

CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA PESQUERA
DEL CANTABRICO

**"URGE UNA POLITICA
PESQUERA NACIONAL
CON PLANIFICACION
SECTORIAL"**

**52 TRI-
PULANTES
FALLECIDOS EN
ONCE ACCIDENTES
DE MAR SUFRIDOS
POR BUQUES
ESPAÑOLES,
DURANTE ENERO Y
FEBRERO DE 1973**





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 1966)	•	•	•	•	•	•	•
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 veinte 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 Adminis-
tración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

Génova, 24, planteo séptimo
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 ISMAR E

Imprime:
HAUSER Y MENET, S. A.

Plemo, 19 - Madrid-5
Depósito legal: N. 16.516-1963

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

FALLO HUMANO: FACTOR COMUN DE LOS SINIESTROS EN EL MAR

Honradamente entendemos que el factor común de los siniestros de embarcaciones ocurridos últimamente es el fallo humano. En uno de los casos faltó la orden necesaria (apagar unos focos que impedían una correcta visibilidad desde el puente); en otros, la orden fue desacertada (pescar en condiciones de mar y viento muy malas). Esto lo decimos admitiendo, por supuesto, otras causas (entradas en puertos poco frecuentados, mal conocidos, por temor a decomisos de hacerlo en los habituales), y lamentando profundamente que una gran parte de los protagonistas de los hechos no puedan rebatirlos por haber fallecido con ocasión de los mismos.

Ahora preguntamos: ¿Tiene el patrón legal de la embarcación (patrón de costa) suficiente autoridad en la práctica para ordenar que se apaguen unos focos que impiden una visibilidad desde el puente, pero que se encienden para realizar en cubierta una labor de selección de pescado por parte de la tripulación? Me temo que no. Así lo manifiesta el patrón de costa de una embarcación siniestrada por esta causa. Y seguimos preguntando: ¿Tiene el patrón legal, por ejemplo, suficiente autoridad en la práctica para ordenar que no salga el barco a la mar si considera que las condiciones meteorológicas son desfavorables, o para suspender las faenas de pesca por este motivo? Nos tememos que tampoco. Ante la Ley hay un solo patrón (el de costa), pero en el lenguaje usual, mucho más ajustado a la realidad, se habla de un patrón de costa y de un patrón de pesca.

Y entonces hay que preguntarse: ¿Quién manda en el barco? Opinamos que quien, de hecho, manda el barco es el pa-

trón de pesca, por tres razones fundamentales:

1.º Toma las decisiones más importantes a bordo (entrar y salir del puerto, frenar en unas u otras aguas, en unas u otras condiciones de tiempo, etcétera).

2.º Es la persona de confianza del armador (incluso suele elegir al patrón de costa).

3.º Es el que más gana (lo cual es un efecto psicológico grande).

El patrón legal (patrón de costa) viene a ser algo parecido al piloto que configura nuestro vetusto Código de Comercio, con una responsabilidad en cuanto a la derrota de la embarcación, pero al que se le sustraen las decisiones que propiamente integran el mando.

Nos encontramos entonces con un responsable ante la Ley que no manda en la práctica (patrón de costa) y uno que manda pero que no es responsable (patrón de pesca). La paradoja dice por sí sola de los efectos negativos que de ella pueden desprendérse.

Hay que dar el mando ante la Ley al que lo tiene en la práctica. La embarcación ha de ser mandada por el patrón de pesca, quien debe dejar de estar entre bastidores y pasar a ocupar el lugar que le corresponde. Esto no excluye, naturalmente, la existencia de un segundo titulado con la condición de segundo de a bordo.

A nuestro entender, hay que caminar con firmeza hacia esta solución, lo que no impide contemplar y atender las situaciones transitorias que se produzcan.

Debe prohibirse de inmediato que naveguen como «patrones de pesca» quienes no tienen títulos para hacerse cargo del mando de la embarcación (esta

situación se da con bastante frecuencia y, en ocasiones, con la simple finalidad de evitar responsabilidades). Las Reglamentaciones se refieren, por otra parte, a técnicos de pesca sin título.

La existencia a bordo de técnicos de pesca (patrones de pesca) sin título para mandar la embarcación sólo debe admitirse como situación a extinguir, con un carácter personal, no admitiendo ni uno más de los actualmente existentes, a los que, dentro de lo razonable, habría que constreñir a titularse.

Esta situación transitoria, para que no resulte demasiado peligrosa, debe ir acompañada de las siguientes medidas:

a) Campaña de mentalización de armadores, patrones, técnicos de pesca sin título y tripulación, dejando bien sentado que quien manda en el barco es el patrón de costa y que el técnico de pesca debe limitar su actuación a unas funciones muy concretas, las cuales están previstas en las Reglamentaciones de Trabajo.

b) Distribución más equitativa de las primas de pesca, lo que, consecuentemente, produciría el efecto psicológico de desmitificación del patrón de pesca y su supuesta autoridad.

La creación de títulos de capitanes y patrones de pesca y el consiguiente impedimento al titulado de Marina Mercante del mando de los pesqueros tuvo como meta que éste recayera en técnicos de pesca y no hubiera técnicos de pesca sin título. Tolerar la existencia de estos últimos es fomentar el intrusismo profesional y proclamar la no necesidad de los títulos de pesca.

Para cumplir las funciones de patrón de pesca son suficientes los títulos de la Marina Mercante.

¡¡¡SALVADNOS!!!

NUEVE HOMBRES MURIERON EN EL NAUFRAGIO DEL "VICEDO"

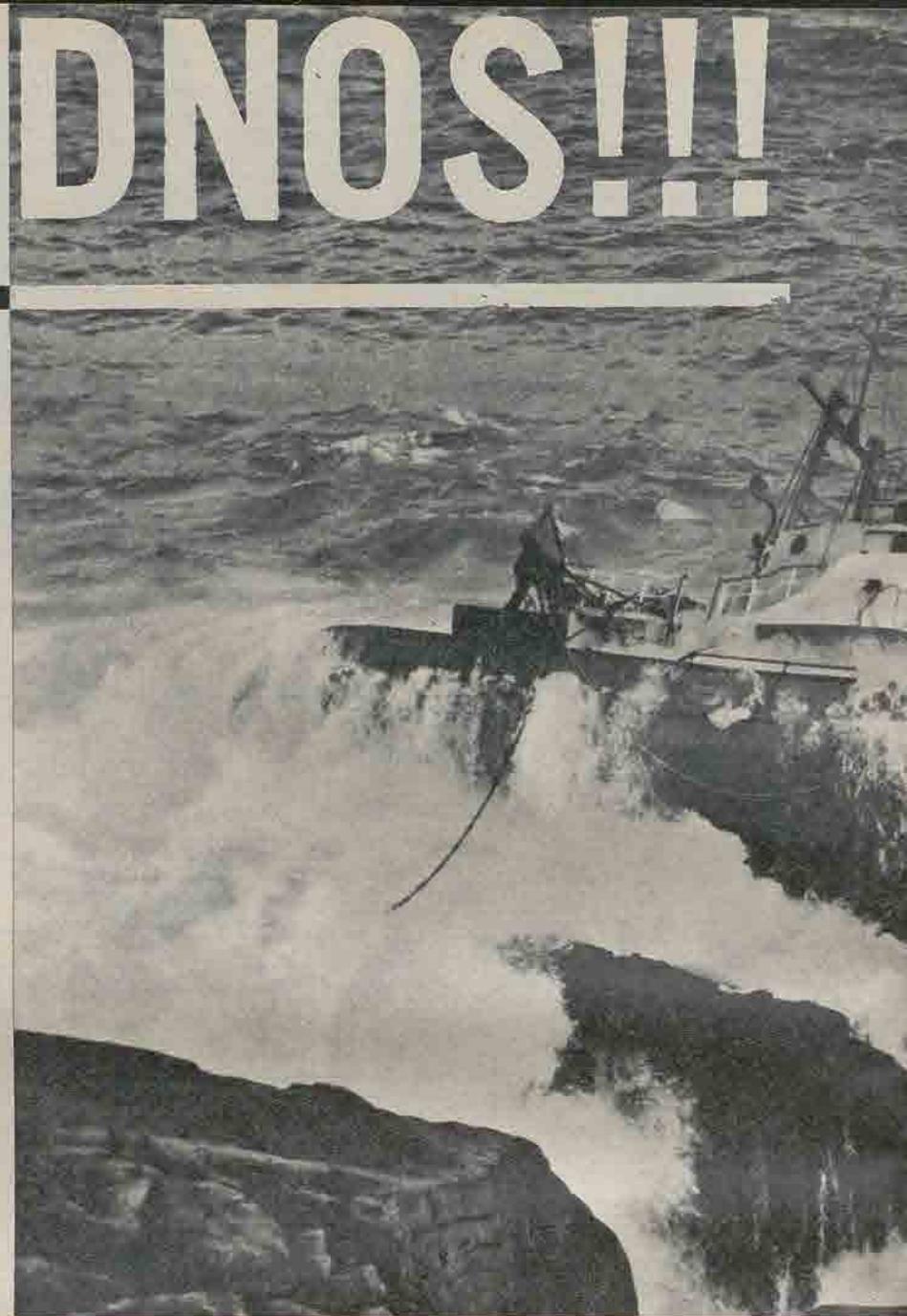
LUGO (De nuestro corresponsal).—Hombres y mujeres de las aldeas marineras de Vilachá, Portocelo, Villalpol y cuantos han acudido en la noche del 25 al 26 de enero a la Punta de Saínas, en la costa de Lugo, para auxiliar a los naufragos del buque de pesca «Vicedo», hundido entre aquellos peñascos, no podrán por mucho tiempo dejar de oír el grito desesperado y desgarrador de «¡¡SALVADNOS!!!» de aquellos seis tripulantes fuertemente asidos a la varandilla del puente de mando del buque, acurrucados en la parte más elevada y que las olas cubrían a cada embate. Los barcos pesqueros concentrados en aquella zona comunicaban constantemente: «Nada podemos hacer por mar, es imposible acercarse más. Las olas rompen a distancia del buque hundido. Hacer lo posible por auxiliar a esos hombres por tierra». Otra llamada: «Tenemos un hombre muerto a bordo. Lo llevamos a tierra o seguimos la búsqueda de otros?». «Si ahí hay más barcos, traedlo». «Aquí hay como veinte barcos. Salimos para ahí. Tardaremos en llegar unos veinte minutos». Un barco llega al muelle con un hombre muerto. Lo llevan a la Cofradía de Pescadores. Se le amortaja. Otra llamada: «Hemos recogido un cadáver, vamos para puerto». Arribada al muelle. Amortajamiento al lado del otro. Más llamadas. Un barco. Otro barco. Hay que pedir más ataúdes, hasta cuatro. Se colocan en un salón de la Cofradía, acodados como los barcos en el muelle en día de temporal. También han traído otros dos hombres del barco hundido. Estos con vida. Ni ellos saben cómo se han salvado de la muerte. Se intenta el rescate por tierra de aquellos que están gritando en la Punta de Saínas. Un barco dice que se ven cinco o seis. Luego, que les parece que hay cuatro. Se logra traer a tierra a dos. Los gritos de auxilio van aminorando, pierden fuerza, se dejan de oír... Son las cinco de la madrugada. Una telefonía de un barco llama: «Radio Cofradía de Cillero. No vemos nadie a bordo del 'Vicedo'. Se hace recuento de personal: eran trece hombres, tenemos cuatro cadáveres, otros cuatro se han salvado, faltan cinco».

Es este el relato escueto de un accidente que viene repitiéndose con demasiada frecuencia en nuestros mares. A veces, como en el caso presente, se desconocen las causas que los motivan. Pero una vez ocurridos, no se encontramos con escasos medios para salvar la vida de estos hombres. Se habla de un helicóptero para la costa gallega.

ga. ¿Confiamos en su eficacia? La Seguridad Social protegerá a los deudos de estas víctimas. Huérfanos, viudas, ancianos padres que invertirán el poco tiempo de vida que les queda en llorar la ausencia de quienes eran su sostén y afecto.

Triste es la muerte en cualquier lugar y circunstancia. La muerte en el mar, viéndola venir durante ocho horas en una fría noche de enero en medio de los embates de las olas, debe ser lo peor que pueda ocurrirle a cualquier ser humano.

Hoy la Punta de Saínas está en calma. Ya se puede ir a lanzar la caña a las lubinas y róbalos que por allí suelen merodear. Pero, por largo tiempo, los que han estado allí la noche del 25 al 26 de enero de 1973 oirán en las oquedades del acantilado el repetido eco del grito desgarrador de aquellos infelices tripulantes del buque «Vicedo»: «¡¡SALVADNOS!!», «¡¡SALVADNOS!!», «¡¡SALVADNOS!!». Primero seis voces; luego, cuatro... ■ RAMON GONZALEZ.



EN EL EMBARRANCIAMIENTO DEL "DOMENECH DE VARO" PERECIER

ARRECIFE DE LANZAROTE, 6.—Diez de los doce tripulantes del motopescador «Domenech de Varo» han sido dados por desaparecidos al embarrancar dicho barco, esta madrugada, en la costa oriental de la isla a consecuencia del fortísimo temporal de viento Sudeste que asolaba dicha zona.

Los dos supervivientes, el patrón de costa Vicente Pérez Yáñez, de treinta y dos años, y el tripulante José Manga Rodríguez, de veintitrés años, naturales de La Coruña y Puerto de Santa María, respectivamente, se encuentran sin novedad en la Casa del Mar de Arrecife.

Las autoridades de Marina realizan las búsquedas pertinentes a fin de encontrar a los diez desaparecidos.

El «Domenech de Varo», aunque está matriculado en la villa de Campello, es propiedad del armador de Puerto de Santa María, Cristóbal Romero.

MAS DETALLES SOBRE EL SUCESO

Sobre el trágico suceso marítimo ocurrido en aguas de la isla canaria de Lanzarote, en el que perecieron diez de los doce tripulantes que componían la dotación del pesquero español «Domenech de Varo», embarrancado en una zona peligrosa de la costa oriental lanzaroteña, se conocen nuevos detalles.

El accidente ocurrió en la costa oriental de Arrecife y es el más grave que se recuerda en el archipiélago canario

El barco había zarpado de Ceuta el pasado día 3 para iniciar sus faenas pesqueras de arrastre en el litoral africano, pero debido a una pequeña dificultad sufrida en el motor, proyectaba entrar de arrabida forzosa en Arrecife, momento en el que se originó el accidente. Ante la peligrosidad del embarrancamiento, pues el temporal era muy duro y la visibilidad escasa debido a la calima, el patrón, Vicente Pérez Yáñez, lanzó un SOS por radio-telefonía y volvió inmediatamente a cubierta para hinchar la balsa neumática y evacuar a todos los naufragos, instante en el que un violento golpe de mar arrancó a la balsa y al patrón, que cayeron sobre las aguas.

El señor Pérez Yáñez luchó denodadamente durante quince minutos contra el fuerte oleaje para intentar hinchar la embarcación neumática, lo que consiguió, por fin, y subir a bordo. Llamó desesperadamente a sus compañeros para que embarcaran, pero nadie respondió a su patética llamada. La balsa, empujada por el viento y las olas, fue arrastrada hacia la orilla. Ya en tierra, el patrón insistió en el intento de ayudar a sus compañeros,

pero en vista de que nadie daba señales de vida, emprendió el camino por aquel inhóspito y desértico lugar en medio de la más absoluta oscuridad, pisando rocas, zarzas y nopales, hasta llegar al chalet de dos súbditos alemanes, a quienes dio cuenta de lo ocurrido.

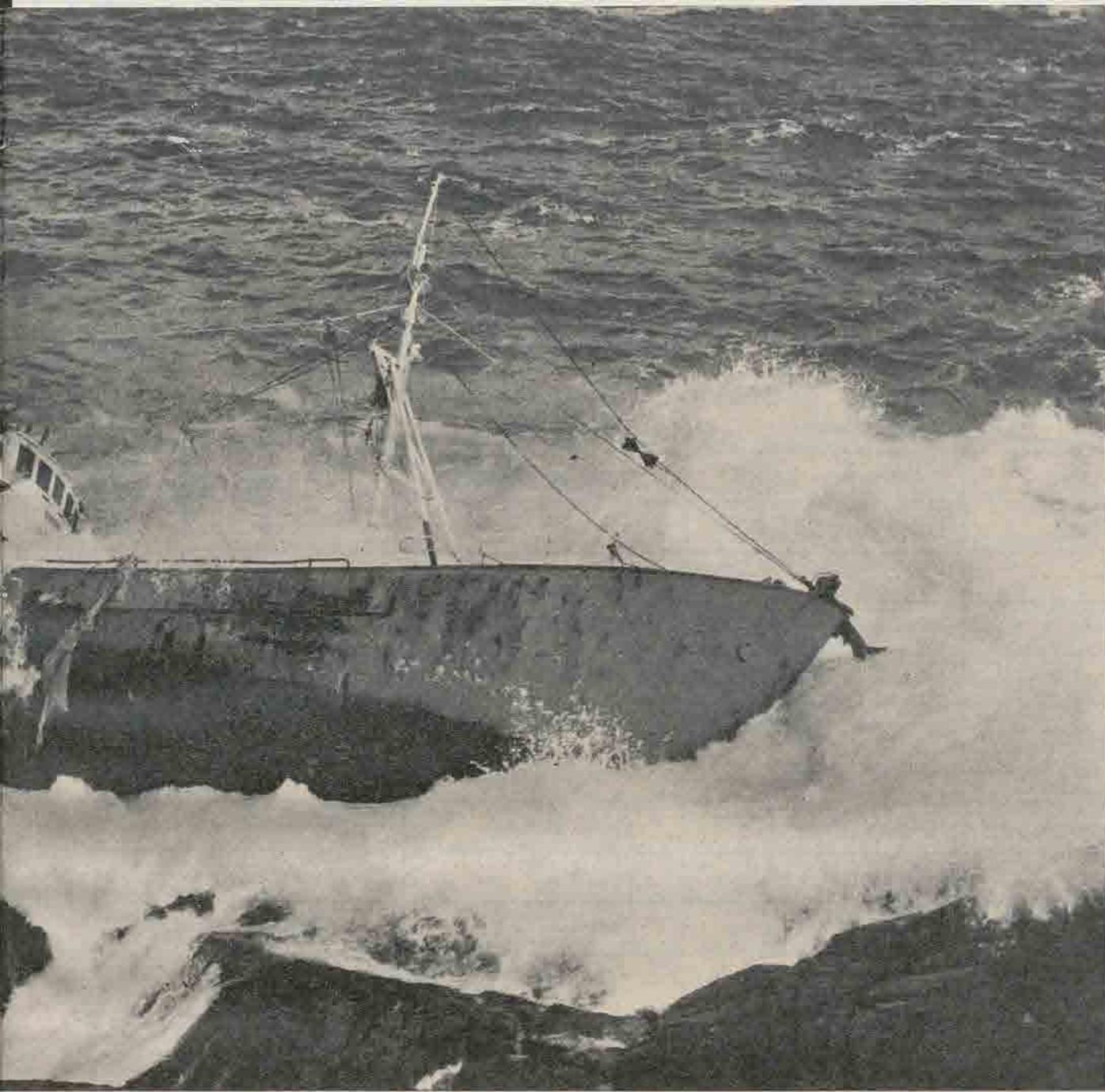
El otro superviviente, José Manga Rodríguez, se lanzó al agua directamente desde el barco y pudo ganar la orilla a nado con grandes dificultades.

El barco quedó materialmente hecho añicos, flotando sobre la superficie del mar ropa, víveres, documentos y otros enseres, así como maderos procedentes del «Domenech de Varo».

Poco después fueron rescatados dos cadáveres pertenecientes al primer mecánico naval, José Bernal Ramírez, natural de Puerto de Santa María, y Antonio Rodríguez Zaragoza, de Sanlúcar de Barrameda.

Las operaciones de rastreo continúan sin interrupción, y en ellas intervienen fuerzas de la Guardia Civil, personal de Marina y todos los habitantes del pueblo de Mala.

El «Domenech de Varo», construido en 1956, tenía 18 metros de eslora y desplazaba 70 toneladas de registro



ON DIEZ TRIPULANTES

bruto. Ultimamente había sido modernizado.

Se trata del más grave y trágico accidente que se recuerda en los anales de la historia marítima del archipiélago canario.

ENTIERRO Y RELACION DE LAS VICTIMAS

Hasta el momento, se han rescatado tres cadáveres de los diez tripulantes del motopesquero «Domench de Varo», que perecieron al encallar el barco en la costa oriental de Lanzarote.

Las víctimas son el primer mecánico naval, José Bernal Ramírez; el contramaestre, Manuel Vallente, y el marinero Antonio Rodríguez Zaragoza.

El entierro de los restos mortales ha resultado muy emotivo. Asistieron más de un centenar de tripulantes de los buques pesqueros andaluces surtidos en el puerto de Arrecife. Las primeras autoridades lanzaroteñas y los dos únicos supervivientes, el patrón, Vicente Pérez Yáñez, y José Manga Rodríguez.

Hoy no han sido localizados los cadáveres de los tripulantes Juan Rodríguez Coronel y José Rivero Cortés, de Sanlúcar de Barrameda; Tomás Ladrón de Guevara y José Antonio López, de Barbate de Franco; Julio José Cantos, de Cádiz, y Jaime Roselló Zaragoza y Manuel Oliva Barber, de Puerto de Santa María.

DESAPARECE EL CARGUERO "ISABEL ALICIA", CON SIETE HOMBRES A BORDO

LA CORUÑA, 8.—Noticias llegadas a esta capital, procedentes de la localidad marinera de Cedeira, señalan que en dicha zona han aparecido restos de una embarcación, incluso algún objeto con las palabras "Isabel Alicia", lo que pudiera indicar que el citado barco se hundió en dicha zona.

El "Isabel Alicia" es un buque-carguero de matrícula de Vigo, del que no se tiene noticia alguna desde el pasado día 31 de enero, fecha en que zarpó del puerto de Villagarcía de Arosa rumbo a Lequeitio (Vizcaya), con un

cargamento de trescientas setenta y tres toneladas de tabla de eucalipto. La Comandancia Militar de Marina de Villagarcía de Arosa cursó telegramas a todos los puertos del litoral, para conocer si en alguno de ellos había entrado el "Isabel Alicia", de arribada, pero los resultados fueron negativos.

Las noticias en esta capital indican que el barco se hundió, y posiblemente a la altura de la Estaca de Vares-cabo Ortegal, zona muy peligrosa, en la que ya se hundieron otros barcos. Las causas pudieran ser la intensa niebla y los vientos del Noroeste.

El "Isabel Alicia" es propiedad de Antonio Vega de Seoane, de Pasajes, y en la actualidad estaba arrendado a unos armadores de Bilbao. Anteriormente era mercante y se llamaba "Soro", y solía realizar viajes con cemento. En La Coruña estuvo por última vez el día 29 de enero, y había dejado una partida de fermachine procedente de los Altos Hornos de Bilbao, y posteriormente salió en lastre para Villagarcía de Arosa.

Según las previsiones de un viaje normal, debería llegar a Lequeitio entre el viernes y el sábado de la pasada semana. La falta de noticias sobre su situación, después de comunicar con puertos de los litorales gallego, asturiano y montañés son negativas, por lo que existe gran inquietud sobre el destino del barco.

El "Isabel Alicia" es de casco de hierro. Tiene un registro bruto de trescientas setenta y nueve toneladas, y su tripulación la integran siete hombres. El patrón es Francisco Lema Saleta, natural de Corme (La Coruña).

APARECE EL CADAVER DE UN TRIPULANTE

LA CORUÑA, 9.—El cadáver que ayer había encontrado el pesquero "Nuevo Torre de Licona", cuando se hallaba faenando a la altura de Cedeira, ha sido identificado como José Costa Facal, de treinta y tres años, casado, vecino de Corme, tripulante del carguero "Isabel Alicia", que desapareció días pasados cuando hacia la travesía de Villagarcía de Arosa a Lequeitio.

La muerte de este tripulante hace pensar que el buque carguero "Isabel Alicia" ha naufragado.

UN VIOLENTO GOLPE DE MAR ARREBATO A CUATRO PESCADORES DEL "SAUDADE", QUE FAENABA EN GRAN SOL

VIGO.—Un muerto y tres desaparecidos constituyen el balance del accidente sufrido por el pesquero «Saudade» el pasado día 12 de febrero cuando faenaba en aguas de Gran Sol, y que llegó al puerto vigués, donde tiene su base.

En las primeras horas de la tarde del día 12 un violento golpe de mar hizo zozobrar la embarcación y cuatro de sus tripulantes cayeron al mar.

El cadáver de uno de los marineros fue recuperado. Se trata de Salvador Lorenzo Puga, de veinte años, vecino de Bueu, soltero.

Los desaparecidos son: Ernesto Vilarín Sotelo, contramaestre, de treinta y dos años, casado, padre de un hijo y vecino de Cangas de Morrazo; Manuel Gómez Juncal, de dieciséis años, soltero y domiciliado en Bueu, y Luis Iglesias Iglesias, de veintiséis años, casado, padre de dos hijos, y vecino de Cangas de Morrazo. Los tres se dan por muertos, ya que el «Saudade» estuvo rastreando la zona sin encontrar ningún rastro.

El «Saudade» es un pesquero de 120 toneladas de registro bruto, con base en Vigo, que faena normalmente en Gran Sol.

DOLOROSA COINCIDENCIA

CANGAS DE MORRAZO (Pontevedra).—El marinero desaparecido, Evaristo Vilarín Sotelo, de treinta y un años, casado, padre de dos hijos y vecino de esta localidad, es hijo de otro marinero que pereció ahogado hace ahora once años al naufragar el barco de bajura «Nuevo Vivi».

El naufragio del «Nuevo Vivi» fue el día 12 de febrero de 1962 y el accidente en el que desapareció Evaristo se registró el pasado día 12.

En el naufragio ocurrido hace ahora once años perdieron la vida seis marineros de esta zona.

OTRO TRIPULANTE ARREBATADO POR UNA OLA EN GRAN SOL

LA CORUÑA.—Hoy llegó al puerto coruñés el bacaladero «Costa del Sol» sin uno de sus tripulantes, el marinero Luis Lojo Souto, que fue arrebatado por una ola cuando el barco faenaba en el Gran Sol. En este mismo accidente estuvieron a punto de perecer otros dos tripulantes del mencionado barco.

52 TRIPULANTES MUERTOS EN ACCIDENTE DE MAR, DURANTE ENERO Y FEBRERO DE 1973

Mes	Día	Base	Embarcación	Lugar accidente	Causas	Muertos y desaparecidos
Enero	8	Gijón	«Río Aguamía»	Costas de Sahara	Explosión	4
Enero	16	Cádiz	«Ensidesa»	Costas de Portugal	Naufragio	4
Enero	18	La Coruña	«Liraña»	—	Naufragio	10
Enero	20	Baleares	—	—	Ahogado	1
Enero	26	La Coruña	«Vicedo»	Cabo Sainha	Naufragio	9
Enero	27	Huelva	«Rocío»	—	Ahogado	1
Febrero	1	Lugo	«Hermanos Villarmea»	—	Ahogado	1
Febrero	6	Cádiz	«Doménech de Varo»	Costa de Lanzarote	Naufragio	10
Febrero	10	San Sebastián	«Isabel Alicia»	Estaca de Bares	Naufragio	7
Febrero	14	Vigo	«Saudade»	Gran Sol	Ahogados	4
Febrero	14	La Coruña	«Costa del Sol»	Gran Sol	Ahogado	1
TOTAL						52

FALTA ADIESTRAMIENTO EN LAS TRIPULACIONES CORUÑESAS PARA EL ADECUADO USO DE LOS MEDIOS DE SALVAMENTO

Según la inspección efectuada por la Subsecretaría de la Marina Mercante

LA CORUÑA.—La investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que sobre medidas de salvamento en la flota coruñesa ha venido actuando durante las últimas semanas, ha demostrado que la flota coruñesa disponía de los medios de salvamento obligados y además en buen uso, pero las tripulaciones apenas si sabían ponerse un chaleco salvavidas. Los extintores de incendio no estaban en los lugares que les correspondían, y no se conocía el manejo de los botes de salvamento ni el de las bengalas.

Se dará un cursillo para los marineros sobre la utilización de los elementos de auxilio, en La Palloza. Durará aproximadamente un año. Cada día se reunirá a la tripulación de un barco de la flota de arrastre y se le dará una clase práctica sobre la utilización de los medios de salvamento y su adecuada colaboración en el barco. También estas clases están destinadas a los patrones, a los que se aleccionará sobre iluminación, entrada en puertos, apertura de escotilla, etcétera.

Se prestará especial atención a las medidas de seguridad interior en el barco, principalmente en lo que se refiere a extinción de incendios y achiqüe de vias de agua.

La acción de este curso se reforzará con la actuación, a partir de ahora, de los celadores del puerto, puesto que todos los días en algún barco surto en puerto inspeccionarán cualquiera de los elementos de salvamento

que obligatoriamente deben llevar. El problema que se presenta en los puertos del distrito marítimo coruñés es distinto, por cuanto las flotas, generalmente, están solamente unas horas en las tareas de pesca. Es decir, se trata de pesca del día. Con ello el riesgo de accidente es menor.

Por otro lado, la generalidad de las tripulaciones tienen más experiencia. La acción de vigilancia, sin embargo, se intensificará, y serán los celadores de puerto quienes la realizarán, pasando el informe correspondiente a la Comandancia de Marina. También está previsto que una vez al mes se dé en cada puerto una clase práctica sobre la utilización de los medios de salvamento.

Según la Comandancia de Marina, la mejor forma de evitar accidentes sería que todos los barcos de arrastre llevasen radar. De hecho ya existen algunos con él, pero es un porcentaje muy pequeño. Hay que tener en cuenta que el mayor número de accidentes en el mar, en todos los países del mundo y en todas las épocas, se producen en la costa al embarrancar los barcos. Eso, sin duda, se podría evitar, en su mayor parte, con el radar. El precio de su instalación es económico, pues un aparato de radar viene a costar unas 300.000 pesetas.

La comisión de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que ha actuado dos semanas en las zonas de La Coruña y El Ferrol, lo hará próximamente en las costas de Lugo y Pontevedra.

ULTIMA HORA

COMISIÓN ESPAÑOLA A RABAT PARA NEGOCIAR EL NUEVO TRATADO DE PESCA CON MARRUECOS

● ENTRE SUS MIEMBROS FIGURA EL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.

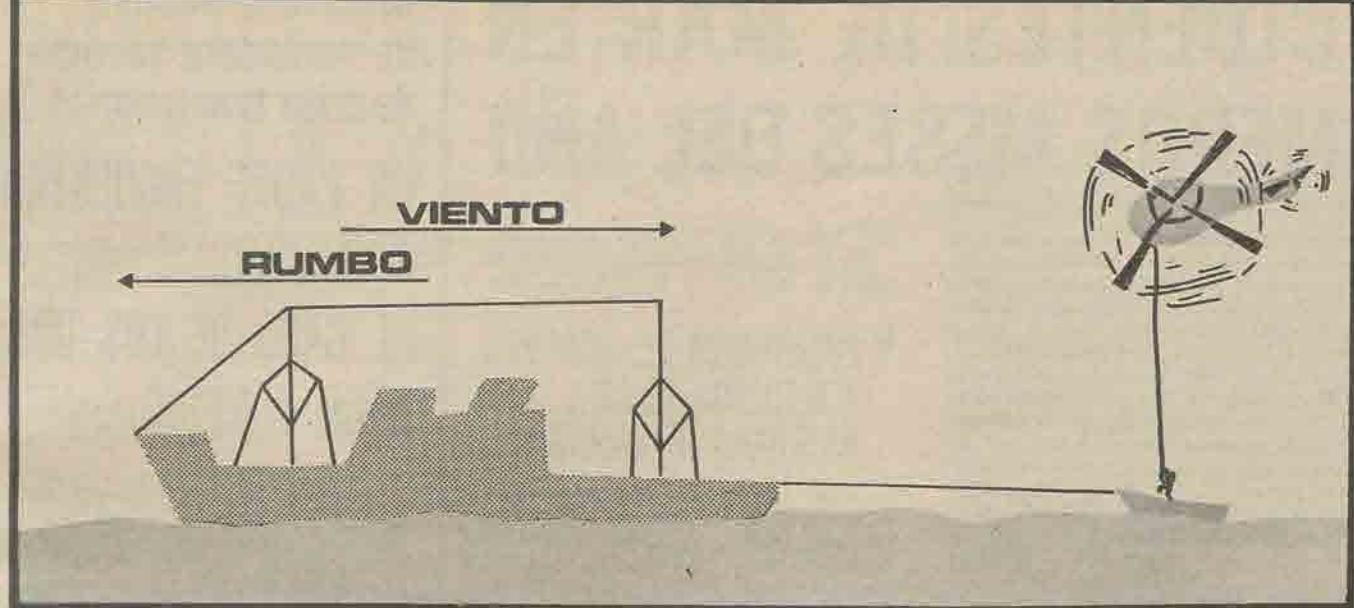
MADRID.—En el momento de cerrar la presente edición había salido con dirección a Rabat, por vía aérea, una Comisión que negociará en aquella capital un nuevo tratado de pesca con Marruecos.

Con tal motivo, la Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores ha hecho público el siguiente comunicado:

«Hoy jueves, día 8, saldrá para Rabat una Delegación española para iniciar negociaciones con otra marroquí sobre el tema de la cooperación pesquera entre ambos países. Las negociaciones comenzarán el viernes día 9.

La Delegación española está presidida por don José Luis Cerón, director general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores, y de ella forman parte el director general de Política Financiera del Ministerio de Hacienda, don José Vilarasau; el director general de Pesca Marítima del Ministerio de Comercio, don Fernando Marcíllach; el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín de Bárcena, y diversos funcionarios de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Marina, Trabajo, Comercio y del Instituto Nacional de Industria».

Entre los miembros de dicha Comisión figura don Manuel Pérez de la Barreda, secretario general del Instituto Social de la Marina.



