comisión mixta interpretativa del Convenio.

Su duración será de un año y los efectos económicos se aplicarán desde el 1 de enero.

Al acto de la firma asistió el delegado provincial de Sindicatos, don Santos Sánchez-Paniagua, quien también lo hizo al iniciarse las deliberaciones, teniendo palabras de afecto hacia todos los componentes del sector bacaladero y exhortó a la Comisión deliberadora a continuar en este camino de armonía, a través del diálogo, para la mejor defensa de sus intereses profesionales. Ofreció a todos la colaboración de la Organización Sindical y felicitó a los reunidos por el éxito de la firma del Convenio.

Estuvieron presentes, igualmente, en la firma del Convenio el presidente del

Sindicato Provincial de la Pesca, don Carlos García Ramos, quien asimismo dirigió un saludo a los reunidos; el director provincial de Asuntos Sociales, don Andrés Tajadura, y el vicepresidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Pesca, don Luis Evangelista. ■ CARLOS RAMON BALLESTEROS.

HOJA DEL MAR.—Esta crónica de La Coruña la recibimos cuando ya se había cerrado la edición, pero se ha incluido en estas páginas, dado su especial interés para los tripulantes de la flota bacaladera. Debemos advertir que en el momento de entrar en máquinas la presente edición, aún no había sido firmado el Convenio por la Delegación de Trabajo, si bien las impresiones son que la firma se habrá producido cuando se distribuya la revista.



# HA SIDO UN INSISTENTE RUMOR: MARRUECOS AMPLIA A 70 MILLAS SUS AGUAS JURISDIC- CIONALES

## LA NOTICIA LLENO DE P

La noticia de la ampliación de las aguas jurisdiccionales de Marruecos difundida por los medios de información nacionales provocó gran consternación en todas las gentes del mar. Afortunadamente, la noticia fue desmentida con posterioridad por los organis-

## CRONOLOGIA DE

Enero de 1969.—*Tratado de Pesca Hispano-Marroquí suscrito en Fez. Se acordó que los barcos de ambos países podrían continuar sus tradicionales faenas de pesca, indistintamente, en sus aguas adyacentes, con arreglo, entre otras, a las siguientes condiciones:*

- *Las embarcaciones debían hallarse abanderadas o matriculadas en Marruecos o España.*
- *Los propietarios y los tripulantes de los pesqueros han de ser de nacionalidad española o marroquí.*
- *Dentro de los límites de las tres millas marinas sólo podría utilizarse el arte del palangre.*
- *Entre las tres y las seis millas quedaba autorizada la pesca de arrastre con ciertos límites cuantitativos en las capturas y otros cualitativos para las redes.*
- *Más allá de las seis millas ambas partes respetaban la costumbre "conforme a lo que en Derecho Internacional se entiende por derechos históricos".*

*La duración del Tratado era de diez años.*

1971.—*Se acuerda reducir la vigencia del Tratado de Fez al 31 de diciembre de 1972. Dicha reducción se acordó ante la demostrada inoperancia del citado Tratado. Entre las causas de esta inoperancia figuran las dificultades de controlar las condiciones técnicas de la pesca.*

Septiembre de 1972.—*Se constituye una sociedad hispano-marroquí que explotará la riqueza pesquera en aguas próximas a la plataforma de aquel país. Tendrá su sede en Agadir, y su capital inicial, de 50 millones de pesetas, ha sido suscrito a partes iguales por el Instituto Nacional de Industria a través de la empresa SIMEX (Sociedad de Inversiones Mobiliarias en el Exterior) y por la Office Nationale de Pêche de Marruecos. La citada empresa mixta permitirá a Marruecos la adquisición de una capacidad técnica en materia de pesca indispensable para alcanzar una productividad rentable.*



# REOCUPACION AL SECTOR MARITIMO-PESQUERO

mos pertinentes. «Hoja del Mar» pretende mostrar, con toda la objetividad posible, los efectos que tal medida, en caso de que Marruecos la pusiera en práctica, ocasionaría a las flotas pesqueras que, desde Alicante a Canarias, faenan en las proximidades de Marruecos.

De otra parte, habrá que señalar la curiosa coincidencia de la divulgación de este rumor con las conversaciones que se realizan sobre la nueva Ordenanza Laboral de la Pesca, tema este que apuntan algunas crónicas que se incluyen en este dossier informativo.

## LOS HECHOS MAS IMPORTANTES

18 de noviembre de 1972.—Don Domingo Rodríguez Moreno, presidente del Grupo Sindical Autónomo de Armadores de Buques de Pesca de Altura, al finalizar una reunión en Huelva, declara a la prensa que han recibido un telegrama de la Federación Nacional de Buques de Pesca en el que se informa que el Gobierno marroquí ha tomado unilateralmente la decisión de ampliar sus aguas jurisdiccionales de 12 a 70 millas. (En otro apartado de este número de "Hoja del Mar" se reproduce la entrevista de don Domingo Rodríguez Moreno.)

19 y 20 de noviembre.—Los comentarios de la prensa nacional ante la noticia de la ampliación de las aguas jurisdiccionales de Marruecos son numerosos y amplios. En todos ellos se apunta el hecho de que la citada ampliación no ha sido confirmada ni desmentida oficialmente.

21 de noviembre.—El señor Hadaui, encargado de Negocios de la Embajada de Marruecos en Madrid, declara a la agencia Pyresa lo siguiente:

"Hasta el momento no hay nada oficial sobre la supuesta ampliación de las aguas jurisdiccionales de mi país de 12 a 70 millas, noticia que yo sólo he tenido a través de las informaciones aparecidas en la prensa española... Si se hubiera tomado esa iniciativa no veo por qué tendría que mantenerse en secreto. De decidir el Gobierno la ampliación de las aguas jurisdiccionales, se habría dado a conocer a todo el mundo".

21 de noviembre.—Son apresados cinco barcos pesqueros españoles por las autoridades marroquíes cuando faenaban a 16 millas y media de la costa. El cónsul de España hizo firmar los partes de apresamiento.

23 de noviembre.—Se publica en el diario "Odiel", de Huelva, una carta firmada por siete pescadores, en la que, acogiéndose al derecho de réplica de la vigente Ley de Prensa, muestran su disconformidad y extrañeza ante las declaraciones de don Domingo Rodríguez Moreno, publicadas en el mismo diario el 18 de noviembre: "... nos extraña se anuncie una noticia de tal trascendencia y gravedad —se refieren a la ampliación de las aguas jurisdiccionales—, con la consiguiente alarma para nuestros compañeros que se encuentran trabajando en aquellas aguas y para sus familias, sin que haya existido hasta el presente ninguna confirmación oficial por parte de las autoridades marroquíes y españolas". (En otro apartado de este número de "Hoja del Mar" se publica el texto íntegro de la carta aludida.)





Esta entrevista publicada en «Odiel» inquietó a los pescadores onubenses

# PROBLEMAS PARA LA FLOTA PESQUERA DE HUELVA

## • DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DEL GRUPO DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

El diario «Odiel», de Huelva, en su edición de 18 de noviembre, publicaba la siguiente entrevista, que reproducimos en su totalidad:

La pesca, principal actividad industrial onubense desde muchos años atrás, está atravesando un difícil momento por la notable disminución de capturas, que aprieta cada vez más a las economías empresariales más débiles. Sin embargo, ahora va a agravarse sensiblemente el problema, que muy bien podría degenerar en crisis. El asunto fue tratado anoche en una reunión urgente del Grupo Sindical Autónomo de Armadores de Buques de Pesca de Aliura, a la que asistieron el presidente, Junta directiva y un nutrido grupo de sus componentes, más del 90 por 100.

Al final de la importantísima reunión pudimos entrevistar al presidente, don Domingo Rodríguez Moreno, quien, de forma clara y concisa, nos expuso rápidamente el motivo de la asamblea.

—Nos acecha una grave amenaza —nos dice—. Hemos recibido un telegrama de la Federación Nacional de Buques de Pesca en el que se informa que el Gobierno marroquí ha tomado una decisión unilateral de ampliar de doce a setenta millas sus aguas jurisdiccionales. Algo que nos ha sorprendido a todos.

—¿Qué magnitudes puede tener el problema?

—Afectará a toda la pesca fresca del litoral andaluz (incluido el marisco), y con ello a más

de veinte mil productores entre marineros y personal de tierra: roderos, asentadores, escoedores, bulteros...

—¿Qué otra cosa se ha tratado en la reunión?

—La nueva Reglamentación de la Ordenanza Laboral del Mar, que es otro de nuestros graves problemas, pues los límites de exigencia de la comisión social sobrepasan ya los de producción de las empresas. El próximo lunes viajaré con varios miembros de mi directiva a Madrid, para asistir a una reunión sobre el tema; y, al mismo tiempo, expondremos el otro asunto a las autoridades competentes.

Sobre el asunto de la Reglamentación, don Domingo amplía conceptos y datos:

—Pretenden equiparar el convenio en todos los puertos de España, y ello es francamente imposible de soportar.

—¿Por qué?

—Porque no podemos compararnos con los armadores del Norte, por ejemplo. Llevamos más personal en los barcos, y éstos, siendo del mismo tonelaje, tienen, en Huelva, casi un cincuenta por ciento más de gastos.

Y enlazamos luego los dos problemas:

—Además van disminuyendo notablemente las capturas y reduciéndose, de forma alarmante, los límites de pesca.

—Pero Huelva está considerada como uno de los más importantes puertos pesqueros de España, ¿no?

—En volumen económico sí, porque tenemos más barcos, mayor flota. Pero en el Norte tienen más campo y menos problemas que resolver. Estamos, sinceramente, en total desventaja y, por tanto, casi podríamos asegurar que de mantenerse estas dos amenazas de crisis, los armadores de toda la provincia onubense podrían verse obligados incluso a tener que amarrar sus barcos.

—¿Cuántos?

—Unos trescientos. Todos, o la mayoría, viven de Marruecos. El golpe podría ser fatal.

—¿Cuál es la postura del Grupo?

—Estamos en el mejor momento de unión para lograr grandes cosas. Han depositado su confianza en la Junta directiva y nosotros trataremos de llegar adonde sea necesario para resolver las dos cuestiones. Para ello, naturalmente, queremos hacer un llamamiento a las autoridades competentes para que podamos encontrar apoyo en nuestras justas aspiraciones.

La noticia, en primicia, está ahí. La decisión, desde luego, puede afectar gravemente a nuestra economía provincial, por hacerlo tan directamente a uno de los sectores más importantes de ella: la pesca. Pero confiamos en que alguna solución habrá y en que no será necesario que se queden en puerto esos 300 buques que a diario llevan el pan a un montón de familias de Huelva.

## REPLICA DE SIETE PESCADORES A LAS DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DE LA FEDERACION DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE HUELVA

El día 23 de noviembre, «Odiel» insertaba en sus páginas la siguiente carta de réplica al presidente del Grupo de Armadores de Buques de Pesca, firmada por siete pescadores onubenses:

Huelva, 22 de noviembre de 1972.

Señor director de «Odiel».

Huelva.

Muy señor nuestro:

De acuerdo con la vigente Ley de Prensa y disposiciones complementarias sobre el derecho de réplica, y considerándonos aludidos como marineros por la noticia insertada en este periódico del día 18 de noviembre, en la entrevista concedida al presidente del Grupo de Armadores de Pesca de Aliura, noticia que nos perjudica o podrá perjudicarnos, y sabiendo por otra parte de los deseos de informar de este periódico, así como de su hospitalidad, le damos a conocer la siguiente nota para su inserción.

Estamos de acuerdo con el señor presidente de las graves consecuencias que pudiera tener para la flota de Huelva la extensión por parte de Marruecos de las aguas jurisdiccionales a 70 millas, pero nos extraña se anuncie una noticia de tal trascendencia y gravedad, con la consiguiente alarma para nuestros compañeros, que se encuentran trabajando en aquellas aguas, y para sus familias, sin que haya existido, hasta el pre-

sente, ninguna confirmación oficial por parte de las autoridades marroquíes y españolas. Por otra parte, todos confiamos que en el caso de que algún día llegue a confirmarse esta noticia, las autoridades españolas consigan un acuerdo con nuestros hermanos de Marruecos, como ya lo han hecho con otras naciones con las que nos relacionan similares intereses.

Nuestra extrañeza es mayor aún al comprobar que en las declaraciones del señor presidente se hace una crítica pública a la decisión de nuestras autoridades de actualizar y poner al día la reglamentación laboral, que, desde hace más de diez años, viene regulando nuestras condiciones económicas y de trabajo.

Pero lo que ciertamente nos ha indignado, porque atenta contra nuestra dignidad y es vejatorio para nosotros como trabajadores del Sur de España, es que se nos quiera situar en condiciones laborales de inferioridad con respecto a nuestros compañeros los trabajadores del mar del Norte de España.

Porque de lo que de las declaraciones del señor presidente de Armadores se desprende es que, tanto él como su Junta Directiva, intentan que las mejoras económicas y labo-

rales de la nueva Ordenanza no se apliquen a los trabajadores de Huelva.

Y las razones que aducen para justificar su postura son muy poco convincentes. Dice el presidente que se encuentran en manifiesta desventaja con respecto a los armadores del Norte de España, e intenta probarlo con diversos ejemplos. Pero habría que probar esos ejemplos. Habría que probar que los barcos de nuestra flota llevan más personal que los barcos del Norte. Y pensamos que de ser cierto que nuestros barcos tengan un 50 por 100 más de gastos, no se deberá a estos gastos que son comunes a todo barco de gas-oil, Seguridad Social, impuestos..., sino a otros que podríamos considerar específicos de Huelva y, por lo tanto, locales, y cuya garantía puede depender de la mayor o menor capacidad empresarial de los armadores individualmente y como grupo. Por fin, en cuanto a las capturas, es verdad que han disminuido notablemente, pero esta es una situación que es común al Norte y a todos los litorales españoles, por no decir a todo el mundo. Y todos sabemos que dicha disminución de capturas viene compensada con creces por el aumento del valor de la pesca.

Pero lo que no creemos justo, bajo ningún concepto, es que estos problemas, típicamente empresariales, quieran resolverse mediante el fácil

recurso a la mano de obra barata y los salarios insuficientes, e incluso para conseguirlo se emplean esas ambiguas amenazas de «llegar a donde sea», o la no tan ambigua de «amarrar los barcos» (¿huelga empresarial?) para presionar a las autoridades, a las que, una vez lanzada la amenaza, se les pide apoyo.

Aprovechamos la ocasión para, por una parte, dar a conocer nuestras actuales retribuciones, que no llegan a 5.000 pesetas por un viaje de veinte días de trabajo en la mar y, por otra parte, dejar de manifiesto nuestras aspiraciones en la nueva Ordenanza, que consideramos muy justas y que son un salario garantizado de acuerdo con nuestro trabajo, supresión de la prima de pesca por favorecer el destajo, regulación de la jornada laboral y de los turnos de descanso, manutención a cargo de las empresas, retribución de las horas extraordinarias y de los trabajos nocturnos, así como de los trabajos en trópicos donde se den, aumento de las vacaciones, que en la actualidad son de quince días y que en la situación de la mar, marcada por la separación familiar, deben ser superiores al resto de las profesiones, y consideración como fijos en las empresas.

Firmado: Manuel Méndez Chila, José Romero Quinteto, Constantino González y Eleuterio Jara, de Huelva; José Martín Muriel y Manuel Díaz, de Lepe. José Rodríguez».



# EL PROBLEMA (de ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes), VISTO POR NUESTROS CORRESPONSALES

En cuanto se conoció la noticia —luego desmentida— de la posible ampliación por parte de Marruecos de sus aguas jurisdiccionales, solicitamos de nuestros corresponsales en las provincias marítimas más afectadas, una impresión general sobre los efectos económicos-sociales que produciría en la zona, y el impacto que dicha medida había

causado en el sector marítimo-pesquero.

Técnicamente es imposible que los originales que se reciben en la Redacción tengan salida inmediata a través de "Hoja del Mar", y, por tanto, estas crónicas, que serán leídas bastantes fechas después de haber sido escritas, tienen, sobre todo, el valor del testimonio.

Hemos de subrayar, finalmente, cómo nuestros corresponsales, al referirse al tema de Marruecos, no han soslayado (e incluso ponderan con especial interés) el tema de la ordenanza laboral, lo cual refleja la gran inquietud que esta cuestión produce en los trabajadores del mar.

## EN HUELVA 3.000 HOMBRES SUFRIRIAN LAS CONSECUENCIAS

- Independientemente, desearían ver reflejadas sus aspiraciones en la proyectada Ordenanza Laboral del Mar.

HUELVA (Especial para «Hoja del Mar»).—La noticia y los desmentidos de la ampliación de las aguas jurisdiccionales de Marruecos están haciendo correr la tinta. Al mismo tiempo llenan de inquietud a la población marinera de Huelva.

El primer cañonazo sobre el tema surgió el 18 de noviembre, con los titulares del diario «Odiel», que decían: «Marruecos amplía sus aguas jurisdiccionales de 12 a 70 millas». Comenzaron a sonar los teléfonos y en todos los lugares donde se reúnen las gentes de la mar no se hablaba de otra cosa.

### UN PROBLEMA ANTIGUO

El problema de los pesqueros españoles que faenan en aguas próximas a la costa marroquí ya era bastante serio. A pesar de existir el tratado de Fez, desde 1969, suscrito y ratificado entre Marruecos y España, en el que se regulaba la pesca en estas aguas, estaban apareciendo anomalías.