Maniobras buque-helicóptero

HELICÓPTEROS PARA MISIONES DE SALVAMENTO EN LAS COSTAS GALLEGAS

LOS helicópteros son aparatos voladores cuya teoría aerodinámica está basada en la del autogiro, inventado por el español La Cierva. Este prestigioso ingeniero, fallecido en Croydon en accidente aéreo cuando se dirigía a Amsterdam, asombró a propios y extraños cuando se elevó con su aparato en Getafe —enero de 1923—, demostrando al mundo la posibilidad de volar sustituyendo las alas de los aviones por una gran hélice de eje vertical, cuyas paletas horizontales de inclinación graduable eran movidas por el viento relativo producido por el avance generado por una hélice clásica de avión. El prestigioso español durante su corta vida, pues al morir contaba cuarenta y un años, trabajó sin desmayo año tras año —pese a la poca ayuda que tuvo— buscando infatigablemente perfeccionar su invento y llegando en 1932, cuatro años antes de su óbito, a lograr el despegue vertical. Esta importantísima mejora, precursora de los actuales helicópteros, la consiguió introduciendo en el prototipo un sistema de embrague que le permitió acoplar el motor de la hélice de avance a la gran hélice sustentadora durante las maniobras de despegue.

El nombre de estos aparatos procede del griego *helix* (hélice) y *pteron* (ala), y de ahí por donde su nombre —traducido «hélice-ala»— recuerda permanentemente a La Cierva, quien, como antes dije, basó toda su teoría en sustituir las alas de los aviones

por hélices. A medida que este aparato se perfecciona, las analogías teóricas entre ambos van siendo mayores.

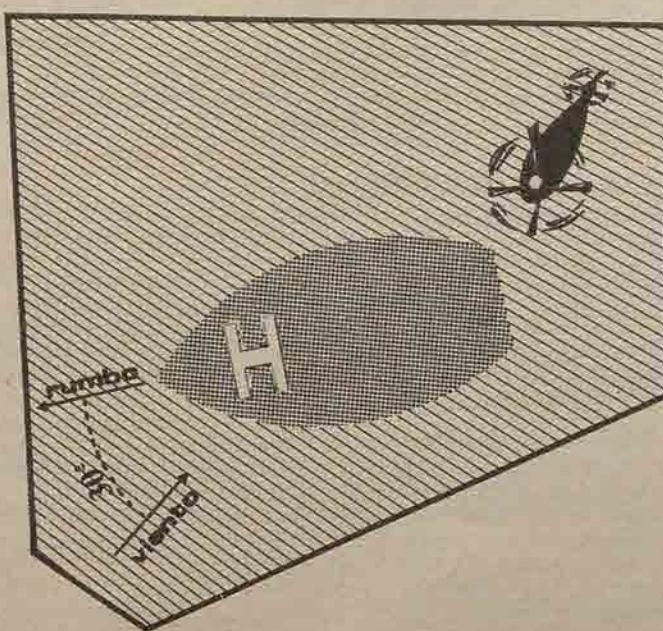
Las guerras, azote siempre de la Humanidad, sirven también de plataforma de lanzamiento a la investigación y de banco de pruebas primero y posteriormente de incomensurable gabinete de estudio para el desarrollo de los más diversos inventos de aparente, en el momento, aplicación bélica. Tal ha sucedido con el helicóptero, para el cual la segunda guerra mundial e inmediata lucha en los Vietnam, Vietcong, etcétera, y antes Corea, ha sido decisiva. Durante ellas, y en virtud de que estos aparatos se pueden posar en espacios reducidos tan sólo limitados por su volumen, y de que pueden descender y despegar verticalmente, ya que no necesitan rodar o deslizarse en modo alguno, sus posibilidades han sido exprimidas al máximo y se ha llegado a emplearlos en tan enorme gama de misiones que sería muy prolijo enumerar. Bástenos recordar que han sido utilizados, así, a «grosso modo», desde la evacuación de heridos hasta el transporte de tropas con armamento pesado, incluido y desde el tendido de líneas telegráficas y telefónicas hasta la concentración o dispersión de tropas según conviniera de conformidad con la progresión de la batalla, todo es posible para un helicóptero. Concretamente en la lucha antisubmarina su concurso es valiosísimo, ya que, por su relativamente pequeña velocidad y

sus posibilidades «hovering», submarino sumergido que localice es submarino hundido; se coloca sobre él y con muchísima más precisión y constancia que un avión veloz lo destruye en pocos momentos con lo atinado del lanzamiento de las cargas de profundidad. Hoy por hoy, pese a sus limitaciones, su concurso bélico es imprescindible.

En esencia está condicionado por su velocidad y su autonomía, determinantes ambas de su radio de acción. Ahora bien, tanto la velocidad como la autonomía dependen del tipo de aparato que se considere, ya que existen sta-torreactores bélicos que desarrollan velocidades de 150 nudos y cuentan con tres horas y media de autonomía o que pueden estar sin repostar. Los dedicados a misiones de rescate y los civiles, en general, suelen tener una autonomía media de tres horas y desarrollar alrededor de los 100 kilómetros por hora de velocidad. Limitaciones estas fundamentales cuando se envíen en misiones de localización, por cuanto tan sólo cuentan con ciento ochenta minutos para ir de la base a la zona, reconocerla, efectuar el rescate y regresar. Muy poco tiempo nos parece, pese a que la base se puede establecer provisionalmente en el punto de la costa más cercano a la emergencia. De ahí que los mandos de los buques deban tomar conciencia de que deben colaborar intimamente

(Pasa a la página 22)

45N



COMISIÓN PERMANENTE DE PESCA EN GALICIA

SEGURIDAD DEL TRABAJADOR DEL MAR, LIMITACIÓN DEL ESFUERZO PESQUERO Y COMERCIALIZACIÓN, OBJETIVOS PRIORITARIOS PARA 1973

LA CORUÑA (especial para HOJA DEL MAR).—En la Casa del Mar de esta ciudad se ha reunido durante los días 30 y 31 del pasado mes de enero la Comisión Permanente de Pesca de Galicia, bajo la presidencia del comandante militar de Marina, don Félix Basterreche, para el estudio de un mejor y más efectivo desarrollo de la pesca en Galicia y tratar sobre las preocupaciones de los hombres del mar de esta importante región marítima española.

Acompañaron a don Félix Basterreche los otros tres comandantes de las otras provincias marítimas gallegas: Vigo, El Ferrol y Villagarcía de Arosa, así como los jefes provinciales del Sindicato de la Pesca, patrones mayores de las Cofradías de Pescadores de Lugo, La Coruña y Pontevedra —tres por cada provincia—, procurador en Cortes por parte Técnica de la Pesca, don Modesto Rivera Franco; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Antonio Sánchez Riera; secretario de la Comisión, teniente coronel de Infantería de Marina, señor Otero Valcárcel, y representantes de los sectores pesqueros de arrastre y comercialización, así como de Abastecimientos y Transportes.

NORMAS A SEGUIR

Se inició la reunión con el estudio del anteproyecto de ordenación de los artes fijos y de deriva. Se trató del análisis a seguir ante la aparición de moluscos en aquellas aguas de mar abierto cercanas a El Ferrol; así como de las normas a seguir y trabajos preferentes a realizar por la Comisión durante el presente año.

Se aludió a las pérdidas sufridas por la flota pesquera de Galicia con la muerte de más de cuarenta hombres en menos de tres meses y el hundimiento de numerosos barcos, informando de que se tomarán las medidas precisas para evitar estos accidentes o por lo menos reducirlos a lo mínimo, llevando al ánimo de todos el que la seguridad de los trabajadores del mar está por encima de toda clase de razones.

En cuanto a las acciones a desarrollar a lo largo de este año se acordó que han de ir dirigidas al marinero, al pescado, en sus múltiples vertientes, y a la comercialización de los productos pesqueros.

En las jornadas de la tarde del día 30 y de la mañana del día 31, los estudios de la Comisión continuaron sobre los trasmallos, niños, etc.; la limitación del esfuerzo pesquero, y se insistió en que uno de los objetivos prioritarios para 1973 había de ser la seguridad de los hombres del mar.

Finalizaron las reuniones de la Comisión Permanente con la ponencia de la pesca de «arrastre».

MUCHOS ACCIDENTES DE MAR EN LOS DOS PRIMEROS MESES DEL AÑO

• SE HUNDE EL PESQUERO «ARMADA» TRAS CHOCAR CON UN TRONCO A LA DERIVA.

CARIÑO (La Coruña).—El pesquero «Armada», de base en este puerto, se hundió después de haber chocado contra el tronco de un árbol a la deriva frente a las costas de Estaca de Vares, el pasado día 27 de enero.

Todos los tripulantes del pesquero han podido salvarse gracias a la rápida intervención del también pesquero «Outerío», ya que, al escuchar sus tripulantes en la telefonía las señales de socorro del «Armada», acudieron inmediatamente al lugar donde se produjo el siniestro. El «Armada» se hundió en una profundidad de 3' brazas y se da prácticamente por perdido. El buque era de 20 toneladas y se dedicaba a la pesca. Las pérdidas se calculan en más de un millón de pesetas. Era propiedad de Modesto Armada Botana y procedía de Vicedo, donde había sido reparado en el carro-varadero del mencionado puerto lucense.

• TREINTA Y SEIS BIDONES CON RESIDUOS VENENOSOS Y EXPLOSIVOS, A LA DERIVA.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—«Treinta y seis bidones conteniendo residuos venenosos y explosivos, que pudieran afectar a las costas de Canarias, Cádiz y Galicia, se hallan a la deriva en el océano Atlántico», según afirma una nota que ha publicado el Gobierno Civil de Las Palmas de Gran Canaria.

«Dichos bidones —agrega la nota— tienen una capacidad de 55 galones, en acero de 12 pulgadas de grosor, pintados de color gris con anillas y con etiquetas de precaución en color amarillo, teniendo grabado el nombre de Dupont y marcas las siglas TEL en un extremo».

Como consecuencia del peligro que suponen estos bidones, el Gobierno Civil advierte al público en general que adopte las precauciones más extremadas de toda manipulación y contacto directo o próximo con ellos. Además recomienda que se comunique su hallazgo, con la mayor urgencia, a la Guardia Civil, señores alcaldes del término municipal correspondiente o a la Comandancia Militar de Marinas.

• APARECE EL CADÁVER DE UN TRIPULANTE DEL «LIRAZA».

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El cadáver de uno de los tripulantes del pesquero coruñés «Liraza», desaparecido el día 21 de enero cuando faenaba entre Corme y las islas Sisargas, fue encontrado en estado de descomposición a unas 25 millas del cabo Prior. El hallazgo se produjo a unos 300 metros de profundidad, cuando el

pesquero «Soledad» había lanzado la red en la que vino enganchado el cuerpo sin vida del infeliz marinero.

Se trata de José Fernández Varela, de treinta y dos años, casado, padre de tres hijos y natural de Puenteceso. La identificación la realizó su viuda.

El «Liraza» se dio por desaparecido en los últimos días de enero pasado, después de ser realizados trabajos de rastreo por la zona en que fue avisado por última vez. A bordo figuraban diez tripulantes, entre ellos el citado José Fernández Varela.

• ARREBATADOS POR UNA OLA, CUANDO BUSCABAN PERCEBES.

VIGO.—Eugenio Argibay García y Eduardo Ángel Fernández Castro, ambos de veintiún años, vecinos de Vigo, desaparecieron bajo las aguas de la bahía viguesa, al ser arrebatados por una ola, cuando se dedicaban a la captura del percebe en el lugar de Piedra Rubia.

• DEBIDO AL TEMPORAL, OCHO FAMILIAS DE CANGAS DE MORRAZO PIERDEN SUS EMBARCACIONES.

VIGO.—Ocho familias de Cangas de Morrazo se han visto privadas de su único medio de vida al quedar totalmente destruidas las embarcaciones que poseían, como consecuencia del temporal registrado en la citada zona.

La noticia dice también que las embarcaciones destruidas por el temporal son gamelas, dotadas de un pequeño motor y están dedicadas a la pesca en la ría.

• SE HUNDE EN EL PUERTO DE SAN CIPRIÁN EL PESQUERO «COSTA VENDAVAL».

CERVO (Lugo).—El pesquero «Costa Vendaval» se ha hundido, cuando se hallaba en el puerto de San Ciprián, a consecuencia del temporal reinante en la costa lucense.

Al parecer, los cables que sujetaban la embarcación se rompieron, lo que

• UN PESQUERO ESPAÑOL SE INCENDIO A QUINCE MILLAS DEL PUERTO DE DAKAR.

DAKAR (Especial para HOJA DEL MAR, por telex).—Cuando se encontraba en plena faena pesquera, a 15 millas de estas costas, se produjo un aparatoso incendio en la sala de máquinas del motopesquero español, matrícula de San Sebastián, «San José Rex». Afortunadamente dio tiempo suficiente a toda la tripulación para abandonar el barco, y no ocurrieron desgracias personales.

A LA DERIVA, EN BALSAS

Antes del abandono de la nave, le dio tiempo al radiotelegrafista a lanzar tres SOS, que fueron captados por otro pesquero que se hallaba cerca de la zona —el «Sierra Morena»—, y puso rumbo hacia el lugar del siniestro, logrando rescatar a los 16 hombres que componían la tripulación del «San José Rex».

En espera de ser rescatados estos tripulantes, estuvieron a la deriva, en alta mar, en unas balsas que llevaba el barco; contemplando desde las mismas, con sensación de impotencia ante los hechos, cómo se producían explosiones en el buque al inflamarse el combustible y el amoniaco que se utiliza para la congelación de la pesca.

RETORNO A ESPAÑA

Una vez en el puerto de Dakar fueron atendidos por personal de la Embajada de España, representantes del servicio sanitario que allí tiene destacado el Instituto Social de la Marina y por los consignatarios. Tras los trámites precisos, salieron a los tres días en avión con destino a España.

El pesquero siniestrado fue remolcado por el «Sierra Morena», que también rescató a la tripulación, como ya hemos señalado, hacia puerto español. ■ JUAN BARTOLOME.

dio lugar a que el barco naufragara. No se registraron desgracias personales.

• EMBARRANCA EL «MARI PILI Y ALFONSO», DE LA MATRÍCULA DE HUELVA.

CÁDIZ (De nuestro corresponsal).—A las seis de la mañana del domingo 4 de febrero, y cuando regresaba de las faenas de la pesca, embarrancó en aguas de Cádiz el pesquero de Punta Umbría, «Mari Pili y Alfonso», de la matrícula de Huelva.

El accidente se produjo cuando el patrón de la embarcación, Francisco Pomares Ortega, tuvo que abandonar el timón al encontrarse con un fuerte ataque febril. Lo relevó el contramaestre Francisco Sejudo López, quien, inexplicablemente, y debido a la media marea, llevó el barco a las escolleras que existen al pie del castillo de San Sebastián, a la entrada de la Caleta de Cádiz.

Han resultado infructuosos cuantos esfuerzos se han realizado para rescatar el buque de entre las rocas, por lo que se teme que a causa de las enormes mareas vivas de estos días haya que dar por perdido dicho pesquero.

No hubo desgracias personales.

• EL «EA» EMBARRANCA EN LA PLAYA DE LA MAGDALENA.

SANTANDER.—En las primeras horas del día 20 de enero, el «bulk-carrier» de 48.224 toneladas de registro bruto «Ea», que se encontraba fondeado en la bahía santanderina, embarrancó en la playa de La Magdalena.

El accidente se produjo cuando realizaba una maniobra para ser llevado al dique del astillero, donde iba a ser sometido a una limpieza de fondos.

Parece que las operaciones de rescate del «Ea» —que ya han comenzado varios remolcadores— van a presentar serias dificultades, puesto que embarrancó de popa y con marea muy viva. De no poderse sacar con la pleamar, habrá graves problemas en esta operación.

El «Ea» pertenece a la Naviera Vizcaína. Fue construido hace un par de años en la factoría de Astilleros Españoles en Sestao (Vizcaya), y tiene 205 metros de eslora, 29 de manga y 12,25 de puntal.

Gracias al sentido de verdadero servicio de unos funcionarios

UN PADRE ENCUENTRA A SU HIJO, AL CABO DE LOS DOS AÑOS Y MEDIO

MADRID (Redacción).—El sentido humano dado a su gestión por diversos funcionarios del Instituto Social de la Marina ha hecho el «milagro» de unir a una familia atribuida por la falta de noticias de un hijo que hacía dos años y medio abandonó el hogar.

La historia sencilla y simple, pero altamente emotiva, es la siguiente: el pasado día 17 de enero se presentó en el Instituto Social de la Marina el padre de un marinero para tratar —en un último intento— de localizar, a través de los datos que pudieran constar en el Organismo, a su hijo Julio A. Covisa Rubiño, que abandonó hacía dos años y medio el hogar familiar y que debía de estar embarcado en cualquier buque con base en los puertos de nuestro litoral.

Con los únicos datos de su nombre y apellidos, se localizó a la empresa naviera a la que había pertenecido, así como la motonave en la que estuvo embarcado, centrándolo con ello su localización en Valencia.

Tales datos le fueron facilitados al atribulado padre, pero además, dadas las especiales circunstancias que concurren en el caso, los funcionarios del ISM prorrogaron su gestión a fin de conectar, si era posible, con el propio hijo. A tal fin, el jefe de la sección de Cotización, señor Molina Palop, se puso en contacto telefónico con la empresa en la que Julio Covisa había prestado sus servicios, y logró su localización domiciliaria. Inmediatamente el padre salió para Valencia al encuentro de su hijo.

A buen seguro que la felicidad y la unión de la citada familia habrá sido el mejor agradecimiento para los funcionarios que supieron comprender el verdadero sentido de servicio que tiene su cometido, y que va siempre más allá del frío papeleo de una gestión administrativa.

CONCIERTO EN LA MUTUA DE R

MADRID.—En el despacho oficial del secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, y con asistencia del director, secretario y jefe de Contabilidad de la Mutua de Riesgo Marítimo; del delegado local del Instituto Social de la Marina en Barbate, don Diego López, y de los señores don Pedro Pareja Basallote y don José Luis Malia Benítez, tuvo lugar el pasado día 7 de febrero, el acto de entrega a este último, como gerente de los astilleros Varaderos de Barbate, S. L.,

NUEVOS DELEGADOS DEL I.S.M. EN TENERIFE, MELILLA Y CEUTA

• DON FEDERICO PEREZ PIÑAR, DON MARIO OTERO IGLESIAS Y DON MANUEL ILLADE LOPEZ HAN TOMADO POSESION DE SUS CARGOS.

Por el presidente del Instituto Social de la Marina, y con efectos de 1 de febrero de 1973, han sido designados delegados provinciales del organismo en las provincias que se indican los siguientes funcionarios del Cuerpo Técnico:

Don Federico Pérez Piñar, delegado provincial de Santa Cruz de Tenerife.

Don Mario Otero Iglesias, delegado provincial de Melilla.

Don Manuel Illade López, delegado provincial en Ceuta.

Los tres nuevos delegados tomaron posesión de sus cargos durante el presente mes de febrero, asistiendo a los actos de Tenerife y Ceuta el vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindegay, y al de Melilla el jefe de la Inspección de los Servicios Administrativos del organismo, don Guillermo Fernández Rodríguez.



Don Federico Pérez Piñar pronuncia la fórmula del juramento en el acto de su toma de posesión como delegado provincial del ISM en Tenerife.



El señor Harguindegay Banet, vicesecretario general del ISM, pronuncia unas palabras en el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial de Ceuta, el cual aparece en el extremo izquierdo de la fotografía.

ENTRE VARADEROS DE BARBATE Y ESGO MARITIMO

de un cheque por un importe de tres millones de pesetas, que la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo facilita a la citada entidad en virtud del acuerdo concertado con dicha sociedad para las reparaciones a efectuar en las embarcaciones aseguradas en la mutua.

Tras unas breves palabras del director de la Mutua, en las que glosó los motivos y características del acuerdo suscrito, hizo uso de la palabra el secretario general del

Instituto, quien puso de manifiesto el deseo de ayudar en todos los órdenes y aspectos a todas las entidades e instituciones que puedan tener una relación con la pesca y redundar en definitiva en la mejor solución de sus problemas.

Varaderos de Barbate, S. L., está realizando la construcción de unas instalaciones para la reparación de pesqueros hasta de 500 toneladas, que facilitará en gran medida la rapidez en las obras a efectuar en los puertos de la provincia de Cádiz.

DON JOAQUIN FERNANDEZ CUERVO, OFICIAL MAYOR DEL I.S.M.

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido designado oficial mayor del organismo el funcionario del Cuerpo Técnico don Joaquín Fernández Cuervo. Sustituye en el cargo a don Ernesto Martínez Peral, quien ha cesado a propia petición, pasando a desempeñar la jefatura de la delegación Madrid del ISM.

NUEVO PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES DE AYAMONTE

AYAMONTE (Huelva).—El delegado provincial de Sindicatos, José Núñez de Castro Gómez, ha presidido el acto de toma de posesión del nuevo patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Ayamonte, Manuel López Grien.

Asistieron también a esta toma de posesión, celebrada en el salón de actos de la casa sindical comarcal ayamontina, el alcalde de la localidad, el ayudante militar de Marina, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, el inspector provincial de la Organización Sindical y otras autoridades y personalidades provinciales y locales.

Tras darse lectura a los decretos de ceso y nombramiento, se procedió a la toma de juramento, a la que siguieron diversas intervenciones, entre ellas, la del nuevo patrón mayor y la del delegado provincial de Sindicatos.

197 PENSIONISTAS SE BENEFICIAN DEL REGIMEN TRANSITORIO DE PROTECCION A LA ANCIANIDAD

Con el fin de tener informados a los trabajadores del mar, y como complemento a los datos que en pasada edición se ofrecieron sobre la administración de los fondos constituidos por el llamado Día de Haber, incluimos aquí el cuadro de pensionistas acogidos al Régimen Transitorio de Protección a la Ancianidad, con expresión de la cuantía de sus pensiones, grupos, y detalle de las edades respectivas.

PENSIONISTAS DEL REGIMEN TRANSITORIO DE PROTECCION A LA ANCIANIDAD

	Cuantía mensual pensión	Hasta 65 años	De 66 a 70 años	De 70 a 75 años	De 76 a 80 años	De 81 a 85 años	De 86 a 90 años	Más de 90 años
GRUPO I.—Capitanes y oficiales	1.500	—	1	—	1	—	—	3
GRUPO II.—Calificados	1.250	—	1	—	3	2	1	1
GRUPO III.—Marineros	1.000	3	2	33	15	11	13	7
GRUPO IV.—Viudas Grupos I y II	800	1	2	7	4	4	—	2
GRUPO V.—Viudas Grupo III	700	3	7	5	10	9	5	—
Orfandad	700	1	—	—	—	—	—	—
Pensionistas en total	—	8	13	45	33	26	19	13



Los señores Parga Rapa y Serrano Pavía, al término del acto de su homenaje, acompañados por el director de la Mutua de Riesgo Marítimo, don Guillermo de Reyna y Medina.

HOMENAJE A LOS SEÑORES SERRANO PAVIA Y PARGA RAPA, CON MOTIVO DE SU JUBILACION COMO FUNCIONARIOS DE LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO

El pasado día 6 de febrero tuvo lugar, en los locales de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, un sencillo acto de homenaje y despedida a dos veteranos que dedicaron una gran parte de su vida al servicio de dicha entidad.

La valiosa labor realizada a lo largo de muchos años por don Rafael Serrano Pavía (funcionario de la primera hora y fundador de la Mutua), así como por el ingeniero naval don José Parga Rapa, han dejado en el organismo un vacío y un recuerdo que no podía dejar de destacarse.

Con tal motivo, el director de la Mutua, en presencia de todo el personal de la entidad, pronunció unas sencillas palabras de elogio y despedida, que fueron contestadas, asimismo, con gran emoción por el señor Serrano Pavía.

Finalmente se hizo entrega a los señores Parga y Serrano Pavía de un modesto obsequio como recuerdo de la Mutua en prueba de afecto y reconocimiento por los meritorios servicios prestados con verdadera ilusión y total entrega durante su dilatada permanencia en aquélla.

REORGANIZACION ADMINISTRATIVA DE LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

Por Orden del Ministerio de Comercio, con fecha 8 de enero y publicada en el "B. O. E." de 16 de enero, la Subsecretaría de la Marina Mercante queda estructurada orgánicamente de la siguiente forma:

Dirección General de Navegación.—Consta de seis secciones administrativas.

Primera.—Ordenación de la flota y registros de buques y empresas marítimas.

Segunda.—Líneas subvencionadas, puertos y tripulaciones.

Tercera.—Seguridad de la vida humana en el mar.

Cuarta.—Relaciones con organismos internacionales marítimos.

Quinta.—Transmisiones e inspecciones radiomarítimas.

Sexta.—Tráfico marítimo.

Dirección General de Pesca Marítima.—Seis secciones administrativas.

Primera.—Ordenación de la pesca.

Segunda.—Ordenación marisquera.

Tercera.—Ordenación de la flota pesquera.

Cuarta.—Organismos internacionales pesqueros.

Quinta.—Tecnología pesquera.

Sexta.—Coordinación de la investigación pesquera.

Secretaría General de la Subsecretaría de la Marina Mercante.—Cinco secciones administrativas.

Primera.—Asuntos generales.

Segunda.—Económico-administrativa.

Tercera.—Habilitación general de personal y material.

Cuarta.—Gabinete de estudios del señor subsecretario.

Quinta.—Estadística.

De conformidad con lo establecido en el artículo séptimo del Decreto 418/1964 de 25 de enero, la Secretaría del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima dependerá de la Secretaría General de la Subsecretaría de la Marina Mercante, con rango de Jefatura de Sección.

La Intervención Delegada y la Oficina de Contabilidad del Ministerio de Hacienda constituyen una sola unidad administrativa adscrita a la Subsecretaría de la Marina Mercante, con las funciones que le atribuyen las disposiciones vigentes.

Para la debida asistencia técnica en el cumplimiento de las misiones que le están encomendadas, existen en la Subsecretaría de la Marina Mercante las siguientes asesorías:

Jurídica.
Jurídico-Militar.

De Sanidad.
Económica.

COLONIALES



SUMINISTRO DE VIVERES A LOS BUQUES

TEOFILO CENICEROS MARAÑON

VENTAS AL MAYOR Y DETALL

SAN FRANCISCO, 43-45 - TELEFONO 23 28 66

VIGO



LOS DEPORTES EN LA MAR

EL "SURF"

DISFRUTAR de la belleza de las olas, aprovechándose de su fuerza, y dominarlas una y otra vez es la finalidad del deporte náutico llamado «surf». Su implantación en España es reciente; su origen, antiquísimo. La palabra «surf» significa en inglés «rompiente» porque es así en la rompiente de la ola, donde los aficionados disfrutan de su deporte favorito. ¿Quiénes fueron los primeros que practicaron el «surf»? Unos dicen que nació en las costas peruanas; otros, que en Tahiti, pero lo cierto es que desde hace varios siglos Hawái lo adoptó como su deporte; un deporte ritual en el que se mezclaban románticamente supersticiones, costumbres y competición. Reyes y jefes eran admirados por su forma de cabalgar sobre las olas. Cuenta el capitán Cook que cuando en 1778 llegó a las islas Hawái contempló con gran sorpresa cómo un grupo de nativos iban al encuentro de las olas sobre largas tablas de madera y luego se dejaban llevar hasta la orilla impulsados por su fuerza.

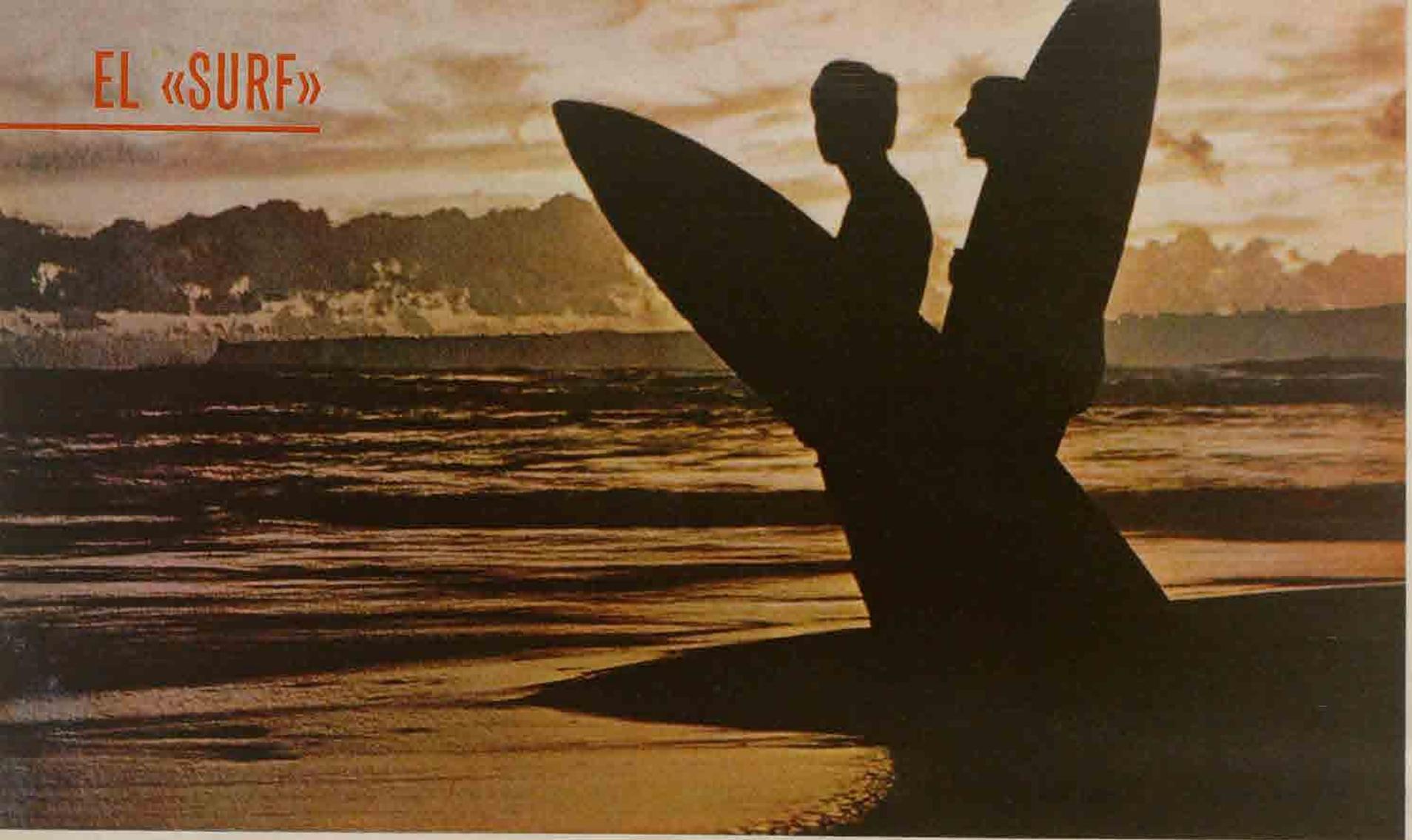
A primeros de siglo, el «surf» es trasplantado hasta California y Australia, y se convierte poco a poco en un deporte popular que cada día cuenta con más aficionados.

Dos son los elementos necesarios para practicar el «surf»: las olas y una simple tabla. Esta antiguamente era muy larga y pesada, pero a partir del año 1954 empezaron a fabricarse de madera de balsa, mucho más ligeras, y posteriormente se emplean en su fabricación la fibra de vidrio y el poliéster con un relleno de poliuretano expandido, lo que les ha dado una ligereza y maniobrabilidad increíbles. Las tablas modernas pesan solamente unos cuatro o cinco kilos, permitiendo al «surfer» zigzaguear, subir y bajar por la pendiente de la ola y salir de ella antes de que rompa. Nació así el estilo «hot dogging», y la tabla conocida como malibú, nombre de la playa californiana donde se hizo popular.

El «surf» más que un deporte de fuerza lo es de habilidad. Es

(SIGUE)

EL «SURF»



un arte deslizarse al compás de una ola, oyéndola rugir bajo los pies. Es un placer maravilloso y único que ha prendido en la juventud de forma espectacular porque tiene su misma esencia: la vitalidad. Es un ejercicio muy completo; con su práctica, el «surfer» descubrirá que posee ciertos músculos cuya existencia ignoraba completamente.

La ola es el motor de esta actividad. Existen olas de muchos tamaños. Los entendidos opinan que las más apropiadas son las que alcanzan tres metros de altura, pero indudablemente las más emocionantes deben ser las que se producen en Hawái y Australia, que llegan a alcanzar los ocho metros y medio, cinco veces la altura de un hombre corriente. En las costas españolas llegan a producirse olas de cinco metros en la zona atlántica, y ya es suficiente.

La técnica es sencilla, por lo menos en apariencia. El «surfer» ha frotado previamente su tabla con resina para hacerla menos resbaladiza. Tumbado en ella y remando con las manos marcha al encuentro de la ola. El lugar apropiado es allí donde empiezan a encresparse y a romper. Cuando llega al sitio oportuno, el «surfer» debe estar en su plancha, mirando en dirección hacia donde rompe, procurando avanzar igualando su velocidad. Cuando empieza a deslizarse ha de flexionar sobre los brazos y ponerse de pie sobre la tabla en un movimiento rápido. Debe mantener su posi-

ción en la parte frontal de la ola para aprovechar la pendiente de la misma. El «surfer» ha de gobernar con los pies, manteniéndose en la parte alta de la pendiente de la ola. Para conseguirlo ha de marchar en rumbo oblicuo a la dirección de la ola, alejándose de su punto de ruptura, pero muy próximo a él. La finalidad consiste en prolongar esta posición lo más posible hasta que la ola se deshaga o le sobrepase. En las olas grandes, el lugar donde se colocan los grandes campeones es el tubo que se forma al desplomarse la masa de agua, en el punto justo para que no le absorba.

La costa cantábrica española es idónea para la práctica del «surf», lo mismo que la atlántica en el Noroeste de la Península y las islas Canarias. Los deportistas españoles federados son más de cien y pertenecen a la Sección Surf de la Federación Española

de Esquí Náutico. El entrenamiento de los «surfers» no cesa ni en verano ni en invierno. Cuando el agua está fría usan el correspondiente traje de neopreno. La actividad es constante, ya que el motor del mar es incansable. Como las olas desarrollan una gran potencia, es necesario estar dotado de flexibilidad y reflejos. La frase de que todo el mundo puede hacer «surf» y que únicamente es necesario saber nadar está dictada solamente por el justificado entusiasmo de los aficionados. Para prolongar el placer de cabalgar sobre una ola no es preciso que ésta sea muy grande. El «surfer» subirá o bajará por el plano inclinado de la misma gobernando la tabla con los pies, ya que, según los técnicos, hay que saber aprovechar hábilmente el movimiento circular de las partículas de agua para conseguir la misma velocidad que la ola. La

posición del practicante será muy estable, en el sentido de que si se acerca a la cresta su velocidad se acelera, y si se aleja su velocidad se retarda. La habilidad del «surfer» puede lograr que el lance se prolongue hasta el lugar mismo donde muere del todo. Ir y venir con las olas, sentir el burbujeo de la espuma bajo nosotros, con el sol cayendo sobre la espalda, sintiendo el vértigo de la velocidad es algo que nos hace sentirnos dueños de la Naturaleza, pues enfrentamos nuestras aptitudes con las fuerzas de la mar. Como en todos los deportes, la satisfacción que se obtiene está en razón directa con el esfuerzo, el interés y los resultados que se obtienen.

Como ya dijimos, es un deporte para jóvenes, y también las personas maduras en buenas condiciones físicas pueden probar suerte y sentirse rejuvenecidos por la espuma, el oxígeno y el sol. Tendrán algo interesante que contar: de cómo se intentaron subir a una ola... y cómo se bajaron de ella.

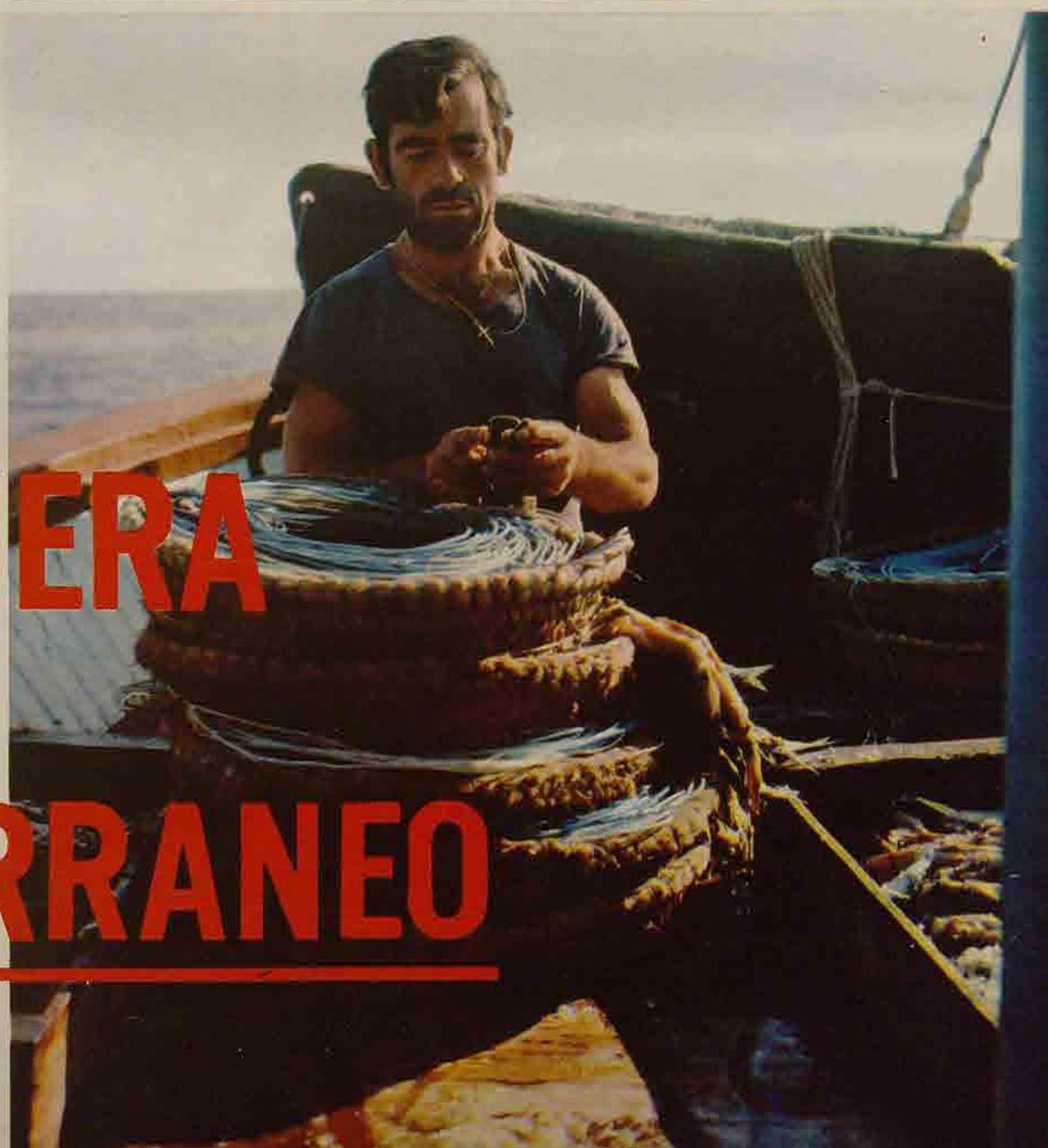
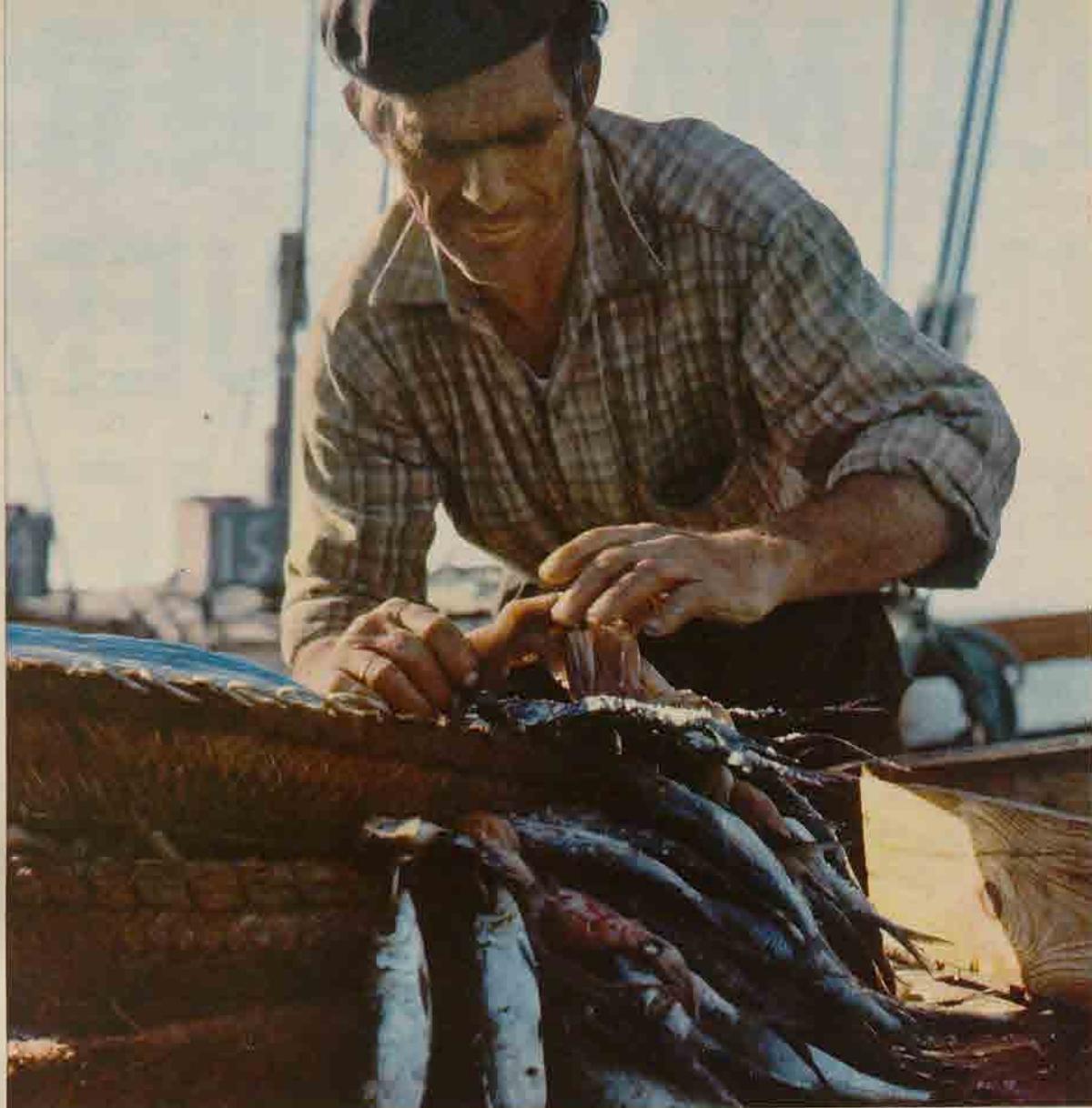
Todos los años se celebran diversos campeonatos durante el verano. La dificultad estriba en fijar su fecha. Si no hay olas ese día, no puede haber campeonato. Creo sinceramente que el «surf» no debería ser un deporte de competición, sino una actividad deportiva incitante y maravillosa que ocupa hoy un lugar importante entre los deportes de la mar. ■



Manuel López Aguado, patrón del marrajero «Los Morrinas», nos recibió amablemente a bordo, y con él y su tripulación pasamos un día inolvidable de convivencia con la gran familia del mar. Tuvimos la oportunidad de recoger una importante información que nos permitió conocer un poco mejor esta pesquería y al mismo tiempo pudimos realizar el reportaje fotográfico que acompaña a estas líneas.

«Los Morrinas», como otras muchas embarcaciones parecidas, calan sus palangres cada día al atardecer alrededor de las Baleares, y al amanecer del día siguiente viran el arte con la esperanza de haber obtenido merecida recompensa a su esfuerzo.

Después de esa jornada a bordo de un marrajero no es difícil comprender que la marrajera es una pesca que precisa pulso, fuerza, voluntad, ganas de trabajar y como cualquier otra pesquería, y como todo lo que es la vida en el mar, es preciso ser fuerte para vivirla y para amarla.



LA MARRAJERA EN EL MEDITERRANEO

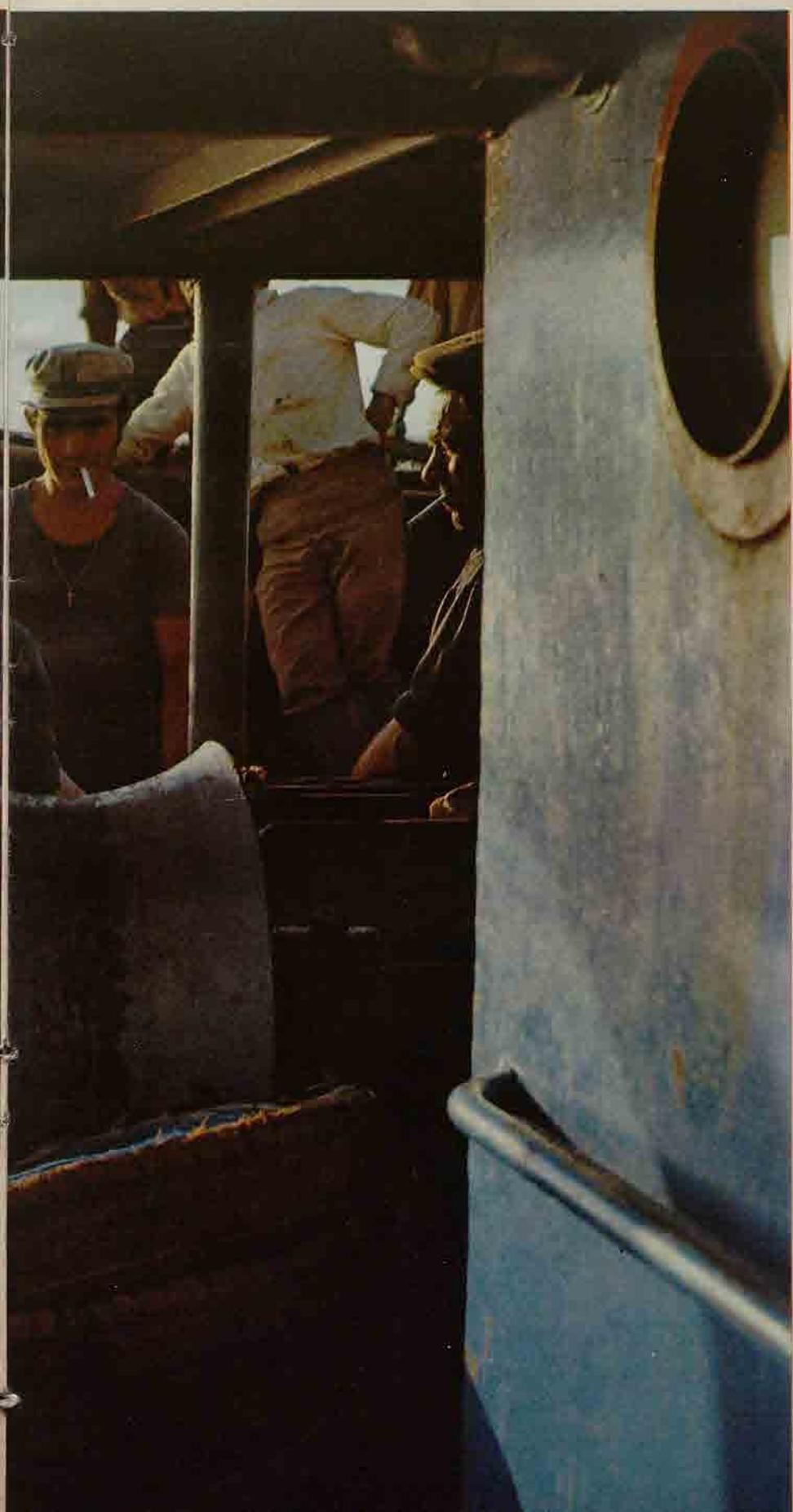
LA MARRAJERA EN EL UNA PESQUERIA IMPO QUE DEBE MEJORAR



MEDITERRANEO: PESQUERANTE

Por PEDRO A. OLIVER,
BIOLOGO

Fotos: GABRIEL BENNASAR



AUNQUE fue en la última reunión de la Comisión de Pesca del Mediterráneo, celebrada en Barcelona los pasados días 9, 10 y 11 de enero, cuando oficialmente se atacó el problema de las pesquerías de peces pelágicos de altura en el mar Mediterráneo, ya con anterioridad en el seno de los equipos de biología pesquera del Instituto Español de Oceanografía (IEO) se estaba haciendo una conciencia de estudio de estas importantes poblaciones de peces, y empezando por cortar salidas a bordo

de marrajeros que estaban pescando alrededor de las Baleares en los años 71 y 72, y pasando por la campaña de marcaje de atunes que realizó el IEO en noviembre del 72 en colaboración con el laboratorio de Sete del Institute des Pêches Maritimes francés y el laboratorio de Fano (Italia), culmina ahora en un plan de estudio que deberá ser capaz de darnos una orientación que lleve a un conocimiento lo más exacto posible de esta pesquería.

La base de este plan que pretende poner en marcha el

(SIGUE)

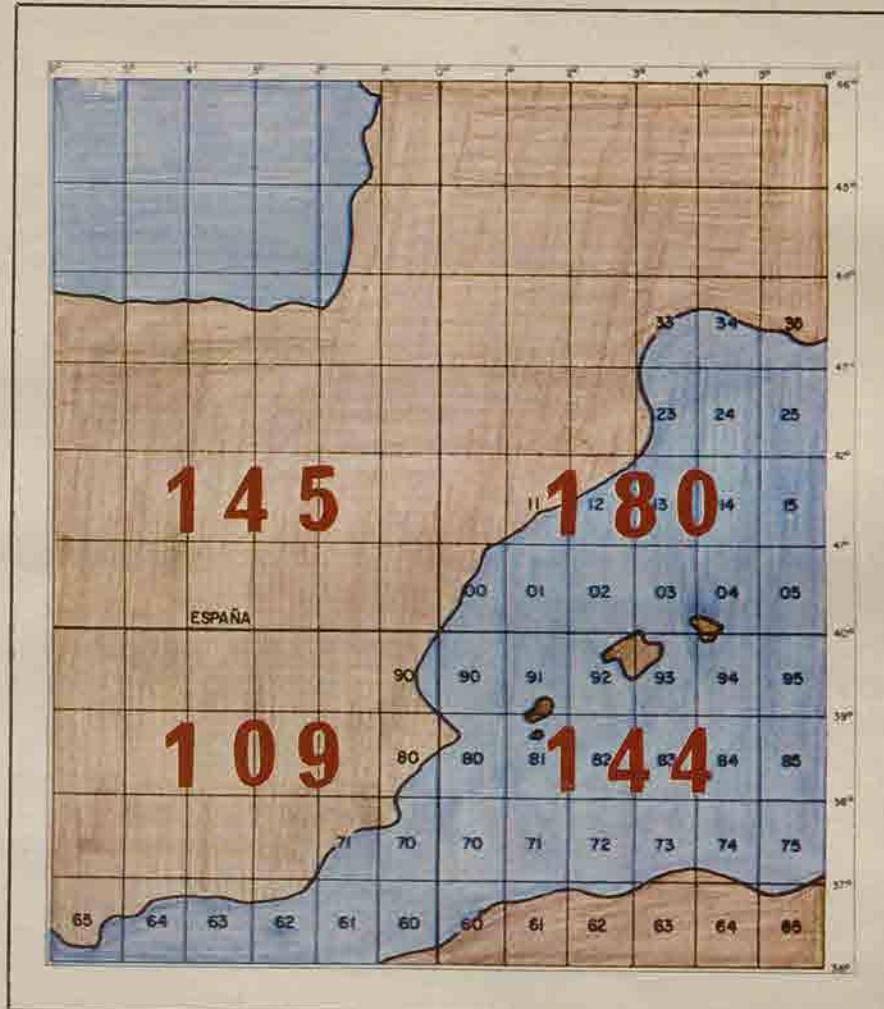


IEO, a través del equipo de biología pesquera de su laboratorio de Palma de Mallorca, será en gran parte las informaciones que nos remitan los patrones de las embarcaciones que se dediquen a esta pesca, llenando diariamente los cuestionarios que les harémos llegar a través de las respectivas Cofradías y cuyo modelo se reproduce acompañando este artículo.

Cuando en nombre del IEO el profesor Durán, director del laboratorio de Palma de Mallorca, apuntó la posibilidad de llevar a cabo este proyecto en el seno de la Comisión, no podemos negar que nos produjo una gran satisfacción la positiva reacción que se produjo por parte de los representantes de todas las Cofradías del litoral mediterráneo allí reunidas.

En el próximo mes de febrero, como continuación a las reuniones ya celebradas en Sete y en Palma de Mallorca, el IEO estará presente en una reunión que se celebrará en Fano (Italia), con el fin de marcar directrices para el estudio de los peces pelágicos de altura en el Mediterráneo Occidental.

Quizá surja la pregunta de por qué se va a someter a estudio una pesquería que por el momento no presenta problemas de sobre pesca ni de bajos rendimientos. Creo que contesta perfectamente a esto J. A. Gulland, especialista en problemas de ordenación pesquera reconocido internacionalmente, en una reciente publicación: Uno de los problemas más importantes de las pesquerías es la ordenación y conservación.



SUBSECTORIA DE LA MARINA MERCANTE
INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRÁFIA
ALCALÁ, 27, 40
MADRID - 14

CUESTIONARIO PARA EL ESTUDIO DE POBLACIONES DE ATUNES Y
PECES ESPADA EN EL MEDITERRÁNEO

FECHA: _____

EMBARCACIÓN (Nombre y folio): _____

Nº DE PALANGRES CALADOS: _____

CEBO UTILIZADO: _____

TEMPERATURA DEL AGUA: _____

HORA DE CALADO: _____

HORA DE VIRADO: _____

SEÑALE SOBRE EL MAPA LA CUADRÍCULA EN QUE EFECTUO LA CAPTURA

CAPTURAS (Contenido y peso aproximado)

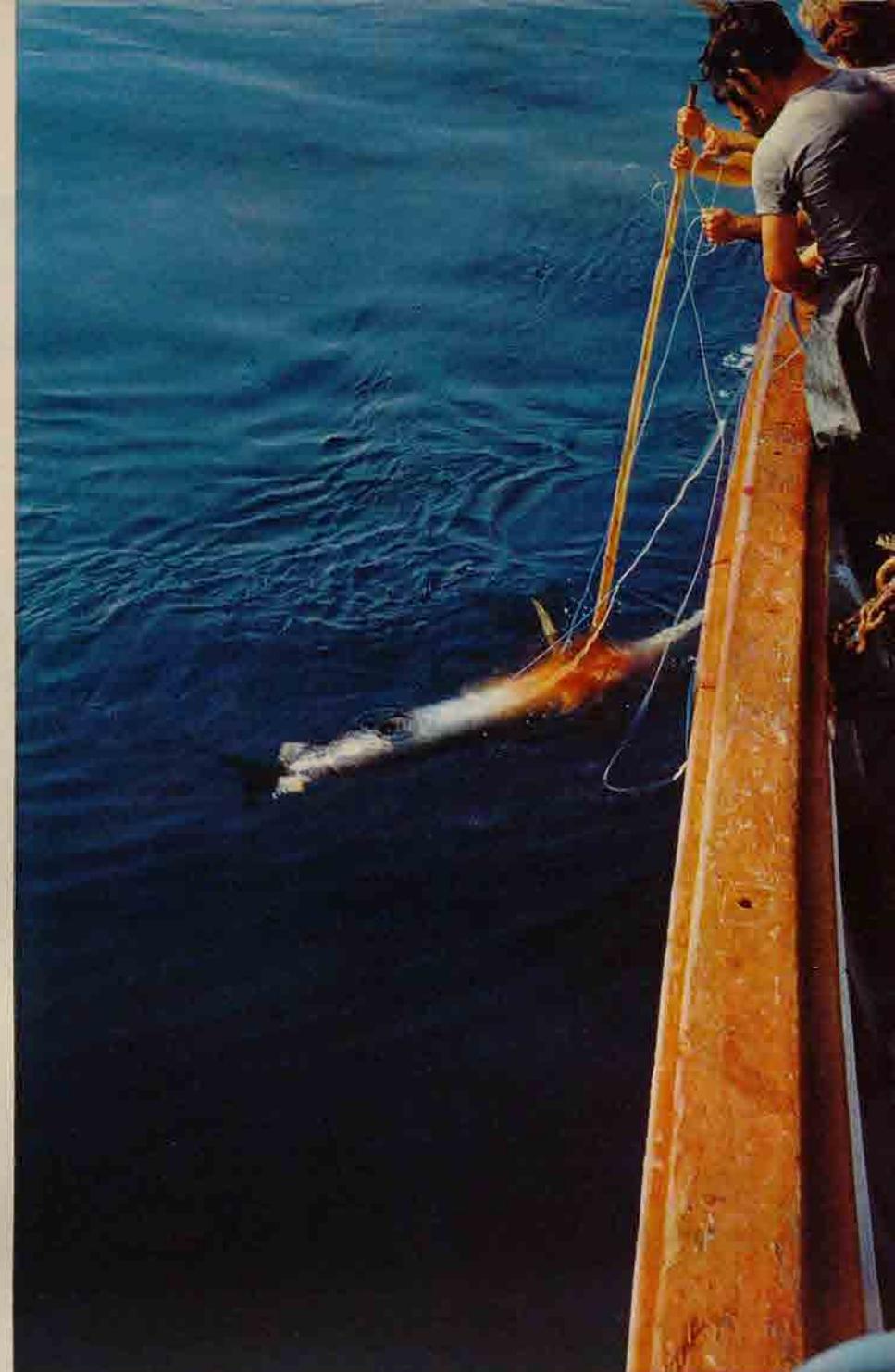
ATUNES: _____

PECES ESPADA: _____

MARRAJOS, TINTORERAS, ETC.: _____

OTROS PECES: _____





La marcha normal de los acontecimientos en una pesquería suele ser: primero el desarrollo de la misma, luego se produce un descenso de las capturas, lo que motiva las lamentaciones de los pescadores; entonces se pone en marcha la investigación, y los resultados de esta investigación demuestran que es necesario adoptar ciertas medidas que... por fin son implantadas.

Creo que desde cualquier punto de vista es más lógico buscar las pruebas científicas necesarias que nos permitan adoptar una decisión a tiempo y no tener más tarde que reparar el mal cuando la pesquería esté ya dando señales de sobre-pesca.

Es importante remarcar que no estamos hablando de un arte de pesca dinámico, como es cualquier arte de arrastre, sino de un arte estático, y que como tal limita sus capturas a individuos totalmente desarrollados y

que ya están en un período de su vida en que fundamentalmente sólo están actuando como depredadores de otras especies. Esto quiere decir que nunca podrá establecerse una restricción sobre esta pesquería del tipo de las que se están aplicando al arrastre, el cual, además de capturar individuos de talla y edad totalmente pescables, captura también otros ejemplares que por su naturaleza, talla o estado de desarrollo repercuten muy seriamente en la futura potencialidad de la pesquería, sin que su actual captura proporcione ventaja económica alguna.

Al estudiar esta población de peces pelágicos de altura del mar Mediterráneo, a través de los datos que aporten los patrones de las embarcaciones despachadas para la pesca de marrajera, pensamos poder llegar a conocer el índice de crecimiento y la extensión de estas poblaciones de peces, y a través de estos datos el rendi-



miento óptimo de la pesquería. Esto nos indicará hasta dónde podemos incrementar el esfuerzo sin llegar a crear un problema de sobre pesca.

Al estar trabajando con un arte estático, sólo los ejemplares sobre los cuales estamos aplicando directamente el esfuerzo de pesca son los que nos pueden forzar a aplicar una restricción o más exactamente una ordenación. Pero nunca de-

bemos limitar el esfuerzo para proteger a otros individuos sobre los cuales no estamos aplicando directamente el esfuerzo y que además no tienen ningún o escaso valor económico para nosotros, como viene ocurriendo en el arrastre.

También pretendemos llegar a conocer estas poblaciones para poder determinar líneas y épocas de migración, zonas de puesta y en general su bio-

logía. Esto se conseguirá complementando este proyecto con las informaciones que se obtendrán en periódicas campañas de marcaje, con los trabajos de ictioplancton realizados por el profesor Dicenta y con los de biología pesquera del profesor Massuti.

Desde un punto de vista más aplicado, no es demasiado aventurado suponer que se podría llegar a determinar el rendi-

miento que puede ofrecer esta pesquería en distintas horas, épocas y zonas.

Todos los resultados serán sometidos a la competencia de la Comisión de Pesca del mar Mediterráneo para que determine cuál debe ser la actitud a adoptar frente a dichos resultados, teniendo en cuenta también los problemas de naturaleza social, económica o política que puedan existir.

VI. TRANSPORTES MARITIMOS

POR JOSE LUIS DE AZCARRAGA

En realidad, todas, o casi todas, las breves glosas que a lo largo de varios meses vamos ofreciendo en HOJA DEL MAR se refieren, directa o indirectamente, a los transportes marítimos, pero en esta ocasión nos referimos más específicamente a aquellos instrumentos convencionales vigentes que tratan de regular o de establecer normas que faciliten el tráfico marítimo internacional, como, por ejemplo, la Convención firmada en Londres el 9 de abril de 1965, la suscrita en Bruselas el 25 de agosto de 1924, para unificar ciertas reglas en materia de conocimiento y su protocolo posterior de 23 de febrero de 1968 que enmendó, también en Bruselas, el anterior texto, y, por último, la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transportes de pasajeros por mar, firmado en la misma capital belga el 29 de abril de 1961.

El primer texto de 16 artículos, pero con un extenso anexo de aplicación, que ahora resumiremos, tiene fundamentalmente el objetivo de facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al máximo los procedimientos, formalidades y documentos que se requieren tanto a la entrada como a la estadía y la salida de los puertos de aquellos barcos que efectúen viajes internacionales y que pertenezcan a los Estados cuyos Gobiernos sean partes en el convenio, sin distinción entre países ribereños o países desprovistos de acceso directo a la mar, pero no serán de aplicación a los buques de guerra ni a los de recreo.

En el mencionado anexo al convenio se contienen las disposiciones generales y aquellos conceptos que sirvan mejor al entendimiento del alcance del texto convencional y muy en especial debe tenerse en cuenta lo que figura bajo el nombre de «Normas», a saber las disposiciones que se haya juzgado posible y necesario hacer aplicar por los Gobiernos contratantes con la finalidad aludida de facilitar el tráfico marítimo internacional, y lo que deba entenderse por «Prácticas recomendadas» que contengan aquellas disposiciones que se hubiera juzgado como deseables de ser aplicadas por tales Gobiernos contratantes con idéntica finalidad, y en virtud de tal importante distinción

se van enumerando en dicho anexo, los documentos y papeles de a bordo en las entradas, estadías y salidas de los puertos, así como las formalidades concernientes a la carga, los pasajeros, los tripulantes y sus equipajes, y todas aquellas disposiciones relativas a la higiene, servicios médicos, cuarentenas, servicios veterinarios y fitosanitarios.

La Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, signada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, fue modificada sustancialmente, como antes señalamos, por el protocolo también firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, singularmente los artículos 3.º, párrafos 4 y 6; 4.º, párrafo 5; 9.º y 10, amén de otras cláusulas nuevas a intercalar entre los artículos 4.º y 5.º del convenio.

Como dijimos asimismo en una de nuestras anteriores glosas aparecidas en HOJA DEL MAR, estos textos convencionales suelen ser elaborados por las Conferencias Diplomáticas de Bruselas, y sobre la base de eficaces trabajos preparatorios del Comité Marítimo International de Amberes y la colaboración de sus Asociaciones nacionales de Derecho Marítimo filiales.

En el sentido de tales textos, el contrato de transporte se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar y se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamiento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador (es decir, al propietario del buque o del fletador en un contrato de transporte con un cargador) y del tenedor del conocimiento.

La enmienda introducida por el protocolo de 1968 más importante fue la relativa al párrafo 5 del artículo 4.º, ya que si en el texto de 1924 se especificaba que ni el porteador ni el buque respondían en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de las libras esterlinas por bullo o unidad, o el equivalente a tal suma en otra moneda a menos que el cargador hubiere declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su

embarque y que tal declaración se hubiere insertado en el conocimiento, tal cláusula quedaba suprimida y reemplazada por otra según la cual la naturaleza y el valor de las mercancías que no hubieren sido declarados por el cargador antes de su embarque y con constancia en el conocimiento, el porteador, como el barco, no serán en todo caso responsables de las pérdidas o daños de las mercancías, por una suma superior al equivalente a 10.000 francos por bullo o unidad o 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, debiéndose entender cada franco por una unidad de 65,5 miligramos de oro, con 900 milésimas de fino.

Por último, la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por vía marítima, firmada en Bruselas el 29 de abril de 1961, encara también la responsabilidad del porteador, en los supuestos de muerte de un pasajero o de lesiones corporales, con la limitación, en todos los casos, hasta un montante de 250.000 francos (con los citados 65,5 miligramos de oro y las 900 milésimas de fino), siempre que el daño resultante fuese debido a un acto o a una omisión del mencionado porteador, hechos con la intención de provocar tales daños, temerariamente y con conciencia de que el daño se produciría con evidente probabilidad.

Como es lógico, las disposiciones de tal Convención no modificarán los derechos y obligaciones del porteador, tales como resultan de normas de otros convenios sobre limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques o de cualquier ley interna que regulase tal limitación. Y toda estipulación contractual, concluida antes del hecho generador del daño, que estuviera enfocada a exonerar al porteador de su responsabilidad respecto del pasajero o sus derechohabientes o a establecer un límite inferior al que está fijado en la Convención o a revertir la carga de la prueba que incumbe al porteador o que previese que los litigios debían ser sometidos al arbitraje o a un Tribunal determinado, es nula, aunque su nulidad no entraña la del contrato de transporte, que sigue quedando sometido a la Convención, cuyo resumen acabamos de ofrecer.

PRIMAS DE PESCA Y SUELDO FIJO

Por CARLOS DE RAMÓN
Y BALLESTEROS

LA remuneración de los trabajadores del mar —cuando no es a la parte— viene determinada por el salario base y las primas o participación en las capturas. Esta prima puede incidir sobre el importe de la pesca obtenida, o bien sobre el peso del pescado capturado, sin olvidar también otro sistema remunerativo que consiste en un sueldo fijo, en virtud de acuerdo entre empresa y productor.

En la industria de la pesca de arrastre, la Reglamentación Nacional correspondiente, en sus artículos 120 y siguientes, regula la prima de pesca, y a tal efecto señala que «todo el personal embarcado percibirá un premio o prima de pesca del 10 por 100 de la cantidad en que el producto bruto de la pesca excede de los gastos de explotación del buque pesquero», en las proporciones, para las distintas categorías, que establece el artículo 122.

A este sistema económico están sujetas la mayoría de las tripulaciones, que vulgarmente denominan «por cien». Sin embargo, desde hace algún tiempo se observa una marcada tendencia al «sueldo fijo», concepto este muy relativo, ya que pierde su fijeza en el momento que surgen desavenencias entre embarcador y embarcado (despidos y ceses voluntarios), ni se tiene en cuenta para el abono de pagas extraordinarias, descansos, ni tampoco para el período de vacaciones.

¿Cuál es la causa de esta fijeza, teórica nada más? Sencillamente que en el contrato de embarco no se hace constar así. Solamente de palabra se concierta, y mientras las cosas van bien, todo marcha sobre ruedas. ¡Ah!, pero si surge el despido o el marinero se marcha de la empresa, la liquidación se le practica con arreglo a lo legalmente establecido. Y no se puede reclamar de otra forma por falta de pruebas fehacientes en el otro aspecto.