Todos recordamos el caso del «Aguilica», contado desde estas mismas páginas de «Hoja del Mar». Pero no ha sido únicamente el «Aguilica»; recientemente (el 21 de noviembre) han sido apresadas otras dos embarcaciones que, según sus tripulantes, estaban pescando a 16,5 millas de la costa.

Con este ambiente de incertidumbre y desasosiego, la noticia de la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes ha sido recibida por la mayoría de los hombres que trabajan y viven para, por y de la pesca en dichas aguas.

### MAS DE TRES MIL HOMBRES

Son muchas embarcaciones las que se verían afectadas en Huelva por esta medida, alrededor de 280. Sólo sus tripulantes son cerca de 3.000 hombres, a los que sería necesario añadir el personal de tierra.

Los armadores también se encuentran agobiados por la posible medida marroquí, que haría tambalearse sus empresas.

### INTERPRETACIONES DE LA NOTICIA

Como sucede siempre en estos casos, cada uno tiene su opinión sobre el tema. Para unos el haber dado esta noticia ha sido una hábil maniobra para que la Reglamentación de Pesca siga como está; para otros se trata de un servicio prestado a la colectividad por «levantar la liebre» de algo que es inmediato.

Sólo el tiempo dirá quién tiene razón.

### DESMENTIDOS OFICIALES

A partir del 18 de noviembre ha sido desmentida la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes por la Embajada de este país y por los centros españoles relacionados con el tema. En resumen, no hay nada oficial sobre el asunto. Todos esperan que el «nada oficial» pueda traducirse como un «nada real».

### LA ORDENANZA LABORAL DEL MAR, LAS VIEJAS REGLAMENTACIONES

La puesta al día de todas las leyes, especialmente de las que regulan las condiciones laborales, es una tarea constante en todos los países. Siempre surgen en la elaboración de los anteproyectos discrepancias entre las partes que van a estar sometidas a ellos. La Ordenanza Laboral del Mar no podía ser una excepción.

La antigua reglamentación de 1961 se ha quedado vieja y todos desean que sea reformada; las discrepancias surgen en el cómo.

### LA OPINION DE LOS TRABAJADORES

La mayoría son opiniones no técnicas; ellos no entienden de leyes ni de ordenanzas, pero tienen quejas del sistema actual. Vamos a tratar de resumirlas y ordenarlas.

### EL SISTEMA DE LA PARTE

Este tradicional sistema de remuneración está siendo considera-

do como algo desventajoso por la mayoría de los trabajadores. Muchos no alcanzan a encontrar los porqués; otros, por el contrario, buscan las razones legales y éticas que lo invalidan.

Dicen los más documentados que la justificación ética del beneficio de la empresa es la asunción del riesgo de la misma, y que con el sistema de la parte este riesgo se distribuye entre los trabajadores. Algunos han buscado sentencias del Tribunal Supremo que apoyen esta tesis. Así la del 4 de diciembre de 1967, en la que se dice que: «Lo esencial del Contrato de Trabajo no es tanto la relación de dependencia como el que se trabaje por cuenta ajena, es decir, para un tercero que asuma el riesgo y garantice la remuneración».

En la pesca «a la parte» no tienen garantizada la remuneración. Aceptan la importancia que tiene como incentivo, como motivación para el cuidado de lo pescado, pero que sus familias necesitan comer independientemente de que se capture o no. Les parece que el sistema correcto sería el de fijar un salario y unas primas de producción.

### LAS HORAS EXTRA

No conocen lo que significa un domingo muchas veces tienen que trabajar en jornadas nocturnas (la Ordenanza Siderometalúrgica, por poner un ejemplo, habla de salarios incrementados en el 20 por 100).

Un marinero me asegura que con la aplicación de cualquier ordenanza laboral —con cualquier que tenga en cuenta las horas extra, la jornada nocturna y los pluses de penosidad y de distancia— sus salarios serían de 12.000 pesetas mensuales, como mínimo. Dice que esto es «dinero», pero que no son «otros» españoles que

los metalúrgicos o los de la construcción, y que si a aquéllos se les paga esto y lo otro, ¿por qué con los marineros no se hace lo mismo?

### LAS RAZONES DE LOS EMPRESARIOS

Ellos aseguran que estos gastos no pueden ser soportados por las empresas y que se verían empujados a los expedientes de crisis y a amarrar los barcos («Odiel», 18 noviembre 1972).

### UNA REPLICA CONTUNDENTE

En el «Odiel» de 23 de noviembre, un reducido grupo de marineros, pero bastante acorde con el sentir general de sus compañeros, argumentan que no son sólo los problemas de salarios y Seguridad Social los que hacen poco rentables las empresas de pesca, sino otros que son de índole empresarial.

Siguen diciendo que la rentabilidad de las empresas no puede estar basada en el «fácil recurso de la mano de obra barata».

Algunos otros citan el Fuero del Trabajo, que en su declaración XXVI habla de «una jerarquía que subordina los valores económicos a los de categoría humana», o la Ley de Principios del Movimiento, que en el XI dice que «Los valores económicos estarán subordinados a los de orden humano y social».

### LA ESTABILIDAD EN EL EMPLEO

Basándose en el Fuero del Trabajo, en la declaración III, que dice: «El Estado velará por la seguridad y continuidad en el trabajo», denuncian como contraria a nuestras Leyes Fundamentales la situación «real», por la cual son despedidos al «fin de campaña» o «fin de turno», pidiendo que en la futura Ordenanza quede perfectamente regulado este extremo.

## LAS DIFICULTADES DE PESCA EN MARRUECOS PRODUJERON EL COLAPSO ECONOMICO DE BARBATE Y TARIFA

CADIZ (De nuestro corresponsal, por telex).—Enorme preocupación han suscitado en esta provincia las noticias aparecidas en diversos órganos de información relativas a una supuesta ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes. Se vienen celebrando

reuniones a nivel local y provincial a fin de analizar las consecuencias que esta medida, de confirmarse, supondría tanto en el sector pesquero como en el de sus derivados.

Actualmente, como es sabido, las aguas jurisdiccionales mogrebies



## ● Quince mil trabajadores de estos puertos se hubieran visto afectados por la medida de Marruecos.

alcanzan las 12 millas. Este límite ya supuso el desencadenamiento de una serie de conflictos, originados por supuestas infracciones de los convenios suscritos con Marruecos por parte de nuestros pesqueros. Estado de cosas que han sido la causa del colapso económico de poblaciones de raigambre pesquero, como Barbate y Tarifa, que padecen, muy en lo vivo, los riesgos de una pesca en la mayoría de los casos perseguida, cuando no apresada y decomisada.

La presunta ampliación, ahora, de 70 millas, supondría inevitablemente el amarre de gran parte de la flota pesquera de esta provincia que, desde tiempo inmemorial, tiene aquí ubicados sus caladeros. Ello acarrearía la paralización laboral de unos 15.000 hombres dedicados a las faenas del mar, industrias conserveras, carpinterías de ribera, etcétera.

### REUNION DE LOS ARMADORES

El pasado día 22 de noviembre tuvo lugar en la Casa Sindical de Cádiz una reunión de la Federación Provincial de Armadores de Buques de Pesca, que presidió el delegado provincial de la Organización Sindical, con asistencia de representantes del sector marítimo-pesquero, quienes estudiaron ampliamente el problema, sus inicios y las repercusiones de índole

económico-social que durante estos años ha venido suponiendo en la provincia. En tal sentido, entre otros, se tomó el acuerdo de exponer al Gobierno esta inquietud, así como evidenciar su confianza en la protección y ayuda que durante este tiempo les ha venido concediendo y que ahora, especialmente, confían se les seguirá prestando. Posteriormente, una representación del Sindicato Provincial de la Pesca, acompañada por el productor en Cortes señor Fernández Calviño, y por el delegado provincial de la Organización Sindical, fue recibida por el gobernador civil de la provincia, a quien hicieron portavoz de sus preocupaciones. El señor Nozal López les hizo patente los desvelos del Gobierno por cuantos problemas se refieren al sector pesquero de la provincia, insistiendo en que hasta el momento no se han modificado de modo irreparable las condiciones de los actuales convenios.

Compulsada la opinión de empresarios y trabajadores, tanto unos como otros inciden en idéntico temor, sospecha acuciada por el hecho de que otros países africanos tienen fijadas sus aguas jurisdiccionales en las 30, 100 y hasta 200 millas.

No obstante, se confía plenamente en que el buen entendimiento de Madrid y de Rabat, caso de confirmarse lo que hasta ahora es un rumor (desmentido, incluso, por la Embajada marroquí), encontraría la fórmula más adecuada para resolver satisfactoriamente esta situación, que afectaría, prácticamente, a millares de trabajadores del litoral español. ■ FELIPE PEÑA.