En la pesca del bacalao, los artículos 115 y 116 de su Reglamentación Nacional se refieren a la prima de pesca, que consiste, según dichos preceptos, en cantidades sobre el peso del pescado y aceite de hígado de bacalao descargado. Pero, Reglamentación aparte, es frecuente que la prima de pesca se obtenga sobre el importe en venta de lo capturado.

Contemplados los sistemas de percepción, vamos a analizar las ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos.

La prima sobre el importe de las caladas (por cien) es quizás la más racional, porque constituye la más directa participación en los beneficios y lleva consigo la actualización de los salarios, habida cuenta el alza continua en el precio del pescado. Tiene como inconveniente que si hay poca pesca se obtiene poca prima. Sin embargo, de un examen comparativo de la nómina del tripulante, de unos años atrás

con la actual, se observa un aumento continuado en los ingresos o retribuciones, a pesar de la absorción por el salario mínimo en sus periódicas revisiones.

La prima sobre el tonelaje —legalmente establecida para la pesca del bacalao— tiene el grave inconveniente, de que la pesca va disminuyendo, ya por el aumento de la flota como por la ampliación de aguas jurisdiccionales, por lo que las consecuencias son fáciles de adivinar.

Y, por último, el sueldo fijo, en el que señalamos como ventaja la de que al momento de embarcarse se supone que el salario así convenido cubre las necesidades actuales, pero es posible que andando el tiempo quede desfasado. Claro, que se puede argumentar en contra que cuando llegue esa ocasión con desenrolarse basta.

Efectivamente, es una razón que convence, pero no deja de constituir una inestabilidad en el empleo, un andar de un lado para otro «chalaneando».

Queda otra actividad pesquera a la que se puede aplicar lo dicho anteriormente. Se trata de la pesca de la merluza en barcos congeladores, sin reglamentación laboral específica, en los que la prima de pesca gira, de manera general, sobre el tonelaje.

A nuestro entender, porque alguna solución no cabe duda que debemos aportar, lo ideal sería un salario garantizado —suficiente para cubrir las mínimas necesidades familiares— y la prima sobre el valor en venta de la pesca capturada. Independientemente, claro está, de otras condiciones dinerarias y de trabajo.

Carta al director

SOBRE EL SALARIO MÍNIMO EN LA PESCA DE ARRASTRE

Vigo, 9 de febrero de 1973
Señor don Joaquín Vidal Vizcarro
Director de HOJA DEL MAR
MADRID

Señor director:

Con el exclusivo ánimo de dejar sentado un criterio personal, que además del sentido común le apoya, salvo mejor opinión, el legal «siempre interpretativo», deseo referirme al artículo publicado en la magnífica revista de su dirección, núm. 87, de enero del corriente año, firmado por don Carlos de Ramón y Ballesteros.

Comparto en principio el espíritu que anima al articulista, pero he de discrepar en el fondo y sobre todo en lo que se refiere a la «pesca de arrastre», y, muy particularmente, al manoseado salario mínimo interprofesional.

Mi argumentación es la siguiente: En todo momento, el tripulante de un buque de pesca de arrastre, debe percibir el salario mínimo interprofesional vigente independientemente de la mal denominada «prima de pesca».

FUNDAMENTOS LEGALES

1.º La Orden de 5-2-63, que desarrolla el Decreto 55 del 17 de enero del mismo año, manifiesta claramente como devengo no absorbible la participación en beneficios.

2.º El artículo 129 de la vigente Reglamentación de Pesca de Arrastre de 16 de enero de 1961 también sienta como condición indispensable que la «prima de pesca», y en tanto no se dicte otra disposición que desarrolle con carácter general la participación en beneficios, debe considerarse como tal participación.

3.º Por ello, si la prima es participación y ésta no es absorbible, el tripulante deberá percibir la misma además del salario mínimo interprofesional vigente.

Estimo conveniente, señor director, que para evitar confusionismos y de tener el mismo criterio después del oportuno estudio de mi opinión el articulista y esa Dirección, que con los títulos apropiados se publique la aclaración que mediante este escrito solicito.

Le saluda atentamente.

CINCO PESCADORES ABSUETOS, Y TRECE MESES DE PRISION PARA EL CONTRAMAESTRE

EL FERROL DEL CAUDILLO.— Absolución total para cinco paisanos, tripulantes del bacaladero «Amelia Meirama», y un año de prisión menor por insulto de obra a un superior, y un mes y un día de arresto por amenazas al maquinista para el contramaestre del citado barco, José A. Rodríguez Souto, es el fallo del consejo de guerra celebrado el día 15 de febrero en El Ferrol del Caudillo contra seis tripulantes del citado bacaladero.

La sentencia no se hará firme hasta que sea firmada por el capitán general de la zona marítima del Cantábrico.

El consejo de guerra se instruyó contra José A. Rodríguez Souto, contramaestre, al que se acusa de insultos a superior y por sedición de mercante contra los tripulantes Antonio Triñanes Vidal, José Triñanes Vidal, José Vidal Oubiña, Francisco Vidal Oubiña y Robustiano Pérez Dopazo, por los hechos ocurridos a bordo del «Amelia Meirama» en la campaña de pesca de abril de 1972 en aguas de Terranova.

El juez instructor dio cuenta de cómo se habían desarrollado los hechos a través de las correspondientes declaraciones de tripulantes y mandos del citado pesquero, así como también del pesquero «Julio Molina», pareja del anterior, que faenaban en aguas de Terranova.

De tales declaraciones se desprende que en abril de 1972, durante la campaña de pesca, los tripulantes del «Amelia Meirama» entregaron un escrito al capitán del buque donde solicitaban mejoras salariales, escrito aquel que debía hacer llegar al armador. Se dice que los tripulantes amenazaban con no seguir la campaña de pesca. El buque fue a Saint-Pierre (Terranova), en donde se celebró una reunión, y se llegó a un acuerdo para que los tripulantes recibieran 2.500 pesetas mensuales de salario y un porcentaje sobre el valor del tonelaje de pesca conseguida sobre el salario ofrecido cuando el pesquero salió de La Coruña, que era entonces de 5.000 pesetas por mes y 75 pesetas por tonelada. Se firmó dicho acuerdo en presencia del vicecónsul de España en aquella isla. Se hizo a la mar el día 6 de mayo de dicho año, y el día 9 de junio se produce una supuesta agresión del contramaestre del «Amelia Meirama», José A. Rodríguez Souto, al patrón de pesca, Constantino Piñeiro. Entonces el buque se puso rumbo a España, tras el permiso del armador. Llegados a La Coruña sobre el 16 de junio se abrió el correspondiente sumario.

En la intervención del ministerio fiscal se dice que han sucedido dos hechos distintos en el «Amelia Meirama», uno el de sedición por parte de cinco tripulantes y el insulto de obra al técnico de pesca por el contramaestre. Que se dio la

sedición al amenazar con no hacerse a la mar por exigencias de salario, ya que en las leyes penales que rigen en la Marina mercante la sedición es tenida en cuenta sin que para ello interese los motivos que la produjeron. Que los tripulantes se alzaron colectivamente, lo que ya es de suyo determinativo para la clasificación de sedición. Se procesó a los cinco marineros citados por ser estos los incitadores. En cuanto al contramaestre, porque había insultado de obra a un superior y amenazado a otro, lo que constituye delito; solicitó un año de prisión menor para los cinco primeros y tres meses de arresto mayor y tres años de arresto menor para el segundo.

La defensa de los cinco marineros dice que en ningún momento se habían negado aquéllos a trabajar, y que el escrito se dirigía al armador y no al capitán, que, por tanto, no se da la mencionada sedición aludida. Da cuenta cómo el 12 de enero de 1972 se había pactado en Sindicatos, en La Coruña, los sueldos que habían de regir en la flota pesquera de este tipo, con un haber de 11.000 pesetas mensuales, diciendo que el armador había incumplido su palabra al darles menor cantidad.

A continuación intervino el letrado representante del contramaestre, quien alegó que su patrocinado era objeto de constantes provocaciones, ya que se consideraba que el contramaestre era el incitador de la petición de mejoras salariales y que el técnico de pesca procuraba en todo momento desacreditar al contramaestre ante los marineros. En cuanto a que hubiera agredido al técnico de pesca, según testigos, fue éste quien primero le agarró por el traje de aguas y lo introdujo en el puente de mando.

En un ataque de locura

UN MARINERO DA MUERTE A OTRO A BORDO DE UN BACALADERO QUE SE DIRIGIA A TERRANOVA

● De una puñalada acabó con la vida del joven de dieciséis años Cipriano Otero, que se embarcaba para la campaña por primera vez.

LA CORUÑA.—Con noticia trágica llegó al puerto de La Coruña el bacaladero «Monte Artadi», que el pasado día 19 había salido del puerto de Pasajes rumbo a los bancos de Terranova, para la captura del bacalao. Abordo, un marinero había dado muerte a otro, clavándole un cuchillo en el pecho, a la altura del corazón.

En La Coruña fue desembarcado el cadáver de Cipriano Otero, de dieciséis años, así como el autor del hecho, Vicente Tarafes, que pasó a disposición de las autoridades de Marina que ordenaron a su vez el traslado a la Jefatura Superior de Policía.

Según versión de los tripulantes del «Monte Artadi», los hechos se desarrollaron así: el domingo, sobre las seis de la tarde, se encontraban en la cocina del barco el cocinero y el joven Cipriano Otero. En un momento en que el cocinero se dirigió a donde un grupo de marineros escuchaba por la radio las incidencias de «Carrusel Deportivo», penetró en la cocina Vicente, que, sin mediar palabra, tomó un cuchillo de grandes dimensiones y se lo clavó a Cipriano en el pecho, a la altura del corazón. El joven fue inmediatamente auxiliado por sus compañeros, pero era cadáver momentos después de recibir la puñalada. Asediado por los miembros de la tripulación, Vicente se marchó hacia la popa del barco, en donde se hizo fuerte, amenazando con el cuchillo a quien tratase de acercarse. Finalmente fue reducido y detenido en el barco, tomando el «Monte Artadi» rumbo al puerto de La Coruña.

Una vez ingresado en los calabozos de la Comisaría de Policía de La Coruña, Vicente dijo que no comprendía cómo había podido hacer tal cosa, y que ello fue debido a que «le dio la locura».

En los propios calabozos, Vicente intentó suicidarse en tres ocasiones. Las tres atándose al cuello primero la camiseta, después los pantalones y finalmente la manta. Pero en las tres ocasiones fue reducido.

Se da la circunstancia de que los protagonistas de este trágico suceso eran vecinos, ambos residían habitualmente en el municipio de Boiro, de donde eran naturales. Vicente y Cipriano, desde su ciudad, se trasladaron a Santiago de Compostela, utilizando en común un «taxi», posteriormente a bordo del tren Ter, desde Santiago se trasladaron a Pasajes, en donde embarcaron juntos el día 19 de enero.

La víctima de este suceso, Cipriano Otero, era la primera vez que embarcaba para participar en la pesca del bacalao en Terranova.

VEINTE OFICIALES DE LA FLOTA DE PYSBE DEMANDAN A SU EMPRESA POR DIFERENCIAS SALARIALES

EL FERROL DEL CAUDILLO.— Medio millón de pesetas, por diferencia de salarios, reclaman a Pysbe veinte oficiales de su flota, según demanda vista ante la Magistratura de Trabajo.

El letrado de Pysbe reconoció la antigüedad y categoría de los demandantes, pero, en cuanto a salarios manifestó que los oficiales hacen constar como tal, la retribución mínima de las llamadas "garantías", pactadas en 1965 entre la empresa y los oficiales. Señaló que dichas "ga-

rantías" solamente se tenían en cuenta cuando en el cómputo anual por la prima de pesca el total era inferior a la cantidad señalada en las "garantías".

Pidió que, en el caso de que Pysbe fuera condenada, lo pedido por los demandantes fuera absorbible en el concepto anual de las cantidades devengadas en las campañas de pesca del presente año en que participe su buque, bien al servicio de Pysbe o de otra casa armadora.

La empresa Pysbe ha vendi-

do hace poco dos de los buques de su flota a otra casa armadora, y la tripulación de estos buques pasa a depender de la nueva empresa con los mismos salarios, cuando menos, y se le tiene en cuenta antigüedad y demás circunstancias.

El salario que Pysbe ha entregado a los veinte oficiales demandantes lo ha sido por el sueldo regulador y demás conceptos, es decir, el mismo que se abona en la situación de "expectación de embarque".

HELICOPTEROS PARA MISIONES DE SALVAMENTO

(Véase de la página 7)

para aprovechar al máximo esos diez mil ochocientos segundos que puede permanecer el aparato en el aire sin repostar.

Este helicóptero con base en Alvedro debe constituir una gran ayuda a la navegación que baraje las inhóspitas costas gallegas, de bajura y altura, hasta distancias de tierra del orden de las 80 millas; pero para misiones de reconocimiento o localización, si la zona a investigar está alejada de la costa, sus posibilidades son reducidas, casi nulas, por cuanto está condicionado a su velocidad y autonomía. Por ello, los marinos debemos colaborar intensamente para lograr su máxima efectividad, facilitando la localización de nuestro buque y maniobrando convenientemente para reducir al mínimo posible el tiempo que haya de emplear en su misión.

COLABORACION BUQUE-HELICOPTERO

Si un buque o aeronave se encuentra en un peligro grave e inminente, debe proceder sin demora a una petición de socorro por la frecuencia de 2.182 Kc/s.; las demás estaciones al escucharla enmudecerán inmediatamente y, de ser necesario, participarán en el tráfico de socorro; cuando un buque o aeronave tenga que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un buque, de una aeronave o de una persona, sin pérdida de tiempo transmitirá la correspondiente señal, llamada y mensaje de urgencia, también por la frecuencia de 2.182 Kc/s., que tiene prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones, a excepción de la de socorro. Es, pues, preceptivo el diferenciarlas.

Tanto en caso de socorro como de urgencia, es fundamental el facilitar una buena situación de la emergencia para que la localización sea rápida. Preferentemente, la posición del buque se dará por demora y distancia a un punto geográfico prominente de la costa: ESTACA, PRIOR, TORRE DE HERCULES, SISARGAS, VILLANO, TORINANA, FINISTERRE, SALVORA y SILLEIRO. Esto es importantísimo, por cuanto la baja velocidad y escasa autonomía de un helicóptero de tipo medio determina un radio de acción de unas 80 millas, pero si el aparato tiene que perder tiempo en la localización ese radio de acción pudiera tener que quedar notablemente reducido. Luego, conforme todos en que de la exactitud de nuestra situación puede depender la efectividad del helicóptero.

Además de la situación por demora

y distancia a un punto prominente de la costa, desde a bordo debemos comunicar los siguientes extremos: la clase de ayuda que necesitamos, que siempre estará condicionada a la emergencia; condiciones climatológicas de la zona, especificando estado del mar, dirección e intensidad del viento —Beaufort—, visibilidad, presión barométrica y, aproximadamente, altura o techo de las nubes; si estamos «al garete», comunicar que estamos parados, caso contrario debemos indicar el rumbo y la velocidad que hacemos; de haber más buques en la zona, que dificultasen nuestra identificación, se comunicarán las características de nuestro buque, el tipo, color del casco, etcétera.

En cuanto el helicóptero sea avistado emitiremos, sin tardanza, las adecuadas señales de identificación mediante bengalas, cohetes, humo, heliógrafo, aldis, etcétera. Y a medida que el aparato vaya aproximándose, el buque se pondrá a navegar con el viento abierto 30° por Br.; se largará una banderola en lugar bien visible para que la dirección del viento sea claramente perceptible; se acondicionarán una zona despejada de cubierta, una escotilla o cualquier otro lugar con posibilidades para que el aparato pueda posarse con el debido margen de seguridad y, sobre ella, trazamos una gran «H» en blanco, que sirva de referencia al piloto del helicóptero; y, finalmente, debemos mantener constante nuestro rumbo y velocidad.

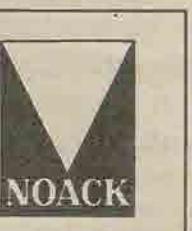
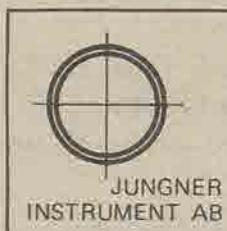
Procediendo así, facilitaremos grandemente la maniobra del helicóptero, que se aproximará con el viento «a fil de morro» y el piloto —sentado en la banda de estribor de la carlinga— dispondrá de amplia visibilidad, que le permitirá formarse rápidamente la correspondiente composición de lugar que le permita tomar con antelación, sin pérdida de tiempo, las previsiones que estime oportunas para asegurar la maniobra que intenta. En el gráfico observamos cómo el aparato se aproxima tomando por la popa y aleta de sotavento al buque tal como, por condicionamientos aerodinámicos, le interesa.

Para los casos en que no se pueda posar sobre el buque, el aparato está en condiciones de arriar una escala de salvamento o un cable tipo «Sycamore» —de 15 a 20 metros de longitud—, que lleva en su chicote un gancho. Tanto la escala como el cable se pueden arriar y virar desde el helicóptero. Pero, ¡cuidado!, cuando del helicóptero nos arrién algo nadie debe tocarlo, so pena de exponerse a una fuerte sacudida debida a la electricidad estática que en ese «algo» pudiera haberse acumulado. Antes de tocarlo es fundamental que haga «tierra», es decir, que entre en contacto con el buque o con el agua. Durante las manipulaciones no debe sujetarse el gancho a ningún punto firme del buque. Debemos impedir, asimismo, que la escala, el cable, la red, etcétera, que nos arrién se lleve en los vientos de la arboladura o en algún saliente del casco.

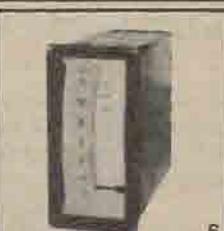
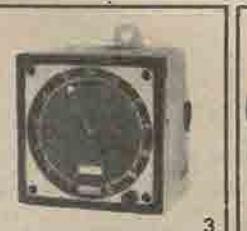
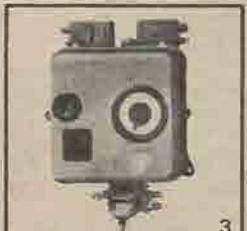
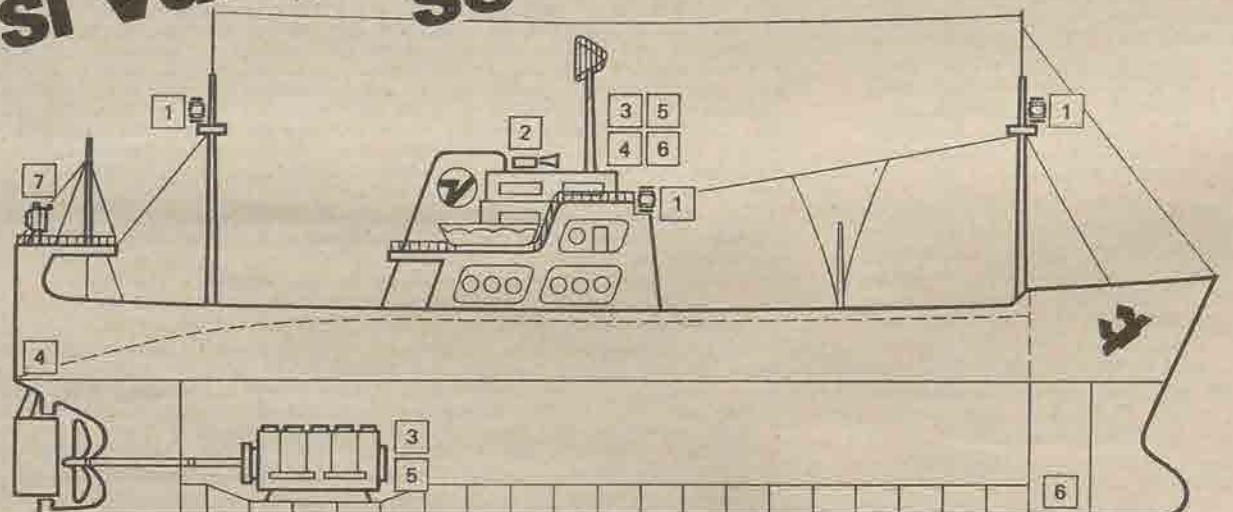
Pudiera suceder que, por la particular disposición de la arboladura de algún tipo de buque, el helicóptero no pudiera posarse sobre él ni efectuar vuelo «hovering» en su vertical. En estos casos, lo mejor es arriar una embarcación y llevarla a remolque por la popa, bien por largo, tal como se aprecia en el gráfico B, para que desde él pueda ser rescatada/s la persona/s a evacuar.

El rescate de naufragos es difícil, pero no imposible. Decimos que es difícil porque la inmensa mayoría de los que están expuestos a este accidente nunca han practicado sobre la forma de asirse a una escala o introducirse en la red que puedan arriarle enganchada del alambre. De nada sirve, en este caso, la letra: HAY QUE PRACTICARLO. En fin, por nosotros que no quede, y si alguien se ha olvidado ya del fatídico «eso no me va a suceder a mí», como siempre, ya saben dónde nos tienen.

Como gallego y como marino, no podemos terminar sin antes dejar constancia de nuestro sincero agradecimiento al señor Váquer Salert por tan rápida y fructífera gestión. De nosotros ahora depende la efectividad del servicio. ■ JESÚS REIRIZ BA-SOCO.



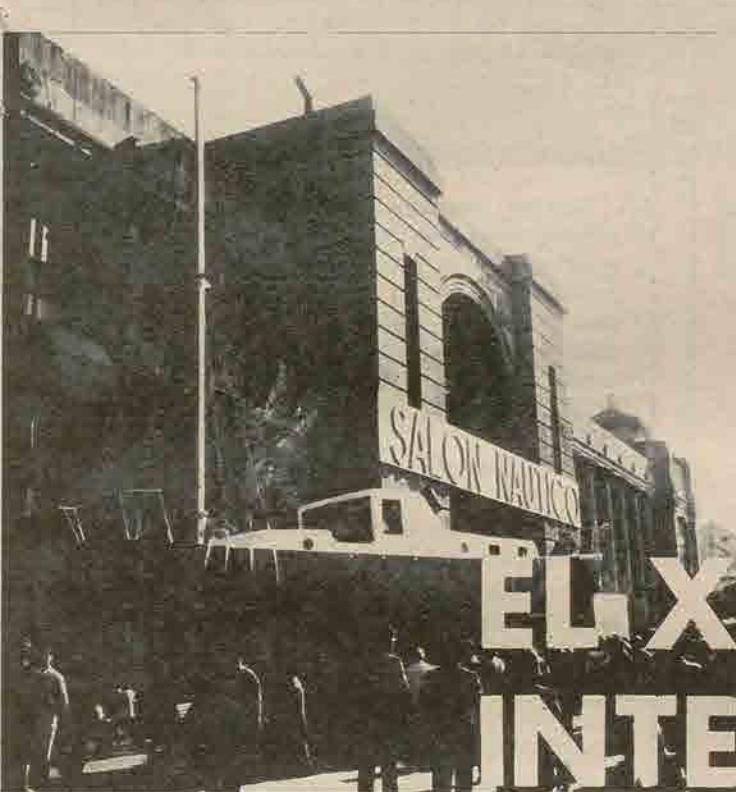
**si Vd. quiere que su barco
se vea y se oiga...**



- 1 - Luces de navegación NOACK
- 2 - Sirenas de señales acústicas KOCKUMS
- 3 - Corredera SAL JUNGNER 42/-
- 4 - Indicador de ángulo de timón
- 5 - Telégrafo de máquinas
- 6 - Indicador de nivel de tanques
- 7 - Linternas. Proyectores de salvamento y señales

ACUMULADORES
NIFE S.A.

Hermosilla, 117, MADRID-9 · Tel. 401 73 50
Teléx. 23018 ANIFE E



EL XI SALÓN NAUTICO INTERNACIONAL

BARCELONA (De nuestro enviado especial).—Prácticamente he visto nacer al Salón Náutico Internacional de Barcelona, con la fuerza avasalladora de todas las ferias, casi por generación espontánea. Dos días antes de la inauguración parecía imposible que pudiera estar terminado para la fecha prevista, y, sin embargo, lo estuvo.

Como en años anteriores, ocupó dos grandes pabellones de la Feria de Muestras de Barcelona y, según me dijeron, faltó sitio; sin duda, la náutica está en alza y la construcción de embarcaciones deportivas resulta un negocio con una evolución muy positiva.

EL BARCO DE CEMENTO

Fuera de los pabellones, en el paseo, conocí a los constructores del tan traído y llevado barco de cemento. Ha sido construido por varios hermanos, alentados por su padre, hombre cordial y entusiasta. El casco, pintado de rojo y negro, presenta una franja desnuda para que se vea que, efectivamente, es de cemento. En su día irá aparejado de «queche». Indudable-

mente, la superficie del casco no tiene la tersura del acero, la madera o el plástico, pero si no tuviera la mancha gris, descubriendo el secreto, no se diferenciaría de otro barco cualquiera. Sus líneas son robustas e hidrodinámicas, muy mangudo; ha de aguantar bien la mar cuando navegue. «Lo importante, me decía el padre de los constructores, es que, en vez de perder el tiempo haciendo el tonto, mis hijos han dedicado sus horas libres a construirlo, por eso todos los esfuerzos valen la pena». Estamos de acuerdo. Los muchachones sonrían. Sus caras, manchadas de minio y pintura, reflejan ilusión, esperanza... Ya están dispuestos a empezar otro... si alguien se lo encarga. Me dicen que ahora lo harían aún mejor y en menos tiempo. Esto es una experiencia. Ahí está la mayor dificultad, ahora el barco tiene que demostrar su comportamiento en la mar. Su precio es módico: unas 80.000 pesetas el casco de siete toneladas. ¿Será frío o húmedo?, ¿cómo se comportará con tiempo duro?, ¿será seguro? Se han de disipar todos estos recelos y deseamos que positivamente, ya que

puede ser un paso importante en la popularización de la náutica.

VUELTA AL MUNDO...

A su lado, frente a él, un barco veterano: el supermistral de José Luis Villar, con miles de millas recorridas. Casi nada..., una vuelta al mundo. Es asombrosa la conservación del casco que demuestra de manera indiscutible que la fibra de vidrio y el poliéster son materiales inmejorables para embarcaciones de recreo.

Por fin, el sábado día 3 de febrero amaneció y todo estaba en orden. Embarcaciones, pertechos, velas, motores..., todo relucía reflejando los rayos del Sol que se colaban por las vidrieras. El milagro estaba hecho y el Salón inaugurado.

MANA EL MOTOR

Díré que en él se ha notado un claro dominio de las embarcaciones de motor sobre las de vela. Numerosos barcos, sólo al alcance de potentados, empequeñecían a

los visitantes. Un casco fuera del agua y en local cerrado parece mucho mayor que cuando está a flote. Lujosísimos yates de diversos astilleros nacionales y extranjeros brindaban allí sus múltiples comodidades, su refinamiento, su perfecto acabado técnico. Verdaderamente, los españoles poco tenían que envidiar a los extranjeros. Pero estos barcos no son lo que yo buscaba, son de otra «dimensión» económica.

MUY VARIADAS COSAS

En el Salón había todo tipo de «stands». Es increíble la diversidad de productos relacionados con la mar y la náutica que allí se ofrecen y exponen. Conchas marinas de todas formas y colores, herramientas de metal o de acero inoxidable. Había un «stand» con las más extrañas y antimarineras embarcaciones, desde una especie de piragua-góndola hasta otra barrigona (no manguda) movida por electricidad. ¿Es posible que haya comercio para esto?

(Continúa en la página 25)

Condepols. S. A.

CAPITAL SOCIAL: 93.750.000 PTS.



REDES, CUERDAS, TEJIDOS INDUSTRIALES

DE LA CALIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS DAN FE LAS EXPORTACIONES REALIZADAS A LOS CINCO CONTINENTES

OFICINA CENTRAL:

AVDA. DE MADRID, 1

TELEFONOS. 27 38 58 - 27 28 62 - 27 38 68

GRANADA

FABRICA:

CARRETERA MONTEFRIO

TELEFONO 329

ALCALA LA REAL

DEPARTAMENTO EXPORTACION:

MAUDES, 51 - 4º

EDIFICIO MINISTER

TELEFONOS 234 28 43 - 234 32 22

MADRID-3



Pinturas Marinas



Gran surtido en pinturas marinas, convencionales y especiales.

PATENTES de gran duración para embarcaciones de pesca y recreo.

DEPOSITO en los principales puertos de ESPAÑA y del MUNDO.

En España:

Sigma Coatings, S. A.
Villanueva 31-2.º, Madrid-1
Teléfono 226 72 27
Telegramas Sigmaro - Madrid
Telex 23501 - Sigco E.

Sigma Coatings, S. A.,
es el nuevo nombre de
Pinturas Marinas Pieter Schoen, S. A.

IV CONVENCION NACIONAL DE LOS CLUBS NAUTICOS DE ESPAÑA

- Asistieron representantes de más de 230 sociedades.

COINCIDIENDO con el Salón Náutico Internacional, se ha celebrado en Barcelona la IV Convención Nacional de Clubs Náuticos, con participación de más de 230 sociedades de toda España.

CONCLUSIONES

En las reuniones mantenidas, los representantes de las citadas sociedades adoptaron una serie de conclusiones importantes en torno a la divulgación y promoción de los deportes marítimos. Muchas de las cuales, en cuanto le afecta, el Salón Náutico Internacional procurará hacer llegar a los organismos competentes.

Entre los acuerdos adoptados caben destacarse los siguientes:

1.º Organización de cursos de socorismo en los clubs.

2.º Establecer el inventario de embarcaciones dedicadas a salvamento y radicadas en los clubs náuticos.

3.º Solicitar de Campsa —para las pruebas de motonáutica «Off-Shore»— precios especiales de gasolina.

4.º Solicitar asimismo de Campsa que conceda a los clubs que posean poste de carburante las condiciones comerciales que tienen las estaciones de servicio emplazadas en otros lugares.

5.º Estudiar nuevos sistemas de financiación para la realización de las nuevas instalaciones en los clubs.

6.º Confiar a la Comisión formada por los presidentes de las Federaciones la tramitación a los organismos oficiales correspondientes de los asuntos generales que afecten a los clubs.

7.º Recabar de la Compañía Telefónica la máxima difusión de sus servicios marítimos y la coordinación de los clubs náuticos con los yates.

8.º Incluir temas de pesca deportiva en la próxima Convención Nacional.

9.º Elevar al Ministerio de Obras Públicas las peticiones de los clubs náuticos sobre puertos deportivos e instalaciones y elementos de los mismos.

10.º Solicitar normas de la Cruz Roja del Mar para organizar estaciones de salvamento a través de los clubs náuticos.

La clausura de estas jornadas fue presidida por el director del Salón Náutico Internacional de Barcelona, don Jacinto Ballesté, quien resaltó que todas las conclusiones que el pasado año se acordaron en la Convención fueron elevadas al ministro de Información y Turismo, y atendidas por éste en su totalidad.



LOS PRINCIPIOS DE ESPAÑA INAUGURARON EL XI SALÓN NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

LES ACOMPAÑARON LOS MINISTROS DE MARINA Y GOBERNACION

BARCELONA.—El Príncipe de España ha inaugurado, el 3 de febrero último, el XI Salón Náutico Internacional de Barcelona, en acto celebrado en el salón de sesiones del Palacio de Congresos de Montjuich.

Sus Altezas Reales llegaron al recinto ferial de Montjuich a las diez y media de la mañana, donde fueron recibidos por el ministro de Marina, almirante Adolfo Baturone Colombo.

Después de escuchar el himno nacional en el podio colocado al efecto, don Juan Carlos pasó revista a la compañía de desembarco del crucero «Canarias», que rendía honores. Después saludó al ministro de Gobernación, que con las primeras autoridades barcelonesas, jefes de las tres armas, miembros del comité de la feria y del Salón Náutico Internacional, esperaban al Príncipe de España a la puerta del palacio de Congresos.

Junto a los Príncipes de España se sentaron en la mesa presidencial los ministros de Marina y Gobernación, capitán general de Cataluña, subsecretarios de Comercio y de la Marina mercante, gobernadores civil y militar, presidente de la Diputación, alcalde de la ciudad y otras autoridades de la región catalana.

Abierto el acto por don Juan Carlos, hizo uso de la palabra, en primer lugar, el presidente de la Feria de Barcelona, José Riba Otínez, quien puso de relieve la evolución de este Salón, que no sólo ha conseguido la promoción de la náutica, sino que ha abierto un campo industrial de importancia en el que puede irse a la conquista de nuevos mercados internacionales. Resaltó igualmente que esta inauguración coincidía con un momento de plena actividad de la Feria de Barcelona, como índice de la evolución industrial y comercial de España.

DISCURSO DEL SEÑOR SAMARANCH

Habló a continuación Juan Antonio Samaranch, presidente del Salón, para

poner de relieve en sus primeras palabras cómo el impulso inicial de este certamen fue la ilusión de devolver a España su conciencia marinera, objetivo que va cubriendo al tiempo que surge en forma potente una industria náutica española cada vez más pujante y con gran porvenir, como lo demuestra el hecho de que en 1971 las exportaciones en este campo fueron de 400 millones de pesetas, mientras que en 1972 ya superó los 700 millones. Ello se refleja también en el Salón, que en los tres últimos años ha experimentado un auge de un 20 por 100 anual, y concretamente en éste, de un 23 por 100 en relación al año anterior. El señor Samaranch terminó sus palabras con unas frases de agradecimiento a todos los que han hecho posible el Salón y para el Príncipe de España, cuya vocación marinera y deportiva subrayó.

Resaltó igualmente el auge del Salón Náutico el comisario general de Ferias del Ministerio de Comercio, Carlos Díaz Monís, indicando que este cambio de signo venía dictado por el creciente nivel de vida del país, pero que también la industria náutica española tenía su lugar en esta promoción, por lo que alentó a expositores y organizadores del certamen para que los industriales españoles del sector pudieran igualmente estar presentes en otros certámenes internacionales.