## DOS MIL ALICANTINOS SE VERIAN PERJUDICADOS

### ● No satisfacen los informes sindicales relacionados con el proyecto de Ordenanza Laboral del Mar.

ALICANTE (Especial para «Hojas del Mar», por telex).—Emergiendo de entre otros, dos temas ocupan y preocupan principalmente en estos días al sector marítimo-pesquero de nuestra provincia, dada la incidencia de los mismos en su futuro socioeconómico. De modo inmediato uno, a más largo plazo el otro.

El capital, por la inesperada brusquedad de su planteamiento, es el de la arbitraria ampliación de aguas jurisdiccionales marroquíes unilateralmente decidida. Tal es la inquietud originada por el unívoco acuerdo entre los empresarios y trabajadores del mar, por su grave incidencia en sus medios habituales de vida, que fue llevada a la reunión celebrada por el Consejo Provincial del ISM y por su Comisión permanente el día 21 de noviembre, con la propuesta de elevar petición a la presidencia del Organismo para que, con carácter de urgencia, llevase a cabo ante las autoridades competentes las actuaciones que consi-

derase más idóneas para solucionar el problema que afecta del siguiente modo a nuestra flota provincial pesquera, a sus tripulantes y a los trabajadores de la provincia que figuran enrolados en embarcaciones con base en otras.

Las embarcaciones directamente perjudicadas serían las llamadas de «altura», que desde Canarias faenan a lo largo de la costa africana, y las denominadas de «turno de ocho días» o del marisco, que desde Alicante, Campello, Villajoyosa y Santa Pola operaron asimismo en aquellas costas en número aproximado a doscientas.

Los trabajadores afectados alcanzarán la cantidad de dos mil quinientos, sin sumar los que, siendo de esta provincia, figuran enrolados en embarcaciones con base en provincias distintas.

El segundo tema, menos acuciante, pero no menos importante, ya que es de tanta incidencia en los medios normales de vida de los trabajadores como el anterior, es el del proyecto de Ordenanza

Laboral del Mar en trámite. Todos confían y esperan de él que mejore sustancialmente sus condiciones de trabajo, precisando sus derechos y obligaciones y acomodando unos y otros a las actuales circunstancias. Al parecer, ha sido informado en perjuicio de los

trabajadores en las reuniones celebradas en el seno de los órganos consultivos provinciales de la Organización Sindical, confiándose, sin embargo, en la resolución conforme a justicia social de quienes han de decidir en última instancia. ■ JOSE LUIS CAMARASA.

## EN CANARIAS, LAS AGUAS DE MARRUECOS LLEGARIAN A LAS MISMAS ISLAS

### ● Dos mil hombres y cincuenta embarcaciones quedarían en paro.

LAS PALMAS (De nuestro corresponsal).—Existe gran inquietud en el sector pesquero de esta provincia ante la posible ampliación a 70 millas de las aguas jurisdiccionales marroquíes. Con tal motivo hemos tenido ocasión de pulsar de una forma directa, especialmente en las islas de Lanzarote y Gran Canaria, que son las de mayor censo pesquero, el sensible perjuicio que se ocasionaría de llevarse adelante tal proyecto, manifestándonos los industriales, armadores y tripulaciones de los buques, que de confirmarse tal propósito significaría el paro de más de 50 embarcaciones y unos dos mil productores que viven actualmente de la pesca. Ante un problema de esta envergadura, que supone la paralización de un importante renglón económico de la provincia, como es la pesca, que incluso se ha colocado a la cabeza de las exportaciones junto con el tomate y el plátano, hemos tenido ocasión de hablar con unos y otros conociendo su opinión, que ha sido de una gran preocupación e incertidumbre ante el futuro que pueda aguardar a nuestra pesca. En este sentido cabe resaltar que Lanzarote es una de las islas más afectadas, toda vez que su flota de sardinales y la que se dedica a la captura del pescado fresco por medio de liña y nasa, conjuntamente con la de Fuerteventura, frecuenta las aguas próximas a la costa marroquí, surtiendo la primera las cuatro fábricas conserveras existentes en aquella isla, que dan empleo a casi un millar de personas. Ello es posible porque dicha isla se encuentra sólo a 65 millas de Cabo Juby en la costa marroquí, zona ideal para la captura de la sardina, y que garantiza, por otra parte, su pesca, debido a estar en lugar abrigado. Además, en general, la flota canaria es anticuada y antieconómica, no per-

mitiendo el desplazarse a otras zonas ni dedicarse a otro tipo de actividad. A este respecto nos dicen algunos hombres que integran las tripulaciones de estos sardinales, que aun sin extender las aguas a 70 millas, si hoy día existiera por parte de Marruecos una vigilancia permanente de la zona, habría grandes dificultades para poder trabajar, lo cual tendría una repercusión en las fábricas situadas en la isla, cuya producción se resentiría de una forma alarmante. En la actualidad no se extienden permisos de pesca, haciendo más difícil la situación, aunque a la hora de trabajar en la zona próxima a las aguas jurisdiccionales marroquíes se hace con gran temor e incertidumbre porque el peligro de ser apresado es evidente, aun fuera de las 12 millas reglamentarias.

Nadie comprende la prevista ampliación a 70 millas, ya que supone nada menos que llevar la jurisdicción hasta las mismas islas de Fuerteventura y Lanzarote, ya que esta última se encuentra a sólo 65 millas de Cabo Juby. Como vemos, es algo sorprendente e inaudito, y que nadie acierta a comprender que se lleve a efecto tan tranquilamente, porque de convertirse en hecho cierto acarrearía las consecuencias que ya son de suponer. En resumen, que el sector pesquero de esta provincia se muestra en estos momentos intranquilo, ya que a los problemas que tiene en la actualidad con un porvenir no muy despejado, se viene a unir ahora este propósito de Marruecos con la ampliación de sus aguas jurisdiccionales, hecho que no se puede aceptar, porque es tanto como paralizar la vida pesquera de Canarias, especialmente la de la isla de Lanzarote, donde tantas familias viven de la mar. ■ JUAN F. FONTE.

## EN ALMERIA, ANSIEDAD Y PREOCUPACION

ALMERIA (Crónica de nuestro corresponsal).—La noticia, publicada en casi toda la prensa española sobre la pretensión del reino de Marruecos de extender sus aguas jurisdiccionales de 12 a 70 millas, ha causado un gran impacto de ansiedad y preocupación entre todos los pescadores y armadores de esta provincia marítima.

Aunque ha sido desmentida reiteradamente esa preocupación, no

cesa por el viejo refrán de que «cuando el río suena...».

De Almería se desplazan a las costas marroquíes un promedio de 30 barcos con una tripulación superior a los 400 hombres, que ahora, mal que bien, a pesar de las capturas por las lanchas marroquíes de los que están unos metros dentro o fuera de las doce millas, consiguen que el puerto de Almería mantenga sus buenas ven-



## PUNTO DE VISTA (A TÍTULO PARTICULAR) DEL PRESIDENTE DEL SINDICATO PROVINCIAL DE LA PESCA DE CÁDIZ

**CÁDIZ** (Especial para "Hoja del Mar", por telex).—Desde la independencia de Marruecos comenzó la penuria de la flota pesquera con base en los puertos de Huelva, Sanlúcar, Puerto de Santa María, Cádiz, Barbate, Tarifa, Algeciras y demás puertos que siguen por las costas del Mediterráneo hasta Alicante.

### PUERTO DE CÁDIZ

Los cuatro tipos de barcos que trabajan en este puerto (siempre se distinguió Cádiz de los demás puertos por la forma de trabajo de su flota), son los siguientes:

Bacas, parejas, tríos y bous.

Las bacas, cuya forma de remuneraciones siempre fue a la parte, comenzaron las faenas de pesca en el golfo de Cádiz, y conforme se fue agotando la meseta continental se fueron acercando a las costas de Marruecos, cada vez más al Sur, hasta llegar a Santa Cruz de Agadir, y algunos hasta los veintinueve grados, siendo su principal defensa el marisco.

Las parejas trabajan siempre al arrastre desde Arcela hasta más al Sur de Agadir, siendo su remuneración el sueldo más una prima sobre el producto bruto de la pesca.

Los tríos trabajan por las mismas playas de las parejas y también han ido más al Sur, hasta los veinticinco grados, frente al Sahara. Su principal defensa es el pescado blanco y la breca.

Finalmente, los bous, que pescan desde los veinticinco a los doce grados por Mauritania, Senegal, Gambia, etcétera, van con remuneración a sueldo más una prima sobre la venta bruta y algunas ventajas más. Su principal defensa es la pescadilla que decimos negra.

### HUELVA

El puerto de Huelva sólo cuenta con bacas, y unas hacen el mismo trabajo que los barcos de Cádiz, mientras otras van a Senegal, a la pescadilla negra.

### SANLUCAR, PUERTO DE SANTA MARÍA, ALGECIRAS Y PUERTOS DEL MEDITERRANEO

Efectúan la pesca de arrastre con bacas y su trabajo es distinto del de Cádiz, aunque por las mismas zonas, pero más a tierra, buscando

otra clase de peces, como es el pescado "fino", salmonete, lenguado, calamar, acedía, etcétera.

### BARBATE Y TARIFA

Su principal riqueza es la sardina y el boquerón, que capturan en las costas de Marruecos, aunque hay parte del año, sobre todo en primavera o en verano, que suelen pescar en el golfo de Cádiz.

### LAS DOCE MILLAS

En un principio, no se perjudicó al puerto de Cádiz capital, ya que el trabajo de todos sus buques era por fuera de las seis millas. Sin embargo, los demás puertos si resultaron perjudicados, aunque el que más fue Barbate, ya que su pesca tiene que hacerla dentro de las tres millas.

Conforme se fueron aumentando las aguas territoriales, mayores han sido las dificultades, aunque para los barcos de Cádiz y Huelva no lo serían siempre que, efectivamente, se respetasen esas millas, ya que la zona entre las cero y doce millas será considerada como el criadero de pescado que al ser mayor busca más agua y entonces es capturado. Pero como las lanchas marroquíes nos capturaban por fuera de las doce, comenzaron los conflictos y hubo necesidad de solicitar del Gobierno español que enviase barcos para protegernos.

No se podía hacer igual con los barcos que tenían que trabajar por dentro de las doce millas, y de ahí las negociaciones para conseguir las licencias de pesca marroquíes para las trañas de la sardina, de Barbate, y los barcos de arrastre de Sanlúcar, Puerto de Santa María, Algeciras, etcétera, pero a pesar de las licencias seguía habiendo apresamientos, bien por largo de aparejo, bien por mallas, etcétera.

Se produjo la retrocesión de Ifni y todo fue bien los primeros meses, hasta que los marroquíes volvieron a capturar barcos, requisar redes de pesca, etcétera. Las licencias no las han entregado este último año, y aunque el convenio era por cinco o diez años, lo denunciaron a los dos.

A pesar de todos estos contratiempos de diversa índole, se ha seguido trabajando, pero al rumorearse que Marruecos implantaba las setenta millas, nos dimos perfecta cuenta del

problema tan enorme que se nos avecinaba y que destruiría toda la flota pesquera de Alicante a Huelva, por lo que se ha tratado de poner en conocimiento de las autoridades el verdadero desastre que eso supone, encontrando por su parte la mejor colaboración.

Mauritania ha implantado las treinta millas; Gabón, las cien, y Senegal, ciento veintidós. Por ello, solamente nos queda el Sahara español, que aunque es muy rico, creo se agotará en seguida si toda la flota se desplazara allí (aunque muchos no podrían hacerlo por el tamaño de sus bodegas).

Al implantar todas las naciones citadas superior cantidad de millas de aguas territoriales a las acordadas internacionalmente, y puesto que los caladeros de pesca quedan dentro de esas millas, nos obligan a sacar licencias de autorización de pesca, aunque no se pesque en sus aguas más que un mes, ya que las licencias no se conceden por meses, sino por años. Y como el barco tiene que ir probando de caladero en caladero, con el fin de poder cargar lo más rápidamente posible y llevar a puerto la mayor cantidad, se ve obligado necesariamente, si no quiere venir fracasado, a tomar las licencias de pesca de los convenios de todas estas naciones. Y aunque sólo quisiera pescar en Senegal, se verá obligado a sacar la licencia de las otras naciones, puesto que si no lo hace y viene con pesca de sus bodegas, tendrá que navegar por fuera de las millas establecidas para cada nación ante el temor de ser apresado, multado y requisados su pescado y redes.

Con este panorama a la vista, ¿quién puede tener optimismo?

Que el ambiente actual es lo más negativo para esa nueva Ordenanza Laboral nadie lo puede dudar, y los armadores se ven atemorizados pensando más bien en amarrar que en trabajar, ya que si tienen que sacar las licencias en estos cuatro países, tendrán que abonar varios millones de pesetas por cada embarcación.

Tratamos de solucionar el problema, y pedimos que el Gobierno tome como suyas las conclusiones de la última Asamblea de la Federación Sindical Provincial de Cofradías de Pescadores de Cádiz.

Informe facilitado a título particular por don José Gestoso Correa, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Cádiz.

tas y que las economías familiares no se hundan irremisiblemente.

El mar Mediterráneo, en la plataforma continental lindante con Almería, sufre una crisis pesquera verdaderamente agobiadora. Las especies de superficie, sardina, boquerón, caballa, etc., han desaparecido desde hace más de cinco años. Prueba de ello es la emigración masiva de las artes de cerco a Castellón y Tarragona, donde todavía se encuentran esos ricos pescados.

Si a ello unimos que este año no se ha visto la melva, que el atún y la albacora han brillado por su ausencia, nos podemos dar cuenta que el anuncio de ampliación de aguas jurisdiccionales, para las únicas costas que quedan con riqueza, haga ver un futuro de caracteres dramáticos.

No terminan con esto las inquietudes de la población pesquera de Almería. Se han enterado, por informaciones oficiosas, de que se está elaborando y discutiendo en Madrid una nueva ordenanza laboral pesquera, que va a sustituir a las antiguas y viejas no sólo por el tiempo, Reglamentaciones de

pesca de Cerco y de Arrastre y Artes Menores.

Piensen los almerienses que los órganos centrales donde se esté realizando esa Reglamentación Laboral estarán suficientemente informados y conocerán perfectamente todos los problemas y cuestiones que las grandes diferencias de nuestro litoral ocasionan, tanto en la cantidad y calidad de pesca, como en los beneficios que de ella se obtienen, pero sienten el temor de que se resuelva algo tan trascendental como esa nueva Reglamentación, sin oír a todos y sin que se olvide alguna de esas peculiaridades a que antes nos hemos referido.

Y me preguntan, y yo lo hago en nombre de ellos a quien corresponda, si no sería posible que las provincias, bien a través de las Federaciones de Cofradías, bien a través de los Sindicatos de la Pesca, tuvieran conocimiento de lo que se está haciendo y pudieran opinar para una más perfecta elaboración de esa nueva norma que va a regir los destinos laborales, no sólo de miles de trabajadores, sino también de muchos cientos de empresarios. ■ JOSE EGUIZABAL.

## NADIE EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO TIENE NI LA MAS REMOTA NOTICIA SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA LABORAL DE LA PESCA

**LAS PALMAS** (De nuestro corresponsal).—Estos días hemos tenido ocasión de sondear en las islas de Gran Canaria y Lanzarote principalmente, y dentro de los sectores pesqueros, cómo han acogido el proyecto de Ordenanza Laboral de la pesca que se lleva a efecto en estos momentos. La sorpresa de la mayoría de las personas interrogadas ha sido absoluta, ya que desconocen actualmente que tal Ordenanza esté en marcha, toda vez que no han sido consultados ni ha llegado a sus manos ningún borrador sobre su contenido. Realmente es muy doloroso que aquí, en el marco de nuestra provincia, no se haya divulgado lo necesario tal Ordenanza, porque un sector numeroso, que tiene su ocupación en la pesca, ha de dejarse oír si en verdad queremos resolver los problemas que le aquejan, más aún dándose la particularidad de las situaciones especiales que se contemplan en esta provincia, y que no pueden quedar fuera en la ordenación del sector. Así que este es el panorama. Nuestros pescadores se han enterado de que se prepara una Ordenanza por mediación nuestra, ya que existe la más absoluta falta de información y, por lo tanto, no están capacitados para sentar un juicio acertado. Ahora, eso sí, todos han coincidido en la necesidad urgente de una Ordenanza que venga a estructurar el sector pesquero, que está pidiendo una actualización y puesta al día de su legislación, bastante desfasada en muchos aspectos, y los pescadores canarios piden también su participación, ya que su voz no puede dejarse de oír. ■ JUAN F. FONTE.



# CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO-COCINERO

- A partir del 1 de enero de 1974, tendrán preferencia absoluta para ocupar las plazas de cocinero en los buques, los marineros que posean este certificado.

Se crea el certificado de competencia de marinero cocinero para buques mercantes y de pesca que acredita la capacidad profesional para los servicios de cocina en estos buques, por Orden del Ministerio de Comercio, que hoy inserta el «Boletín Oficial del Estado».

Para obtener este certificado será condición precisa superar el examen correspondiente, cuyo cuestionario figura como anexo a la presente disposición ministerial.

Para presentarse al examen de obtención de este certificado será condición precisa poseer el de competencia de marinero.