PALABRAS DEL MINISTRO DE MARINA

Habló a continuación el ministro de Marina, almirante Adolfo Baturone Colombo, quien glosó la actividad deportiva en el mar, diciendo cómo en una sociedad materialista, de consumo la llamaban algunos, el joven deportista que elige los caminos de la mar, en esa competencia llena de vida, de riesgo, de belleza y de disciplina y rigor, encontraba el camino para limpiar su

cuerpo y su alma de las actividades y las tensiones de la vida moderna.

Tras resaltar cómo estos Salones promocionan la afición a estos deportes, posibilitándolos a todos los niveles sociales, terminó sus palabras el ministro de Marina diciendo: «Cultivemos, pues, el deporte náutico desde la niñez para que la juventud española se afione y conozca un día lo que las naciones agradecen al mar y lo que sucede a los pueblos que se olvidan de él».

A continuación, el Príncipe de España declaró inaugurado el XI Salón Náutico Internacional de Barcelona, cuyo recinto fue bendecido por el párroco de la feria.

Se inició seguidamente una detenida visita al recinto ferial, que ocupa una superficie de 45.000 metros cuadrados, en los palacios número 1 y de la metalurgia, con un total de 373 expositores, entre los que figuran, junto a los españoles que ocupan más de la mitad del espacio de «stand», productos procedentes de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Grecia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Singapur, Japón, Noruega, Suecia, Finlandia, Suiza, Yugoslavia y Hong-Kong.

Al llegar al recinto montado por la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes, donde el Príncipe fue recibido por el delegado nacional, Juan Gich Bech de Careda, los Príncipes de España procedieron a la entrega a los clubs náuticos de cincuenta embarcaciones «Optimist» que la Delegación regala para que se pongan al servicio de los niños con vocación de návigan-

tes.

Asimismo, Sus Altezas visitaron la exposición de carteles deportivos de todos los tiempos, en la que figuran muy interesantes piezas y en la que igualmente se rinde homenaje al dibujante Opiso.

Concluida la visita, en la sala de recepciones, don Juan Carlos firmó en el libro de honor del Salón.

EL XI SALÓN NAUTICO INTERNACIONAL

(Viene de la página 23)

CRUZ ROJA DEL MAR

Se ofrecen también servicios de todas clases. La Cruz Roja del Mar exponía sus lanchas neumáticas, su primer paso en la salvaguarda de la vida humana en la mar. Es esta su primera aparición en el Salón Náutico, pidiendo ayuda, aliento y cooperación para realizar su humanitaria labor.

PRESENCIA DEL I.S.M.

El Instituto Social de la Marina presentó su «stand» con un audiovisual que muestra su labor y regaló los dos últimos números de HOJA DEL MAR. Por cierto, se la quitaban de las manos. Se ofrecía un interesante seguro de embarcaciones deportivas, que tuvo gran éxito, y aún habría sido mayor de haberlo pretendido. Para el próximo I Salón Náutico de Madrid, y a la vista del interés que ha despertado se hará una difusión más amplia de estos servicios.

FUERA BORDA

En motores fuera borda cabe destacar el Montesa, íntegramente español, motor de cuatro caballos y a un precio muy asequible. Vemos también el Wankel fuera borda, el famoso y revolucionario motor rotativo que es posible que un día se imponga. Como se está imponiendo para embarcaciones medias el de cola en Z. Infinidad de veces me han preguntado amigos y conocidos qué embarcación les recomiendo para pasear, con un motorcito, que sea segura, cómoda y manejable, ligera para poder vararla en la playa. He visto una: la Taylor 38. Su línea es muy nórdica, no llega a los cuatro metros, por lo que no paga impuesto de lujo, está construida en fibra de vidrio y poliéster, es amplia y cómoda, y el diseño de la popa, muy funcional para la colocación de un motor fuera borda. También pueden colocárselas horquillas para ser impulsada a remo.

VELA

En vela hay gran variedad de modelos, desde los clásicos monotipos 420, 470, Vaurien, Optimist, etcétera, hasta «queches» de más de 20 metros de eslora. Lo que considero más interesante son los pequeños cruceritos de vela, que empiezan a estar al alcance del presupuesto familiar, ya que, aparejados, vienen a salir sobre las 110.000 pesetas.

La casa Arcoa tiene tres tipos de estas características, dos de ellos ideales para pasear y hacer turismo. De escasa superficie véllica,

(Continúa en la página 26)

EL XI SALÓN NAUTICO INTERNACIONAL

(Viene de la página 25)

permite al usuario disfrutar de él sin problemas. En su cabina pueden dormir cuatro personas y caben cómodamente seis o siete en la «bañera».

Prácticamente perdido entre todo aquel «mare magnum» (nunca mejor dicho) descubrimos otro crucerito para cuatro personas, cuyo constructor, gaditano, fabrica prácticamente a mano. Tiene dos quillas, palo metálico, debe aguantar bien el rumbo si se entabla el viento, parece sólido, es totalmente insumergible y tiene una serie de detalles que demuestran el cariño con que está construido. Su precio es de 90.000 pesetas. Muy cerca de allí, un Arpege, el famoso crucero francés, el elegido por los más conocidos navegantes solitarios. El interés que ha despertado es tan evidente que el mismo día de la inauguración ya se vendió. Vimos también el Puma, un magnífico crucero que se ha impuesto. Tiene una gran capacidad, y su evolucionada línea le permite competir con ventaja con otros de su clase. Al parecer está vendida toda la producción y es difícil conseguir uno. Precisamente de eso se quejaba un gran aficionado a la vela que está pensando ya en jubilarse y dedicarse entonces a navegar. Ese es su sueño y su ilusión. Plantado frente al barco, lo miraba con adoración de enamorado. Esa atracción es una fuerza misteriosa que nace en el alma de muchos hombres que trabajan de firme y desean liberarse de la absorbente civilización actual. En vela ligera cabe destacar los diminutos Optimist, pequeñas semillas de campeones, que en España han adquirido un extraordinario arraigo. Hoy es posible comprarlo despiñado para que los chicos, con ayuda de alguien, puedan realizar un «hágase lo que quiera».

El Vaurien, aunque no es cosa nueva, se presenta en plástico. Esto pone al alcance de los aficionados a la vela ligera un barco práctico y sencillo, en el que pueden formarse grandes campeones,

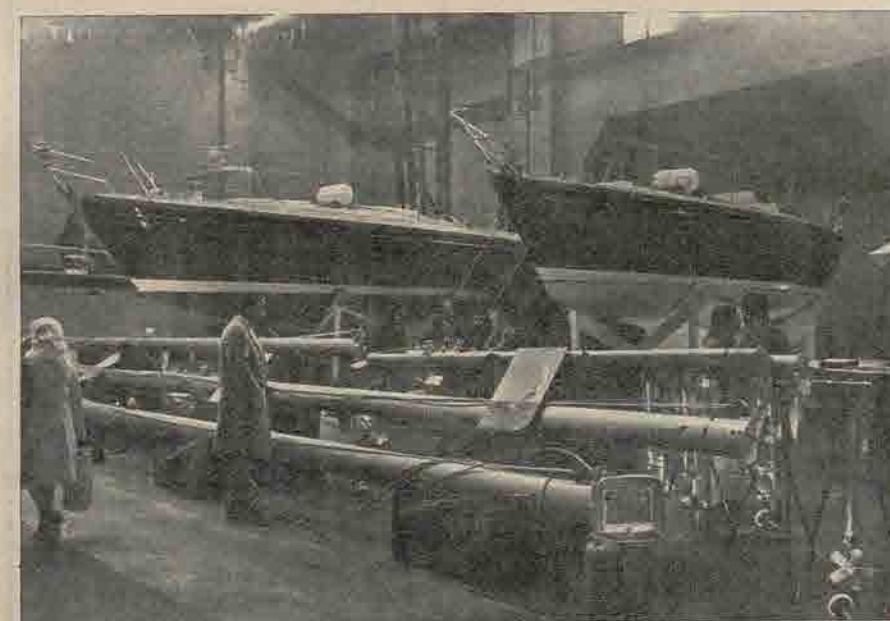
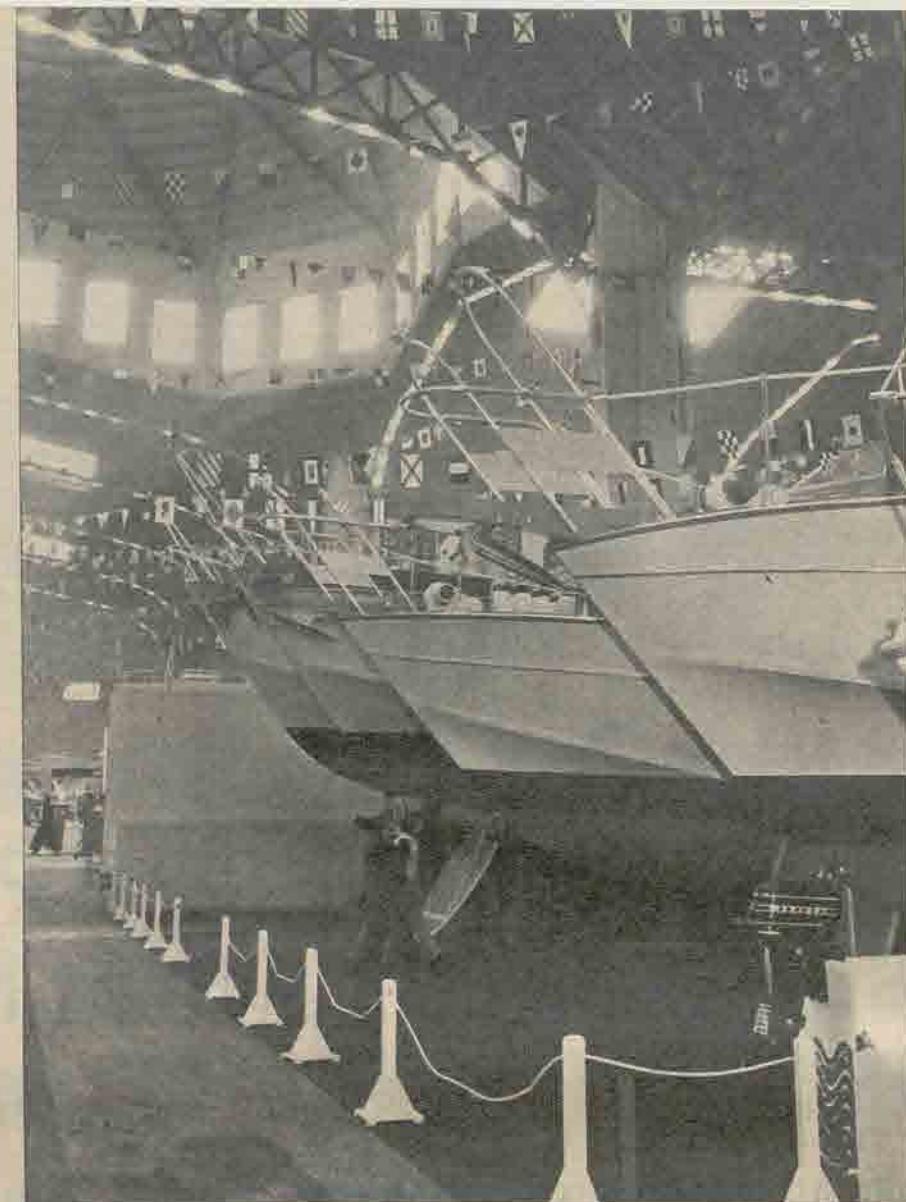
sin los problemas de conservación que tienen los barcos de madera.

LA MAR GANA VALOR

Existen diversos «stands» donde se ofrecen infinidad de elementos decorativos tipo barco, de los que hay una gran demanda. Dicen que es la moda. Creo que es más que eso. Ese mundo de la mar, tan querido para todos nosotros, empieza a calar en la mente continental del pueblo español. Se están dando cuenta de su inmenso valor y el interés por él crece de forma espectacular año tras año. Por eso también tienen su «stand» en el Salón diversas empresas turísticas que ofrecen sus puertos deportivos, además de pisos, terrenos y chalets.

Otra cosa importante es que un gran porcentaje de los visitantes del Salón son chicos jóvenes. He visto a un grupo de niños comparando los tejidos de las velas de un Génova y un Spinaker y discutiendo acaloradamente sobre temas técnicos.

Resumiendo: Se impone como material de construcción la fibra de vidrio y el poliéster. La motonáutica es la industria más fuerte. Existe una demanda creciente de pequeños cruceros a vela tipo fa-



miliar. Todavía los deportes náuticos no se han socializado del todo. La juventud está interesada en la náutica y en la mar, encuentra en este mundo un «escape» maravilloso para sus energías. Se pueden practicar los deportes náuticos desde los siete años. Ya hay motores y barcos al alcance del español medio, incluso hay barquitos que se los puede hacer uno mismo.

El Salón Náutico es, pues, una exposición viva y dinámica, el primer clarinazo del año con vistas a las vacaciones. Hemos estado en el tiempo suficiente para darnos cuenta del interés que todo lo expuesto despierta en los visitantes; es una alegría para todos los que queremos de verdad a la mar y su mundo. ■ GUILLERMO RANCES.

EL I.S.M., EN EL SALÓN NAUTICO

El Instituto Social de la Marina contribuyó al Salón Náutico Internacional de Barcelona con un «stand» en el que se expusieron algunos gráficos de sus realizaciones y se exhibió en circuito continuo, audiovisual, una amplia serie de diapositivas expresivas de la obra que lleva a cabo el organismo.

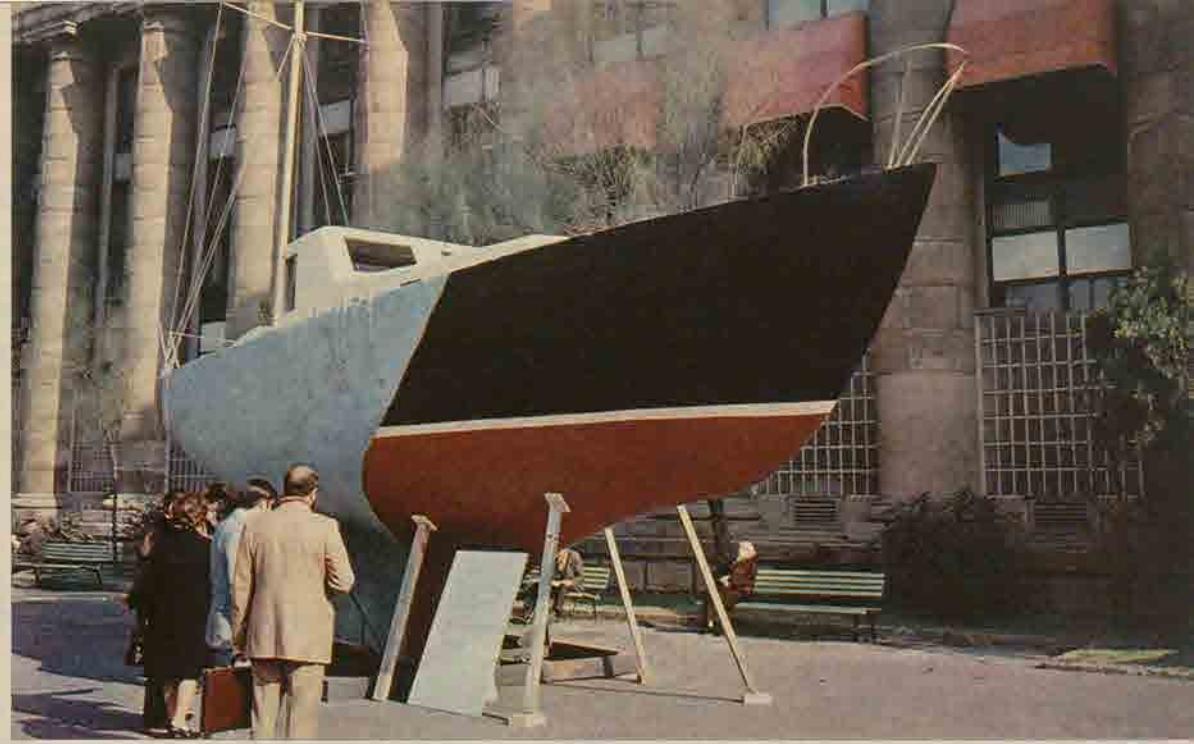
También se distribuyó «Hoja del Mar» (números de diciembre y enero), la cual constituyó un éxito que rebasaba todas las previsiones. Sólo había transcurrido un día desde la inauguración del Salón, cuando en la Re-

dacción en Madrid comenzaron a recibirse cartas a centenares, en las que profesionales de las más diversas ramas solicitaban una suscripción y nos felicitaban por la presencia y contenido de la revista. Nuestros suscriptores, en sólo quince días, y por este motivo, han aumentado a miles. Y sobre todo contamos con una dilatadísima colección de testimonios acerca de la opinión que sobre «Hoja del Mar» tienen los lectores. Hasta versos nos han dedicado.

Pero no sólo fue «Hoja del Mar». La Mutua de Riesgo Marítimo, que concurrió al Salón

por su nueva modalidad de seguro que cubre el riesgo de las embarcaciones deportivas, se vio asimismo desbordada de peticiones de información y de conciertos de seguro, lo cual es muestra evidente de que esta entidad ofrece garantías óptimas en la eficaz cobertura de los riesgos.

Muchas personalidades visitaron el «stand» del Instituto Social de la Marina. Y en los últimos días del Salón, también el presidente del organismo, almirante don Jesús Fontán Lobé, acompañado del secretario general, don Manuel Pérez de la Barreda.

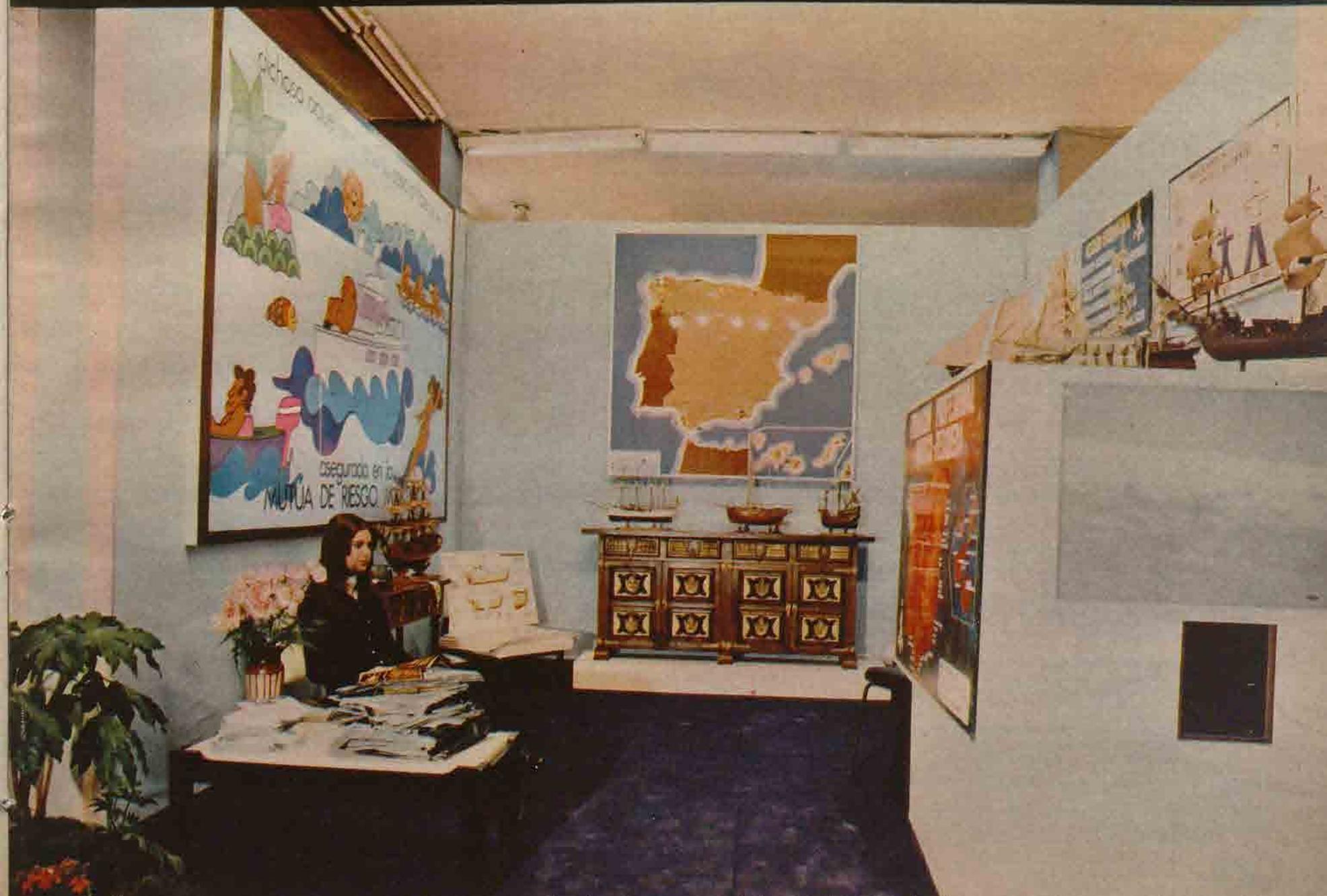


SALON NAUTICO

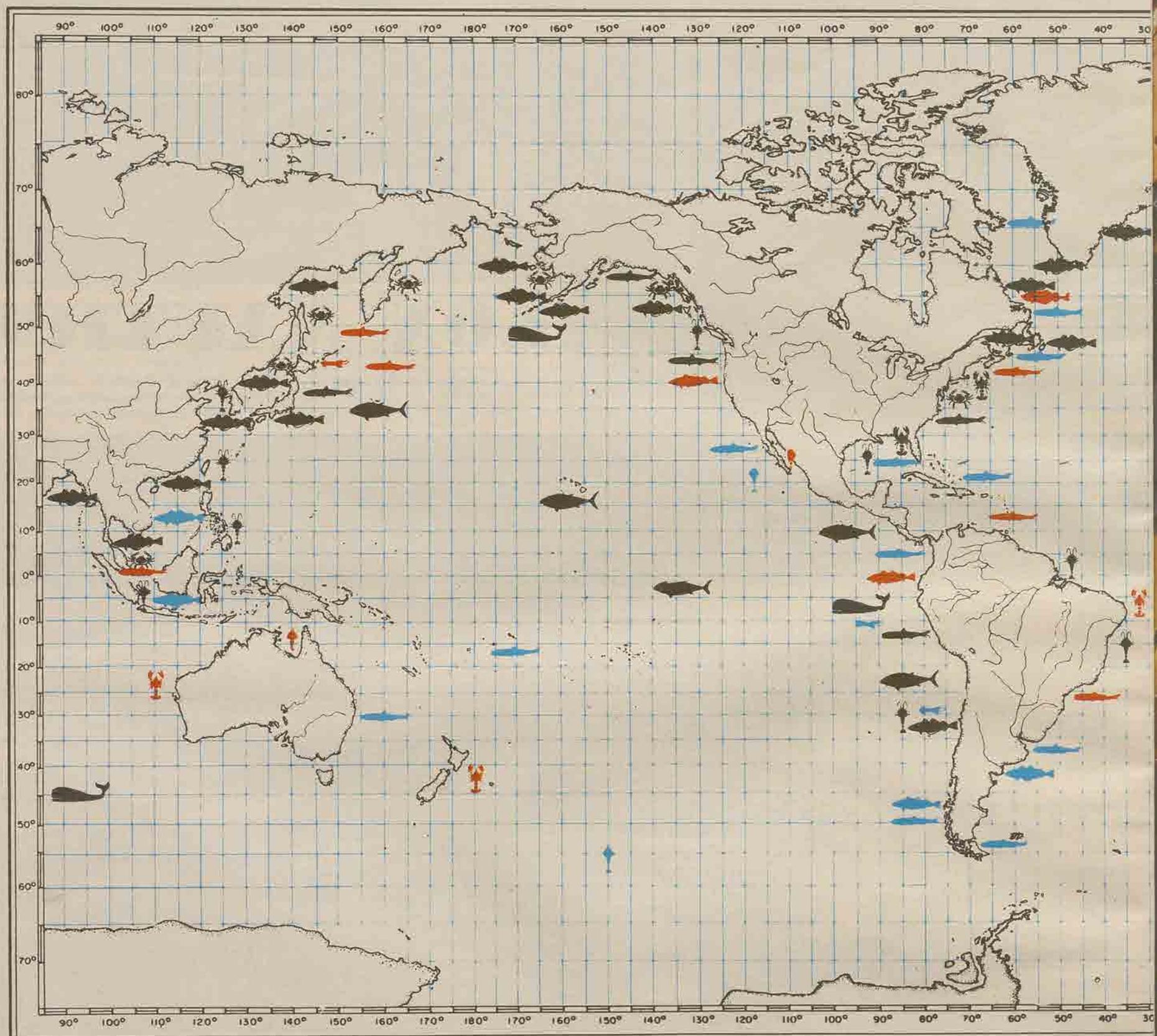
Arriba, a la izquierda, el velero en el que Julio Villar dio la vuelta al mundo en solitario. Sobre estas líneas, el barco de cemento. Por diversos motivos, como es obvio, ambas embarcaciones llamaron poderosamente la atención en el Salón Náutico. Abajo, el «stand» del Instituto Social de la Marina.

530

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



STATE OF EXPLOITATION OF THE MAJOR STOCKS
 ETAT D'EXPLOITATION DES PRINCIPALES RESSOURCES HALIEUTIQUES
 ESTADO DE LA EXPLOTACION DE LOS MAYORES RECURSOS



© FAO 1972

DEMERSAL FISH
 POISSONS DEMERSAUX
 PECES DEMERSALES

COASTAL PELAGIC FISH
 POISSONS PELAGIQUES COTIERS
 PECES PELAGICOS COSTEROS

TUNAS
 THONS
 ATUNES

LOBSTERS, SPINY LOBSTERS
 HOMARDS, LANGoustes
 BOGAVANTES, LANGOSTAS

CRAB
 CRAB
 CANG

Intensively exploited
 Intensivement exploitées
 Muy explotados

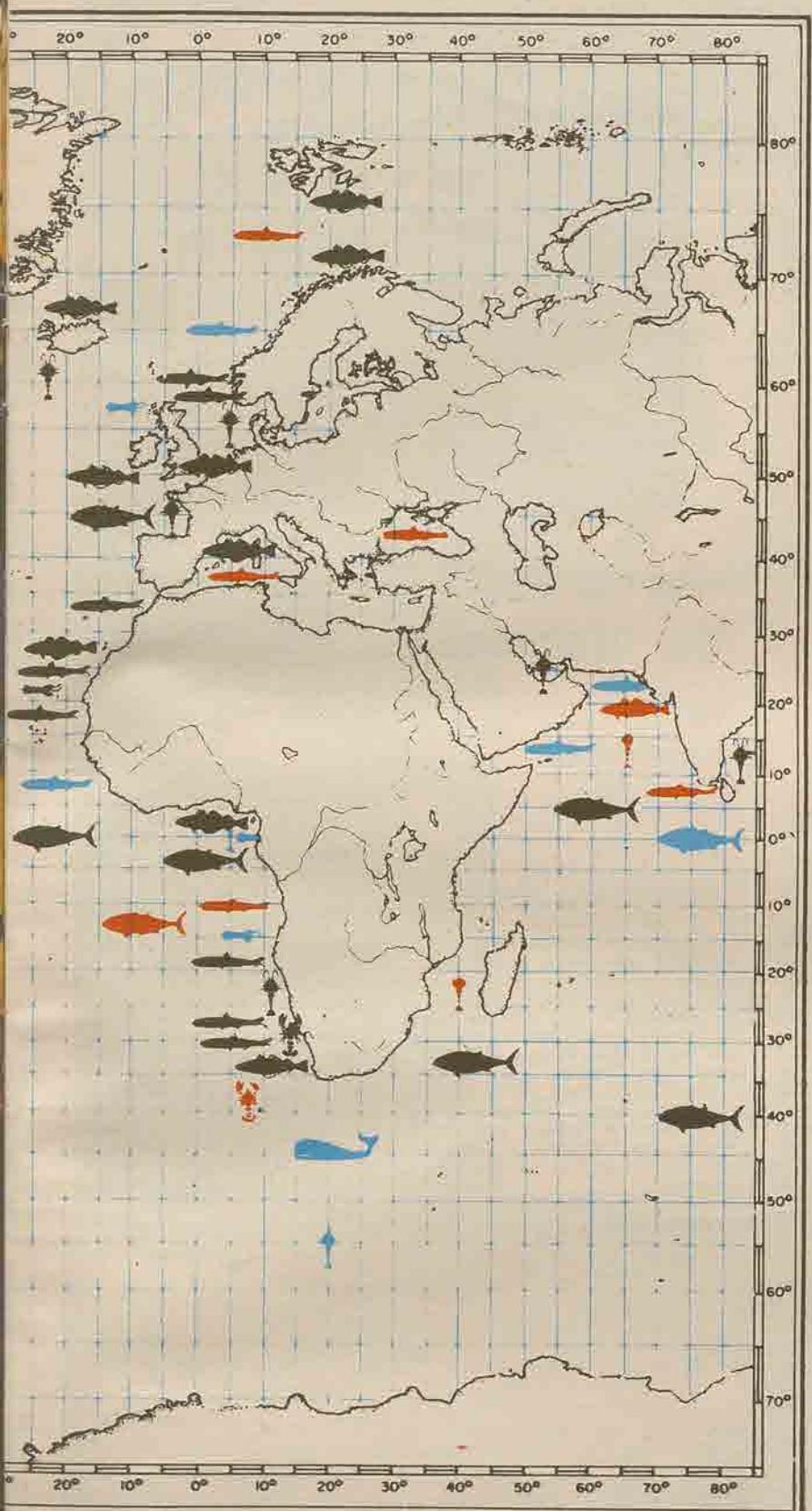


Moderately exploited
 Modérément exploitées
 Medianamente explotados



Unexploited or little exploited
 Ressources peu ou pas exploitées
 Recursos poco o nada explotados





MAYOR APOYO A LA INVESTIGACION OCEANOGRAFICA

EL BANCO DE BILBAO ANALIZA LA PROBLEMATICA DEL SECTOR PESQUERO

EL ATLAS DE LA F. A. O. MUESTRA EL POTENCIAL DE LOS RECURSOS VIVOS DEL OCEANO

En el mundo, las pesqueras marítimas son 5.000 barcos de propulsión mecánica y cerca de 10.000 embarcaciones que componen la flota artesanal; son 109.000 hombres que, navegando por los mares del mundo, luchando contra vientos y mareas, con remuneraciones poco acordes con el riesgo, el esfuerzo continuado y sus prolongadas ausencias, proporcionan al país 1.700.000 toneladas de alimentos, con un valor, en primera venta, superior a los 34.000 millones de pesetas. Pesca marítima son también 9.104 empresarios armadores que emplean en la aventura capitales muy altos, que ven cómo las aguas libres se van estrechando; científicos incomprendidos con escasos presupuestos, y centenares de fábricas de salazones y conservas —muchas de ellas con el reloj parado desde los años treinta— que esperan un plan de reestructuración que les abra mejores horizontes dentro y fuera de las fronteras.

La problemática de la actividad pesquera no ha calado lo suficiente en la mayoría de los españoles, concentrados en el centro de la Península y en unos litorales que ponen sus mayores ilusiones en el fomento del turismo, en atraerse plantas industriales y ampliar los servicios. La pesca, siempre molesta, queda relegada al último rincón en la mayoría de los puertos; se olvida en numerosos análisis económicos y merece pocos espacios en la prensa. Viene a ser como un mundo extraño, lejano, carente de entidad.

Pero la realidad es muy diferente. El sector pesquero siempre, y ahora fundamentalmente, se ha expansionado. En diez años ha duplicado el tonelaje de sus efectivos, que ahora se sitúan en tercera posición mundial, tras las flotas japonesa y soviética; ha incrementado sus capturas en un 60 por 100, colocándose su producción entre las diez mayores, siempre entre los lugares siete y diez; y ha merecido el apoyo estatal en tal proporción que podemos afirmar que ha sido el crédito oficial el que ha fundamentado el despegue.

Ahora, el Banco de Bilbao nos ha sorprendido con un número de la revista «Campo» dedicado totalmente a la pesca marítima. Son treinta páginas con contenido, que se ilustran con gráficos y mapas, algunos de ellos en colores, tomados del Atlas de los Recursos Vivos del Mar y Recursos Pesqueros del Océano, editado por la FAO. «Desde el año 1964, los desembarcos españoles —dice el estudio del Banco de Bilbao— superan el millón de toneladas, y su valor en primera venta ha pasado de 8.222 millones de pesetas en 1961 a 30.489 millones en 1971. En el mismo espacio de tiempo, las importaciones de toda clase de pescados y productos derivados de la pesca pasaron de 814 millones de pesetas en 1961 a 4.013 millones en 1971, y las exportaciones, de 1.355 millones a 7.923 millones de pesetas. El consumo aparente de pescado por habitante ha aumentado, en diez años, de 24 a 28 kilogramos, lo que significa uno de los niveles de consumo más elevados del mundo».

MINIFUNDIO EMPRESARIAL

Según el Servicio Sindical de Estadística, en 1969 había en España 9.104 empresas pesqueras, que daban empleo a 87.470 personas, es decir, un promedio de más de nueve personas por empresa. La distribución —leemos en el boletín «Campo»— no es uniforme a lo largo del litoral. El tamaño medio de estas firmas es a todas luces, y como ya casi «a priori» cabía esperar, pequeño, dado que predomina la empresa de tipo familiar e individual.

Este minifundio empresarial dentro del sector de la pesca marítima se puede analizar asimismo a partir de la lista de barcos pesqueros que publica anualmente la Subsecretaría de la Marina Mercante. A comienzos del año 1971 —sigue informando el Banco de Bilbao—, el número de armadores cuyos buques superaban las 100 toneladas de registro bruto era de 1.192, que supone 350 armadores más que cinco años antes, en 1966, los cuales construyeron en el mismo tiempo 402 embarcaciones motrices de 100 toneladas.