En las Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Vigo y de Cádiz se desarrollarán los cursos de preparación y se efectuarán los exámenes de los alumnos oficiales y libres que aspiren a obtener este certificado, como asimismo también se efectuarán estos exámenes en las de Pasajes, Alicante y Arrecife de Lanzarote para aquellos otros alumnos libres que no

puedan concurrir a los de las primeras.

La duración mínima de los cursos será de ocho semanas.

Todos los marineros que deseen efectuar el curso en las Escuelas de Vigo y Cádiz podrán realizarlo con carácter totalmente gratuito en calidad de interno o externo, según prefieran, y disfrutar de una beca proporcional a su estado.

A partir del 1 de enero de 1974 tendrán preferencia absoluta para ocupar las plazas de cocinero en los buques los marineros que posean este certificado.

Los candidatos a este certificado que se hallen en posesión de nombramiento análogo expedido por un centro oficial de Hostelería podrán solicitar, y se les concederá, su convalidación, sin más trámite que hallarse en posesión del certificado de competencia de marinero.

Los actuales poseedores de este certificado de marinero para buques de pesca podrán solicitar, dentro del año 1973, la convalidación del mismo por el que establece esta Orden.

## Por iniciativa del almirante García de Quesada

## SE PROPONE LA CREACION DE UN CENTRO UNIVERSITARIO DE OCEANOGRAFIA EN CADIZ

El almirante García de Quesada, director del Instituto Hidrográfico de la Marina, con sede en Cádiz, ha sugerido la creación de un centro universitario de Oceanografía que podría integrarse en la recién creada Facultad de Ciencias gaditana.

El Instituto Hidrográfico de la Marina, de acuerdo con un reportaje aparecido en el «Diario de Cádiz», viene sintiendo desde hace unos años la necesidad de personal científico oceanográfico, hasta el punto de haberse tenido que recurrir al envío de oficiales de la Armada al extranjero para seguir cursos de Oceanografía.

El señor García de Quesada, promotor de la idea, ha presentado ya un informe completo sobre la misma. El centro oceanográfico se justificaría por la importancia industrial de esta ciencia, la posibilidad de una explotación biológica de las especies marinas

y por la necesidad de establecer una tecnología oceanográfica respaldada por un estudio científico, entre otras razones.

En unas declaraciones que ha hecho al «Diario de Cádiz», el almirante García de Quesada ha dicho que no existen problemas de financiación ni de terrenos para establecer en Cádiz el centro universitario de Oceanografía. En cuanto al profesorado, inicialmente podría obtenerse del Instituto Español de Oceanografía, ya existente; de catedráticos de diversas disciplinas científicas, Estado Mayor de la Armada y especialistas del Instituto Hidrográfico. Dice finalmente que la ubicación de este centro universitario en Cádiz sería conveniente por razones geográficas e históricas, dada la situación atlántica y por haber partido el golfo gaditano muchas de las grandes expediciones oceánicas.



## GRATITUD DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA AL CONTRAALMIRANTE JARAIZ FRANCO POR SU BRILLANTE LABOR AL FRENTE DE LA COMANDANCIA MILITAR DE MARINA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro correspondiente).—Con motivo de haber ascendido a contraalmirante, cesando como comandante militar de Marina de Las Palmas, don Francisco Jaraiz Franco, la Delegación del Instituto Social de la Marina quiso rendir un homenaje de gratitud a este destacado marino por su brillante labor al frente de la Comandancia de esta provincia. Con tal motivo, el pasado día 30 de noviembre, y en vísperas de su marcha a Madrid para incorporarse a su nuevo destino como director de Dotaciones y Reclutamiento del Ministerio de Marina, le visitaron en su despacho el delegado de Trabajo, don Benigno Pendás Díaz; delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González; director de la Escuela Reconocida de Formación Profesional Náutico-Pesquera, don Alfonso Soler Turmo; jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto de esta provincia, don Bruno Naranjo Massa-

net, y secretario de la Organización de Trabajos Portuarios, don José Pedraja Ruiz. En el transcurso de dicho acto se le hizo entrega al contraalmirante Jaraiz Franco de una bella metopa con el escudo de la Casa del Marino, que recibió visiblemente emocionado y que supone el reconocimiento de la familia del mar de esta provincia por la labor desarrollada como comandante militar de Marina, donde en todo momento fue un firme valedor no sólo de los profesionales del mar, sino también de la juventud que estudia y se promociona, cuyo apoyo e interés nunca faltó.

También en dicho acto el delegado de Trabajo, como presidente nato de la Organización Provincial de Trabajos Portuarios, le hizo entrega de una escribanía como recuerdo de los obreros portuarios ante su paso por la Junta Local Técnica, cuyos consejos y orientaciones se dejaron siempre oír. ■ JUAN F. FONTE.

## Afecta a 22.000 trabajadores

## CONVENIO COLECTIVO PARA LAS INDUSTRIAS DE CONSERVAS Y SALAZONES DEL PESCADO

MADRID.—Se ha reunido en el Sindicato Nacional de la Pesca la comisión deliberadora del convenio colectivo sindical interprovincial de trabajo para las industrias de conservas y salazones de pescado, a fin de conocer el acuerdo adoptado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre dicho convenio.

Examinado el mismo, los miembros de la comisión aceptaron su contenido, por lo que el convenio entrará en vigor en breve. Afectará a unos veintidós mil trabajadores de toda España.



# ALGO QUE TIENE QUE TERMINARSE

## COMO SEA... ¡Y CONTRA QUIEN SEA!

**E**JEMPLO al canto, sin citar nombres por eso, por algo peor y por esperar que si «Hoja del Mar» llega a ese o aquel «Stella Maris» sirva de preaviso. Y para hacerlo menos personal, remedaré a don Miguel con aquel célebre comienzo de «cuyo nombre no quiero acordarme», y me evito citar la gran capital, que no lugar del entuerto. Pero que conste que no olvido nombres y estoy incluso dispuesto a que se hagan tristemente célebres en los registros de los Tribunales correspondientes si antes, agotada la paciencia de un marino honrado, no figuran en el de defunciones por causa desconocida, aunque conocida por demás. Pena sería por la conciencia del ejecutor de este castigo merecido, pero no sentenciado. Evitemos, sin embargo, dejar paso

a la indignación de este corresponsal, creo que algo conocido de nuestros marinos en su anónimo voluntario, y que en este caso, si los «...» le estimen cobarde, estoy dispuesto a romper, amén de partirlas la cara o lo que sea.

Bien; el caso, debidamente comprobado por «Angel», fue el siguiente:

Un marino español se entera de que en su barco queda una plaza de bombero libre y se lo comunica a un familiar suyo, quien al no haber navegado en «tanques» se lo pasó a un camarada que había estado en petroleros y además con esa categoría. El amigo se presentó en la naviera pidiendo la plaza al inspector de embarque. Este le contestó que ya había enrolado a otro por la mañana. Hasta aquí todo parecía normal, pero lo bochornoso del caso es cuando a las siete de la tarde de aquel mismo día se encuentra a otro bombero, quien le dice que le acaban de ofrecer la plaza a través de uno de esos de los «...». ¡Y sin comentarios! Cuando los dos amigos se encontraban juntos, charlando sobre la «suerte» de uno de ellos, que podía haber hinchado la mala hiel del otro de no existir esa amistad sincera entre ambos, se acercó un empleado de la naviera indagando «cuánto había entregado al «...» de turno». Español, ¡eh!, el «...». Y no precisa demostración que el inspector, el «...» y quizá todos los empleados conocen el trato —mejor trata— y se benefician de ella. Allí la naviera, pero mucho más allá ellos, los «...» o quizá más

acá Nanciales de Oca, pongo por «eso».

Una canallada y doble canallada, porque son antiguos marinos españoles los que se prestan a estas cab... todo por la estúpida cantidad de 300 marcos, de la que perciben, tras el reparto con los «adláteres» nativos, aproximadamente lo suficiente para tomarse media docena de cervezas y marcharse con un «guayabo» de 50 para arriba. Vuelvo a repetir que no tengo nada contra la cerveza; al revés, soy un «forofo» de la cebada convertida en «bier». Menos contra los «guayabos» desde los X años hasta los ciento veinte ídem. Ahora bien, no estoy dispuesto a tolerar que aquellos marinos hayan olvidado que lo fueron, lo que ya tiene gran importancia; que comercien con compatriotas y, peor aún, que de este comercio saquen tajada extranjeros para España.

ña y, sin embargo, indígenas de este país.