En esta pesca de tipo industrial, la inmensa mayoría de los armadores disponen de un único barco para la explotación pesquera; los que poseen dos, tres o más buques son la excepción, salvo el caso de las 13 sociedades grandes, armadores que a comienzos de 1971 poseían más de 3.000 toneladas de registro bruto cada uno. En 1966 sólo había en España ocho armadores de esta dimensión. El número de armadores con menos de 20 toneladas asciende en la actualidad a unos 5.500.

Ante estos datos se manifiesta un sector poco sólido en cuanto a recursos financieros y con poca entidad para afrontar una etapa de escasa producción. El individualismo nuestro, que tantos perjuicios nos ha acarreado, se manifiesta aquí con más fuerza, y ello impide estrechar vínculos con los esfuerzos investigadores, que necesariamente aflorarían una etapa en que la explotación de los océanos dejase de ser un tanto casual —algo así como si las necesidades de carnes tuvieran que satisfacerse con las piezas aportadas por los cazadores— para convertirse en un cultivo que brinde cosechas ya previstas: los rebaños de peces.

RECURSOS VIVOS

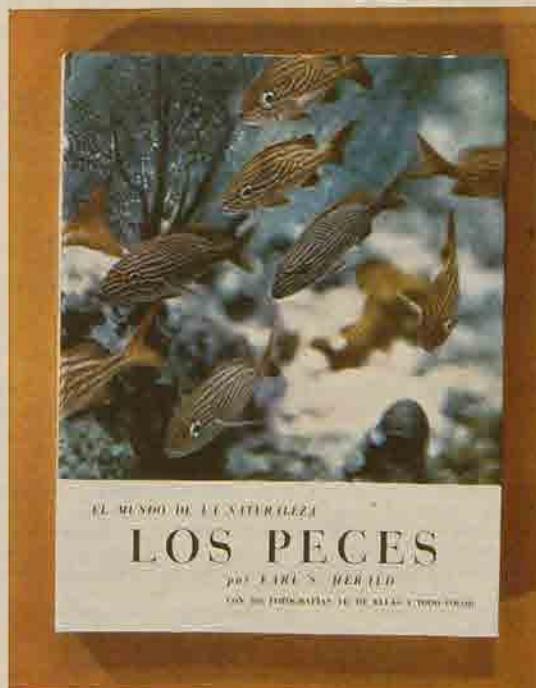
El Atlas que la FAO ha publicado muestra la realidad de los recursos vivos en los océanos. En sus mapas se señala la densidad de fitoplanton, elemento primario y esencial de la vida vegetal del mar, producido por la acción estimulante de los rayos del sol. Alimenta al zooplanton —masa microscópica de animales vivos que nutren a los peces—, y también se recogen los mares más pródigos en recursos vivos: los afloramientos situados frente a las costas subtropicales y occidentales de los continentes (Perú, California, Noroeste y Sudeste de África) y a lo largo del ecuador; en las aguas poco profundas de algunas zonas que brindan todavía una riqueza que ya se disputan las naciones.

A nuestra flota le interesa particularmente el conocimiento de las reservas piscícolas de los mares porque su radio de acción es muy amplio. Trabaja en los caladeros de Terranova, bahía de San Lorenzo y aguas próximas a Labrador; sube a Groenlandia y faena en las proximidades de Islandia; no abandona el Gran Sol y realiza campañas continuas en el Atlántico, entre el golfo de Cádiz y Sudáfrica, para adentrarse en el Pacífico y aparecer también en los bancos cercanos a Sudamérica.

Y es por esto, porque sus intereses se extienden por todos los caladeros, que hasta ahora han sido patrimonio común de la Humanidad, por lo que las ampliaciones de límites de aguas jurisdiccionales para pesca preocupan. Son límites anárquicos, consumidos unilateralmente, desconociendo derechos tradicionales; alcanzan a 12, 15, 30, 70 y hasta 200 millas marinas. Crean obstáculos a la producción pesquera mundial —los países que amplian no suelen contar con recursos para explotar los mares que se adjudican a sí mismos— y ofrecen su posesión mediante el cobro de cánones, cooperación en las capturas, enrole de tripulaciones nativas.

En el boletín «Campo», del Banco de Bilbao, se analiza la realidad del Atlas de la FAO. Se señalan las áreas que más interesan a nuestros pescadores y se muestran, en numerosos recuadros, la evolución de la flota, el potencial de los créditos oficiales concedidos, los avances en producciones y el espinoso punto de la productividad, que si por tonelada captura-hombre es interesante, porque el censo pesquero también va disminuyendo, en tonelada buque-tonelada pesca retrocede peligrosamente. ■ JOSE PEREZ-GUERRA.

Por NORAY



«Los peces» de Earl S. Herald

355 páginas, 300 fotografías, 145 de ellas a color

Este libro tiene por objeto el estudio de la inmensa y variadísima multitud de peces que pueblan los océanos, mares, ríos y lagos del mundo, desde los gigantes que habitan las grandes profundidades hasta los más diminutos. Los fenómenos fundamentales de sus vidas, desde su modo de reproducción hasta la manera de procurarse el sustento, están clara y amenablemente expuestos de acuerdo con los resultados de las investigaciones más recientes. El autor se ocupa también de un aspecto particularmente interesante para el público: el valor económico de las especies de peces industrialmente aprovechables, la comestibilidad de otros, los hábitos de las que suelen ser objeto de pesca deportiva o de cría en acuarios.

El doctor Herald es conservador del Acuario de la Academia de Ciencias de California, y por su trabajo sabe apreciar, y hace apreciar a sus lectores, todo cuanto hay de bello y dramático en el mundo de los peces, desde las formas de agresión de los tiburones, la feroz voracidad de las pirañas, hasta las violentas descargas de los peces eléctricos.

El libro, escrito con un lenguaje claro y directo, conlleva una muy notable colección de fotografías de indudable belleza y oportunidad, lo que le convierten en un libro completo acerca de los peces y sus hábitos.



«Testa de copo»

de Alfonso
Grosso

175 páginas.

Editorial

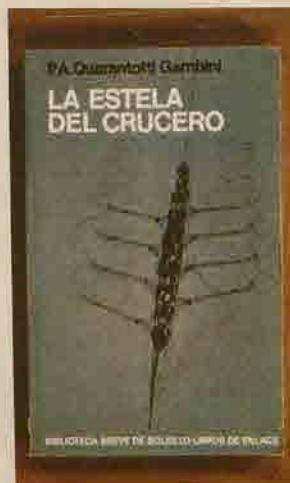
Seix-Barral, S. A.

Alfonso Grossi lleva trazas de convertirse en un escritor de los más prolíficos de nuestros lares. En diez años ha publicado diez novelas. «Testa de copo», aparecida en 1963, trata, fundamentalmente, de las almadrabas. Las dos historias de Marcelo Gallo, su protagonista, son base y fuente de toda una concepción del hombre de la mar, marginado y casi infrahumano, que vive en un «ghetto» de chabolas a la orilla de su mar.

De una parte nos habla de las vicisitudes de un hombre injustamente condenado por la justicia, de su rehabilitación, de su vuelta a empezar. De otro, nos cuenta la historia de la almadraba, de sus orígenes italianos,

todo ello en un estilo que se ha venido a llamar realismo social.

Novela, pues, del mar, con un enfoque social, y que se integra, por derecho propio, en el ámbito de la buena narrativa marítima.



«La estela del crucero»

de P. A.
Quarantotti
Gambini

212 páginas.

Editorial Seix-Barral

La novela trata de tres jóvenes, dos muchachos y una muchacha, durante esa edad en la que la infancia cesa y comienza la pubertad, y que han crecido de un modo un tanto salvaje, en constante contacto con el puerto de Trieste.

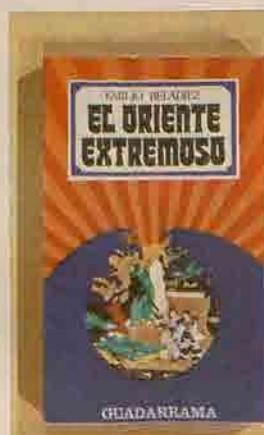
Publicada en 1947, está escrita con una técnica correcta. Los personajes se hallan perfectamente caracterizados, y ello hace que la novela se lea con agrado.

«El oriente extremoso»

de Emilio Beladiez

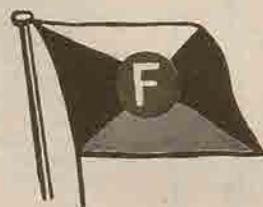
232 páginas.

Ediciones Guadarrama



Es este un libro de relatos —31 en total— a través de los cuales el autor nos da una visión amplia y personal de zonas tan alejadas como exóticas, en nuestra particular y occidental concepción del exotismo.

Emilio Beladiez es el actual embajador de España en Polonia, y por su profesión tuvo oportunidad de visitar y conocer numerosos países. Dice él mismo de este libro: «Tienen de común —se refiere al total de los países que cita en sus relatos— probablemente sólo un rasgo: la extremaosidad. La extremaosidad para la mente occidental de los genios de estas gentes, de sus complejidades y contradicciones, de sus bondades y maldades, de sus ingenuidades y suspicacias». Libro escrito con agudeza y brillantez.



FRUCASA

CONSIGNATARIOS

AGENTES DE LINEAS REGULARES

ESTIBADORES

ESPECIALIDAD BUQUES PESQUEROS

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.^o

Apartado 327

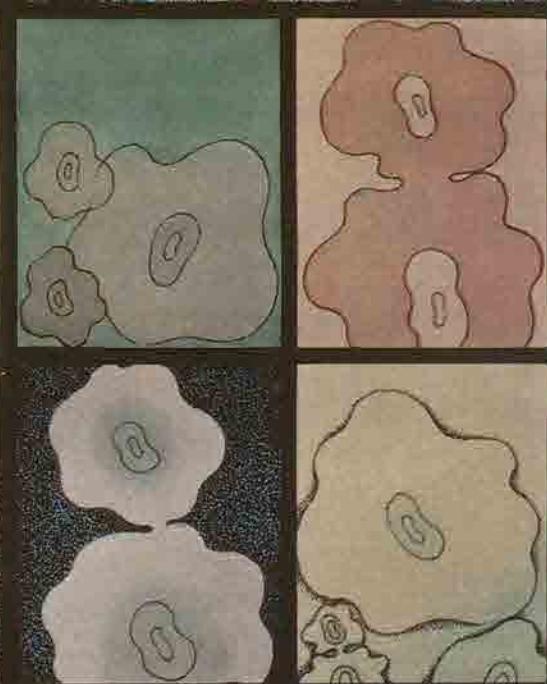
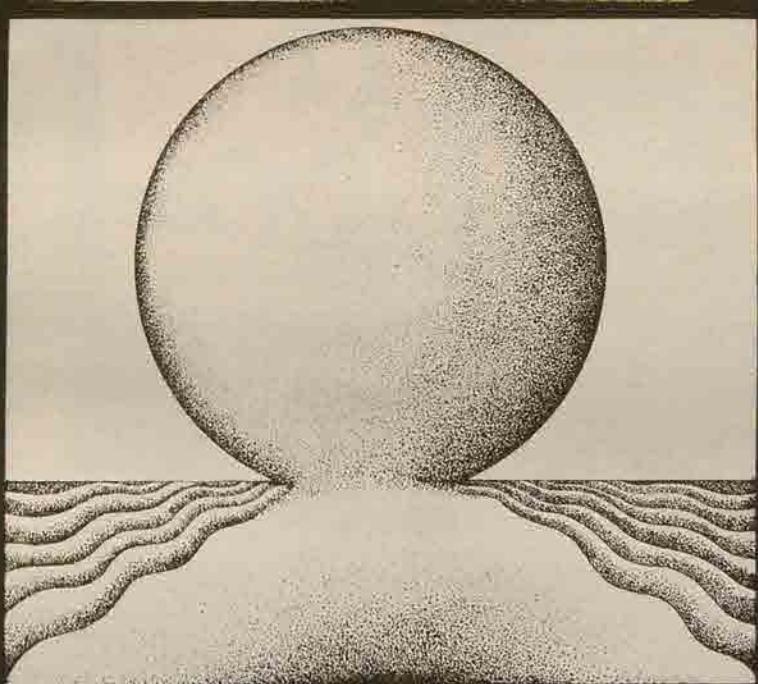
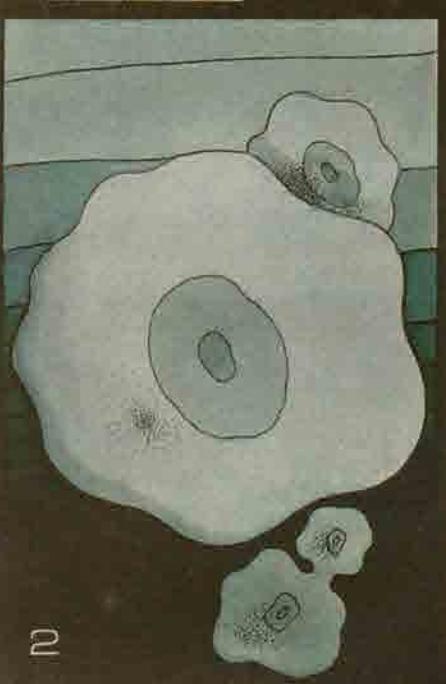
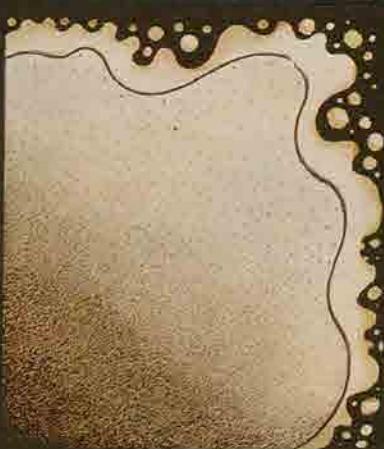
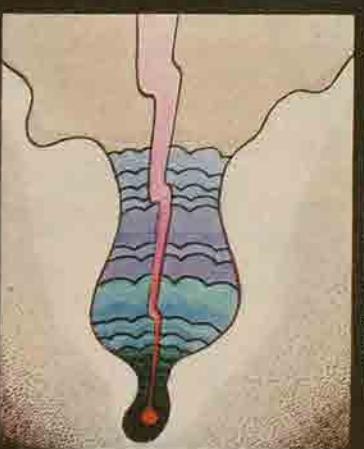
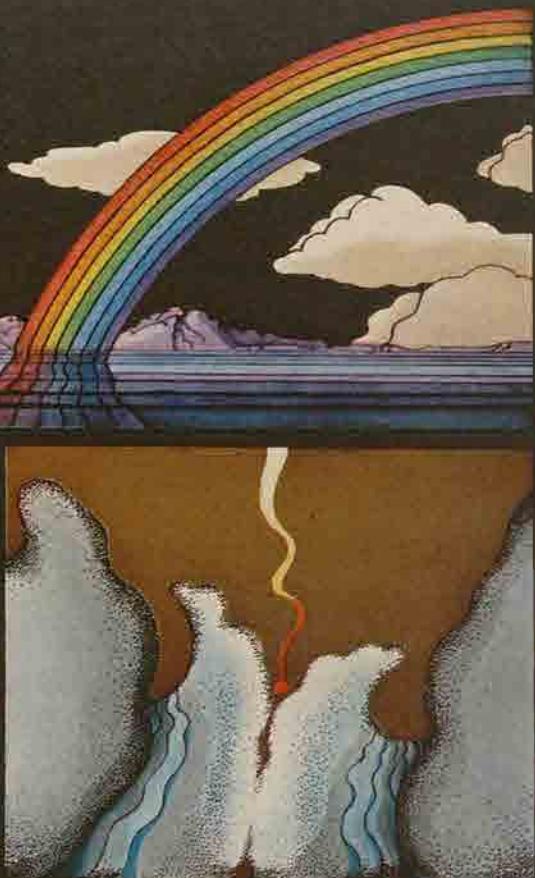
Teléfonos 24 64 94 - 24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

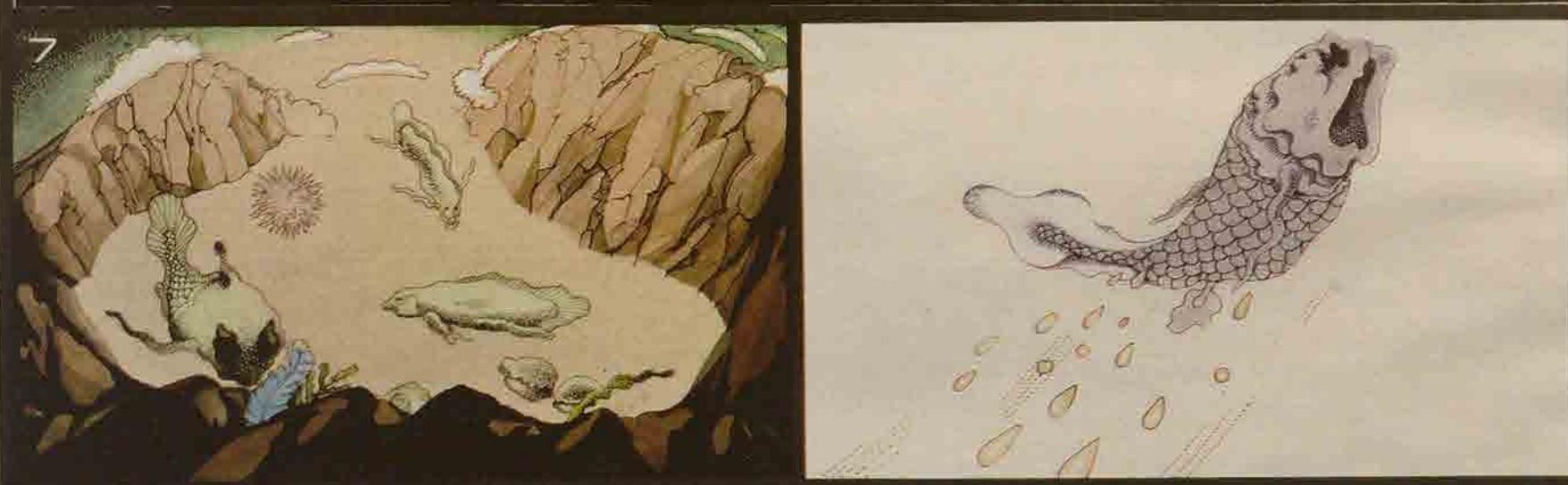
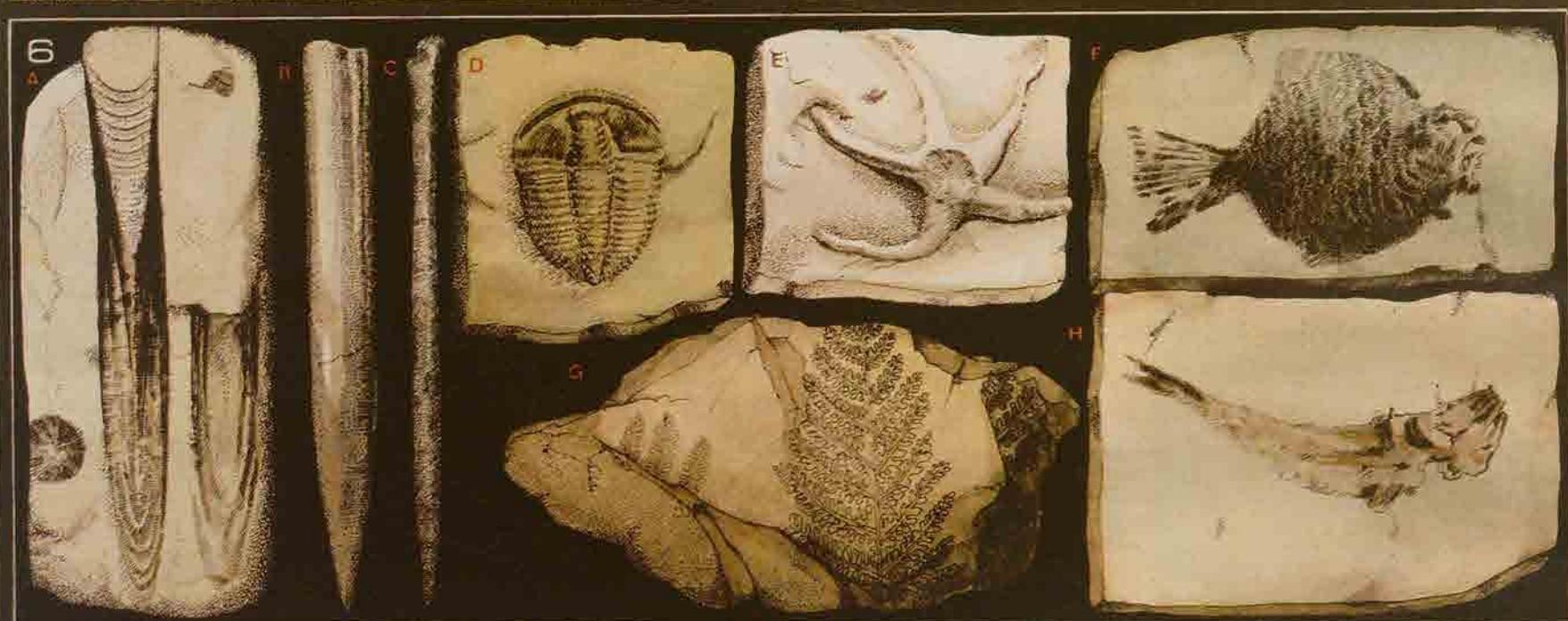
Genesis



1 Las fuertes tormentas que se desencadenaban en el exterior cargaron eléctricamente el agua. La aparición del protoplasma que daría origen a la primera célula se formó en el mar a través de un complicado proceso químico.

2 A partir de este protoplasma, la formación de la célula constituyó todo un paso hacia el desarrollo de las diferentes formas de vida.

3 Las células, al desarrollarse, formaron otros organismos más complicados y con funciones superiores, como la nutrición y la reproducción.

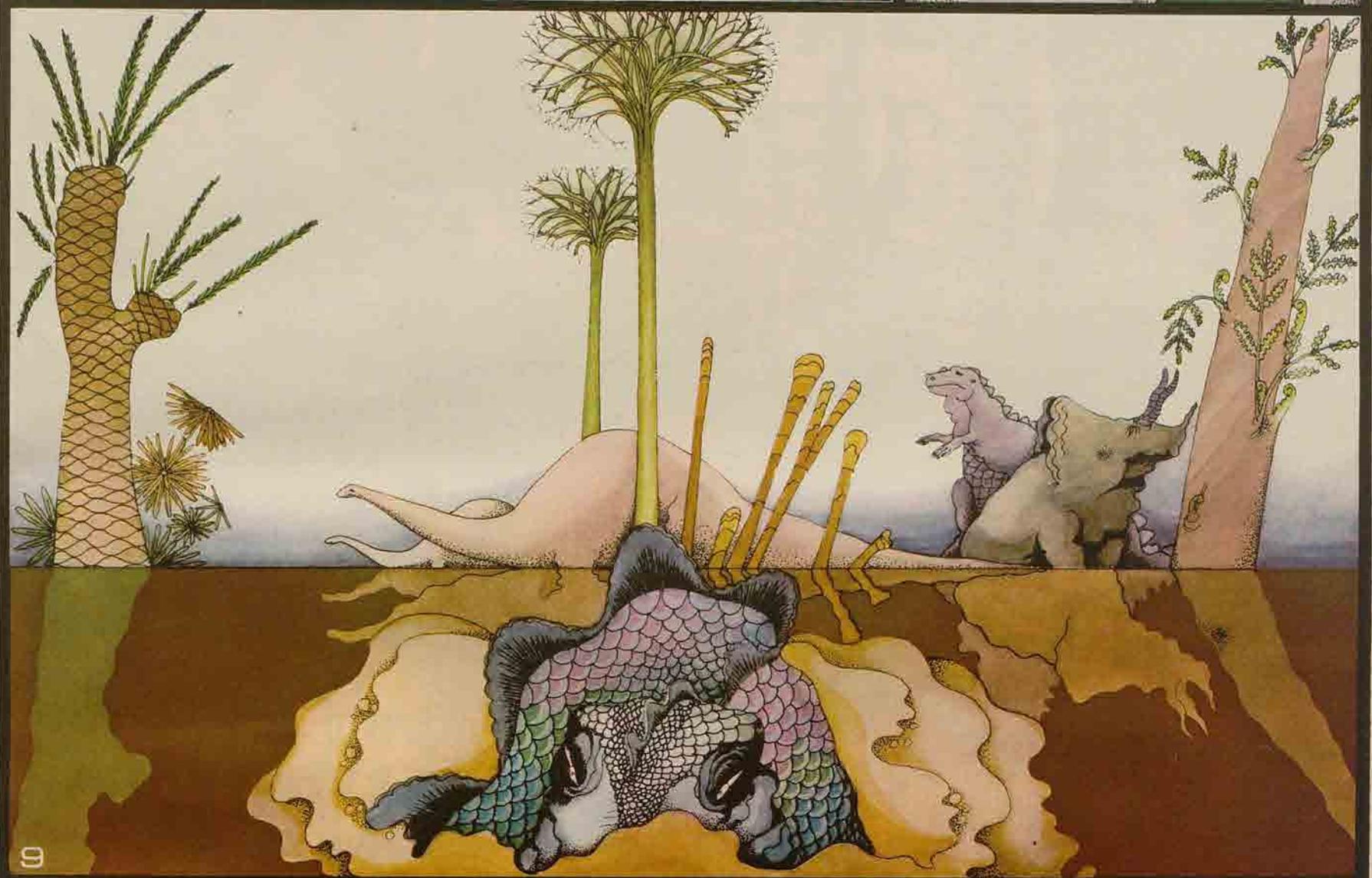
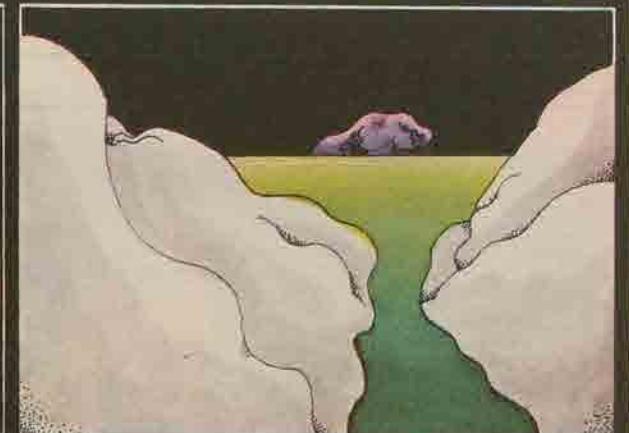
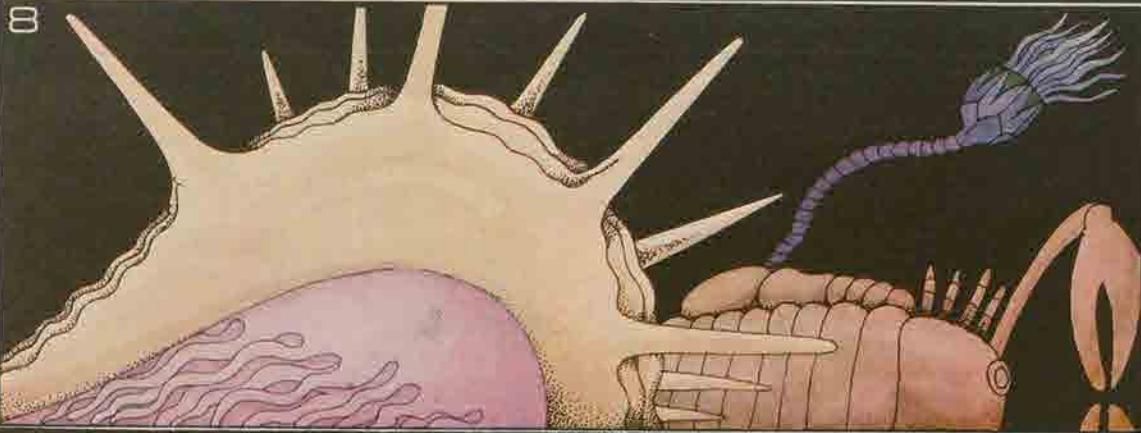


4 Mientras, en los continentes, las condiciones climáticas —viento, temperatura, presión, etc.— no eran tan suficientemente propicias como en el mar para que la vida pudiera darse.

5 Sin embargo, en las profundidades marinas, débiles organismos recubiertos de caparazones —tal vez para proteger su incipiente vida— empezaban su desarrollo hacia formas más complejas.

6 a) Fósil de Belemnites (crustáceo). b) Pseudohastites. c) Belemnites. Arcilla de Hartwell. d) Trilobites no deformado. Pertenecen al periodo cámbrico. e) Estrella de mar. f) Fósil de pez acorazado. g) Pecopteris. Yacimientos carboníferos. h) Clupea.

7 Tanto plantas como animales, al quedar sobre las playas fueron adaptándose a tomar el oxígeno necesario directamente de la atmósfera. Así nacerían los primeros anfibios.



10



8 La adaptación de animales marinos (peces) a la vida terrestre (anfibios) hizo cambiar también su fisonomía al convertir sus aletas en órganos aptos para la carrera, el salto, etcétera.

9 Cuando esta nueva especie se fue perfeccionando con el transcurso de los años, fueron adoptando caracteres que los diferenciaban, cada vez más, de los primitivos anfibios, alejándose de la vida marina. Es el caso del famoso diplodocus.

10 Los fósiles de estos tiempos (Era Mesozoica o Secundaria) nos muestran cómo la Tierra se recubrió de frondosas selvas de helechos, producto de la adaptación de aquellas plantas que fueron naciendo desde el mar.

En cuanto a los animales, los restos encontrados nos dan una idea de la magnitud y desarrollo del nuevo orden de seres que se había enseñoreado de los continentes: los reptiles.



LAS HISTORIAS DE UN MARINO JOVEN E INEXPERTO

LA MUJER DE LOS OJOS MARAVILLOSOS

OR aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que saltaba a tierra cada vez con la más firme convicción de que iba a encontrar una emocionante e inolvidable aventura de amor.

Cuando se pierde de vista el barco, atracado al muelle, y se inicia el deambular por los alrededores del puerto sin rumbo fijo, cualquier hombre de mar, sea un iluso chipirón o un pulpo veterano, espera que se produzca la concatenación prodigiosa de cien circunstancias favorables o más, para el encuentro irremediable con la mujer ideal. A la media hora, se toma la decisión de urgencia de aceptar a las gorditas. «In mente», claro. A la hora se evaporan los escrúpulos hacia las huesudas y larguiruchas. A las dos, el optimismo y las esperanzas andan a la deriva. Y a las dos horas y un minuto, el confiado marino está harto del «vamos a tomar aquí un trago» y ya calcula las posibilidades de salvar lo que queda de tarde metiéndose en un cine, aunque, si dejara el orgullo aventurero en la sentina del alma de donde lo sacó, admitiría su añoranza por una partida de ajedrez más o menos ortodoxo con el primer oficial en la cámara. O un largo tumbo largo leyendo un libro en la tranquila soledad del camarote.

Pero cuando, casi milagrosamente, al entrar en una cafetería, cerca de cuya barra espanta clientes un viejo acordeonista a la caza de óboles poco generosos, y pasar a un salón bastante deshabitado, el buen hombre ocupa un asiento, echa un vistazo a la costa y topa con los destellos de feliz recalada de los ojos maravillosos de una mujer asombrosamente guapa, entonces el marino sabe que aquella noche resultará, en efecto, imborrable.

Más tarde no podía recordar si estaba sola o la acompañaban diez amigas, o tal vez mil. Sólo veía sus ojos. Ojos en su cara, en las piernas, en la pared, en la mesa, en el techo... El mundo estaba lleno de ojos

almendrados, largos, inacabables, oscuros, profundos.

Y sin querer yo pestañeaba, como asustado por aquel encuentro increíble. Tres pestaños cortos, tres largos, tres cortos...; tres pestaños cortos, tres largos, tres cortos... ¡SOS! ¡SOS! ¡Llamada de peligro! Porque aquellos esplendorosos ojos me miraban. Dejé de ser un tipo sentado detrás de un vaso de ron y, ¡espantoso!, dejé de ser marino y dejé de ser una persona de estupidez media. Me había convertido de repente en una aguja imantada que apuntaba al Norte desesperadamente, irremediablemente. Porque, además, la mujer de los nortes maravillosos me sonreía.

Incluso una aguja magnética puede dominarse momentáneamente con un titánico esfuerzo. Se me descosieron las costuras del saco de la voluntad, pero conseguí dejar de ser un naufrago en unos ojos desiertos y dar una vuelta por los alrededores.

La boca de la mujer de los ojos maravillosos estaba portentosamente formada por dos puestas de sol en el Trópico, unidas en un común horizonte. De vez en cuando navegaba entre ellas una fila de barquitos de blancas velas cuadradas.

El cuerpo de la mujer de los ojos maravillosos era una preciosa caracola. Estaba dispuesto a apostar mi cachimba a que, apoyando una oreja en su pecho, se oiría el rumor del mar.

Las piernas de la mujer de los ojos maravillosos me parecieron en un principio bellas columnas de cristal. Pero, observándolas atentamente, en seguida descubrí el tremendo error. Ni cristal ni gaitas. ¡La mujer de los ojos maravillosos tenía una hermosa y brillante cola de pez!

No conocía el nombre de la mujer de los ojos maravillosos. Sin embargo, me hubiera dejado cortar el brazo de estribor que, como todas las mujeres con ojos maravillosos, usaría un nombre que empezase con A, como Amparo, Angela, Adelaida, Anastasia...

Y de repente...

Llegando del costado de sotavento (al otro lado giraba un ventilador), un hombre rubio, con gafas, se acercó a la mujer de los ojos maravillosos y ocupó un taburete a su lado.

La mujer de los ojos maravillosos dejó de mirarme. Y así fue como pude advertir que no tenía la menor coña de pescado. Sólo piernas delgadas, simples piernas delgadas, vulgares, tal vez algo torcidas, tal vez cojeaban al andar.

La mujer de los ojos maravillosos ya no me sonreía. No había la menor duda de que su nombre no empezaba con A, sino con F, inicial de los nombres feos y anodinos, como Feliciana, Fulgencia, Filiberta, Fabiana...