Me indigna igualmente que «otros» —Dios, cuánto bien hicieron y mil veces siguen haciendo—, la mil y una por no ... sé qué y sin beneficio alguno, hagan la del avestruz. No debe ser. Menos esas estrellas que deben ser guías, no ya a Oriente, sino a los cuatro mares. Confianza. Responsabilidad. Con estas porquerías calladas, pero sabidas, se perjudican, nos perjudican y van a perder nuestra intimidad. ¿Quién va a volver mañana que recuerde el ayer de un camarada si a éste se le han estafado —esta es la palabra exacta— 300, 250 o los marcos que sean? Vuelvo a insistir que sin intervención ni beneficio para esos «otros», pero sin su oposición y denuncia. En todo caso, estas instituciones necesarias caen fuera del conocimiento de este corresponsal sobre su funcionamiento y organización, pero muy dentro del reconocimiento a su labor.

Y vosotros, marinos españoles, dondequiera que estéis, si por necesidad tenéis que pagar unos marcos, o guldenes, o lo que sea por embarcaros, por obligación debéis enviarme el nombre del «...», contra quien iremos donde y como sea, ya que para eso TAMBIÉN estamos.

## ¿NUEVA LEY DE LA MARINA MERCANTE?

Se cree que para 1973 podrá publicarse una nueva Ley de la Marina Mercante que sustituya a la vigente en la actualidad, que data de 1956 y que se considera desfasada. Los armadores españoles han venido urgiendo durante los últimos años al Ministerio de Comercio la aparición de la nueva Ley, cuyos estudios se encuentran ya en una etapa muy avanzada.

## RETORNA LA FLOTA PESQUERA DE ONDARROA

Ha comenzado la «operación retorno» de la flota pesquera ondarresa. Durante estos días están llegando a puerto las embarcaciones que desde los primeros días de septiembre hasta ahora han estado faenando en aguas canarias. La campaña les ha ido bastante mal, han manifestado.

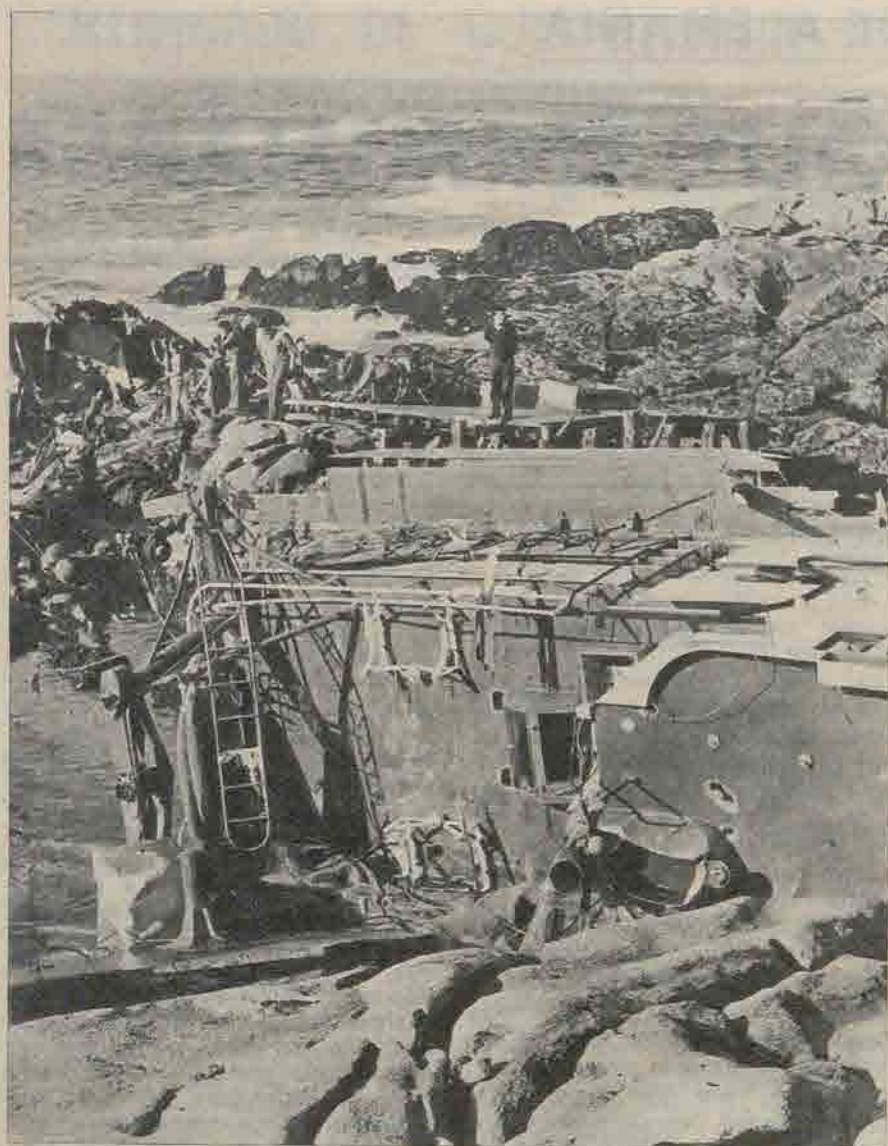
El mes de diciembre lo dedicarán al descanso y a preparar las fiestas navideñas, pasadas las cuales proyectarán la nueva campaña invierno-primavera.



## DÍA DEL PESCADOR EN GUETARIA

En la villa marinera de Guetaria, cuna de Juan Sebastián Elcano, se celebró el Día del Pescador con diversos actos, entre los que destacaban las regatas de traineras y exhibición y bendición de banderas y trofeos. En las fotografías, una comitiva portando en andas una buena muestra de trofeos, y un aspecto del puerto de Guetaria durante esta jornada.





Restos del «Naldamar I», que quedó completamente destrozado a las pocas horas de encallar en los peligrosos bajíos de la costa de Corme.

En las cercanías del lugar donde naufragó  
el «Playa Arnela»

## ENCALLA EL PESQUERO «NALDA MAR I»

SUS ONCE TRIPULANTES, A SALVO

El pesquero «Nalda Mar I», con matrícula de Ortigueira y 137 toneladas de desplazamiento, encalló en la costa de Corme el día 24 de noviembre, cuando regresaba de pescar. Los once tripulantes del pesquero pudieron salvarse del naufragio. Solamente hay que registrar un herido de carácter leve, don José Camellese, patrón de costa.

Se da la circunstancia de que el lugar del accidente distaba solamente cinco kilómetros del lugar donde naufragó el «Playa Arnela», quince días antes y que costó la vida a diez de sus doce tripulantes.

El «Nalda Mar I» estaba valora-

do en unos ocho millones de pesetas, y, al parecer, asegurado en tan sólo cinco millones.

### TERRANOVA:

## ARDE UN PESQUERO ESPAÑOL

• No hay que lamentar desgracias personales.

Un pesquero español incendiado ha sido remolcado hacia aguas internacionales frente a las islas francesas de Saint-Pierre et Miquelón, situadas al Sur de Terranova, donde será hundido, informa el Centro de Rescate Aéreo marítimo de Halifax.

El «Santa Cecilia», de La Coruña, que desplaza 1.368 toneladas, tiene un «incendio importante en la popa», informa el Centro mencionado.

Los tripulantes del «Santa Cecilia» fueron rescatados y no hay que lamentar desgracias personales.

**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**

DESDE SAN CARLOS DE LA RÁPITA

# PETROLEO ES

- Se prevé una próxima producción de veinte mil barriles diarios hasta alcanzar los treinta mil barriles.
- El complejo de producción San Carlos I y II, en la última fase de montaje.

SAN CARLOS DE LA RÁPITA. (De nuestro corresponsal).—El ruido de los helicópteros, desde que apunta el día, es un vibrar constante en el aire. No acaba de alejarse uno cuando ya está otro presto a tomar tierra en la zona portuaria, de costado, con toda suavidad. El inicio de un nuevo viaje se hace con mayor soltura. En pocos instantes se eleva en el espacio hasta desaparecer a lo lejos.

Los pescadores, las gentes que son habituales en la zona portuaria, se van acostumbrando a los helicópteros, barcos que van y vienen, gente que desembarca a la terminación de su jornada, hablando diversos idiomas.

Grandes espacios en la explanada de los muelles los ocupan los almacenes al aire libre o cubiertos, con grandes tubos, maquinaria, grúas, llamando principalmente la atención los tubos larguísimo, que procedentes del extranjero han permanecido junto al atraque de los pesqueros.

Este lugar se ha convertido en motivo obligado de visita, principalmente en los días festivos, siendo los niños los más asiduos al movimiento de los helicópteros.

...

En el permiso Amposta Marino C-I está el complejo de producción San Carlos I y II, cuyo montaje se está ultimando al objeto de iniciar la producción en fecha próxima, de la que se espera obtener en un principio como 20.000 barriles diarios para pasar progresivamente a los 30.000, siendo las reservas, al parecer, de mucha consideración.

El petróleo obtenido, a través de unas tuberías, será transvasado a un buque-tanque, desde el cual se suministrará a los petroleros para su transporte a las refinерías.

La distancia de la costa es como de unas 10,5 millas.

Se espera la llegada para fecha próxima de mayor número de operarios para poner en marcha lo que va a ser el punto de producción de crudo más importante de España, proceso delicado que exige los más atentos cuidados y la técnica más depurada en el montaje, debido al medio en que se realiza.

...

Recientemente una veintena de periodistas extranjeros ha estado en San Carlos de la Rápita con objeto de trasladarse al complejo de producción y presenciar con todo detalle los trabajos, así como conocer el futuro funcionamiento. El estado de la mar impidió el traslado. Ni en helicóptero ni en barco se pudo efectuar el desplazamiento.

Fueron objeto de toda clase de atenciones por los representantes de las compañías implicadas (INI, CAMPSA, COPAREX, SHELL), conocieron, al parecer, el origen, desarrollo y resultados de las prospecciones hasta llegar a la fase actual, así como la próxima etapa de producción.

Todo este movimiento de personal y material con sus implicaciones de todo orden en la vida ciudadana, han contribuido a dar una nueva fisonomía a la ciudad. Todos se preguntan



El complejo de producción San Carlos I y II, instalado frente a las costas mediterráneas, con base en el puerto de San Carlos de la Rápita, sobre fondo marino, a 60 metros de profundidad y a 20 sobre el nivel del mar.



# A RAPITA PAÑOL

qué será de San Carlos de la Rápita cuando la producción de petróleo se encuentre en pleno auge con las consecuencias que ello pueda traer consigo.

Muchos se dirigen a los pescadores sobre la relación que pueda tener la explotación con la pesca. Algunos objetos encontrados en la mar, como bidones estropeados, trozos de cables pesados, botes de alquitrán, etc., son, al parecer, atribuidos a las obras en curso. Algún periodista ha preguntado sobre si será cierto que con la plataforma se pescan más langostinos, si hay más pesca. La abundancia o escasez de capturas suele seguir unos ciclos que entendemos, hoy por hoy, ajenos por completo a fenómenos como éste. El hombre de mar sigue su vida habitual sin importarle mucho ni poco la existencia de la plataforma a la hora de calar sus redes. El petróleo es necesario también para la pesca. Más bien está a la expectativa sobre si un posible escape pudiera alterar el ambiente marino de las especies de la zona, aunque, en principio, es más bien posible que probable. ■

LUIS MILLAN ROCA.



Uno de los dos helicópteros actualmente en servicio se posa sobre la torre menor. En el centro, entre los soportes que se clavan en el fondo, se distinguen las tuberías para el petróleo a extraer. (Fotos: DASOY.)



Grúa instalada a bordo de la barcaza «Micoperi», para los servicios de montaje y utillaje del complejo y, a su costado, el remolcador.

## ALTO PORCENTAJE DEL FACTOR HUMANO EN LAS CAUSAS DE ACCIDENTES MARITIMOS (85 POR 100)

El capitán de la Marina Mercante de los Estados Unidos de América, y destacado investigador de temas marítimos Robert H. Smith, manifestó durante su intervención en la II Semana Iberoamericana de Prevención y Seguridad, que se celebró en Madrid, que «... el factor humano en los accidentes marítimos se eleva al 85 por 100 de los casos». Este peligro se eleva extraordinariamente en el caso de los enormes petroleros actuales, y es decidido propósito, tratado en esta II Semana, el tratar de atajar y poner los medios oportunos para evitar la pérdida de vidas humanas y la enorme sangría económica, por parte de los aseguradores y técnicos en prevención de accidentes.

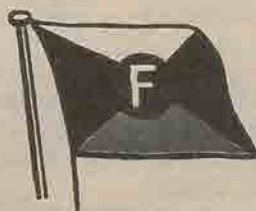
## APARECE EL CADAVER DE UN MARINERO

Cayó al mar cuando esperaba la llegada de un pesquero en el que estaba enrolado un hijo suyo

SANTA EUGENIA DE RIBERA (La Coruña).—El cadáver del anciano marinero Jesús Campaña, de ochenta años, apareció flotando sobre las aguas en las proximidades del muelle de este puerto.

Jesús Campaña cayó al mar, cuando esperaba la llegada de un pesquero en el que está enrolado un hijo suyo.

Este anciano que había dedicado gran parte de su vida a las actividades maríneas, solía acudir al muelle cada vez que llegaba a puerto el barco en el que figuraba como tripulante su hijo.



# 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



# EL DAMERO MARINERO

Por  
VICTOR UVE

## SOLUCION AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN LOS NUMEROS 82-83

«El mar es un antiguo lenguaje que yo no alcanzo a descifrar.

En su hondura, el alba es una humilde tapia encalada.

De su confin surge el claror, igual que una humareda».

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas a la izquierda de las definiciones, deben decir: J. L. BORGES-«SINGLADURA».)

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

## DEFINICIONES

A. Hilero o porción de agua que se mueve en cualquier otro sentido que en el curso de la marea o corriente principal (plural).

143 122 88 138 61 37 111

B. Lasques o arries un poco un cabo, cable, cadena o calabrote que, por hacer mucha fuerza, se supone puede romperse.

126 73 40 134 22 60 115

C. Se rocen unas cosas con otras.

98 132 123 55 117 8

D. Trabajásemos con el remo para impeler la embarcación en el agua.

3 102 29 74 48 84 62

130 38

E. Engalanad una embarcación cubriendo las bordas y adornando los palos y vergas con banderas y gallardotes.

11 41 78 30 20 50 1

65 58

F. Dícese de la hora referida al primer meridiano.

4 24 67 44 76 16 96

81

G. Igualdad de tensión de dos o más cabos o cables.

116 90 141 129 103 69

H. Llenan de agua salada un tanque del doble fondo o un compartimiento del buque.

108 82 12 91 127 140 53

I. Regla con pínulas en los extremos, semejante a los utilizados en tierra en algunos aparatos topográficos, que a bordo se pone a veces sobre la aguja maestra para la toma de marcaciones (plural).

56 136 144 23 33 83 68

94

J. Dentro del plancton oceánico, aquél que está compuesto por organismos de tamaño menor de cinco micras.

7 66 80 107 77 137 43

27 17 54 92 47 36

K. Unidad de velocidad de los buques, equivalente a una milla por hora (plural).

120 113 139 52 100

L. Conjunto de buques mercantes escoltados por otros de guerra.

118 128 105 10 135 95

M. Personaje mitológico, hija de Cefeo y de su esposa Casiopea, por cuya belleza, superior a la de las Nereidas, el ofendido Neptuno envió una ola devastadora y un monstruo marino a las costas de

los dominios de Cefeo. Su nombre sirve para designar una constelación.

9 109 49 75 19 32 59

39 99

N. Aberturas circulares practicadas en los costados o mamparos del buque para dar paso a la luz y ventilación.

14 104 131 71 89 28 85

124 31

O. Nombre empleado para designar cada una de las líneas ideales que unen los puntos de igual abundancia de algas flotantes en el llamado Mar de los Sargazos (plural).

35 87 2 112 79 51 42

25 93 70

P. En las galeras, decíase del método en que de cada tres remeros bogaba uno, y así se turnaban en este trabajo cuando no había necesidad de un mayor esfuerzo.

6 26 64 46 72 34 86

15 97 57

Q. Ahogad a uno sumergiéndole en el agua.

142 133 21 101 110 121

R. Cuarto rumbo y viento del primer cuadrante, intermedio entre el Norte y el Este.

13 119 125 106 63 45 18

5





# ¡Regresamos a tope!

Sí, van las bodegas cargadas al máximo... y esta vez hemos empleado menos tiempo.

Desde luego, sabiendo cómo y dónde hay que echar la red, es mucho más fácil nuestro trabajo.

Además, es divertido eso de poder ir controlando la profundidad y la boca de la red, con los aparatos FURUNO

FURUNO es divertido... y cómo pesca!!

## Sondador de Red FNR - 100/200

Mide las distancias en zonas situadas por encima y por debajo de la red de arrastre.

FNR 100: para pescas semi-pelágicas y de fondo.

FNR 200: para pescas pelágicas.

Detecta la apertura y la situación de la red y los bancos de pesca que entran o pasan por encima o por debajo de ella.

Transmite datos sin necesidad de cables y su manejo e instalación son muy sencillos.



## Sonda Universalgraph FUV/FUG

Equipo de registro normal, con enganche en fondo y expansión de escala.

Equipo de registro con barrido electrónico de alta velocidad y multiestilos.

Doble frecuencia: alta para el sondeo de precisión y baja para detección de amplitud a mayor profundidad. Tres velocidades de desplazamiento de papel y una salida del transmisor de 2, 5 ó 10 KW, según los modelos.



# FURUNO® *Sabe lo que se pesca*

Representante en España

## MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

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

*Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.*