La mujer de los ojos maravillosos permitió al congo congulado aquél que jugara con sus manos. Inquestionablemente, el cuerpo de la mujer de los ojos maravillosos nunca pudo semejarse a una caracola. Todo lo más un violoncello. Y de escucharse algo se oirían chirridos de puerta sin engrasar.

La mujer de los ojos maravillosos prestaba la máxima atención a las palabras de aquel intruso con gafas. La boca de la mujer de los ojos maravillosos no pasaba de ser una mancha roja en la tapia de un solar medio cubierto de escombros y botes de tote, vacíos además.

La mujer de los ojos maravillosos se levantó y se colgó del brazo del maldito usurpador. Los ojos de la mujer de los ojos maravillosos...

Por aquel entonces sería yo un marino joven e inexperto y un iluso también que esperaba encontrar emocionantes aventuras de amor, y sería todo lo que se quiera, pero entendía de ojos de mujer, y aquellos ojos de aquella mujer eran maravillosos y todavía no los he olvidado. ■ EL AGREGADO VITINOWSKY.

I ASAMBLEA DEL PLAN GENERAL PESQUERO DEL CANTABRICO

"URGE UNA POLITICA PESQUERA NACIONAL, CON PLANIFICACION SECTORIAL"

★ IMPORTANTES
CONCLUSIONES
RELACIONADAS
CON
LA ACTIVIDAD
MARITIMO-
PESQUERA.



EL SOLEMNE ACTO DE CLAUSURA FUE
PRESIDIDO POR LOS MINISTROS DE COMERCIO
Y DE RELACIONES SINDICALES

- **La fijación de las campañas del bocarte y del bonito y la pesca con "cebo vivo", temas de apasionada discusión.**
- **El presidente y el secretario general del Instituto Social de la Marina tuvieron una participación activa en la Asamblea.**

SANTANDER (De nuestro enviado especial).—Urgencia y novedad —un «Por fin lo hemos conseguido!»— son las principales características que nos parece adivinar, a nuestra llegada a esta bella capital de la montaña, en los numerosos carteles anunciantes de la I Asamblea General Pesquera del Cantábrico que están expuestos en sus principales calles y plazas.

Ha sido necesario que las capturas de sus principales costeras —la de la anchoa y la del bonito— descendieran alarmantemente en los últimos años para que se tomase conciencia de la necesidad de realizar una ordenación adecuada de las pesquerías de este mar, cuya trascendencia en el sector económico de la pesca de nuestro país no ignoran ni los más profanos en la materia.

Ordenación que viene a plantearse cuando han pasado ya los tiempos de las «vacas gordas» para los pescadores del Cantábrico. Cuando el sector extractivo de su pesca ve alarmantemente que se calan las artes en la mar muchas veces para recoger pocos frutos. Y entonces se asombran y piensan que hay que tomar medidas. ¿Un poco tarde? Es de esperar que no si tales medidas se adoptan ta- jante y urgentemente, con ese sentido de previsión de futuro que los tiempos de «abundancia» habían hecho olvidar, y que la realidad y el temor de la zozobra de los de las «vacas flacas y estériles» exige.

Para eso se reunieron en Santander, del 2 al 7 de febrero, doscientos representantes del sector pesquero de las provincias marítimas de Asturias, Vizcaya, Guipúzcoa, Santander y Lugo.

Durante esos cinco días estudiaron un anteproyecto de Plan Pesquero del Cantábrico, con vistas a unificar la política pesquera de todas las provincias de la zona, en beneficio de una explotación de sus recursos más racional. Dicho anteproyecto estuvo dividido en las siguientes ponencias: pesca pelágica, pesca demersal, cultivos marinos, comercialización-industrialización y servicios portuarios, flota pesquera y política crediticia, investigación aplicada a las pesquerías, formación profesional y cooperación pesquera hispano-francesa.

URGE UNA POLITICA PESQUERA NACIONAL

Como los planes pesqueros de Galicia y del Mediterráneo denunciaron en su día, también el del Cantábrico ha detectado en sus conclusiones la necesidad del establecimiento de una política pesquera nacional, con su correspondiente planificación sectorial.

Es evidente que muchos de los problemas que se plantean a nivel regional en las distintas zonas marítimas arrancan de una raíz común y exigen, por tanto, unos principios básicos de política pesquera nacional.

Sin ir más lejos, y como evidente ejemplo, cabe señalar la imperiosa necesidad de que sean llevados a fondo los estudios biológicos que de nuestras costas se están llevando a cabo, dotando a los investigadores de los medios precisos para una continuada y eficaz realización de su tarea.

CARENCIA DE DATOS CIENTÍFICOS

Afortunadamente, como hemos podido comprobar en esta Asamblea de Santander, el mundo pesquero de nuestro país se ha convencido de que en gran medida la rentabilidad de su trabajo está en función de las orientaciones que los estudios de los científicos les marquen.

Tan radical cambio de mentalidad (utópico tan sólo hace unos años) se mostró una y otra vez en las intervenciones de los asambleístas, solicitando antes de llegar a una conclusión en firme el visto bueno de los investigadores que participaban en las jornadas. O si no que se lo preguntan al señor Oliver Masutti, subdirector del Instituto Español de Oceanografía y presentador de la ponencia de «Investigación pesquera».

Lo triste fue ver que muchas de las cuestiones que se plantearon hubieron de quedar necesariamente sin respuesta, porque los estudios de las pesquerías de nuestro país están inconclusos. Consecuencia lógica del abandono en que se ha encontrado la investigación en este terreno. Habrá que esperar, por tanto, todavía algún tiempo para que la ordenación pesquera sea efectivamente racional.

Al detectar esta realidad no queremos, naturalmente, decir que la aportación de los científicos a este Plan no haya sido meritoria, puesto que el solo hecho de haber creado una mentalidad unánime en los pescadores para que se dejen orientar y colaboren con la Investigación ya lo es. Por otra parte, además, con los estudios que han realizado hasta la fecha, han marcado una clara línea a seguir para evitar por lo menos la anárquica explotación que de los recursos pesqueros del litoral cantábrico se vienen realizando. Así lo entendieron los asambleístas, que en moción especial acordaron agradecer sus esfuerzos y felicitarles por el trabajo realizado en su ponencia.

LA EXTRACCION DE ALGAS NO PERJUDICA LA PESCA

Está muy reciente todavía la inquietud que la extracción de algas en este litoral produjo en el sector pesquero. La tradición mantenía la idea de que tales cultivos eran alimento de las especies o, cuando menos, refugio para su desarrollo y procreación. Así se llegó a una situación conflictiva entre estos dos sectores, que estaba latente esperando el oportuno informe científico.

Y tal informe llegó en esta Asamblea en forma amplia y exhaustiva, presentado por el señor Oliver Masutti. De él se sacaron, a mi modo de ver, muy interesantes consecuencias. La primera, que no están fundados los temores de que el arranque de algas perjudique el desarrollo de las pesquerías, por cuanto no es cierto que el pescado se alimente de ellas o que les sirvan de refugio para su desarrollo. La segunda —tan importante como la anterior—, que si el corte de las mismas se realiza de una manera racional, la industrialización de este sector podría producir unos notables beneficios para la economía española.

En estos contundentes argumentos se basaría la ponencia de «Cultivos marinos», para que, además de pedir un Plan de Explotación Marisquera del Cantábrico —en lo que todo el mundo estuvo de acuerdo—, solicitase una mayor atención a este sector todavía

no reglamentado adecuadamente y olvidado siempre en la política de explotación de los recursos marítimos.

TAJANTE CONCLUSION: NO PERMITIR EL INCREMENTO DE LA FLOTA

Al margen de las posibles causas biológicas o de contaminación marina que pudiera tener el alarmante descenso en las capturas de los últimos años, fue curioso observar cómo coincidieron todos los asambleístas en acharcar —en un elevado tanto por ciento— la culpabilidad de este hecho al excesivo número de unidades con que cuenta la flota de la zona marítima del Cantábrico.

¿Cómo evitarlo? Según se acordó, la forma más sencilla, al parecer, es paralizar dicho incremento por la vía de «cerrar la fuente» del crédito para la construcción de unidades pesqueras.

Además, para que la posible renovación paulatina de la flota no sea un camino al incremento, se acordó que los créditos para la misma estuviesen supeditados a que el desguace se aumentase hasta el 100 por 100.

En principio se pidió también que se disminuyese la cuantía del crédito para no animar esta renovación, lo que produjo la paradoja de que se fuese a solicitar a la Administración una medida en clara contradicción con los deseos de los pequeños armadores, que habían reiterado —hasta conseguirlo— sus peticiones de un aumento del tanto por ciento del crédito que se les venía concediendo para este fin. Una hábil redacción de la mesa presidencial «rodeó» el problema, no mencionando en las conclusiones el tanto por ciento de las cuantías a conceder por la Banca oficial en este terreno.

ALMIRANTE FONTAN: ACEPTADA LA AMPLIACION DE PLAZOS DE AMORTIZACION

En relación con el crédito para un mejor desarrollo de la pesca, merece destacarse que a la petición de la Asamblea de que fuese ampliado el plazo de amortización a diez años se adelantó, en el acto de inauguración de la misma, el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina, informando a los asambleístas de que era ya una realidad. Dicha medida viene a aliviar, de manera especial, los graves momentos por los que pasan diversas cooperativas de producción pesquera.

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. 2114794

BARCELONA-6

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA: DARSENA PESQUERA, MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS: AVENIDA DEL PUERTO, 1, 6.º

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

FRICOISA
frio comercial e industrial, s. a.

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

ESCAZO APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS

De las 190.000 toneladas de pescado anuales que se extraen del litoral cantábrico, la mayoría corresponden a dos especies muy determinadas: la anchoa y el bonito. Quiere esto decir que el sector extractivo y las industrias conserveras están polarizadas en esta producción, llevando ello consigo la ignorancia del consumidor de que en esas costas existen otras muy variadas y ricas especies aptas para el consumo humano.

Es una realidad que por esa y por otras causas no determinadas a los grandes mercados consumidores de pescado no llegan más que un número reducido de especies, que no representan en modo alguno los amplios recursos de que constan nuestros mares.

Eliminar esta ignorancia del consumidor potenciando la explotación de las especies desconocidas, es la tarea fundamental que los sectores dedicados a la comercialización del pescado deben estudiar seriamente. Se trata de conseguir con ello que se incremente el escaso consumo que España —paradójicamente, marítima por excelencia— hace del pescado y no se limite a las especies tradicionales.

Además de trabajar en esa línea se vio también la necesidad de que para que la comercialización e industriali-



El almirante Fontán, presidente del ISM, durante su intervención, en la que comunicó que se ampliaba a diez años los plazos de amortización de préstamos concedidos por el Crédito Social Pesquero.

• Importantes conclusiones sobre artes, investigación biológica, política crediticia, cultivos marinos, comercialización del pescado y formación profesional y humana de los trabajadores del mar.

zación de la pesca se desarrolle es necesario también dotar a nuestros puestos de las adecuadas instalaciones; de manera especial, creando una red adecuada de plantas frigoríficas.

POCA ATENCIÓN A LA PONENCIA DE «FORMACIÓN PROFESIONAL»

Las soluciones de fondo, cuyos resultados no son constatables a plazo fijo, tropiezan siempre con la dificultad de despertar un interés «menos vivo» que las que producen frutos más inmediatos. Y de forma especial, si las primeras no son materiales y las segundas, sí.

Nos hace caer en estas cábaldas la poca participación de los asambleístas en una de las ponencias que debería haber estado llamada a despertar más interés (por cuidar la formación de los futuros hombres de la mar, sin lo que sería imposible llevar a buen fin nada de lo demás acordado), como fue la de «Formación profesional».

No obstante lo apuntado, en la exposición de la ponencia se trazaron unas líneas generales interesantes que se vieron enriquecidas por la discusión que de ellas hicieron algunos asambleístas.

Concretamente, esto sucedió en la misma concepción de la ponencia, llevando a recoger en sus conclusiones conceptos más amplios que los de la pura formación profesional, citando expresamente que «ha de atenderse fundamentalmente a la formación integral de los trabajadores del mar».

Interesante también fue la sugerencia de uno de los asambleístas de que se estudiase la manera de hacer llegar al mundo universitario a las tareas pesqueras. Faltan, indudable-

mente, economistas, ingenieros, abogados, etcétera, que se especialicen o pongan su profesión al servicio de las industrias de la pesca; faltan universitarios que se dediquen a estudiar la problemática pesquera de nuestro país.

LA ANCHOA, ESPECIE PROTEGIDA

El ambiente de la Asamblea llegó a «caldearse» en grado extremo con las dos ponencias de consecuencias más inmediatas: pesca pelágica y pesca demersal. Se debió ello, por una parte, a las distintas formas de cada región en concebir estas pesquerías, y por otra a las dificultades que se han venido produciendo con los franceses en los últimos años. De ahí que en este último sentido se viese la necesidad de que por ambos países se estudie conjuntamente la biología marina del golfo de Vizcaya, así como llegar a acuerdos en zonas comunes de veda y «minado» para la defensa de los criaderos.

En cuanto a la pesca demersal, se discutió la conveniencia de crear licencias de pesca para cada especie del Cantábrico. Reglamentar una malla de 60 mm. para la pesca de arrastre y hacer una homologación de los aparejos.

Vital importancia tiene el acuerdo que se produjo en la discusión sobre pesca pelágica para solicitar que la anchoa sea declarada especie protegida.

Pensando en la campaña recientemente iniciada, se quedó en que las capturas no han de ser inferiores a 12 centímetros, y que la veda, con carácter experimental durante tres

años, se implantaría del 29 de junio al 10 de febrero.

Mayor problema que los acuerdos expresados anteriormente presentó la discusión de permitir o no la pesca con «cebo vivo». Punto conflictivo para los pescadores de las distintas regiones, que no logró aclararse, dejando su estudio y discusión en manos de una comisión reducida, que antes del día 1 de abril ha de presentar a la Dirección General de Pesca Marítima sus conclusiones para que ésta, a su vez, dicte la oportuna orden en este sentido.

LA SEGURIDAD DE LOS HOMBRES DEL MAR: INTERVENCIÓN DEL SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Un vivo interés despertó en la Asamblea el informe que el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Manuel Pérez de la Barreda, presentó a los asambleístas sobre los últimos accidentes marítimos que se han producido en la regiones gallega y cántabra, con tan triste balance de trabajadores muertos y heridos. Al finalizar su informe se produjo una gran ovación, porque, evidentemente, los asambleístas sabían que se había puesto el dedo en la llaga.

Consecuencia de dicha intervención fue la aprobación de una moción, agregada a las conclusiones del Plan, sobre la salvaguardia y defensa de la vida humana en el mar por medio de sistemas adecuados de salvamento, y la petición de una mayor exigencia en el cumplimiento de las normas que sobre trabajo y seguridad en los barcos regula nuestra legislación.

CLAUSTRAL PRESIDIDA POR LOS MINISTROS DE COMERCIO Y RELACIONES SINDICALES

Los ministros de Comercio y de Relaciones Sindicales presidieron la clausura de esta I Asamblea del Plan Pesquero del Cantábrico.

En este acto, tras la lectura de las conclusiones acordadas, pronunció un discurso el ministro de Relaciones Sindicales, señor García-Ramal, para resaltar que «veintisiete mil trabajadores luchan en este mar, y ocho mil en tierra aumentan el valor de sus capturas con su trabajo en más de doscientas plantas industriales existentes en la zona». «Conozco el orgullo que sentís por vuestra flota —les dijo—, por su modernidad y su importancia, ya que se aproxima a doscientas mil toneladas de registro bruto, pero sé también que sois capaces de más y merecéis más».

Después fue el ministro de Comercio quien se dirigió a la Asamblea para destacar que «la misión principal de estas comisiones a nivel regional es la de crear una conciencia responsable común en nuestras distintas regiones marítimas, constituyendo un órgano descentralizado que con mayor experiencia proponga a la Administración las medidas más convenientes para resolver la problemática pesquera de cada una de ellas». El señor Fontán afirmó después que las conclusiones de la Asamblea son todas fundamentales, y que «de llevarse a efecto con eficacia conducirán a la consecución de un brillante objetivo».

Con la intervención del ministro de Comercio se dio por finalizado el acto y por clausurada la I Asamblea del Plan General Pesquero del Cantábrico, que ha venido a ser como un primer paso en el amplio recorrido que ha de efectuarse para que la deseada ordenación pesquera dé los frutos que se esperan de ella. ■ MAURO RODRÍGUEZ SÁNCHEZ.

CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA

Ponencia IV: «Comercialización, industrialización, servicios portuarios»

Actuó de presidente el comandante militar de Bilbao, don Enrique Roland, y de ponente, don José Escotet, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Asturias.

Las conclusiones aprobadas fueron las siguientes:

A) COMERCIALIZACION

1. Hacer una campaña publicitaria, en profundidad, a través de todos los medios de difusión, que fomente el consumo de las especies cantábricas, y en especial de las poco conocidas por el consumidor.

2. Solicitar de la Dirección General de Pesca, de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes y de la Organización Sindical una información permanente sobre los sistemas de comercialización de los restantes países pesqueros.

3. Recabar de la Administración estudios de comercialización para un perfeccionamiento de la red distribuidora.

4. Solicitar a través del crédito oficial que se preste la ayuda necesaria para la instalación de red frigorífica en los puertos convenientes a efectos de una necesaria revalorización de la pesca.

B) INDUSTRIALIZACION

1. A efectos de lograr un mejor suministro de pescado a la industria y una adecuada coordinación entre el sector extractivo y el transformador se hace necesario:

a) Que el sector transformador llegue a un acuerdo con el extractivo, respecto a la fijación de un precio mínimo para todas las especies industrializables del litoral cantábrico.

b) La adopción de medidas que, previo un estudio biológico de la zona, permitan una pesca más regular que en la actualidad.

c) La adecuación del ejercicio de la pesca de superficie, para que su productividad y rentabilidad respecto a su coordinación con el sector industrial sean lo más óptimas posible.

d) Previo estudio integral de la zona, debe considerarse la conveniencia de llevar a cabo la instalación de plantas frigoríficas.

2. Debe promocionarse la inmigración de personal hacia la industria transformadora, del que actualmente se carece, orientando hacia la misma contingentes emigratorios de otras provincias.

3. Deberán concluirse lo más rápidamente posible los estudios que en la actualidad se están realizando respecto a la reestructuración de las industrias conservadoras.

4. Deberá concederse a los industriales unas condiciones especiales de acceso al crédito que les permitan financiar sus crecientes necesidades.

5. Deben estudiarse las necesarias compensaciones económicas oficiales para las exportaciones de conservas y salazones, tanto con una actualización de las desgravaciones o con la adopción de cualquier otro procedimiento que permita a los exportadores situarse en los mercados exteriores en un plano de igualdad con sus competidores.

6. Deben reconsiderarse nuestras relaciones internacionales de todo orden en evitación de que perduren las discriminaciones y contingencias que padecen nuestros productos y alcanzar la paridad dentro de los principios comerciales vivientes.

7. Tener en cuenta en los tratados comerciales que firme España los intereses de las conservas y salazones de pescado en cuanto suponen una fuente importante de divisas para el país.

C) SERVICIOS PORTUARIOS

1. Que a través de los Planes de Desarrollo se consignen los fondos suficientes

para cubrir las necesidades portuarias, de forma similar a como se ha llevado a cabo para el desarrollo de la flota pesquera.

2. Que se estudie, por la Administración, la posibilidad de señalar geográficamente en nuestro litoral, puertos capaces, dotándolos de todos los medios necesarios para el mejor desarrollo de las actividades pesqueras, sin menoscabo de atender, en lo fundamental, a los ya existentes y proceder a la revisión de su actual clasificación y ordenamiento.

PONENCIA V: «FLOTA PESQUERA Y POLITICA CREDITICIA»

Fue el presidente don Manuel Arnaiz, comandante militar de Marina de San Sebastián, y ponente don Francisco Lasa, ingeniero naval.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. Que se estudien, por los competentes organismos de la Administración y de la Organización Sindical, los tipos y características de las embarcaciones más rentables en cada actividad pesquera.

2. Que según el tipo y características del barco se fije, por los mencionados organismos de la Administración y oída la Organización Sindical, el período máximo durante el cual los buques puedan dedicarse a las actividades pesqueras para las que han sido catalogados o definidos como más rentables.

3. Que se estudie, igualmente, el dimensionamiento óptimo de los viveros de las embarcaciones, de acuerdo con las características del buque y el coeficiente de renovación de su agua, para la conservación del cebo en óptimas condiciones.

4. La política crediticia debe orientarse hacia la mayor rentabilidad de la pesca cantábrica, para lo cual se fomentarán y agilizarán no sólo créditos a la flota pesquera, sino también habrá de instruirse una política crediticia que contemple los procesos de industrialización y comercialización de la pesca, de acuerdo con las conclusiones, que respecto a tales procesos han sido aprobadas por esta Asamblea y conforme a las conclusiones que, en particular, como líneas de política crediticia para la flota pesquera, se enuncian a continuación.

5. Debe desaparecer el tope máximo de congelación del 20 por 100 de la capacidad de sus bodegas para los buques arrastreros comprendidos entre 150 y 500 T. R. B.

6. Que el tope fijado de que el Crédito Social Pesquero no puede conceder más de 30 millones de pesetas por peticionario se revise anualmente en lo que respecta a esta cuantía, de acuerdo con el índice de coste de las construcciones navales de pescadores.

7. Que el tope fijado de que el Crédito Social Pesquero no puede conceder créditos para buques mayores de 250 T. R. B. se amplíe hasta buques de 350 T. R. B.

8. Que el tope de doce meses anteriores a la solicitud de crédito, que se fijan para la última salida a la mar de los buques a desguazar, se modifique en doce meses a contar desde la última llegada a puerto.

9. Que no tengan ese tope tan sólo los buques adjudicados a entidades de crédito por vía judicial, sino también los adjudicados a particulares.

10. Que se haga un especial estudio de cómputo de desguace o de concesión de porcentajes de crédito para los buques que sustituyan a los hundidos o exportados.

11. Que en la clasificación de buques pesqueros que contempla la normativa vigente, a efectos de concesión del Crédito Social Pesquero, se incluya el denominado «polivalente».

12. Que el porcentaje de baja para la construcción de embarcaciones nunca sea inferior al 100 por 100 de las T. R. B. para

bueques mayores de 50 T. R. B., pudiendo incrementarse el porcentaje crediticio en función al ofrecimiento de un superior desguace. Los buques de 50 T. R. B. e inferiores seguirán rigiéndose, en este sentido, por las normas actualmente en vigor.

13. Que las cooperativas, las fundaciones laborales y las explotaciones familiares sigan su régimen actual para la obtención de créditos, hasta tanto se considere conveniente su reforma; estimándose necesaria la máxima información al armador sobre los beneficios fiscales y de cualquier otra índole que comporten tales créditos.

14. Que se agilicen al máximo los trámites de concesión de crédito y los anticipos a cuenta en la construcción.

15. Que los plazos de amortización de préstamos concedidos por el Crédito Social Pesquero, tanto para compra de motores, pertrrechos, aparatos y cuertos otros sean destinados a la pesca, se amplíen a DIEZ anualidades.

16. Que en atención a las circunstancias que concurren en el sector, el interés de los préstamos se reduzca al máximo, alejándose del que en la actualidad existe, muy semejante al de la Banca privada, lo que deteriora su carácter social.

17. Que se cree una entidad de crédito, que pudiera denominarse Banco Nacional Pesquero, en condiciones especiales de acceso por parte de todos los sectores que se agrupan en la pesca, sin discriminar, en cuanto se refiere a embarcaciones, tipo de ellas, tonelajes, destino, etcétera.

18. Que hasta tanto no se lleve a efecto lo señalado en la conclusión anterior, el Crédito Social Pesquero tenga a su cargo la concesión de préstamos en la forma que se indica en la mencionada conclusión.

19. Para la solicitud y obtención de las líneas crediticias enunciadas en la conclusiones anteriores, la Administración tendrá en cuenta, con carácter preferente, la profesionalidad y antigüedad del peticionario en la actividad pesquera. Se tendrán en cuenta, igualmente, estas condiciones del peticionario para posibles aumentos de los índices de cuantía y celeridad en la obtención de los créditos y siempre para dar a éste su máximo significado social. Las condiciones profesionales y de antigüedad habrán de ser, en todo caso, demostradas fehacientemente ante las Comandancias de Marina, previo informe de las Cifradías Sindicales de Pescadores.

PONENCIA VI: «INVESTIGACION APlicada A LAS PESQUERIAS»

Presidió don Miguel Oliver Massuti, subdirector del Instituto Español de Oceanografía, y actuó como ponente don Orestes Cendrero, biólogo-oceanógrafo.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. Con el fin de llegar a completar los conocimientos existentes sobre los «stocks» de merluza del Cantábrico y el golfo de Vizcaya, es necesario establecer en todos los puertos merluceos del litoral una serie de equipos que muestren regularmente las descargas de merluza, según las directrices del Instituto Español de Oceanografía.

Igualmente hace falta disponer de datos sobre la pescadilla pequeña devuelta al mar. Deben también hacerse pescas experimentales, al menos dos veces al año, para confirmar y completar los datos obtenidos por los muestreos en los puertos y en el mar.

2. Deberá ponerse en marcha un plan de trabajo dotado de personal y medios suficientes, a través del cual estudiar y controlar los efectos cuantitativos de la contaminación en las zonas merluceas y en el golfo de Vizcaya en general.

Igualmente se recabará de las autoridades competentes la necesidad de llevar a cabo cuanto sea posible para reducir los niveles actuales de contaminación y evitar, totalmente, que se produzcan nuevas causas contaminantes, haciendo que se cumpla estrictamente la vigente legislación.

Por ser este problema de la competen-

cia de la Comisión Interministerial creada al efecto en la Presidencia del Gobierno, deben impulsarse por ésta las necesarias disposiciones legales complementarias.

3. Se hace de urgente necesidad la entrada en vigor de la obligatoriedad del uso de la malla reglamentaria de 60 milímetros para la flota de arrastre, así como llevar la talla mínima legal de las especies, de conformidad con la legislación internacional, y acelerar los estudios para regular más razonablemente las pesquerías del Cantábrico.

4. Organizar con la mayor rapidez posible campañas de detección de huevas y larvas de merluza, e instar a patrones y armadores de pesca de arrastre y de la flota merlucea en general, para que faciliten verazmente todos los datos que los científicos o la Administración les soliciten acerca de sus capturas, lugar de las mismas y días de mar. Todo ello tiene por objeto poder disponer de datos sobre la potencia de los «stocks» de merluza y las capturas por unidad de esfuerzo, a fin de valorar, adecuadamente, los recursos de la pesquería y calcular la evolución de los mismos.

5. Con referencia a la pesquería de anchoa, hay que emprender acciones idénticas a las expuestas en las conclusiones II y IV, además de recoger datos exactos sobre la cantidad de anchoa inmatura de invierno, pescada y desembocada.

6. Debe establecerse, desde primeros de junio de cada año, un servicio regular de recogida de datos meteorológicos y temperatura de superficie de la mar entre la costa occidental de la Península y el meridiano 24 W., para poder predecir la situación de los frentes térmicos, de decisiva importancia en las variaciones de las rutas migratorias de albacora o bonito del Norte.

7. Hay que estimular el conocimiento y la investigación de las posibles zonas de interés marisquero o aptas para el cultivo de especies marinas en general; igualmente debe tratarse de recuperar antiguas zonas marisqueras, perdidas por causas de contaminación u otras cualesquiera.

8. Deben intensificarse los trabajos sobre la valoración de los recursos de campos de algas y sobre la influencia de la corte comercial en los mismos. Para ello se hace preciso dotar a estas investigaciones de personal y medios suficientes.

Al objeto de iniciar y promover el cultivo de algas marinas, se solicitará de la Administración que considere estas experiencias, tanto colectivas como individuales, dentro de la Acción Concertada de Investigación, con los máximos medios y facilidades posibles.

9. El personal científico y auxiliar de que se dispone es insuficiente, en la actualidad, para llenar todas las necesidades requeridas para la investigación pesquera en los próximos cinco años. Dada la importancia de la pesca en la economía nacional, cada día mayor, es evidente que no se dedica a ésta la atención que requiere. Debería haber personal suficiente para constituir equipos móviles oceanográficos complemento de los laboratorios base, con medios adecuados para recorrer los principales puntos pesqueros y desarrollar una misión en cuanto a la pesca y los cultivos marinos, parecida a la que vienen desarrollando en tierra las agencias de Extensión Agraria.

10. Se hacen precisas reuniones informativas periódicas entre científicos y pescadores y la divulgación de la marcha de las investigaciones que se están llevando a cabo, para que los trabajadores y empresarios del sector pesquero del Cantábrico tengan conocimiento de todos aquellos aspectos de la labor investigadora que puedan serles útiles para el ejercicio de sus actividades.

PONENCIA VII: «FORMACION PROFESIONAL»

Presidió don Manuel Arnaiz, comandante de Marina de San Sebastián, y actuó de ponente don Jesús Lasheras, director de la Escuela de F. R. Náutico Pesquera de Pasajes.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. Se considera que la situación actual de la formación profesional en la zona cantábrica es satisfactoria, pero susceptible, como todo, de mejora, promoción y ampliación. Ante todo, la formación profesional deberá promoverse no sólo respecto al ámbito de la preparación para el mejor servicio a bordo de buques de pesca, sino hacia todos aquellos sectores que, de alguna manera, están implicados en el desarrollo, mejora o buena marcha de la industria pesquera en general.

2. La formación profesional, en consecuencia, habrá de contemplarse, a efectos de una regulación posterior de la misma, en una cuádruple vertiente:

A) Capacitación de personal embarcado en general.

B) Capacitación de personal de tierra.

C) Capacitación de personal cualificado de industrias conservadoras y transformadoras, en general.

D) Especialización de titulados universitarios y similares.

3. Igualmente habrá de entenderse que el término «formación profesional» no solamente debe referirse a una mera capacitación técnica, sino a una formación integral de la persona, que la prepare para el mejor desarrollo de su actividad en todos los campos, y con arreglo a las tendencias actuales y más modernas en el tema.

4. Encomendar, de una manera especialísima, a la Comisión Permanente del Plan General Pesquero del Cantábrico que en su momento se constituya la máxima atención y cuidado en el fomento y desarrollo de todos aquellos aspectos de la formación y perfeccionamiento profesional contemplados en las conclusiones II y III.

5. La formación teórica en las Escuelas de Formación Profesional debe ser completada con experiencia marinera.

6. Existiendo todavía un pequeño número de patrones con títulos inferiores, la Administración deberá adecuar cursillos especiales de carácter excepcional para regularizar su situación, sobre la base de acreditar veinticinco años de mar y, por lo menos, cinco años de mando, debiéndose aplicar un sistema similar para el personal de mecánicos que se encuentre en idénticas condiciones.

7. Las Cofradías Sindicales de Pescadores deberían ser objeto de ayudas económicas de organismos estatales como el Patronato de Igualdad de Oportunidades, etcétera, para que, junto con lo que hace ya el Instituto Social de la Marina, se consiga un mayor número de escuelas.

8. Se procurará, si ello fuera conveniente y concorde con las directrices generales, la reducción de la duración actual de nueve meses de los cursos oficiales, así como la adecuación de las fechas de exámenes, en aquellos supuestos que puedan darse de enseñanza libre, a fin de hacerlas compatibles con las actividades pesqueras de dicho alumnado y siempre teniendo en cuenta las exigencias de la seguridad de la vida humana en la mar.

9. Fomentar la vocación marinera, dentro de todos los centros de Educación General Básica, con preferencia en los pueblos del litoral, especialmente a través de la práctica de los deportes náuticos.

PONENCIA VIII: «COOPERACION PESQUERA HISPANO-FRANCES

CONCLUSIONES APROBADAS

1. Que se fomenten, al máximo posible, los estudios biológicos bilaterales franco-españoles en general, pero de modo especial aquellos que se refieren a:

a) Situación y problemática de los «stocks» de marluza, anchos, bonito y cíngula.

b) Áreas (superficies) y situaciones óptimas para los «acantonamientos» o «zonas de veda» para cada una de las diferentes clases de pesca existentes en el Cantábrico, así como el posible establecimiento de zonas reservadas para alguna de ellas.

c) Limitación del esfuerzo pesquero de arrastre y de cerco, para lograr el equilibrio biológico de la dinámica de poblaciones.

d) Problema del «cebo vivo».

2. Fomentar, con urgencia, los contactos de nuestros industriales de la pesca en todos y cada uno de sus sectores y creación, al efecto, de una comisión especial.

Dicha Comisión, una vez coordinados sus trabajos con el apoyo y de acuerdo con la Administración, establecerá inmediatamente relaciones bilaterales continuas con sus colegas franceses para buscar soluciones a los problemas y temas relativos a la pesca de arrastre, cerco, a la realizada con artes sedentarias, etcétera, así como respecto a todos aquellos otros que afecten a las artes y técnicas pesqueras al uso en cada uno de los diferentes sectores, e igualmente a los de industrialización y comercialización.

Los trabajos de la Comisión se apoyarán, en cuanto sea posible y en los casos que corresponda, en los informes y asesoramientos científicos necesarios, con el fin de ofrecer posteriormente a las Administraciones la colaboración necesaria para el desarrollo de una política pesquera hispano-francesa en el área del Cantábrico en general y el golfo de Vizcaya de modo particular.

3. Que se promueva por los organismos competentes de la Administración, en el momento que lo crean más conveniente —pero, si ello es posible, con urgencia—, la iniciación de conversaciones bilaterales consecuentes con lo expuesto en la conclusión anterior, para impulsar y ampliar la cooperación pesquera hispano-francesa.

PONENCIA III: «CULTIVOS MARINOS»

Fue presidida por el comandante militar de Marina de Santander, don José Luis Reina, y actuó como ponente don Francisco García Bobadilla, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Lugo.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. De acuerdo con la Ley de Ordenación Marisquera de 1969, es urgente la creación del Plan de Explotación Marisquera del Cantábrico y la declaración de zonas de interés marisquero, con la dotación económica suficiente para un período de diez años.

2. Que bajo una y única dirección, con mentalidad de empresa y sentido social, se constituya un equipo de trabajo, compuesto por representaciones de las Cofradías Sindicales de Pescadores, científicos, economistas y demás personal especializado, que planifiquen el aprovechamiento racional, a máximos rendimientos, de explotaciones marisqueras, de peces, granjas de cultivos, centros de producción larvaria y de semillas, depuradoras y comercialización, como base del desarrollo pesquero y marisquero del Cantábrico.

3. La corta y arranque de algas, así como los cultivos, por su importancia e incidencia, debe ordenarse racionalmente, de acuerdo con su reglamentación y la vigilancia periódica de los biólogos para el establecimiento regulado de las cortas y aprovechamiento de las mismas.

4. Que la Administración, y siempre en colaboración con los particulares interesados, debe implantar urgentes medidas de cooperación socioeconómicas, de cultivo y recuperación, desterrando todas aquellas de tipo irracional y exhaustivo que se vienen aplicando unilateralmente.

5. Medidas urgentes de protección y defensa de la ecología marina.

6. Creación de centros experimentales y de reproducción larvaria de crustáceos, moluscos y peces.

7. Hasta tanto no se lleve a la práctica la implantación del Plan Marisquero del Cantábrico, se extremen las medidas de vigilancia establecidas por la ley, norma cuarta («Boletín Oficial del Estado» número 91), con la colaboración de vigilantes dependientes de la Dirección General de Pesca Marítima, de las Cofradías Sindicales de Pescadores, Instituto Español de Oceanografía y Dirección General de Sanidad.

8. Se solicita un sistema de créditos preferenciales que habrá de afectar no sólo al Plan Marisquero previsto, sino también a los cultivos marinos en general.

PONENCIA II: «PESCA DEMERSAL»

La presidió don Luis Berlín, comandante de Marina de Gijón, y fue ponente don Daniel Rodríguez Magdalena.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. Que se ordene el esfuerzo pesquero de tal forma que permita el equilibrio en la dinámica de las poblaciones.

2. Que se establezcan licencias para el ejercicio de las distintas modalidades de pesca en el Cantábrico.

3. Que se acepte, como reglamentaria, la malla de 60 milímetros en las redes de arrastre.

4. A efecto de proteger los criaderos de pesca, que se establezcan zonas de veda, fijas o temporales, de modo tal que se aumente la profundidad límite actualmente autorizada por la normativa en vigor y de acuerdo con los preceptivos estudios biológicos.

5. Con el fin de proteger y mejorar los buenos criaderos, que se minen éstos por el procedimiento que se juzgue más conveniente.

6. Que se homologuen los aparejos de pesca.

7. Que se establezca un límite máximo en el horario de trabajo de las embarcaciones dedicadas a la pesca de arrastre, según la zona de litoral en que ésta se realice y su distancia a los caladeros.

8. Reglamentar, adecuadamente, la utilización de miños, rascos, nasas y trasmallos.

9. Hasta tanto se estudie una posible enmienda a la Orden ministerial que regula el ejercicio de la pesca con arte de «volante», deberá exigirse el máximo cumplimiento de dicha Orden.

10. Que se ejerza una vigilancia efectiva de la pesca, tanto a flote como en los mercados interiores.

11. Actualizar el sistema de sanciones a los infractores en materia de pesca.

12. Que el Plan General Pesquero del Cantábrico se someta a revisión periódica en Asamblea General.

PONENCIA I: «PESCA PELAGICA»

Presidió la ponencia don Jesús Alvargonzález, comandante de Marina de El Ferrol, y fue ponente don José María Maiz, presidente del Sindicato de la Pesca de Vizcaya.

CONCLUSIONES APROBADAS

1. La Asamblea estima necesario el establecimiento de una política pesquera nacional con su correspondiente planificación sectorial.

2. Que se planifique y desarrolle la investigación científica, tecnológica y aplicada que abarque todos los aspectos de la actividad pesquera en lo que se refiere al «hábitat» de las especies pelágicas, a los «stocks» de poblaciones, recorrido migratorio, condiciones de salinidad, temperatura y alimentación, para el natural desenvolvimiento de las mismas. De una manera especial y urgente estas investigaciones se centrarán en la anchos y el bonito, recibiendo la plena colaboración de los pescadores.

3. Que se estudie, de modo integral, la situación en que se encuentra la economía del sector pesquero de superficie, a efectos de su posible reestructuración.

4. Que se declare la anchos especie protegida.

5. Control riguroso de la anchos capturada, cuyo tamaño no podrá ser inferior a los 12 centímetros de la cabeza a la cola.

6. Que se establezca, con carácter experimental, la veda total de la anchos desde el 29 de junio hasta el 10 de febrero.

Esta experiencia deberá llevarse a cabo durante un período no inferior a tres años, para con lo deducido de ella y de los oportunos estudios se determine lo procedente.

7. Que con anterioridad al 1 de abril del presente año el grupo de trabajo formado al efecto y que constituyó esta ponencia presenta una propuesta concreta sobre la prohibición o no de la pesca de bonito en épocas determinadas, con cebo vivo, a la Dirección General de Pesca Marítima.

8. Que también con anterioridad al 1 de abril del presente año, el mencionado grupo de trabajo presente a la Dirección General de Pesca Marítima una propuesta concreta sobre la autorización para la pesca del chicharrillo con destino exclusivo para ser utilizado como cebo vivo.

9. Limitar el largo de los aparejos de cerco a un máximo de 300 metros, y a 100 metros de altura o caída.

10. La Administración española, al igual que se ha realizado en otros países, lan-

zará, cuando sea factible, en las zonas apropiadas rabas y otros productos que atraigan a las especies y les sirvan de alimento para su rápida formación.

11. La ponencia, en coordinación con las restantes de la Asamblea, hace suyas en materia de pesca pelágica:

a) La conclusión 10 de la ponencia II en lo que se refiere a vigilancia.

b) La conclusión 3 de la ponencia III, en lo que se refiere a corta y arranque de algas.

c) La conclusión 1, apartado a), de la subponencia industrialización.

d) El párrafo segundo de la conclusión 2 de la ponencia VI, en lo que se refiere a la lucha contra la contaminación.

MOCIONES

Al margen de las conclusiones, la Asamblea aprobó también una serie de mociones, entre las que destacan las siguientes:

1.º El patrón mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Ondárra sometió a la consideración de la Asamblea, y ésta aprobó, que, hasta el 31 de mayo, se suprima el sistema de captura de la anchoa por el procedimiento de «pesca a la luz», encargándose por la Asamblea al grupo de trabajo especial que constituyó la ponencia I que estudió, y posteriormente elevó a la Dirección General de Pesca Marítima, el alumbrado de trabajo de los buques pesqueros durante la costera de la anchoa.

2.º El presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Lugo sometió a la consideración de la Asamblea, y ésta aprobó por unanimidad, la necesidad imperiosa de la protección de la vida humana en la mar, adoptándose a este respecto por la Asamblea los siguientes acuerdos de base:

1.º Realización de campañas informativas y educativas de prevención de riesgos.

2.º Control estricto por las autoridades civiles y militares del cumplimiento de las normas y principios de seguridad.

3.º Establecimiento de un sistema de responsabilidades en los casos de incumplimiento de lo anterior.

4.º Estudio exhaustivo de todas aquellas causas que puedan ser susceptibles de provocar riesgos laborales a los trabajadores de la mar.

5.º Implantación de todos aquellos medios de salvamento susceptibles de ayudar a evitar estos riesgos, que se realizará a todos los niveles.

3.º El procurador en Cortes, don José Baldomero Fernández Calviño, elevó a la Asamblea, y fue aceptada por unanimidad, la necesidad, en materia de lonjas de contratación de pescado, de clarificar competencias, unificar criterios impositivos y determinar en bases justas el sujeto pasivo objeto de exaltación en una ley especial de lonjas, e igualmente, y por cuanto pueda suponer de apoyo moral a pretensiones recogidas en el anteproyecto de Ley de Pesca, que se reitera a la Administración el legítimo derecho de las Cofradías de Pescadores de explotar en exclusiva el servicio de lonja de contratación de pescado.

CONCLUSION FINAL

Como resultado de las deliberaciones y conclusiones adoptadas por la I Asamblea del Plan General Pesquero del Cantábrico, debe ponerse en marcha dicho Plan, y al efecto crearse una comisión permanente encargada de su impulso y promoción.

La comisión permanente del Plan General Pesquero del Cantábrico estará presidida por el director general de Pesca Marítima, siendo el vicepresidente de la misma el presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, y vocales: los comandantes de Marina de la zona cantábrica, presidentes de los Sindicatos Provinciales de la Pesca y de las Federaciones Sindicales de Cofradías, representantes de la Dirección General de Pesca, del Instituto Social de la Marina, de la Comisión General de Abastecimientos y Transportes, del Instituto Español de Oceanografía y del de Investigaciones Pesqueras, de los sectores comercialización e industrialización, así como de las Agrupaciones Nacionales del Sindicato de la Pesca, de las Cofradías Sindicales de Pescadores, de la Inspección General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas, de la Comisión Administrativa de Puertos y de la Federación Sindical de Armadores de Altura.

NECESIDADES DE LOS PUERTOS PESQUEROS DEL CANTABRICO

PUERTOS	Abrigo	Fondeo	Muelle	Calado	Gas-oil	Hielo	Frigorífico	Varadero	Lonjas	Grúas	Comunica- ciones	Necesidad inmediata
LUGO												
Cillero.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foz.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ribadeo.....	Suficiente	Insuficiente	Suficiente	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	—	Suficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Dragado ría Eo y abrigo.
San Ciprián.....	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	—	—	—	Bien	Suficiente	Bien	Ampliación puerto.
Vicedo.....	Bien	Bien	—	Suficiente	—	—	—	Suficiente	Suficiente	—	Bien	Muelles.
Vivero.....	Bien	Insuficiente	Bien	Insuficiente	Suficiente	—	—	—	Insuficiente	—	Bien	Grúa.
OVIEDO												
Gijón.....	Insuficiente	Mal	Insuficiente	Insuficiente	Bien	Suficiente	—	—	Suficiente	—	Suficiente	Dragado.
Avilés.....	Bien	Bien	Insuficiente	Mal	Suficiente	Suficiente	Insuficiente	Mal	Insuficiente	—	Bien	Dragado muelle.
Candás.....	Mal	Mal	Insuficiente	Mal	No hay	No hay	No hay	No hay	Deficiente	No hay	Insuficiente	Dragado diques.
Cudillero.....	—	Mal	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	—	—	—	Suficiente	—	Mal	Construcción nuevo puerto rápidez (parcial ejecución).
Lastres.....	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Bien	No hay	No hay	No hay	Mal	Mal	Insuficiente	Hielo, lonja almacén y dragados.
Ribadesella.....	Bien	Insuficiente	Bien	Insuficiente	Bien	—	—	—	—	—	Bien	Lonja, varadero y dragado.
San Juan Arena.....	Bien	Suficiente	Mal	Insuficiente	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	Bien	Bien	Bien	Dragado muelle.
Bañugues.....	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	No hay	No hay	No hay	No hay	Mal	No hay	Insuficiente	Dragado muelle y dique.
Oviñana.....	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	No hay	No hay	No hay	Insuficiente	Bien	No hay	Insuficiente	Dragado muelle y rampas.
Puerto de Vega.....	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	No hay	No hay	No hay	No hay	Bien	No hay	Bien	Dragado muelles, gas-oil y hielo.
Ortiguera.....	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	No hay	No hay	No hay	Insuficiente	Suficiente	No hay	Bien	Dragado muelles.
Viavélez.....	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	No hay	No hay	No hay	Insuficiente	Insuficiente	No hay	Insuficiente	Dragado muelles.
Tapia Casariego.....	Bien	Insuficiente	Bien	Insuficiente	—	No hay	No hay	No hay	Bien	Insuficiente	Bien	Dragado hielo.
Luanco.....	Insuficiente	Bien	Bien	Insuficiente	Suficiente	No hay	No hay	No hay	Bien	Suficiente	Bien	Terminación obras espigón muelle interior.
Luarca.....	Insuficiente	—	Bien	Insuficiente	Bien	—	—	—	Bien	Mal	Bien	Dragado (proyecto aprobación técnica).
Llanes.....	—	Mal	Bien	Mal	—	—	—	—	—	—	—	Dragado.
Puerto Figueras.....	Mal	Mal	Mal	Mal	No hay	No hay	No hay	Suficiente	Suficiente	No hay	Bien	Dragado muelle.
Tazones.....	Mal	Mal	Mal	Mal	—	—	—	Suficiente	Bien	Bien	Bien	Reforma muelle.
SANTANDER												
Comillas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santander.....	Bien	Bien	Insuficiente	Suficiente	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	Suficiente	No hay	Bien	Prolongación muelle.
Castro-Urdiales.....	Bien	Bien	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	—	—	—	—	Suficiente	Dragado varadero.
Colindres.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Laredo.....	Suficiente	Mal	Mal	Mal	Insuficiente	Insuficiente	Mal	Mal	Bien	Insuficiente	Bien	Dragado.
San Vicente de la Barquera.....	Bien	Suficiente	Insuficiente	Mal	Bien	Bien	—	Insuficiente	Bien	Mal	Bien	Dragado.
Santoña.....	Bien	Bien	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	Insuficiente	Insuficiente	Suficiente	—	Grúas, gas-oil y dragado.
Suances.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VIZCAYA												
Bermeo.....	Mal	Mal	Insuficiente	Mal	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Mal	Mal	—	Suficiente	Dragado y lonja (aprovechamiento y ampliación puerto).
Elanohove.....	Mal	—	Suficiente	Mal	—	—	—	—	Suficiente	—	Suficiente	Dragado.
Lequeitio.....	Bien	Suficiente	Bien	Suficiente	Bien	Bien	—	—	Bien	Insuficiente	Mal	Dragado varadero.
Mundaca.....	Mal	Mal	Suficiente	Mal	—	—	—	Mal	—	Mal	Suficiente	Dragado.
Ondárroa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santurce.....	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Suficiente	Suficiente	Insuficiente	Suficiente	Suficiente	Bien	—
QUIPUZCOA												
San Sebastián.....	Suficiente	Insuficiente	Insuficiente	Mal	Suficiente	Suficiente	Insuficiente	Mal	Mal	Suficiente	Bien	Dragado y reforma muelle.
Fuenterrabía.....	Insuficiente	Mal	Insuficiente	Insuficiente	Bien	Insuficiente	—	Bien	Insuficiente	Mal	Bien	Puerto y refugio.
Guefaria.....	Mal	Bien	Insuficiente	Insuficiente	Mal	Mal	—	—	Mal	Mal	Suficiente	—
Motrico.....	Mal	Suficiente	Suficiente	Bien	Bien	Insuficiente	Insuficiente	—	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Far. Iuc. y varadero.
Orio.....	—	—	Mal	Mal	Insuficiente	—	—	Suficiente	Mal	Mal	Bien	Dragado del río.
Pasajes de San Juan.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pasajes de San Pedro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zumaya.....	Bien	Bien	Bien	Insuficiente	—	—	—	Bien	Bien	Insuficiente	Bien	Dragado, arr. ant.

HAY QUE BUSCAR CALADEROS

TODOS los problemas y complicaciones que perturban un trabajo normal de la flota española inciden en varios aspectos importantísimos: el personal que puede quedar paralizado, las empresas que tendrán dificultades para obtener rentabilidad de sus buques en un trabajo inseguro y más costoso y, finalmente, el abastecimiento público, que debe ser una preocupación en un país tan ictiófago como el nuestro.

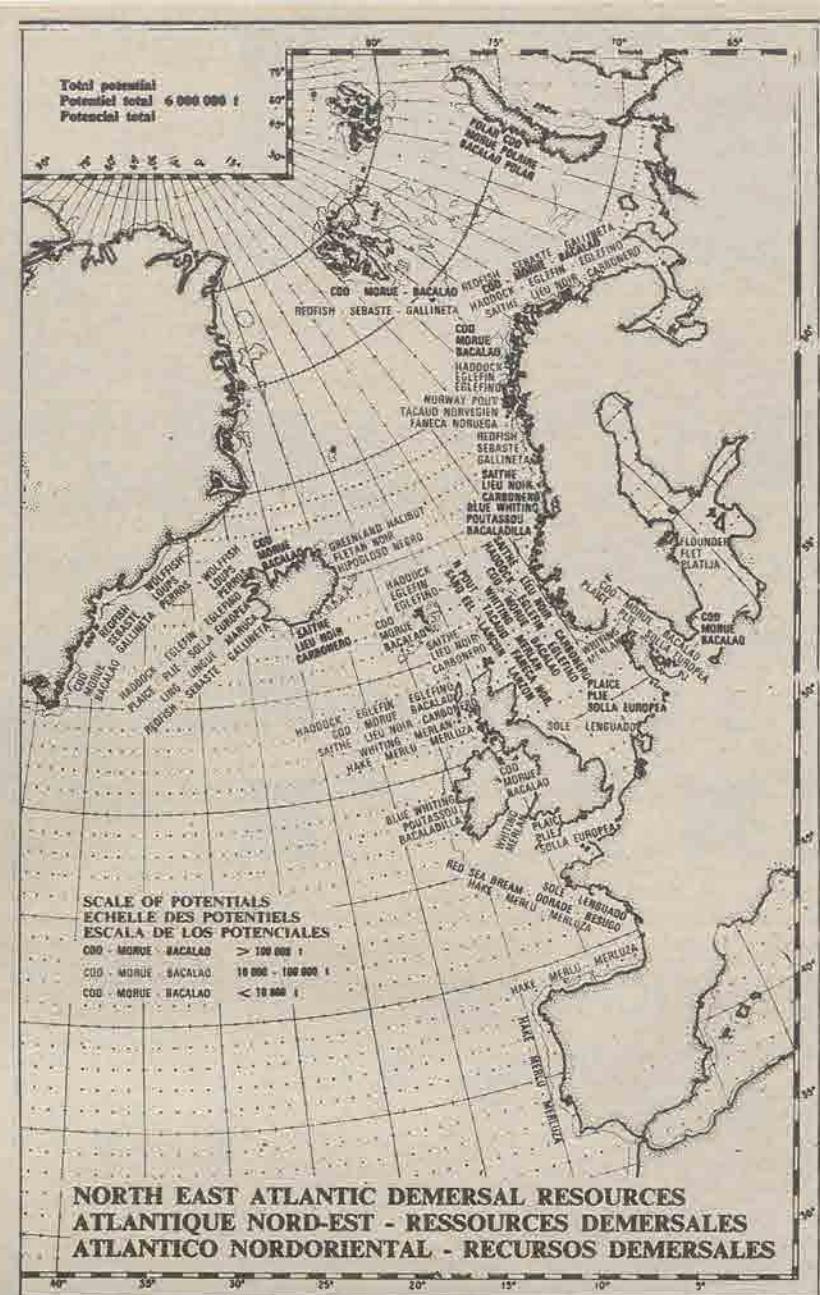
Es evidente que la falta de producción propia, por escasez de los bancos tradicionales y las limitaciones derivadas de la extensión de aguas territoriales, que, aunque no se hayan llevado a cabo siempre en forma efectiva, crearon un clima de inquietud que es un freno para la normalidad del trabajo, está conduciendo a un incremento de las importaciones de toda clase de productos ícticos. Las últimas estadísticas de las licencias concedidas en 1972 ascienden a más de 200.000 toneladas y con un valor de más de 6.000 millones de pesetas. (Aclaremos que estos son los datos de las licencias autorizadas, pero no aseguramos que todas hayan sido llevadas a cabo.) Estos datos son impresionantes, y sobre todo si pensamos que no se van a detener, sino a incrementarse constantemente.

Es indudable que la flota española tiene que buscar caladeros para mantener al menos su producción actual, y no es menos indudable que puede encontrar dificultades: Marruecos, Senegal, Nigeria, Argentina, Chile, Brasil, Uruguay, etcétera, al extender sus aguas territoriales han puesto barreras para un trabajo normal de la flota pesquera española. Esto obli-

ga a pensar y a reconsiderar este gran problema.

EN la reunión celebrada por el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, el gerente de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, don Angel Fernández Fernández, presentó una propuesta, cuyo contenido se transcribe en el artículo que completa esta página. De ella se deduce que la flota pesquera española no concurre a ninguno de los caladeros del Norte de Europa, donde trabajan y capturan las unidades de los países pertenecientes al Mercado Común (con excepción de Noruega, que aún no ha ingresado). Se deduce también que la abundancia de peces es notoria y que la flota inglesa, por ejemplo, se defiende económicamente en tales zonas.

SE comprueba que las especies que se capturan no han tenido aceptación en España hasta hace poco tiempo, debido a que nuestro mercado estaba bien abastecido de pescado blanco y otros adaptados al gusto hispano. Pero empleza a observarse que algunas unidades que trabajan bastante al Norte —paralelo 60, islas Orcadas— traen pequeñas partidas de las especies tradicionalmente capturadas en el Norte de Europa y tienen en nuestros mercados una normal aceptación. Por estas razones, parece que la propuesta de estudiar y promover la creación de una flota pesquera española de alta mar que trabaje en el Norte de Europa con pescado fresco, es muy razonable y está perfectamente razonada en la nota presentada por el gerente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca.



¿POR QUÉ LA FLOTA ESPAÑOLA NO PESCA EN EL NORTE DE EUROPA?

Queremos hacer referencia a un problema que juzgamos extraordinariamente importante: falta de presencia de la flota pesquera española en el Norte de Europa.

Como es sabido, nuestra flota pesquera de arrastre detiene su acción en el paralelo 60, en las Orkney, a donde acuden los "tríos" arrastreros, especialmente del puerto de Pasajes. Más al Norte no trabaja nadie. En consecuencia, la flota española no coincide en la mar con ningún barco arrastrero inglés, alemán, noruego, danés, etcétera, y, sin embargo, estas flotas capturan en conjunto varios millones de toneladas de pescado fresco al año. Ultimamente se han puesto en actividad unidades con un pequeño porcentaje de congelado, para asegurar la rentabilidad, con mayor permanencia en la mar, que no sea perturbada por una transitoria escasez u otros acaecimientos. Los rendimientos de esta flota son excelentes, y lo sabemos por los informes de las Federaciones europeas con las que mantenemos contactos. En el puerto de Hull Grimsby, por ejemplo, se publica una estadística mensual, y tenemos noticias de mareas de unos veinte días de duración, de pescado en hielo, con un valor entre 4,5/5 millones de pesetas. Anotamos que el pescado en Inglaterra se cotiza un 30 por 100 más barato que en España.

Las especies que se capturan son fundamentalmente: bacalao, eglefino, peces planos, halibut y red-fish. Esto en cuanto al arrastre. La pesca pelágica —pesca masiva— está presidida por la captura del arenque, y en alguna zona, por el llamado capellín, que es una parrocha que utilizan en general para hacer harina de pescado.

Hasta hace años, para la flota española no tenía atractivo pescar en la zona nórdica, y únicamente algunos barcos de PYSBE trabajaron en Spitzber, capturando y salando bacalao. Pero en la actualidad, esa situación ha cambiado. A falta de pescado blanco en fresco, introducido el congelado en forma indiscutible, y bien vendidas pequeñas partidas de especies, como las citadas, capturadas generalmente por los "tríos" a que antes hemos hecho mención de 15/20 pesetas. El red-fish o pez del mercado. Cuando se inició el desplazamiento de parejas a Terranova, para traer en fresco la captura, fracasó el sistema por el bajo precio obtenido en las lonjas. Pero, actualmente, el bacalao en fresco alcanza cotizaciones en lonja de 40/50 pesetas. Otros tipos de peces, como el llamado fogonero, que se tiraba a la mar, tiene hoy una cotización de 15/20 pesetas. El red-fish o pez

rojo obtiene también cotizaciones rentables en las pequeñas partidas que llegan a nuestros mercados. Esta realidad ha hecho cambiar el aspecto comercial de la explotación de las zonas del Norte de Europa por una flota española. Y es por ello que sugerimos se haga un estudio para promover la creación de una flota pesquera de alta mar, formada por "bous" o "grandes buques parejas" —que pueden formar "tríos"— para trabajar en la zona nórdica: Islandia (pese a las fricciones actuales, siempre quedará una zona interesante), isla de Osos, Faroe, Spitzber, Barentz, Bere Island, etcétera. Tenemos la evidencia de que ahí reside el depósito de peces para que a España no la falte este artículo en sus mercados y para que no pueda depender en el futuro exclusivamente de la autorización de otros países para pescar o de las importaciones, tan graves, importantes y costosas. No hay que olvidar que esta zona es Europa y que todos los países, excepto España y Noruega (que no ha querido entrar en el Mercado Común, pero que entrará un día), podrán pescar libremente sin peligro de extensión de aguas, y España no debe perder de vista estas facilidades y circunstancias. En suma: incorporarse a la pesca europea, pescando en Europa. ■ ANGEL FERNANDEZ.

EL DAMERO MARINERO

Por
VICTOR UVE

SOLUCIÓN AL DAMERO MARINERO PUBLICADO EN EL NÚMERO 87

«Honor para el que apresta los flotantes maderos,
para los calafates, para los carpinteros
de ribera, nutridos de las rachas eternas
de la playa sonora...»

¡Y para aquel más hábil, que trazó las cuadernas,
la caricia del aura de la fama armadora!...»

(Leídas verticalmente las iniciales de las palabras colocadas debajo, a la izquierda de las definiciones, deben decir: T. MORALES, «ODA AL ATLÁNTICO».)

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

DEFINICIONES

A. Espacios destinados a bordo de los buques mercantes para acomodación de marinos y fogoneros.

120 113 89 31 107 5 20

B. Buque de gran tamaño usado en la Edad Media como transporte, principalmente de caballos, para lo cual tenía una amplia porta a popa, casi a la altura de la línea de flotación.

99 86 102 116

C. Goleta holandesa de dos palos y porte de 50 a 70 toneladas, usada en la pesca de la sardina y de la caballa. Se caracteriza por dos pequeñas casetas, una a popa y otra a proa.

40 79 100 122

D. Afirmanse un cabo por medio de una gaza en un penol, verga, bita, etc., por uno de sus extremos.

97 17 57 27 47 35 73 81 69

7 77 90

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

112 92 51 12 22 62 82 38

F. Pusiesen a flote una embarcación varada o encallada.

18 94 60 65 25 114 52 44 9

32 75 85 72

G. Palabra con que los romanos designaban las naves de carga («navis») destinadas especialmente al transporte de víveres; citadas por Julio César en sus «Comentarios de la guerra de las Galias» (plural).

3 23 33 36 87 48 93 83 53

H. Hablando de la mar, alborotarse, encresparse.

76 49 26 16 106 96 10 55 6

80

I. En la mitología griega, hija de Cadmo y es-

posa de Atamas. Fue, con sus dos hijos Learco y Melicestes, venerada como divinidad protectora de los navegantes.

118 98 105

J. Embarazasen, cerrasen, impidiesen o dificultasen el paso o la acción a través de una determinada zona, vía, canal o conducto.

121 1 30 67 41 21 101 56 95

71 11

K. Apellido de un famoso escritor norteamericano del siglo pasado, especialmente dedicado a los temas de mar y cuya obra mestra es «Moby Dick».

63 13 119 78 91 43 103 110

L. Apretasen bien un nudo, trinca o cualquier forma de amarre.

24 4 59 34 15 84 115 124

M. Sostuviera la corriente al buque en su deriva y aun le llevara hacia barlovento.

68 88 104 54 74 14 50 45 2 61

N. Cada una de las trincas de cabo con que se mantienen unidos y sujetos el car y pena de una entena (o percha en la que se envergan las velas en las embarcaciones latinas).

42 37 28 58 111 64 8

O. Cestas o jaulas construidas de trama muy clara y forma cilíndrica o cónica, cerradas por todas partes menos por una boca por donde entra el pescado y no puede volver a salir.

46 108 66 70 19 39

P. Al revés, hoyo que forma en la arena o fango una embarcación varada.

123 117 29 109

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.



BARCELONA: Calle de Aragón, 271. Tels. 215 57 66-215 47 62
Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22
Teléfonos 226 94 03-226 10 16-275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E
Telex (Madrid): 27589 CROS E

ARMADORES - CONSIGNATARIOS DE BUQUES - FLETAMENTOS - AGENTES DE ADUANA - TRANSITARIOS
CARGAS Y DESCARGAS

VAPORES

«Sac Madrid»	6.964 Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	6.591 » »
«Sac Tarragona»	6.364 » »
«Sac Badalona»	5.288 » »
«Sac Alicante»	4.109 » »

MOTONAVES

«Sac Santander»	5.525 Tons. p. m.
«Sac Sevilla»	15.149 » »
«Sac Huelva»	5.513 » »

AGENCIAS

Alicante - Santander - La Coruña - Málaga - Tarragona
Sevilla - Valencia - Almería - Cartagena - Huelva - San
Carlos de la Rápita - Pasajes y Palma de Mallorca

Radiomar

COMUNICACIONES • AYUDA A LA NAVEGACIÓN
SEGURIDAD
CALIDAD
SERVICIO

Toda clase de equipos
electrónicos para buques

- Proyecto
- Instalación
- Entretenimiento
- Reparación

Radiomar Significa Garantía

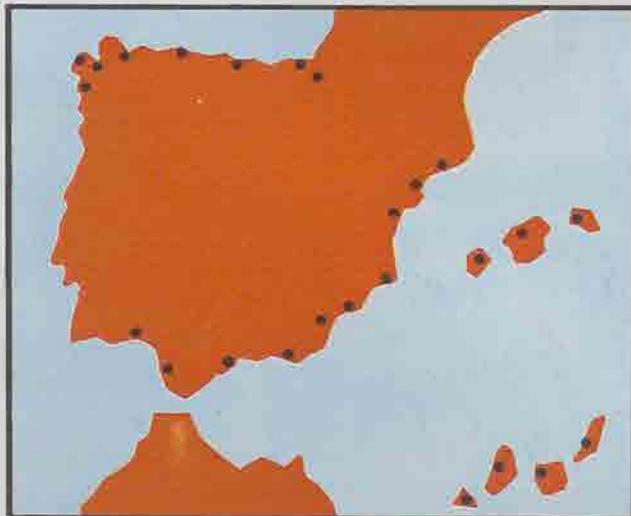
... en el SERVICIO
que Hispano Radio Marítima, S. A.,
presta a los buques españoles,
directamente en las 35 dependencias propias
repartidas por el litoral
peninsular e insular, y,
en cualquier parte del mundo,
a través de sus asociadas —RAMAC—

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

instituto social de la marina
MUTUA NACIONAL DE RIESGO MARITIMO



y le ofrecemos el mejor servicio
en todo el territorio nacional



ALICANTE
ALTEA
RENIDORM
CALPE
CABO DEL
GUARDAMAR
SANTA POLA
TORREVIEJA
VILLAJOYOSA

ALMERIA:
ADRA
CARBONERAS
COSTA
ROQUETAS DE MAR

BALAFIES
BALAFIES
ANDRAITX
CALA RAYJADA
COLONIA SAN JORGE

MALLORCA
POLLENSA
PORTO COLOM
PORTO CRISTO
SANTANYI
SOLLER

MENORCA
CIUDADELLA
FORNELLES
MAHON

IBIZA
ALGESIRAS
ARRECIFE DE MAR
BADALONA
BLANCS
CADAQUES
ESTARTIT
LA BESERA
LLANERA
LLORET

MATARO
PALAMOS
PUERTO DE LA SELVA
ROSES

SAN FELIU DE GUIXOLS
TOSA DE MAR
VILLANUEVA Y GELTRU

BILBAO
APE
BERMEJO
ELANCHOVE

LEQUEITIO
MUNDACA
ONDARRA
SANTURCE

CADIZ
ALGECIRAS
BARRABATE DE FRANCO
COSTA DE LA FRONTERA
LA LINEA DE LA CONCEPCION
PUERTO DE SANTA MARIA
SANLUCAR DE BARRAMEDA
TARIFA

CARTAGENA
AGUILAS
PUERTO DE MAZARRON
SAN PEDRO DEL PINATAR

CASTELLON
BENICARLO
BURRIANA
PERISCOLA
VINAROZ

GIJON

AVILES

CANADAS

su nueva embarcación ofrecerá a Vd.
muchas satisfacciones...
pero no olvide que también
está sujeta a diversos riesgos

Prevéalos. Porque puede sufrir:

pérdida de la embarcación

salvamento

daños ó averías

pérdida de pertrechos

remolques

robo

responsabilidad civil

(daños a 3^{os}, pasajeros, esquiadores, etc.)

necesidad de defensa
o prestar fianzas

Consúltenos

Le asesoraremos en cualquier riesgo
que quiera cubrir

CUDILLERO
FIGUERAS
LASTRES
LUANCO
LUARCA
LLANES
ONDARRETA
OVIÑA
PUERTO DE VEGA
RIBADESELLA
SALINAS DE LA ARENA
TAPIA DE CASARIEGO
TAZONES

MALAGA
ALMUCAR
ESTEPONA
FUENGIROLA
MAREMILLA
MOTRIL
TORRE DEL MAR
CASTELL DE FERROL

TARAJADONA
MELILLA DE MAR
AMPOLLA
CALAFELL
CAMBRILS
CANARY CANAR
SAN CARLOS DE LA RAPITA
TORREDENBARRA

VALENCIA
CULLERA
DENIA
GANDIA
JAVEA

VIGO
LA GUARDIA
BAYONA
REDONDELA
MOA
CABEZAS DE MORRAZO
BUEU
MARIN
PORTONOV

VILLAGARCIA DE AROSA
EL GROVE
ISLA DE AROSA
RIANJO
SANTA EUGENIA DE RIVEIRA

SERVICIOS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO
DAKAR (AFRICA)
SAINT PIERRE (TERRANOVA)
SAINT JON'S (CANADA - TERRANOVA)

ISLA GOMERA
SAN SEBASTIAN
VALLE GRAN REY

ISLA DEL HIERRO
VALVERDE

SANTANDER
CASTRO URDIALES
COLINDRES
Laredo
SANTOÑA
SAN VICENTE DE LA BARQUERA

LUGO
CILLERO
BURELA
FOZ
RIBADEO

MUTUA NACIONAL DE RIESGO MARITIMO